

Beantwoording technische vragen Aanpak 30 km/u

VOLT

1. In de collegebrief wordt gesteld dat na de invoering van 30 km/uur, in Bilbao de bus 4% sneller op plaats van bestemming aankwam en in Brussel de reistijden van het OV gelijktijdig of sneller waren. Tegelijkertijd wordt er ook op gewezen dat de RET een versnellingsopgave heeft. De versnellingsopgave en bovenstaande voorbeelden lijken elkaar goed aan te vullen.

- a. Wat is de reden dat uit het overleg met RET/MRDH is gekomen waardoor er toch gekozen is om de snelheid 50 km/uur te houden, desondanks het hier bovenstaande over de positieve effecten van 30 km/uur op reistijden van het OV?

Hoewel de resultaten uit Bilbao en Brussel veelbelovend zijn, kunnen deze niet één op één op Rotterdam toegepast worden. Beide steden kennen hun eigen opbouw en structuur. Uit berekeningen van de RET is echter gebleken dat de invoering van 30 km/uur in delen van de stad negatieve gevolgen heeft voor de reistijden en exploitatie. Het is daarbij afwachten wat de uiteindelijke effecten zijn. Voor de straten waar wel openbaar vervoer rijdt en 30 km/uur wordt ingevoerd wordt gemonitord wat de daadwerkelijke effecten zijn.

Komt dit gezamenlijk besluit doordat er op deze wegen geen vrijliggende OV-banen gecreëerd kunnen worden?

Dat is afhankelijk geweest van de situatie ter plekke en is maatwerk geboden: Bij vrijliggende OV banen is gekozen voor gedifferentieerde snelheden waar 30 km/u wordt ingevoerd. Dit houdt in dat het OV op de vrije baan 50 km/u kan blijven rijden en het overige verkeer op de eigen rijstrook 30 km/u. Waar dit niet het geval is, OV geen eigen vrije baan heeft, is op sommige plekken de snelheid op 50 km/u gebleven. Voorbeelden hiervan zijn de Bergweg en de Oostzeedijk / Honingerdijk, waar ook nog versnellingsopgaves liggen in het kader van het Plan Toekomstvast Tramnet. Hier voeren we nog geen 30 km/uur in. Dat kan overigens ook zo zijn omdat deze routes bijvoorbeeld primaire routes zijn van de hulpdiensten, waar behoud van 50 km/u het uitgangspunt is. Op een aantal andere wegen is vanuit de urgentie vanuit verkeersveiligheid andersom ook maatwerk geboden, en wordt wel een 30 km-regime ingevoerd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Beukelsweg/Beukelsdijk (met bus), de West-Kruiskade (met tram in rijbaan), Mathenesserlaan (tram in rijbaan en wegbreedte) en Mathenesserweg (primaire route hulpdiensten).

2. In de collegebrief wordt vermeld dat sommige straten door het VCP (Verkeerscirculatieplan) en het PTT (Plan Toekomstvast tramnet) buiten de huidige 30 km/uur aanpak, die in het derde kwartaal 2025 wordt ingevoerd, zullen vallen.

- a. Welke straten, en hoe groot gedeelte van de totale te transformeren straten, vallen nu buiten deze de 30 km/uur aanpak door het VCP en het PTT?

Vooralsnog gaat het over de volgende straten: Benthuiserstraat, Bergweg, Honingerdijk, Oostzeedijk en de Zaagmolenstraat.

- b. Hoeveel langer gaat de overgang van deze straten naar 30 km/uur langer duren?

Vooralsnog gaat het over de volgende straten: Benthuiserstraat, Bergweg, Honingerdijk, Oostzeedijk en de Zaagmolenstraat. Wanneer deze straten wel naar 30 km/u gebracht worden is vooralsnog niet te zeggen. Dit is namelijk afhankelijk van de verdere planuitwerking van het Plan Toekomstvast Tramnet en het Verkeerscirculatieplan en bijbehorende besluitvorming. Beide trajecten moeten daarvoor de komende jaren in goede samenhang worden uitgewerkt.

3. Er wordt verwezen naar een eigen gemeentelijke representatieve verkeersveiligheidsenquête. Hierbij staat het volgende: 'Op een schaal van 1 (zeer slecht) tot 10 (uitstekend) krijgt de invoering van 30 km/u op veel straten gemiddeld een 7,9 van de respondenten.'. Wat ons opvalt is dat er 'veel' staat, ipv 'alle'.

- a. Zijn er ook straten waar de geplande 30 km/uur aanpak een aanzienlijk slechter, gemiddeld, cijfer krijgt van de respondenten?

Er staat 'veel' omdat we veel straten naar 30 km/u brengen waar dat nodig en mogelijk is. Maar 30 km/u wordt nog niet de norm. In de tijd van het afnemen van de interviews was onze boodschap dus dat 'veel' straten naar 30 km/u zouden gaan. Het was nog niet bekend welke straten precies naar 30 km/u

zouden gaan. De respondenten hebben om deze reden het cijfer 7,9 gegeven op de vraag hoe positief ze staan tegenover straten naar 30 km /u terugbrengen. Hierdoor is o.a. niet inzichtelijk of en zo ja, welke straten aanzienlijk slechter scoren.

4. Het college is van plan om de wegen die GOW 30 worden, sober te herinrichten. Zoals tekens op de weg.

a. Zijn de manieren waarop deze wegen die GOW 30 worden heringericht vergelijkbaar met herinrichtingen van de 30 km/uur wegen uit de voorbeelden uit Bilbao, Amsterdam en Brussel?

Ja, we hanteren vergelijkbare ontwerpprincipes als in Amsterdam. Bilbao en Brussel wijken vanwege andere nationale regelgeving en ontwerprichtlijnen maar beide steden hebben ook gekozen voor een sobere insteek.

5. In het afwegingskader in bijlage 3 wordt 'ingrijpende kosten' genoemd als reden om een weg GOW 50 te laten.

a. Wat is de financiële grens, het bedrag, waarop de kosten als te ingrijpend worden ervaren?

Er is geen eenduidige prijsgrens. Factoren als breedte en lengte van de straat zijn daarin bijvoorbeeld bepalend.

Bepalend is dat de keuze is gemaakt om op veel straten met een sobere ingreep een positief effect te behalen in plaats van op enkele straten veel te doen. Hierdoor wordt per saldo een groter positief effect behaald met betrekking tot het verbeteren van de verkeersveiligheid in Rotterdam.

Het belangrijkste criterium om onder een 'sobere ingreep' te vallen is dat de werkzaamheden om de maximumsnelheid op een weg (of wegvak) terug te brengen naar 30km/u binnen de bestaande wegindeling op een geloofwaardige manier gerealiseerd kan worden.

b. Wat zouden de kosten voor Rotterdam zijn als we de voorbeelden van steden als Brussel en Amsterdam volgen, en op dezelfde manier van herinrichting van wegen als we nu van plan zijn, ervoor kiezen om een stadsbrede norm voor 30 km/uur in te voeren?

Hierop is nu geen antwoord te geven omdat er gekozen is voor een afgewogen hoeveelheid wegen naar 30km/u te brengen in plaats van (nagenoeg) de hele stad. Op basis van eenheidsprijzen een schatting maken zorgt daarbij naar verwachting voor een dergelijk grote foutmarge dat deze niet bruikbaar is.

Uiteraard kan hier antwoord op gegeven worden maar het uitzoeken hiervan vereist meer tijd dan beschikbaar is geweest voor het beantwoorden van de ingediende technische vragen.

6. De Posthumalaan ter hoogte van de Rijnhaven staat in deze aanpak nu niet aangegeven als een toekomstige 30 km weg. Deze straat zal in de toekomst wel meer verkeersdrukke, voornamelijk wandelaars en fietsers, kunnen verwachten door de komst van het Rijnhavenpark.

a. In hoeverre is deze toekomstige ontwikkeling meegenomen in het besluit om deze weg niet aan te wijzen als 30km/uur weg?

De ontwikkeling van de Rijnhaven is er één voor de langere termijn. Deze aanpak gaat uitsluitend over 2025. Voor 2025 valt deze weg o.a. af vanwege het gebrek aan direct aangrenzende adressen, de opbouw van de straat en daarmee samenhangende geloofwaardigheid van 30km/u op deze plek. Voor het vervolg heeft deze weg de aandacht binnen het project Rijnhaven en is het op termijn terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/u één van de mogelijke maatregelen.

GROENLINKS

1. Is onderzocht in hoeverre de zorgen van OV-partijen van 30 km/u op de reistijden terecht zijn (ook gezien de opmerking in de brief dat in Bilbao en Brussel de reistijden met het OV juist verbeterd zijn)?

Hoewel de resultaten uit Bilbao en Brussel veelbelovend zijn, kunnen deze niet één op één op Rotterdam toegepast worden. Beide steden kennen hun eigen opbouw en structuur. Uit berekeningen van de RET is gebleken dat de invoering van 30 km/uur in delen van de stad negatieve gevolgen heeft voor de reistijden en exploitatie. Dat is afhankelijk geweest van de situatie ter plekke en is maatwerk geboden: Bij vrijliggende OV banen is gekozen voor gedifferentieerde snelheden waar 30 km/u wordt ingevoerd. Dit houdt in dat het OV op de vrije baan 50 km/u kan blijven rijden en het overige verkeer op de eigen rijstrook 30 km/u. Waar dit niet het geval is, OV geen eigen vrije baan heeft, is op sommige plekken de snelheid op 50 km/u gebleven. Voorbeelden hiervan zijn de Bergweg en de Oostzeedijk / Honingerdijk, waar ook nog versnellingsopgaves liggen in het kader van het Plan Toekomstvast Tramnet. Hier voeren we nog geen 30 km/uur in. Dat kan overigens ook zo zijn omdat deze routes bijvoorbeeld primaire routes zijn van de hulpdiensten, waar behoud van 50 km./uur het uitgangspunt is. Op een aantal andere wegen is vanuit de urgentie vanuit verkeersveiligheid andersom ook maatwerk geboden, en wordt wel een 30 km-regime ingevoerd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Beukelsweg/Beukelsdijk (met bus), de West-Kruiskade (met tram in rijbaan), Mathenesserlaan (tram in rijbaan en wegbreedte) en Mathenesserweg (primaire route hulpdiensten).

Om de daadwerkelijke effecten in beeld te brengen wordt na invoering van 30 km/u gemonitord.

2. Is onderzocht in hoeverre een verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/u van invloed is op de aanrijtijden van hulpdiensten op de primaire hulproutes, en of die invloed positief of negatief is?

Het onderzoeken van dergelijke gevolgen is complex. Men kan niet zomaar afgaan op effecten die zijn opgetreden in andere steden i.v.m. de eigen unieke kenmerken van iedere stad. Gebleken is dat de impact voor auto's minimaal is. Voor nood- en hulpdiensten zullen we de effecten gaan monitoren. Daarbij is gekozen om bijna alle primaire routes (de meest belangrijke NHD-routes) niet mee te nemen in Aanpak 30 km/u. Hier verandert dus niks aan de maximaal te rijden snelheden voor de NHD.

Er zijn wel reistijdsimulaties gedaan voor 11 representatieve routes in de stad, maar niet specifiek gericht op de nood- en hulpdiensten. De reistijd blijft bij een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/u naar 30 km/u vergelijkbaar. Op 11 trajecten in het netwerk zijn de reistijden vergeleken tussen de huidige situatie en de nieuwe 30 km/u situatie. Op veel trajecten is een toename gemeten, maar in de praktijk gaat dit om reistijdtoenames van maximaal 1 minuut voor een individueel traject. Daarmee valt de extra reistijd lager uit in vergelijking met de dagelijkse reistijdschommelingen die er plaatsvinden door alledaagse omstandigheden.

3. Klopt het dat alle 'belangrijke stedelijke hoofdroutes' per definitie zijn uitgesloten van deze aanpak, ook als daar wel verkeersveiligheidsknelpunten liggen?

Nee, over het algemeen zijn belangrijke stedelijke hoofdroutes uitgesloten maar er zijn uitzonderingen. Dat zijn: Beukelsdijk, Beukelsweg, Boezemweg en de Goudsesingel/Oostplein. De aanwezigheid van verkeersveiligheidsknelpunten heeft hier geprevaleerd boven het belang van de weg als stedelijke hoofdroute.

4. Op basis waarvan wordt een weg aangemerkt als 'belangrijke stedelijke hoofdroute'?

Een belangrijke stedelijke hoofdroute is een in- en uitvalsweg van de Ring Rotterdam naar de Binnenstad. Voorbeelden hiervan zijn de Stadshoudersweg, Statenweg en Schieweg – Schiekade op Noord en de Laan Op Zuid en Pleinweg op Zuid. Om de verkeersdeelnemer goed te kunnen informeren bij filevorming of werkzaamheden, is het nodig om de routes van elkaar te onderscheiden. Dit doen we door alle belangrijke stadsroutes een nummer te geven. Elke hoofd- en verbindingroute heeft een eigen stadsroutenummer, afgekort: S-nummer. Het S-nummer fungeert als routekenmerk en staat ook vermeld op de afritten van de autosnelweg. De S-routes hebben veelal hun begin- of eindpunt bij de af- en opritten van de Ring Rotterdam, en staan continue vermeld op bewegwijzering door de stad en worden vertoond op dynamische route-informatiepanelen (zgn. 'DRIP's') in de stad.

5. Wanneer zijn de status van de 'belangrijke stedelijke hoofdroutes' voor het laatst herzien? En op welk moment wordt een volgende herziening voorzien?

De S-nummering is in 2011 geïntroduceerd en sindsdien niet of nauwelijks herzien. Het wijzigen van een S-route vergt namelijk grote investeringen als het gaat om aanpassing van bewegwijzering en

bijvoorbeeld route-adviseringen van bedrijven/instellingen op hun websites. In de communicatie van bedrijven naar hun klanten kan aangegeven worden om de betreffende S-route te blijven volgen tot het dichtstbijzijnde punt waarop de route dient te worden verlaten.

Het eventuele moment van een volgende herziening is nog niet bekend.

6. Is het technisch en vanuit de bevoegdheden van de gemeente mogelijk om 'belangrijke stedelijke hoofdroutes' aan te merken als gebiedsontsluitingsweg waar 30 km/u als maximumsnelheid geldt?

Ja, deze bevoegdheid ligt bij de gemeente. Technisch is dit ook geen probleem want de term gebiedsontsluitingsweg duidt nog immer op een relatief belangrijke verkeersfunctie van de weg ten opzichte van traditionele 30km/u zones/straten die we met een technische term 'erftoegangsweg' noemen waar de verkeersfunctie aanmerkelijk minder is.

Dit passen we toe op de eerder genoemde Beukelsdijk, Beukelsweg, Boezemweg en de Goudsesingel/Oostplein. Een S-nummer is dus geen belemmering om de maximumsnelheid terug te brengen naar 30km/u.

Ten opzichte van hoe de aanpak in november 2021 werd geschetst, zijn er naast veel toevoegingen ook belangrijke straten afgevalen in de 30 km/u aanpak.1 Wij missen in ieder geval de volgende straten waarover eerder is gecommuniceerd dat hier 30 km/u zou gaan gelden vanwege de verkeersveiligheid:

- Bergselaan tussen Stadhoudersweg en Schieweg;
- Rodenrijselaan;
- Bergweg;
- Mathenesserlaan tussen Nieuwe Binnenweg en Vierambachtstraat;
- Willemsbrug;

7. Wat is, per straat, bij de bovenstaande straten de doorslaggevende reden geweest om ze niet op de te nemen in de verkeersveiligheidsaanpak 30 km/u? Gaat het bij deze straten om beperkingen op het gebied van OV, hulpdiensten of 'belangrijke stedelijke hoofdroutes'? Of is de verkeersveiligheidssituatie inmiddels verbeterd?

- **Bergselaan tussen Stadhoudersweg en Schieweg;** De Bergselaan tussen Stadhoudersweg en Schieweg blijft 50km/u omdat het wegvak een primaire route van nood-en hulpdiensten is.
- **Rodenrijselaan;** De Rodenrijselaan is eind 2023 reeds naar 30km/u omgebouwd.
- **Bergweg;** Vanwege belangen van PTT en VCP is de Bergweg niet haalbaar binnen de scope van aanpak 30 voor 2025 waardoor de maximumsnelheid 50km/u blijft.
- **Mathenesserlaan tussen Nieuwe Binnenweg en Vierambachtsstraat;** De Mathenesserlaan tussen Nieuwe Binnenweg en Vierambachtsstraat wordt teruggebracht naar 30km/u binnen aanpak 30, zie website.
- **Willemsbrug;** De Willemsbrug valt onder de categorie bruggen en tunnels in stedelijk hoofdnetwerk en is vanwege geloofwaardigheids criterium niet naar 30km/u terug te brengen. Wel is 30km/u als adviessnelheid ingevoerd.

8. In hoeverre hebben budgettaire beperkingen een rol gespeeld in de keuze om bepaalde straten wel of niet op te nemen in de Verkeersveiligheidsaanpak 30 km/u?

De keuze voor de 115 straten waarin de snelheid terug naar 30km/u is hoofdzakelijk een inhoudelijke (aan de hand van het afweegkader) en politieke (zie collegeprogramma) discussie geweest. Er zijn – binnen de aanpak 30, dat wil zeggen 'sober en doelmatig' - geen straten afgevalen op basis van financiële redenen.

9. Is er, zoals de wijkraad Blijdorp, Bergpolder, Liskwartier middels een ongevraagd advies heeft verzocht [24bb003161], overwogen om de Stadhoudersweg tussen de Schieweg en Stadhoudersplein (of tot de Statenlaan) op te nemen in de Verkeersveiligheidsaanpak 30 km/u? Zo ja, op basis van welke criteria is deze optie afgevalen? Zo nee, kan de wijkraad hierover binnenkort een antwoord van de wethouder verwachten?

Naar aanleiding van het ongevraagd advies is de genoemde straat heroverwogen. De uitkomst daarvan is hetzelfde geweest; de Stadhoudersweg tussen de Schieweg en Stadhoudersplein(of tot aan de Statenweg) blijft voorsnog 50 km/u. Deze beslissing is ingegeven vanuit de functie van de weg (stedelijke in- en uitvalsweg van en naar de Binnenstad, S-nummer) en de specifieke ligging in het netwerk, als verbinding tussen de S112 (Schieweg-Schiekade) en de S113 (Stadhoudersweg –

Statenweg), allebei belangrijke directe invalsroutes vanaf de Ring. Dit wegdeel ligt tussen aangrenzende 50km/u wegen en primaire routes van de hulpdiensten en introductie van 30 km/u hier zou leiden tot een relatief klein gedeelte 30km/u, terwijl dit wel een actieve verwijsroute is voor verkeer, ook in geval van calamiteiten in de Maastunnel of op de Ring. Het behouden van 50km/u zorgt daarmee voor consistentie in dit deel van het S-route-netwerk.

10. Is er op Zuid minder sprake van verkeersveiligheidsknelpunten dan op de Rechter Maasoever? Of is er een andere reden dat relatief weinig straten op Zuid in deze aanpak zijn opgenomen?

De reden dat er op Zuid minder straten zijn opgenomen in de aanpak 30km/u, komt voort uit het feit dat Zuid een andere (modernere) stedenbouwkundige opzet kent dan Noord, voor zover dit het deel binnen de Ring betreft.

In Noord zijn er relatief veel wegen die nu nog 50 km/uur-zijn, met een fijnmazig 50km-netwerk van oudere smalle straten zoals de Beukelsdijk of de West-Kruiskade, waar op zuid een meer grofmazige structuur van breder opgezette 50 km/uur-wegen aanwezig is. Dat betekent dus ook dat er op Zuid in het verleden al meer wegen in woonbuurten zijn aangemerkt en ingericht als 30 km/uur-zones. Dit leidt ertoe dat er op Zuid relatief gezien, op basis van het afweegkader, minder straten in aanmerking komen voor een verlaging van de maximumsnelheid naar 30km/u.