

Aan het college van burgemeester en wethouders
Coolsingel 40
3011 AD Rotterdam

Rotterdam, 17 april 2025

SCHRIFTELIJKE VRAGEN | OP WEG NAAR NUL VERKEERSDODEN IN ROTTERDAM!

Geacht college,

Sinds 2000 is het aantal verkeersslachtoffers in Nederland flink gedaald. In 2024 vielen er in Nederland 42 procent minder doden in het verkeer dan in het jaar 2000.¹ Dat is goed nieuws, maar 675 verkeersdoden blijven er natuurlijk 675 te veel. Daar komt bij dat in dezelfde cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek een aantal zorgelijke ontwikkelingen te zien is.

Ten eerste lijkt de daling van het aantal verkeersdoden de laatste jaren te stagneren. Ten tweede is de daling in de provincie Zuid-Holland kleiner dan in de rest van het land: in onze provincie zien we slechts een daling van 33% en is er bovendien al sinds 2005 geen vooruitgang meer geboekt.² Ten derde zien we dat er vooral minder automobilisten zijn overleden, de daling valt bij fietsers erg tegen. Het lijkt er dus op dat auto's vooral zwaarder en veiliger zijn geworden voor de inzittenden, maar dat het verkeer als geheel niet zo veel veiliger is geworden ten opzichte van 25 jaar geleden. Sinds 2022 vormen fietsers de grootste groep verkeersdoden. De meesten van hen overlijden door een aanrijding met een auto, vrachtwagen of bus. Naast de sterfgevallen gaat het om tienduizenden verwondingen bij fietsers.

We zijn benieuwd naar cijfers over verkeersslachtoffers in Rotterdam en de Rotterdamse inzet om het aantal doden in het verkeer naar nul te brengen. Daarom stellen wij de volgende vragen.

1. Kunnen de meest recente gegevens over verkeersslachtoffers en -ongevallen in Rotterdam met ons worden gedeeld?
 - a. Zo nee, waarom niet?
2. Heeft de gemeente Rotterdam zich, zoals de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag gecommitteerd aan het doel om te streven naar nul verkeersslachtoffers?
 - a. Zo ja, op welke manier geeft de gemeente uitvoering aan dit commitment?
 - b. Zo nee, waarom niet?

¹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2025/16/42-procent-minder-verkeersdoden-in-25-jaar>

² <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/71426ned/table>

Minister Madlener is een campagne gestart om het dragen van fietshelmen te stimuleren.³ Bij GroenLinks zien we dit als een vorm van *victim blaming*: de verantwoordelijkheid voor de eigen veiligheid wordt bij fietsers gelegd, terwijl zij vooral gevaar lopen door het feit dat er auto's (hard) rondrijden. Ook komen bijvoorbeeld botbreuken - door aanrijdingen met automobilisten - veel vaker voor bij fietsers dan hoofdletsel. We zien dit als een opstapje naar een helmplicht, iets wat in onze ogen veel vooruitgang in de *modal shift* van de auto naar OV en fiets teniet zou doen.

3. Deelt het college de zorg van GroenLinks dat een helmplicht het fietsgebruik zou ontmoedigen en daarmee de gezondheids-, milieu- en ruimtewinst van fietsen ondermijnt?
 - a. Zo nee, waarom niet?
4. Werkt de gemeente mee aan deze landelijke campagne?
 - a. Zo ja, waarom?

De beste manier om de veiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren, is om minder auto's op de weg te hebben en deze langzamer te laten rijden. De Fietzersbond roept al langer op om 30 km/u de standaard te maken binnen de bebouwde kom. Uit onderzoek blijkt dat zo verkeersdoden en veel ernstige ongelukken voorkomen kunnen worden.⁴ En dan gaat het nog alleen om het vervangen van de borden, zonder extra handhaving of aanpassingen aan de weg. Rotterdam maakt dit jaar een begin, maar daarmee zijn we er nog lang niet.

5. Hoe duidt het college de uitkomsten van het onderzoek van de Fietzersbond?
 - a. En welke lessen trekt het college hieruit voor het eigen verkeersbeleid?
6. Is het college het met GroenLinks en de Fietzersbond eens dat naast het voorkomen van verkeersslachtoffers, een verlaging van de maximumsnelheid ook goed is voor de aantrekkelijkheid van lopen en fietsen, en daarmee voor de luchtkwaliteit en volksgezondheid?
 - a. Zo nee, waarom niet?
7. In hoeverre is dit onderzoek aanleiding om in meer straten 30 km/u in te voeren, ook al gaat het alleen om het aanpassen van verkeersborden?
 - a. Zo nee, waarom niet?

Vorig jaar kwam toenmalig wethouder Karremans in overleg met onder andere de G4 met een propositie voor decentrale verkeershandhaving [24bb001361]. Hoewel wij vanuit GroenLinks de voorkeur geven aan systemische ingrepen dan aan meer handhaving, zien we op een aantal plekken in de stad wel de meerwaarde van handhaving op maximumsnelheid. Sindsdien hebben we alleen vernomen dat er mogelijk flitspalen worden geplaatst op GOW30-wegen in antwoord op vragen van Leefbaar Rotterdam en D66 [25bb001539], in navolging op onze eerdere vragen over hetzelfde onderwerp [24bb007035].

³ <https://nos.nl/artikel/2563776-nederlanders-willen-geen-fietshelm-maar-dat-gaat-misschien-veranderen>

⁴ <https://www.fietzersbond.nl/nieuws/maak-30-km-u-de-standaard-binnen-de-bebouwde-kom/>

8. Zijn hiernaast al andere resultaten bekend van de lobby vanuit de gemeente Rotterdam, G4 en VNG richting het Rijk?
 - a. Zo ja, welke?
 - b. Zo nee, welke stappen onderneemt het college om sneller tot resultaten te komen?
9. Verwacht het college dat het mogelijk wordt om flitspalen te plaatsen op enkele gevaarlijke 50-wegen, zoals de Maasboulevard, Henegouwerlaan en Brielselaan?
 - a. Zo ja, wanneer kunnen ze er staan?
 - b. Zo nee, waarom niet?

Wij zien de antwoorden op deze vragen met veel belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'MB', with a long horizontal line underneath.

Marvin Biljoen
GroenLinks