



**Gemeente
Rotterdam**

Onderwerp: Uitzonderingspositie onzichtbare spoedeisende hulpverleners in het verkeer

Cluster: Stadsontwikkeling

Portefeuille: Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit

Portefeuillehouder: Pascal Lansink-Bastemeijer

Van: Rahul Barsatie

Telefoon: 14 010

Uw kenmerk: 25bb006703

Ons kenmerk: M2509-3679 - 25bo009507

Datum: 9 december 2025

Wij maken t.a.v. deze aspecten een andere afweging dan men in Amsterdam doet

Aan de gemeenteraad

Op 22 september 2025 stelde het raadslid R.G.C. Segers-Hoogendoorn (CDA) aanvullende vragen naar aanleiding van de schriftelijke beantwoording op de eerdere vragen (25bb002957) over de situatie van onzichtbare spoedeisende hulpverleners in het verkeer, waaronder verloskundigen en de spoedeisende psychiatrie (25bb006703).

Inleidend wordt gesteld:

"Naar aanleiding van de schriftelijke beantwoording op onze eerdere vragen over de situatie van onzichtbare spoedeisende hulpverleners in het verkeer, waaronder verloskundigen en de spoedeisende psychiatrie, heeft het CDA Rotterdam aanvullende vragen.

In Amsterdam hebben verloskundigen en hulpverleners in de spoedeisende psychiatrie wél een uitzonderingspositie in het verkeer. Eerst kregen ze die uitzonderingspositie via pilots tussen de sector, Rijkswaterstaat en de Gemeente Amsterdam. Daar wordt erkend dat deze professionals vaak onder grote tijdsdruk werken en snel ter plaatse moeten zijn om levensreddende of acute zorg te verlenen. In Rotterdam heeft de CDA-fractie ook contact gehad met meerdere verloskundigenpraktijken en zij benadrukken dat de belemmeringen in hun mobiliteit door de stad een serieus knelpunt is."

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Is de wethouder bereid om in gesprek te gaan met de beroepsgroep om te kijken hoe de gemeente deze onzichtbare spoedeisende hulpverleners tegemoet te komen?

Antwoord:

Het college erkent dat de genoemde beroepsgroep snel ter plaatse moeten zijn en dat deze professionals vaak onder grote tijdsdruk moeten werken om levensreddende of acute zorg te verlenen.



Het college hecht daarnaast ook veel belang aan de verkeersveiligheid. In een eerdere beantwoording (25bb002957) hebben wij enkele bezwaren aangedragen tegen het toelaten van deze beroepsgroep op de lijnbusstrook. Het college ziet als voornaamste bezwaar dat deze voertuigen niet herkenbaar zijn als nood- of hulpdienst die een dringende taak uitvoeren, waardoor de verkeersveiligheid en de effectiviteit van de busbaan onder druk kom te staan.

Vraag 2:

Is de wethouder bereid om een soortgelijke pilot op te zetten zoals dat ook in Amsterdam is gebeurd? Zo niet, waarom kan Rotterdam dat niet en Amsterdam wel?

Antwoord:

Nee, omdat de prioriteit in Rotterdam voornamelijk ligt bij duidelijkheid, handhaafbaarheid en het bewaren van de busbaan als exclusieve ruimte voor openbaarvervoer en officiële hulpdiensten. Het landelijke reglement (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, RVV) laat gemeenten de ruimte zelf aan te geven wie busbaangebruikers mogen zijn. Wij maken t.a.v. deze aspecten een andere afweging dan men in Amsterdam doet.

Voorts wordt door het raadslid gesteld:

"In de vorige beantwoording werd gesteld dat het onherkenbare karakter problematisch zou zijn voor de RET.

Vraag 3:

Kan de RET concreet onderbouwen hoeveel incidenten of vertragingen er daadwerkelijk zijn ontstaan door huidige ontheffingshouders zonder KAR?

Antwoord:

Daar zijn geen precieze cijfers van bekend. De RET ziet het medegebruik van de busbaan echter als onwenselijk, omdat dit afbreuk doet aan de functie die deze infrastructuur heeft voor de goede doorstroming van (hoogwaardig) openbaar vervoer. Dit is in het bijzonder aan de orde als dit gebeurt door doelgroepen die niet goed herkenbaar zijn, wat misbruik in de hand werkt. Het college deelt deze observatie. Daarnaast geeft het toevoegen van een nieuwe gebruikerscategorie ook andere categorieën de ruimte om aanspraak te maken op dezelfde uitzonderingsbepaling.

Vraag 4

Is de wethouder bereid te onderzoeken of bij aanhoudende bezwaren van de RET het mogelijk is om verplicht KAR te installeren voor deze doelgroepen, bijvoorbeeld door een groen zwaailicht.

Antwoord:

Nee, wij zijn niet bereid tot een dergelijk onderzoek, om de volgende redenen:

- Het groene zwaailicht alleen wordt gebruikt door commandovoertuigen, politie, brandweer, marechaussee en ambulance bij stilstand op een incidentenlocatie. Dit groene licht helpt bij de coördinatie van hulpverleners en kenmerkt dat voorzichtigheid geboden is in de nabijheid van het incident;
- Het groene licht uitsluitend een herkenningslicht is voor artsen en geeft geen verkeersprioriteit;
- Het groene licht kan de indruk wekken dat het voertuig een voorrangspositie in het verkeer heeft, terwijl dat niet zo is;



- Lijnbussen worden gehinderd dat voor vertraging en gevaarlijke situaties zorgen op de busbaan die speciaal voor hen is vrijgehouden;
- Bestuurders van voertuigen onverwachts een manoeuvres maken wat risico's verhoogt aan de verkeersveiligheid.

Vraag 5

De beroepsgroep geeft aan dat rond de tunneltraverse, dorpsweg en de pleinweg (los van de werkzaamheden) de grootste knelpunten in het verkeer zijn. Erkent de wethouder dat dit knelpunten zijn?

Antwoord:

Het college is op de hoogte van het actuele verkeersbeeld in de stad en erkent dat deze locatie kan leiden tot een knelpunt voor de beroepsgroep.

Vraag 6:

Hoe denkt de wethouder de knelpunten op deze cruciale aders te kunnen oplossen?

Antwoord:

Het college heeft onlangs een tweetal besluiten genomen om de knelpunten op de cruciale aders op te lossen. Allereerst is de maximaal toegestane hoogte van de Maastunnel verlaagd van 4 naar 3,9 meter. Deze maatregel is bedoeld om het aantal afsluitingen van de tunnel door te hoge voertuigen te verminderen. Ten tweede is het sinds 4 maart 2025 voor vrachtverkeer niet (meer) toegestaan om door de tunnel te rijden met een auto die hoger is dan 3,9 meter. Deze aanpassing heeft ervoor gezorgd dat de verkeersdoorstroom is bevorderd.

Voorts wordt door het raadslid gesteld:

"Tot slot begrepen wij dat de sector 99-vergunningen heel goed werken. Door het verdwijnen van parkeerplekken wordt echter het parkeren steeds uitdagender."

Vraag 7

Hoe toegankelijk is het verkrijgen van een stoepvergunning, ook rekening houdend met een kleine verloskundige praktijk qua kosten?

Antwoord:

Verloskundigen kunnen voor spoedeisende gevallen een ontheffing parkeerverbod voor heel Rotterdam aanvragen. Met deze ontheffing mag geparkeerd worden waar dat normaal gesproken niet mag zoals, op de stoep of in een zone voor laden en lossen. De voorwaarden hiervoor zijn:

- De verloskundige heeft een praktijk binnen de gemeente Rotterdam.
- Ingeschreven staan in de BIG-register of dat de praktijk ingeschreven is bij de Kamer van Koophandel;
- De verloskundige is kentekenhouder van het desbetreffend voertuig.



De kosten voor een ontheffing parkeerverbod hulpverlener 1 jaar bedragen 75,60 euro.
Wij beoordelen deze voorziening als adequaat.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

C.J. Schouten