Gemeente Rotterdam

Judith Bokhove
Wethouder Mobiliteit, Jeugd en Taal

Bezoekadres: Stadhuis Coolsingel 40
3011 AD Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl
E-mail: bbo@rotterdam.nl
Inlichtingen: C.E. van den Berg
Telefoon: 06-48431947

Cluster: Stadsontwikkeling
Ons kenmerk: BS19/01221 - 21bb015711
Uw kenmerk: 19bb022293

Datum: 24 december 2021

Betreft: Voortgangsbericht motie "De keuze is reuze'"

Aan Commissie EDEM

Geachte commissieleden,

In uw raadsvergadering van 17 oktober 2019, ter bespreking van de Fietskoers 2025, heeft u de motie 'De keuze is reuze', ingediend door D.A. van Groningen (VVD) e.a., aangenomen (19bb022293). In uw motie verzoekt u het college om te komen met een overzicht van alle wegen in Rotterdam waar de modaliteiten voetganger, fietsers, automobilist en tram samenkomen of kruisen in een straat. Daarnaast verzoekt u om met een plan te komen waarin deze modaliteiten, indien het de verkeersveiligheid en de doorstroming bevordert, uit elkaar worden gehaald.

Overzicht wegen waar alle modaliteiten samenkomen
In Rotterdam bevinden zich veel straten waar meerdere modaliteiten samenkomen. Op de meeste straten is voldoende ruimte om de verkeersveiligheid en de doorstroming van alle verkeersdeelnemers te borgen. Op een aantal straten is fysiek onvoldoende ruimte om alle modaliteiten een kwalitatief goede plek te geven. De verkeersveiligheid en doorstroming staan hier onder druk. De straten waar het knelt en waar veel modaliteiten samenkomen zijn vaak de 'stadsstraten'.

In uw motie vraagt u ons om te komen met een overzicht van alle wegen in Rotterdam waar de modaliteiten voetganger, fietsers, automobilist en tram samenkomen of kruisen in een straat. In de bijlage bij deze brief vindt u alvast dit overzicht (21bb014964).

Keuzes op basis van leidende principes RMA
Herinrichtingsprojecten, bijvoorbeeld bij onderhoud, bieden de kans om de beschikbare ruimte van een weg opnieuw in te delen. In deze projecten wordt gestreefd naar een ontwerp waarin de verkeersveiligheid en de doorstroming van de verschillende modaliteiten gewaarborgd wordt, en waarin sprake is van een aantrekkelijke buitenruimte die bijdraagt aan fijn wonen, werken en leven. Keuzes worden gemaakt op basis van de leidende principes uit de Rotterdamse MobiliteitsAanpak (RMA).

Dit betekent onder andere ruim baan voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Maar ook een verschuiving van indeling naar modaliteit naar een indeling op snelheid. Indien nodig wordt er bewust voor gekozen de ene modaliteit meer ruimte, en de andere modaliteit ofwel minder of geen ruimte ofwel minder comfort te geven.

Overzicht netwerken per modaliteit
Voor alle modaliteiten brengen wij continu in beeld wat het gewenste netwerk is (voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto, logistiek en hulpdiensten). Zo wordt op dit moment samen met de MRDH en de RET gewerkt aan een studie naar de herstructurering van het tramnet (Plan Toekomstig Tramnetwerk), één van de vervolguitwerkingen van de OV-visie. De studie biedt een toekomstperspectief voor het tramnetwerk in 2030. Besluitvorming door de MRDH over de studie 'Plan Toekomstig Tramnetwerk' is voorzien medio 2022. De uitkomsten van de studie zijn vanzelfsprekend relevant voor het toekomstige netwerk in de stad en het eventueel maken van keuzes tussen modaliteiten.
Voortvloeiend uit de Fietskoers 2025 wordt gewerkt aan een actualisering van de Rotterdamse fietsnetwerkkaart. Voor de zomer van 2022 wordt u hierover geïnformeerd.

Ook voor de andere modaliteiten lopen dergelijke gesprekken om het gewenste netwerk in kaart te brengen. Op deze manier kan, zodra op projectniveau keuzes nodig zijn tussen modaliteiten, snel inzichtelijk worden gemaakt wat de gevolgen zijn voor het gehele netwerk en welke keuzes op netwerkniveau hier dus mee samenhangen. De netwerken van de verschillende modaliteiten worden met elkaar gedeeld en indien nodig op elkaar afgestemd. Het overzicht van de gewenste netwerken per modaliteit geeft ook inzicht waar modaliteiten knellen op stadsniveau.

Indeling op snelheid
Op landelijk niveau spelen discussies over de invoering van helmplicht voor snorfietsers en de plek op de weg van licht elektrische voertuigen (LEV's). De helmplicht voor snorfietsers wordt waarschijnlijk vanaf 1 januari 2023 ingevoerd. In het kader van de discussie rond de LEV's is vanuit de G4, een lobby opgezet om LEV's ook toe te staan op de rijbaan. Dit ten behoeve van het vergroten van de verkeersveiligheid. Vaststelling van het LEV-kader zal waarschijnlijk plaatsvinden in 2023 of 2024. De uitkomst van de discussies over de helmplicht en de plek op de weg van LEV's zal van invloed zijn op de wijze waarop Rotterdam om kan gaan met het leidende principe uit de RMA 'indeling op snelheid'. Uiteraard is hierbij ook sterke samenhang met de bredere invoering van 30 km/ uur in de stad.

Gerealiseerde en toekomstige projecten
De afgelopen jaren zijn al meerdere wegen waar het 'knelt' tussen de modaliteiten aangepakt volgens de leidende principes van de RMA. Indien nodig zijn keuzes gemaakt tussen de modaliteiten. Voorbeelden van grootschalige herinrichtingsprojecten zijn de Coolsingel en de Binnenrotte (beide meer ruimte voor voetganger en fietser, minder ruimte voor de auto) en de G.J. de Jonghweg (geen ruimte meer voor de tram).
Voorbeelden van recent uitgevoerde fietsprojecten waarbij (extra) vrijliggende fietspaden zijn gerealiseerd zijn de Keileweg en de Olympiaweg. Op onder andere de West-Kruiskade, de Schiedamse Vest, de Meent, de Wilhelminakade, de Noorderbocht en de Wollefoppenweg zijn fietsstroken of fietssuggestiestroken aangelegd.

Op deze laatstgenoemde wegen is de verkeersveiligheid sterk verbeterd doordat de fiets veel beter gepositioneerd wordt ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer.
Op diverse straten is parkeren aan één zijde van de weg verwijderd om meer ruimte te maken voor voetgangers en fietsers (Wytemaweg, Zimmermanweg, Hoogstraat).

In de RMA is een ontwikkelstrategie opgenomen voor de periode tot 2040. In deze ontwikkelstrategie is ook een aantal her in te richten stadsstraten opgenomen. Wanneer de wegen uit deze ontwikkelstrategie aan bod komen, wordt gebruik gemaakt van de in deze brief beschreven werkwijze. Op korte termijn gaat het onder andere om het stadsproject Hofplein en het uitvoeringsprogramma behorende bij het voorstel Veilige en Gezonde straten (21bb014999 en 21bb015000). Streven daarbij is om zoveel mogelijk werk met werk te maken.
Komende jaren staat ook een groot aantal projecten op de planning waarbij verbeterde fietsvoorzieningen worden gerealiseerd. Zo krijgen bijvoorbeeld de Maashavenkade, de Maashaven Noordzijde en de Marconistraat een vrijliggend fietspad. Op onder meer de Beijerlandselaan, de Groene Hilledijk en de Vuurplaat worden fietssuggestiestroken gerealiseerd en het Statenpad en de Crooswijksebocht worden (respectievelijk geheel en gedeeltelijk) fietsstraat.

Vervolg
Wij verwachten meer inzicht te kunnen bieden in een plan om modaliteiten verder uit elkaar te halen zodra de resultaten van de studie Plan Toekomstig Tramnetwerk bekend zijn en er meer zicht is op de mogelijkheden die het LEV-kader biedt om modaliteiten in te delen op snelheid. Medio 2022 zullen wij u hierover nader informeren.

Met vriendelijke groet,

Judith Bokhove
Wethouder Mobiliteit, Jeugd en Taal

Bijlage:
Overzicht van Rotterdamse straten waar de modaliteiten voetganger, fiets, auto en tram samenkomen of kruisen (21bb014964).