

Initiatiefvoorstel

2 OKTOBER 2025

Luuc Dekkers

OP WEG NAAR

AUTOVRIJE

**EN GROENE HORECASTRATEN
IN ROTTERDAM**

Volt

INHOUDSOPGAVE

1. Het voorstel in het kort	3
2. De uitdaging: last van auto's en versteende horecastraten	5
2.1 Verkeersveiligheid staat onder druk	
2.2 Geluidsoverlast door autoverkeer	
2.3 Hittestress door versteende straten	
2.4 Luchtkwaliteit, een onzichtbaar risico	
3. Onze visie	8
3.1 Een autovrij centrum als eindbestemming	
3.2 Een eerste stap: autovrije horecastraten	
4. Rotterdamse ervaringen met autoluw beleid	10
4.1 Relatie met huidig gemeentelijk beleid in het centrum	
4.2 Eerder beleid buiten het centrum	
5. Inspiratie uit Europa	13
5.1 Superblocks in Barcelona	
5.2 Tuinstad Parijs	
5.3 Voetgangerszone in Brussel	
5.4 Autoluwe binnenstad Amsterdam	
6. Welke horecastraten komen in aanmerking en waarom?	17
6.1 In het centrum	
6.2 Buiten het centrum	
6.3 Wat betekent autovrij en autoluw maken?	
7. Onze voorstellen	20
7.1 Maak horecastraten in het centrum, met succesvolle pilots, definitief autovrij	
7.2 Maak een plan van aanpak om horecastraten in het centrum autovrij te maken	
7.3 Maak een plan van aanpak om horecastraten buiten het centrum autoluw te maken	
7.4 Promoot sfeer en groen in alle horecastraten in Rotterdam	
8. Financieel	22
9. Ontwerpbesluit	23
10. Bronnen	24



MINER

SPIE

HET VOORSTEL IN HET KORT.

Rotterdam staat voor een belangrijke uitdaging: het ombouwen van een stad die na de oorlog is ontworpen voor de auto tot een stad waar de mens centraal staat. In de straten van onze moderne steden strijden de auto, de fietser, de voetganger en het openbaar vervoer om de schaarse ruimte. Hierbij is het belangrijk dat er keuzes worden gemaakt waarbij de inwoners van de stad het meeste baat hebben. Een stad is om in te wonen, niet om doorheen te rijden. We willen een stad die ruimte geeft aan, en daardoor leefbaar wordt voor al haar inwoners. Volt Rotterdam is van mening dat een autovrij centrum, waar het fijn verblijven is voor iedereen, hierin de beste keuze is waarbij de mens centraal komt te staan. Het creëren van autovrije en groene horecastraten, denk aan de Meent en de Witte de Withstraat, eerst in het centrum en daarna daarbuiten, kan hierin de eerste stap zijn om de leefbaarheid, veiligheid en aantrekkelijkheid van de stad te vergroten.

Dit initiatiefvoorstel 'Op weg naar autovrije en groene horecastraten in Rotterdam', opgesteld door de fractie van Volt Rotterdam, heeft als doel om de dominantie van auto's in horecastraten terug te dringen en meer ruimte te maken voor mensen, groen en ontmoeting. De focus van het voorstel ligt op het aanpakken van problemen zoals verkeersonveiligheid, geluidsoverlast, hittestress en slechte luchtkwaliteit, die momenteel de sfeer en leefbaarheid in deze straten aantasten.

De inspiratie voor dit voorstel komt uit Europese steden zoals Barcelona, Parijs, Brussel en Amsterdam, waar het terugdringen van autoverkeer heeft geleid tot betere leefbaarheid, schonere lucht en meer groen. Rotterdam kan hiervan leren en deze ervaringen toepassen om een veiligere, gezondere en aantrekkelijker stad te creëren. De investeringen die we hierin doen leveren maatschappelijke en economische meerwaarde op: betere leefkwaliteit, meer bezoekers, hogere omzetten voor horecaondernemers en een aantrekkelijker vestigingsklimaat. Dit voorstel biedt daarmee een concreet plan om Rotterdam te transformeren naar een stad waar horecastraten veilig, groen en uitnodigend zijn voor iedereen. Op weg naar de stad van de toekomst, met een autovrij centrum. Het voorstel van Volt omvat vier concrete stappen:

- 1 Maak horecastraten in het centrum, met succesvolle pilots, definitief autovrij**
- 2 Maak een plan van aanpak om horecastraten in het centrum autovrij te maken**
- 3 Maak een plan van aanpak om horecastraten buiten het centrum autoluw te maken**
- 4 Promoot sfeer en groen in alle horecastraten in Rotterdam**



DE UITDAGING.

Last van auto's en versteende horecastraten

Rotterdam is een échte autostad. Geen Nederlandse stad is zo gericht op de auto als Rotterdam. De autowegen krijgen volop de ruimte in onze stad en zijn een erfenis van de wederopbouw. In die nieuwe stad die na 1940 herrees stond, stond de auto centraal. Rotterdam is gebouwd om doorheen te rijden.¹ Dit tast de leefbaarheid van onze stad aan en leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties. Veel verschillende belangen concurreren voor ruimte in, met name, het stadscentrum waar op dit moment automobilisten dit gevecht winnen. Deze ruimteclaim van de auto gaat ten koste van de ruimte voor voetgangers, fietsers en de leefbaarheid in ons stadscentrum.

Volt wil dat er in het centrum van Rotterdam, maar ook daarbuiten, een betere afweging wordt gemaakt tussen de auto en andere vervoermiddelen. Dit wringt op dit moment vooral in horeca straten in het centrum zoals de Witte de Withstraat, de Nieuwe en Oude Binnenweg en de Meent. Maar dit speelt ook in straten met een grote concentratie horeca buiten het centrum zoals de Pretorialaan, Zwaanshals en de Kortekade. Deze horeca straten zijn bij uitstek bedoeld om te verblijven, ontmoeten en ontspannen. De aanwezigheid van auto's gooit hier letterlijk en figuurlijk roet in het eten. Idealiter wil je in deze horecastraten zo min mogelijk auto's. Zo zorgt de huidige situatie niet voor een levendig en veilig uitgaansklimaat.

Hier moet verandering in komen. Want concreet leidt de grote aanwezigheid van auto's in horeca straten tot **vier** problemen. Dit zijn risico's voor verkeersveiligheid, geluidsoverlast, hittestress en een slechte luchtkwaliteit.

2.1 Verkeersveiligheid staat onder druk

De aanwezigheid van auto's in straten met veel horecagelegenheden brengt aanzienlijke risico's met zich mee voor voetgangers en fietsers. Door smalle stoepen en drukke terrassen worden bezoekers vaak gedwongen om op de rijbaan te lopen, wat leidt tot gevaarlijke situaties. In de Witte de Withstraat komt het regelmatig tot (bijna) ongelukken wanneer voetgangers tussen geparkeerde of rijdende auto's door de straat oversteken. Ook op de Meent is de verkeerssituatie zorgwekkend: hier kruisen fietsers, winkelend publiek en auto's elkaar voortdurend, wat de kans op incidenten aanzienlijk vergroot. Deze straat is deel van het collegetarget verkeersveiligheid van de gemeente Rotterdam, maar tot nu zijn permanente maatregelen uitgebleven. Horeca straten zouden in de eerste plaats veilige en uitnodigende verblijfsruimtes moeten zijn. In plaats daarvan worden bezoekers nu geconfronteerd met het voortdurende gevaar van voorbijrazend verkeer. De zorgen over verkeersveiligheid in horeca straten past in een breder beeld van de verkeersveiligheid die in een drukke stad als Rotterdam onder druk staat.

De meeste recente cijfers laten wellicht een lichte daling zien in het totale aantal verkeersongelukken in Rotterdam, maar bijvoorbeeld voetgangers raakten wel steeds vaker betrokken bij een ongeluk in Rotterdam in 2024.² Dit vraagt om ingrijpen. Er moeten duidelijke keuzes worden gemaakt over het ruimtegebruik tussen fietser, voetganger en auto om het getal van 7779 verkeersongevallen in 2024 naar beneden te brengen.

2.2 Geluidsoverlast door autoverkeer

Auto's in horeca gebieden zorgen voor aanzienlijke geluidsoverlast. Luidruchtige motoren, opgevoerde voertuigen en onnodig hard optrekken verstoren de rust en tasten de sfeer van uitgaansgebieden aan. Op de Nieuwe Binnenweg klagen bewoners en bezoekers regelmatig over nachtelijk autoverkeer dat met veel lawaai door de straat raast. Dit maakt terrassen en cafés minder aantrekkelijk om te verblijven. Ook op de Meent is geluidsoverlast een enorm probleem, dat al regelmatig tot afzetting van de straat heeft geleid. Het constante verkeersgeluid van het 'paradeerverkeer' botst met de ontspannen sfeer die horecaondernemers juist willen creëren. Het RIVM waarschuwt bovendien dat langdurige blootstelling aan geluidsoverlast kan leiden tot slaapproblemen, stress en zelfs chronische gezondheidsklachten.³ Daarmee verandert een plek die bedoeld is voor ontspanning, ontmoeting en gezelligheid in een bron van overlast en onrust voor de ondernemers en bewoners. Tevens maakt deze geluidsoverlast horecabezoek ook niet aantrekkelijk.





2.3 Hittestress door versteende straten

De versteende infrastructuur die noodzakelijk is voor het faciliteren van de auto in een straat draagt in belangrijke mate bij aan hittestress in de stad. Asphalt, stenen en voertuigen houden warmte vast en versterken het zogenoemde hitte-eilandeffect.⁴ Hierdoor kan de temperatuur in het stadscentrum op warme dagen tot wel twee graden hoger liggen dan in omliggende, groenere wijken. In horeca straten met weinig schaduw en beperkt groen, zoals de Meent en de Karel Doormanstraat, is dit effect goed merkbaar. Op zomerse dagen stijgt de temperatuur hier flink, waardoor terrassen onaangenaam heet worden. Dit staat haaks op het doel van horeca gebieden: het creëren van aantrekkelijke, levendige ontmoetingsplekken. Het vergroenen van deze straten en het terugdringen van autoverkeer zijn belangrijke stappen om hittestress te verminderen en de stad toekomstbestendig en prettig leefbaar te houden.

2.4 Luchtkwaliteit, een onzichtbaar risico

De slechte luchtkwaliteit als gevolg van autoverkeer heeft directe en schadelijke gevolgen voor de gezondheid van Rotterdammers. Uitlaatgassen bevatten fijnstof en stikstofdioxide, stoffen die bekendstaan om hun negatieve impact op de luchtwegen en het hart- en vaatstelsel. Vooral mensen met astma of andere chronische aandoeningen zijn hier extra kwetsbaar voor. In smalle horeca straten waar auto's, terrassen en voetgangers dicht op elkaar zitten, zoals de Oude Binnenweg en de Witte de Withstraat, is de blootstelling aan deze vervuilde lucht het grootst. Bezoekers, personeel en bewoners ademen hier dagelijks schadelijke stoffen in, vaak zonder zich daarvan bewust te zijn. Dit staat haaks op het doel van deze straten: plekken zijn waar mensen ontspannen, genieten en elkaar ontmoeten. Een autoluwe of autovrije inrichting van dit soort straten kan direct bijdragen aan een gezondere leefomgeving. Minder verkeer betekent schonere lucht, minder geluidsoverlast en een aangename sfeer.



ONZE VISIE.

Rotterdam is een stad met een rijke geschiedenis, maar op het gebied van mobiliteit en ruimtegebruik is het tijd voor verandering. Auto's domineren nog steeds ons straatbeeld en nemen kostbare ruimte in beslag, terwijl deze ruimte beter benut kan worden voor groen, horeca en ontmoetingsplekken. Volt Rotterdam kiest voor een duurzame, gezonde en toekomstbestendige stad. Daarom is onze visie om een groot deel van het centrum volledig autovrij te maken.

3.1 Een autovrij centrum als eindbestemming

Onze visie focust zich met name op twee belangrijke gebieden binnen Rotterdam:

Gebied Cool en de **Gebied Stadsdriehoek** (zie afbeelding). Deze gebieden vormen het hart van de stad en bieden de grootste kansen om horecastraten autovrij en groen te maken, en uiteindelijk volledig autovrij te worden.

- **Gebied Cool** is een levendig en dynamisch deel van Rotterdam, met een mix van horeca, winkels en woonruimte. Door hier te beginnen met het autovrij maken van horeca straten, creëren we een aantrekkelijke, veilige en groene omgeving voor bewoners, bezoekers en ondernemers.
- **Gebied Stadsdriehoek** omvat het centrale deel van Rotterdam, inclusief belangrijke horecastraten zoals de Meent. Dit gebied is cruciaal voor het transformeren van de stad naar een leefbare, mensgerichte omgeving. Door hier horecastraten autovrij te maken, zetten we een belangrijke stap naar een stad die gericht is op de toekomst.

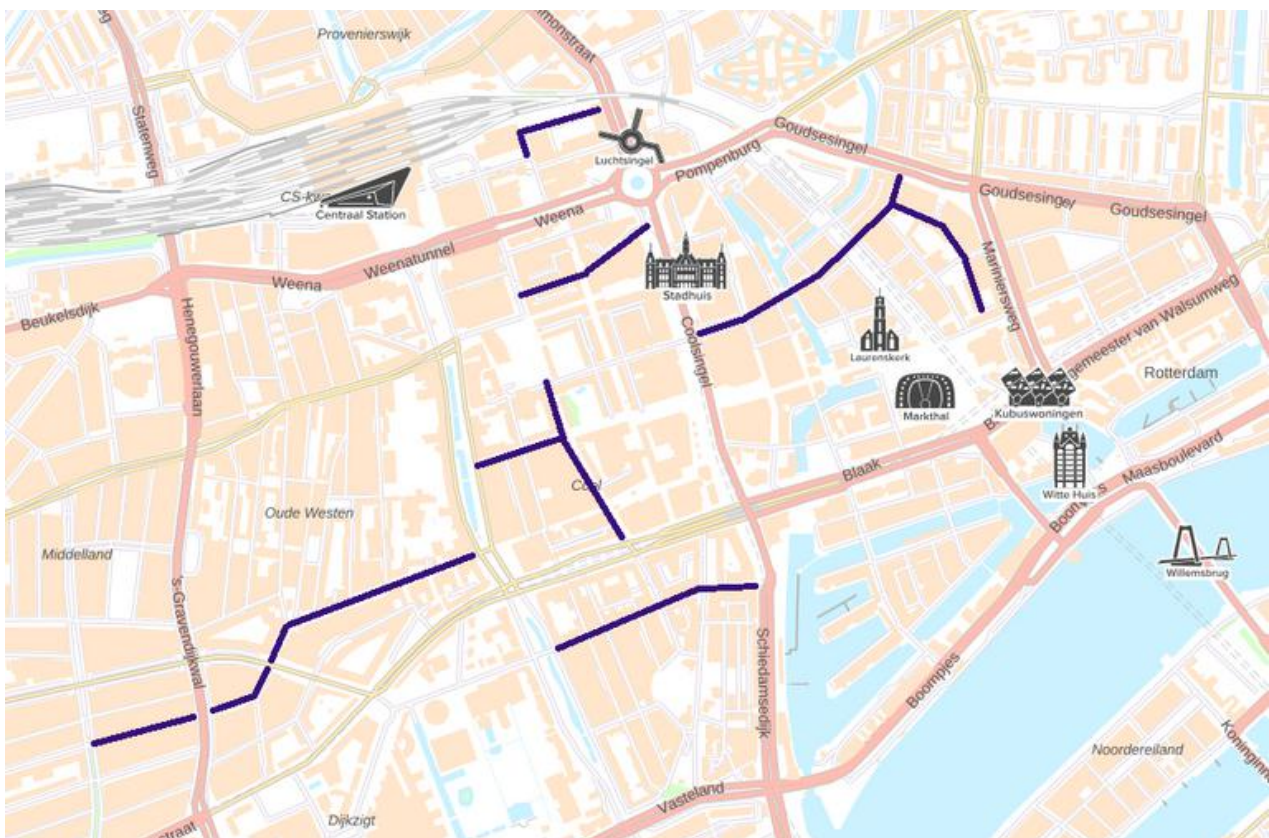


Bron: Rotterdam op de kaart

3.2 Een eerste stap: autovrije horecastraten

Het autovrij maken van horecastraten in deze gebieden draagt bij aan een grotere leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad. Door auto's te weren, creëren we meer ruimte voor voetgangers, fietsers en terrassen. Dit leidt tot een veiliger, stiller en schoner straatbeeld, met minder geluidsoverlast, betere luchtkwaliteit en een aangenamere sfeer. Bovendien biedt het de mogelijkheid om de straten te vergroenen, wat bijdraagt aan het verminderen van hittestress en het verbeteren van de algehele leefomgeving.

Door te beginnen in Gebied Cool en de Stadsdriehoek, zetten we een belangrijke stap naar een Rotterdam dat klaar is voor de toekomst: een stad waar ruimte is voor mensen, groen en leefbaarheid. Dit initiatief sluit aan bij de ambitie van de gemeente om het centrum van Rotterdam autoluwer en groener te maken, en biedt een concreet plan om deze doelen te bereiken. We houden het daarnaast niet alleen bij de straten die precies in dit gebied liggen. Ook belangrijke horecastraten die grenzen aan dit gebied, zoals de Witte de Withstraat, willen wij zo snel mogelijk autovrij zien.



Bron: [Rotterdam op de kaart](#)

We zien ook dat er buiten het centrum horecastraten zijn waar een hoge concentratie aan horeca in strijd komt met de ruimte die hier gegeven wordt aan de auto. Daarom vinden wij ook dat er ook gekeken moet worden hoe alle horecastraten buiten het centrum, tenminste autoluw gemaakt kunnen worden. Zo zorgen we ervoor dat niet alle Rotterdammers in het centrum, maar ook die daarbuiten kunnen ervaren hoe fijn het is om minder auto's in een horeca en verblijfsstraat te hebben.

ROTTERDAMSE ERVARINGEN MET AUTOLUW BELEID.

4.1 Relatie met huidig gemeentelijk beleid in het centrum

Het huidige gemeentelijke beleid biedt een goede basis voor dit initiatief om horecastraten in de binnenstad autovrij en groen te maken. In het coalitieakkoord 2022-2026 wordt de ambitie uitgesproken om het centrum en wijken zoals Oude Westen, Nieuwe Westen, Middelland en Oude Noorden autoluwer te maken.⁵ Dit past binnen de bredere doelstellingen van de gemeente, en de ambitie van dit voorstel, veiliger, om Rotterdam aantrekkelijker te maken en gezond te houden. Het verkeerscirculatieplan, de mobiliteitsaanpak en het Autoluw Fonds (met een budget van €20 miljoen) zijn concrete instrumenten die de gemeente deze college heeft ingezet om verkeersdruk te verminderen, de leefbaarheid te verbeteren en ruimte te creëren voor groen en ontmoeting, waaronder in horecastraten.⁶

Tijdelijke afsluitingen van horecastraten, zoals de Witte de Withstraat en de Meent, zijn hier het voorbeeld van en deze tonen ook gelijk de voordelen van deze maatregelen aan. In de zomer van 2024 en 2025 werden deze straten 's avonds en 's nachts, als deel van het zomeroffensief, afgesloten om overlast door asociaal rijgedrag te verminderen. Ook in 2020 werd de Witte de Withstraat tijdelijk autovrij gemaakt, op initiatief van horecaondernemers, om extra ruimte te bieden voor terrassen tijdens de COVID-19-pandemie.⁷ Deze afsluitingen resulteerden in minder geluidsoverlast, betere luchtkwaliteit, meer bezoekers en hogere omzetten voor lokale ondernemers. Daarnaast nam de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers toe. Ook werden deze afsluitingen over het algemeen positief ontvangen door Rotterdammers, blijkt uit een enquête hierover.⁸



Daarnaast zijn er in Rotterdam al succesvolle voorbeelden van autovrije winkelstraten, zoals de Koopgoot, Lijnbaan en Hoogstraat, die dit ook al heel lang zijn. Deze straten laten zien dat het afsluiten van straten voor autoverkeer niet alleen haalbaar is, maar ook bijdraagt aan een aantrekkelijker en veiliger winkel- en verblijfsklimaat. Dit initiatief bouwt voort op deze ervaringen, breidt het uit naar horecastraten en streeft naar permanente oplossingen, zoals definitieve straatafsluitingen en vergroening, om een stad te creëren waar mensen centraal staan en de openbare ruimte uitnodigt tot verblijf, ontmoeting en ontspanning.



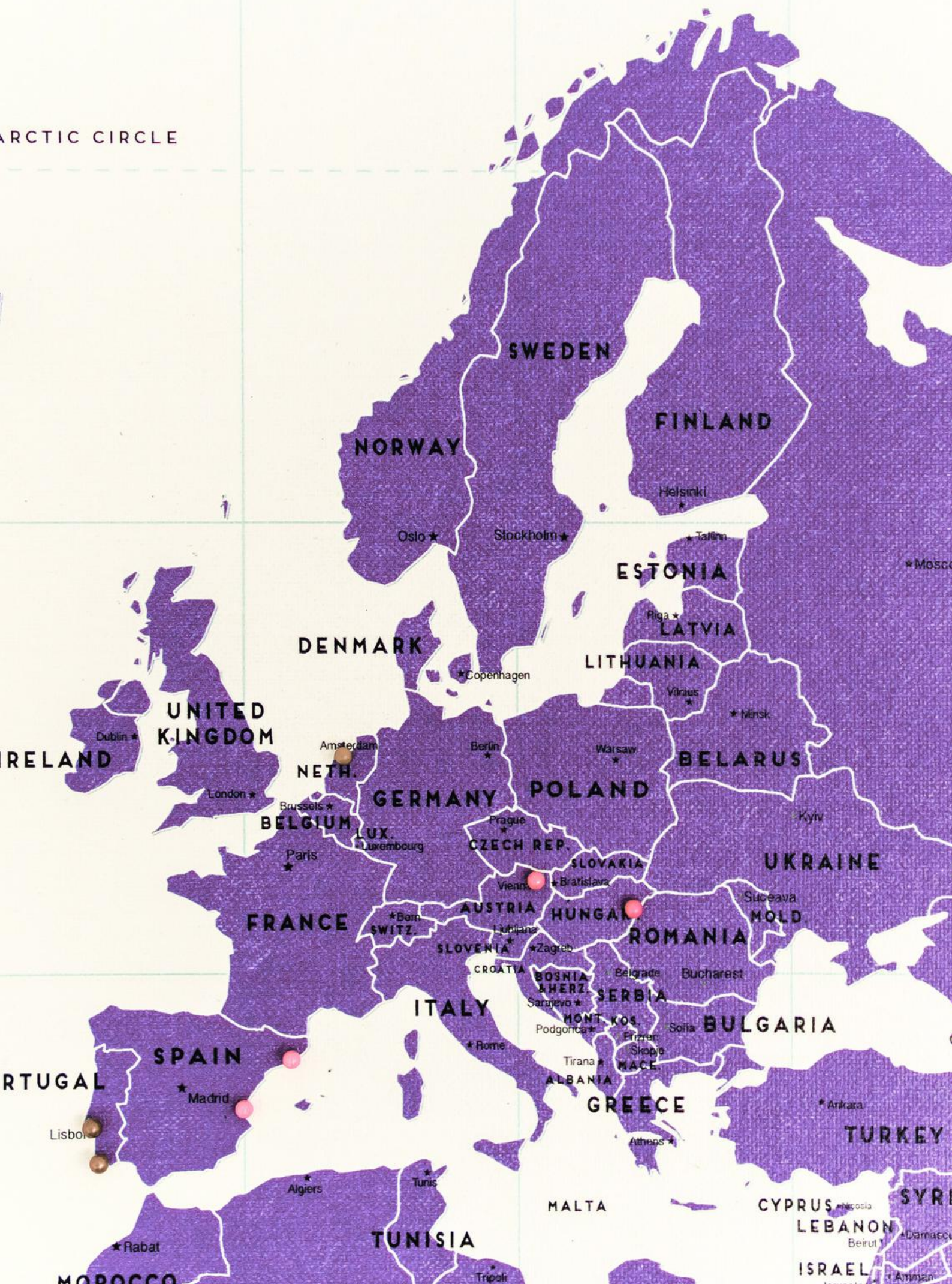
4.2 Eerder beleid buiten het centrum

Naast het centrum kent Rotterdam ook buiten het stadscentrum straten met een hoge concentratie horeca, zoals de Beijerlandselaan en de Zwaanshals. Deze straten zijn belangrijke ontmoetingsplekken voor buurtbewoners en bezoekers, maar kampen vaak met dezelfde uitdagingen als de horecastraten in het centrum: verkeersonveiligheid, geluidsoverlast, hittestress en een slechte luchtkwaliteit door autoverkeer.

Tot nu toe is er buiten het centrum nog weinig specifiek beleid geweest om deze straten autoluwer of autovrij te maken. Toch bieden deze locaties grote kansen. Door hier ook te werken aan straatafsluitingen en daarmee de straten autoluwer of zelfs autovrij te maken, kan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van deze gebieden aanzienlijk verbeteren. Dit sluit aan bij de ambitie van dit initiatiefvoorstel om de hele stad geleidelijk autoluwer te maken, en biedt de mogelijkheid om de succesvolle ervaringen uit het centrum, zoals de tijdelijke afsluitingen van de Witte de Withstraat en de Meent, uit te breiden naar deze straten.

Een gefaseerde aanpak, met draagvlakonderzoek, pilots en nauwe betrokkenheid van ondernemers en bewoners, kan ervoor zorgen dat ook deze horecastraten transformeren tot veilige, groene en uitnodigende verblijfsruimtes. Zo wordt niet alleen het centrum, maar de hele stad aantrekkelijker en leefbaarder.

ARCTIC CIRCLE

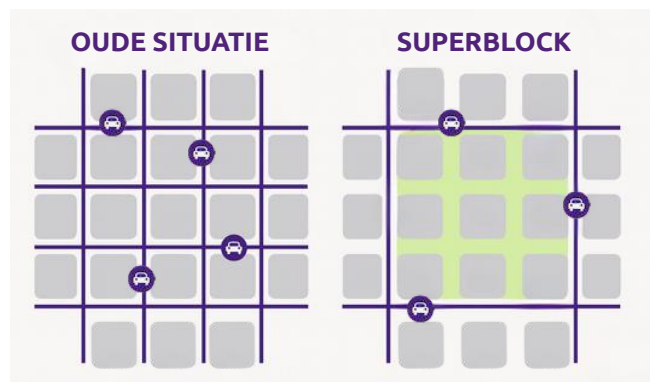


INSPIRATIE UIT EUROPA.

Binnen Nederland en Europa wordt er op veel verschillende manieren omgegaan met de inrichting van straten. Uit verschillende van deze Nederlandse en Europese voorbeelden is inspiratie te trekken voor de inrichting van onze straten. Hieronder vier aansprekende voorbeelden waar Rotterdam lessen uit kan trekken.

5.1 Superblocks in Barcelona

Het eerste voorbeeld is het gebruik van de slimme 'superblocks' in Barcelona: autoluwe zones die ruimte bieden aan mensen, zonder dat de stad onbereikbaar wordt. Deze superblocks zorgen voor minder verkeer en meer groen in de stad. Een onderzoek naar de levenskwaliteit van een gebied in Barcelona genaamd Sant Antoni liet zien welk effect de keuze voor een 'superblock' had op dit gebied. Binnen twee jaar tijd nam het niveau van stikstof met 33% af en het lawaai nam af met 4 decibel.⁹ Daarnaast zorgde de afname van 92% autoverkeer in de wijk door de straatafsluitingen voor geen aanzienlijke groei van verkeer in aangrenzende straten (+3%). Wat een belangrijke les is voor Rotterdam die voortkomt uit de superblocks in Barcelona is het ontwerpprincipe dat erachter zit. Het ontwerpprincipe is een aanpak geworden waarmee mensen letterlijk in het centrum worden gezet. Dit principe zouden wij ook in Rotterdam in moeten zetten door in te zien dat auto's niet in horecastraten horen en deze daadwerkelijk op een manier te ontwerpen en in te richten waarbij mensen centraal staan.



5.2 Tuinstad Parijs

Ook kan met bewondering worden gekeken naar de Franse hoofdstad, waar ze de komende jaren maar liefst vijfhonderd straten vergroenen en autovrij gaan maken. Dit is een toevoeging bovenop de ongeveer 220 van de 6000 straten die al autovrij zijn in Parijs.¹⁰ Tot slot zullen er ook zo'n 10.000 parkeerplaatsen over de hele stad verdwijnen en worden vervangen door groen. Een gedeelte van de bevolking van Parijs heeft hier door middel van een referendum voor gekozen.

Parijs staat bekend om haar vele gezellige restaurants en barretjes, de keuze om in dergelijke straten de auto uit het straatbeeld te halen sluit hier dan ook goed bij aan. De Franse stad kiest er hiermee voor om af te wijken van ontwerpen waarbij de auto centraal staat en in plaats daarvan de mens voorop te zetten in haar publieke ruimte. Dit heeft geleid tot een vermindering in luchtvervuiling van 40% en een aanzienlijke toename van de biodiversiteit, met dank aan de geboden ruimte.¹¹

De bedoeling is dat deze stappen er uiteindelijk voor zullen zorgen dat Parijs een ware 'tuinstad' wordt. Deze ambitie van Parijs is erg bewonderenswaardig. Het laat zien dat het zetten van een duidelijke stip op de horizon ertoe zal leiden dat er ook echt concrete stappen worden genomen. De hoop is dat Rotterdam dit ook kan doen.

5.3 Voetgangerszone in Brussel

Op 29 juni 2015 werd in het centrum van Brussel officieel een voetgangerszone geïnaugureerd.¹² Het argument voor het instellen van deze zone was ook hier het centraal stellen van de inwoner in het ontwerp van de publieke ruimte. Het doel was om de levenskwaliteit van de Brusselse inwoners te verbeteren door de negatieve effecten van gemotoriseerd verkeer, zoals verkeersongelukken, oneerlijk ruimtegebruik en geluids- en luchtvervuiling, zoveel mogelijk te voorkomen. Er zijn dan ook strenge regels gemaakt over wie dit gebied mag betreden met de auto. Voor toegang tot deze zone wordt onderscheid gemaakt tussen permanente toegang en tijdelijke toegang. Daarnaast hebben fietsers, taxi's, openbaar vervoer en hulpdiensten vrijstelling van de toegangsregeling. Uit de impactanalyse van 2022 over een eventuele uitbreiding van de autovrije zone, blijkt dat hoe vaker mensen het centrum van Brussel bezoeken, hoe hoger de goedkeuringsgraad van de voetgangerszone wordt.¹³ Dit onderzoek concludeert dat er meer mensen voor dan tegen het voetgangersgebied zijn. Ook groeit het draagvlak voor een autovrije zone ten opzichte van voorgaande onderzoeken. De voetgangerszone in Brussel is een uitstekend voorbeeld van waar de stappen uit dit initiatiefvoorstel uiteindelijk toe moeten leiden.





5.4 Autoluwe binnenstad Amsterdam

Amsterdam heeft succes met het grotendeels creëren van een autoluwe binnenstad, wat waardevolle lessen biedt voor Rotterdam. Tijdens een pilot tussen 12 juni en 23 juli 2023 werd bijvoorbeeld de Weesperstraat, een belangrijke verkeersader in het centrum, afgesloten voor autoverkeer. De resultaten waren wat betreft verkeer positief: er was een afname van verkeer in het pilotgebied, de doorstroom verbeterde met 2%, en de luchtkwaliteit steeg met 14% in de straten waar het verkeer afnam.¹⁴ Ook de rest van de stad werd rustiger, zonder dat de drukte op omleidingsroutes aanzienlijk toenam. De meeste bewoners van de Weesperbuurt waren positief over de verbeterde leefbaarheid, meer rust en extra ruimte voor voetgangers.

In het centrum van Amsterdam zijn al veel straten autovrij of slechts beperkt toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Het strikte parkeerbeleid, waaronder hoge parkeerkosten, versterkt deze ontwikkeling. Hierdoor kiezen steeds minder mensen ervoor om met de auto naar het centrum te komen. Deze aanpak biedt waardevolle inspiratie voor Rotterdam. Een stapsgewijze invoering is hierbij essentieel. We kunnen starten met straten waar al geëxperimenteerd is met het beperken van gemotoriseerd verkeer, zoals de Meent. Vanuit deze locaties kan de aanpak geleidelijk worden uitgebreid naar andere delen van de stad. Het uiteindelijke doel is het creëren van een veilige, groene en leefbare stad. Daarbij is het van groot belang om draagvlak te creëren en goed te communiceren met ondernemers, bewoners en hulpdiensten. Hun betrokkenheid en medewerking zijn cruciaal voor het succes van deze aanpak.



WELKE HORECASTRATEN KOMEN IN AANMERKING EN WAAROM?

Rotterdam telt diverse straten met een hoge concentratie aan horeca, zowel in het centrum als daarbuiten. Deze straten zijn bij uitstek geschikt om autovrij of autoluw te maken, omdat ze bedoeld zijn als ontmoetingsplekken waar mensen verblijven, genieten en elkaar ontmoeten. Om te bepalen welke straten in aanmerking komen, hanteren we de volgende criteria: een hoge concentratie horeca, een functie als verblijfsruimte, verkeersonveiligheid of overlast door autoverkeer, draagvlak onder ondernemers en bewoners, en potentieel voor vergroening. Straten die hier niet aan voldoen, zoals doorgaande routes met weinig horeca of woonstraten, vallen buiten de scope van dit initiatief. We maken in dit voorstel bewust onderscheid tussen straten binnen en straten buiten het centrum van Rotterdam. Zoals al eerder benoemd in dit voorstel werkt Volt Rotterdam uit de visie van een autovrij centrum. Straten die binnen dit centrum vallen of straten in de directe omgeving hiervan dragen wat ons betreft in de eerste plaats bij aan deze visie. Hieronder zetten we per straat uiteen waarom wij denken dat deze autovrij of autoluw gemaakt moet hebben.

IN HET CENTRUM.

WITTE DE WITHSTRAAT

Een van de belangrijkste uitgaansstraten van Rotterdam, met een hoge concentratie aan horeca en een levendige sfeer. Tijdelijke afsluitingen in het verleden toonden hier al de voordelen van het autovrij maken van deze straat.

MEENT

Een populaire straat met veel terrassen en horecagelegenheden. Deze straat kampt met verkeersonveiligheid en geluidsoverlast, wat een autovrije inrichting hier wenselijk maakt. Een eerdere proef met een tijdelijke afsluiting in combinatie met een mobiel bos werd positief ontvangen.

PANNEKOEK-STRAAT

Een gezellige straat met veel horecagelegenheden die uitkomt op de Meent. Autovrij maken zou de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van deze straat vergroten en de aansluiting met een horecastraat als de Meent verbeteren.

NIEUWE EN OUDE BINNENWEG

Beide zijn belangrijke winkel- en horecastraten met veel voetgangers en fietsers. De oude binnenweg is al grotendeels autovrij, wat definitief gemaakt kan worden. De Nieuwe Binnenweg, tot aan het Heemraadsplein, kan daarnaast veiliger en aangenamer worden wanneer deze autoluw wordt gemaakt.

VAN OLDENBARNEVELD STRAAT

Een straat met een mix van horeca en winkels, waar de combinatie autoverkeer en tram voor onveilige situaties en een ongezellige uitstraling zorgen. Het autovrij maken van deze straat zou meer ruimte creëren voor bewoners en bezoekers van horeca en winkels.

KAREL DOORMANSTRAAT

Een straat met veel horeca en een levendige uitgaanssfeer, waar zich ook een drukke oversteek bevindt tussen het al autovrije Binnenwegplein en de Oude Binnenweg. Autovrij maken zou de sfeer en veiligheid verbeteren.

SCHIESTRAAT

Belangrijke horecastraat aan het Schiekadeblok, met een groot terras en een levendige sfeer. Autovrij maken zou de leefbaarheid en de sfeer in dit gebied verbeteren.

KRUISKADE

Straat met grote, drukke uitgaansgelegenheden waar met name op uitgaansavonden veel publiek voor de deur staat. Het autovrij maken van deze straat zou de verkeersveiligheid verbeteren.

BUITEN HET CENTRUM.

PROVENIERSTRAAT/ MOLENWATERWEG

Een gezellig kruispunt met horecazaken op alle hoeken. De straat heeft al eenrichtingsverkeer maar verder autoluw maken zou de leefbaarheid, sfeer en veiligheid vergroten.

PRETORIALAAN

Een straat met veel horeca en een goede sfeer die uitkomt op het vaak drukke Afrikaanderplein. Autoluw maken zou de veiligheid en aantrekkelijkheid verbeteren.

KORTEKADE

Een straat waar het onderste gedeelte relatief veel horeca heeft. Autoluw maken zou de leefbaarheid en sfeer verbeteren.

BEIJERLANDSELAAN - GROENE HILLEDIJK

Een belangrijke horeca en winkelstraat in Rotterdam-Zuid, waar het altijd druk is. Het autoluw maken van deze straat zou de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren.

LUSTHOFSTRAAT

Een straat in Kralingen met horeca, winkels en een gezellige en gemoedelijke sfeer. Autoluw maken zou de leefbaarheid en aantrekkelijkheid vergroten.

ZWAANSHALS

Een relatief krappe horecastraat en winkelstraat in Rotterdam-Noord, met een levendige sfeer. Autoluw maken zou de veiligheid en sfeer kunnen verbeteren en ruimte bieden voor vergroening van deze straat.

VIJVERHOFSTRAAT

Het autoluw maken van deze straat biedt ruimte voor vergroening en terras, wat de levendigheid doet vergroten

VEERLAAN/ SUMATRAWEG

Deze straten aan het bekende Deliplein, vol met horeca, kunnen autoluw worden gemaakt, waardoor de aantrekkelijkheid voor bewoners en bezoekers zal verbeteren.

6.3 Wat betekent autovrij en autoluw maken?

In dit voorstel maken we onderscheid tussen twee typen straten: autovrije straten en autoluwe straten.

Wanneer we spreken over het **autovrij maken** van een straat, bedoelen we dat deze volledig wordt afgesloten voor regulier gemotoriseerd verkeer. Dit betekent dat auto's hier niet meer welkom zijn, met uitzondering van specifieke gevallen zoals voor bevoorrading, toegang voor hulpdiensten, specifiek bestemmingsverkeer of andere noodzakelijke uitzonderingen, afhankelijk van de functie en inrichting van de betreffende straat.

Het autovrij maken van straten biedt aanzienlijke kansen voor herinrichting. Denk aan extra ruimte voor voetgangers, fietsers, groenvoorzieningen en terrassen. Per straat zal bekeken moeten worden wat de optimale invulling is, maar het uitgangspunt is dat de vrijgekomen ruimte benut kan worden om de leefbaarheid en uitstraling van de straat te verbeteren. Een goed voorbeeld hiervan is het mobiele bos op de Meent, dat laat zien wat een vergroening kan betekenen voor de beleving van een straat. Andere mogelijkheden zijn het verbreden van voetpaden, het aanleggen van comfortabele fietspaden of het creëren van verblijfsplekken. Zo zou bijvoorbeeld het gele fietspad van de Coolsingel doorgetrokken kunnen worden over de Witte de Withstraat, waarmee een aantrekkelijke en veilige fietsroute ontstaat.

Bij het **autoluw maken** van straten streven we ernaar het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te beperken, zonder het volledig uit te sluiten. Dit is vooral van toepassing op horecastraten, waar de beleving en veiligheid van bezoekers centraal staan. Autoluw maken kan op verschillende manieren worden gerealiseerd, zoals het instellen van een fietsstraat waar auto's slechts te gast zijn, het invoeren van eenrichtingsverkeer, of het tijdelijk afsluiten van de straat op bepaalde momenten.

Daarnaast kan het straatbeeld sterk verbeterd worden door parkeerplaatsen te verwijderen en deze ruimte te benutten voor groen, zitplekken of andere functies die bijdragen aan een prettige omgeving. Hoewel de impact op de herinrichting iets beperkter is dan bij autovrije straten, biedt ook het autoluw maken waardevolle mogelijkheden om de schaarse openbare ruimte opnieuw te verdelen tussen voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en terrassen.

ONZE VOOR

1 **MAAK HORECASTRATEN IN HET CENTRUM, MET SUCCESVOLLE PILOTS, DEFINITIEF AUTOVRIJ.**

Dit zijn horecastraten waar succesvolle tijdelijke afsluitingen zijn geweest.

1. Maak de Meent definitief autovrij en zorg voor meer vergroening.
2. Maak de Witte de Withstraat definitief autovrij en zorg voor meer vergroening.

2 **MAAK EEN PLAN VAN AANPAK OM HORECASTRATEN IN HET CENTRUM AUTOVRIJ TE MAKEN.**

1. Maak een plan van aanpak om de Pannekoekstraat, de Nieuwe en Oude Binnenweg, de van Oldenbarneveldstraat, de Karel Doormanstraat, de Schiestraat en de Kruiskade autovrij (of autoluw) te maken. Maak hierbij gebruik van pilots.
2. Onderzoek of er nog meer straten in aanmerking komen.

RSTELLEN.

MAAK EEN PLAN VAN AANPAK OM HORECASTRATEN BUITEN HET CENTRUM AUTOLUW TE MAKEN.

3

1. Maak een plan van aanpak om het Deliplein (Veerlaan/Sumatraweg), Provenierstraat/molenwaterweg, Pretorialaan, Kortekade, Beijerlandse laan - Groene Hilledijk, Lusthofstraat, Zwaanshals en Vijverhofstraat autoluw (of autovrij) te maken. Maak hierbij gebruik van pilots.
2. Onderzoek of nog meer straten in aanmerking komen.

4

PROMOOT SFEER EN GROEN IN ALLE HORECASTRATEN IN ROTTERDAM.

1. Onderzoek de mogelijkheden voor vergroening van alle horecastraten in Rotterdam.
2. Onderzoek hoe de sfeer in horecastraten binnen en buiten het centrum verbeterd kan worden.

FINANCIEEL.

Met het afsluiten van verschillende horecastraten voor autoverkeer zullen er aanzienlijke kosten gemoeid zijn. Eerdere aanpakken van straten met veel horeca om deze tijdelijk of permanent autoluw of autovrij te maken, lieten zien dat de kosten uiteenlopen van circa €100.000 voor een tijdelijke afsluiting tot enkele miljoenen euro's voor een volledige herinrichting van de openbare ruimte zoals bij de Coolsingel. In Parijs zal er voor elke straat van de 500 die autovrij gemaakt zullen worden een budget van zo'n €500.000 euro uitgetrokken worden.¹⁵ Dit is in eerste instantie een goed cijfer om na te streven.

De benodigde middelen kunnen worden gedekt uit de investeringsmiddelen voor stedelijke herinrichting en mobiliteit, of , afhankelijk van de omvang van de ingreep, uit de Rotterdamse Investeringsmotor (RIM) of specifieke programma's voor leefbaarheid, verkeersveiligheid en binnenstadstransformatie. Daarmee kunnen deze investeringen ook structureel worden geborgd.

Tegelijkertijd moet nadrukkelijk gekeken worden naar de waarde die deze keuzes opleveren voor Rotterdam. Het aantrekkelijker en veiliger maken van horecastraten heeft een directe maatschappelijke meerwaarde: Rotterdammers ervaren meer leefkwaliteit, bezoekers verblijven langer in de stad en de horeca profiteert van extra omzet. Daarmee levert de investering niet alleen een betere leefomgeving op, maar ook een meetbare economische impuls en een versterking van het stedelijk vestigingsklimaat.

ONTWERPBESLUIT.

De gemeenteraad van Rotterdam,

Gelezen het initiatiefvoorstel 'Op weg naar autovrije en groene horecastraten in Rotterdam' van Volt Rotterdam;

Overwegende dat het wenselijk is de verblijfskwaliteit van horecastraten voor bewoners en bezoekers te verbeteren en verkeersoverlast, luchtvervuiling en hittestress terug te dringen;

Besluit:

Het college opdracht te geven om:

Horecastraten zoveel mogelijk autovrij in te richten door middel van de volgende voorstellen:

1. Maak horecastraten in het centrum, met succesvolle pilots op de Meent en de Witte de Withstraat, definitief autovrij
2. Maak een plan van aanpak om horecastraten in het centrum autovrij te maken
3. Maak een plan van aanpak om horecastraten buiten het centrum autoluw te maken
4. Promoot sfeer en groen in alle horecastraten in Rotterdam

En deze opdracht uit te voeren zoals beschreven in dit initiatiefvoorstel en periodiek over de voortgang te rapporteren aan de commissie.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van ...

De griffier, De voorzitter,

BRONNENLIJST.

1. <https://www.groene.nl/artikel/gebouwd-om-doorheen-te-rijden>
2. [Aantal verkeersongelukken in Rotterdam voor het eerst sinds 2019 gedaald | Rotterdam | AD.nl](#)
3. <http://www.rivm.nl/ggd-richtlijn-medische-milieukunde-luchtkwaliteit-en-gezondheid/gezondheidseffecten-luchtverontreiniging/luchtkwaliteit-invloed-drukke-wegen>
4. <https://www.naturetoday.com/intl/nl/nature-reports/message/?msg=32889>
5. [Eén Stad Coalitieakkoord 2022 - 2026 Rotterdam](#)
6. [Mobiliteitsaanpak | rotterdam.nl](#)
7. [Witte de Withstraat afgesloten voor auto's vanwege enorme drukte | Rotterdam | AD.nl](#)
8. [Document RotterdamRaad - \[25bb004328\] Bijlage 1 behorende bij 25bb004326 - Enquête straatafsluitingen 2024 - iBabs Publieksporaal](#)
9. [Barcelona's Superblocks: Putting People at the Centre | CityChangers.org](#)
10. [Paris to increase car-free zones after city vote – DW – 03/24/2025](#)
11. [There is 'a will and a way' to green Paris - Eurocities](#)
12. [Museo del Camminare - Brussels](#)
13. [\(PDF\) Impactanalyse bereikbaarheid, reisgedrag en tevredenheid rond de uitbreiding van de Brusselse voetgangerszone: Fase 2](#)
14. https://groot-waterland.nl/wp-content/uploads/2024/02/bijlage_1_onderzoeksrapport_pilot_weesperstraat_web.pdf
15. [Paris Referendum Makes 500 Streets Car-Free, as Green Spaces are Expanded - Bloomberg](#)

OVERIGE TEKSTUELE BRONNEN.

- [AD.nl - Autovrije Witte de Withstraat zorgt voor verkeersoverlast in zijstraten: 'Wij zijn het spuugzat'](#)
- [AD.nl - Geen auto's, wel grotere terrassen in Witte de Withstraat](#)
- [Autovrije Meent smaakt voor bewoners en ondernemers naar meer: 'Het was fantastisch!' | Rotterdam | AD.nl](#)
- [C40 Cities - Milan's Area C vermindert verkeersvervuiling en transformeert het stadscentrum](#)
- [De Havenloods - Vijf straten in het centrum komende zomer op uitgaansavonden afgesloten voor auto's](#)
- [Gemeente Enschede - Procesevaluatie Autovrije Binnenstad in de gemeente Enschede](#)
- [Gemeente Rotterdam - 30 km/u in Rotterdam](#)
- [Gemeente Rotterdam - Eén Stad Coalitieakkoord 2022 - 2026](#)
- [Gemeente Rotterdam - Financiën: Wat doet de gemeente?](#)
- [Gemeente Rotterdam - Mobiliteitsaanpak](#)
- [Gemeente Rotterdam - Verkeerscirculatieplan](#)
- [Good Move Brussels - Impactanalyse bereikbaarheid, reisgedrag en tevredenheid rond de uitbreiding van de Brusselse voetgangerszone: Fase 2](#)
- [Milaan- Zone met beperkt verkeer](#)
- [Nature Today - Zwemmen tussen de wolkenkrabbers: hoe gaat Rotterdam met hitte om?](#)
- [Onderzoeksrapport Pilot Weesperstraat](#)
- [OPEN Rotterdam - Meent, Kruiskade en Witte de With 's nachts afgesloten tegen overlast](#)
- [Rijnmond - Horecaondernemers: Maak Witte de Withstraat autovrij](#)
- [RIVM - Luchtkwaliteit - invloed van drukke wegen](#)
- [TU Delft Repository - Een simulatiestudie naar verbetering van de congestieproblematiek in de Witte de Withstraat](#)
- [Superblock \(Superilla\) Barcelona—a city redefined. Public Realm](#)
- [Barcelona's Superblocks: Putting People at the Centre | CityChangers.org](#)
- [Maak Witte de With, Coolsingel en Meent autovrij - Rotterdamse Dromers](#)
- [Collegebrief met stand van zaken Rotterdamse Verkeersaso Aanpak RotterdamRaad - iBabs Publieksportaal](#)
- [Paris Referendum Makes 500 Streets Car-Free, as Green Spaces are Expanded - Bloomberg](#)
- [Paris to increase car-free zones after city vote – DW – 03/24/2025](#)
- [There is 'a will and a way' to green Paris - Eurocities](#)
- [Museo del Camminare - Brussels](#)
- <https://kaartlaag.rotterdam.nl/rotterdam-op-de-kaart>

