



Aan de gemeenteraad

Op 4 september 2025 stelde J.M.D. de Waard (Leefbaar Rotterdam) ons een aantal schriftelijke vragen over o.a. fatbikes en bakfietsen, met als onderwerp "Drukte hier, drukte daar".

Inleidend wordt gesteld:

Leefbaar Rotterdam werd via een artikel van Rijnmond op de hoogte gesteld over het feit dat de wethouder mobiliteit in G4 verband aan het lobbyen richting Den Haag is geslagen. Er is een brief richting de Tweede Kamer gestuurd met daarin maatregelen die volgens de gemeenten in Den Haag genomen moeten worden. Op het eerste gezicht gaat ons hart daar sneller van kloppen, zeker wanneer wij zien dat van onze wens om fatbikes te weren werk wordt gemaakt. Echter, zien wij ook zaken die ons zorgen baren, namelijk het terugbrengen van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom van 50 naar 30 kilometer per uur, of het verplaatsen van bakfietsen naar de rijbaan. Het is immers niet zo dat het op de autowegen in de stad bulkt van de ruimte.

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1: Acht de wethouder de 115 straten waarop de maximumsnelheid van 50 km/h naar 30 km/h is teruggebracht onvoldoende? Graag een toelichting hierop.

Antwoord:

Zoals in het coalitieakkoord genoemd wordt, voeren we enkel 30 km per uur als maximumsnelheid in, in die straten waar dat nodig én mogelijk is. De keuze voor deze 115 straten komt voort uit een inhoudelijk afwegingskader en na uitvoerige afstemming met de RET en de hulpdiensten. Daarbij wordt steeds een zorgvuldige afweging gemaakt tussen geloofwaardige inrichting, financiële mogelijkheden en bereikbaarheid van hulpdiensten en het openbaar vervoer.

Vraag 2: Is onderzocht wat het reduceren van de maximumsnelheid in meer straten in Rotterdam zou betekenen voor de doorstroming voordat deze brief verstuurd is?



Antwoord:

Het college heeft tijdens de verkenning van de aanpak 30 km/u ook gekeken naar de effecten op de doorstroming. Uit deze analyse blijkt dat de effecten op reistijd over het algemeen beperkt zijn. Tegelijkertijd is ook geconstateerd dat als de maximumsnelheid in meer straten wordt teruggebracht naar 30 km/u, dit ook de verkeersdruk in de stad kan verlagen waardoor de doorstroming ook verbetert.

Vraag 3: In hoeverre acht de wethouder het groeiend aantal verkeersslachtoffers te wijten aan voertuigtypes en in hoeverre aan het drukker worden van de stad, wegen en fietspaden in het algemeen?

Antwoord:

Het groeiend aantal verkeersslachtoffers wordt beïnvloed door meerdere factoren. Het is daarom niet mogelijk om de stijging eenduidig toe te schrijven aan één oorzaak. Zowel de toename van het aantal en de diversiteit aan voertuigtypes in het verkeer, als de toenemende drukte op de wegen en fietspaden, spelen hierbij een rol.

De afgelopen jaren zien we een sterke groei van licht elektrische voertuigen, zoals e-bikes en fatbikes. Deze voertuigtypes hebben andere snelheden, massa's en gebruiksprofielen dan reguliere fietsen, waardoor de kans op conflicten groter kan worden. Daarnaast nemen ook de verschillen in massa en snelheid tussen voertuigen onderling toe, wat de verkeersveiligheid beïnvloedt.

Tegelijkertijd groeit de stad en daarmee ook de mobiliteit. Het wordt drukker op de wegen en fietspaden, wat de kans op ongevallen vergroot, zelfs als het gedrag van weggebruikers niet verandert.

Vraag 4: In hoeverre is het groeiend aantal verkeersslachtoffers simpelweg te wijten aan fatbikes an sich?

Antwoord:

Het college vindt niet dat het groeiend aantal verkeersslachtoffers simpelweg te wijten is aan fatbikes an sich. Door de bredere banden, meer grip en stabiliteit en een lager zwaartepunt¹ is de fatbike in theorie veiliger dan een gewone fiets. Echter, fatbikes kunnen wel een rol spelen in het groeiend aantal verkeersslachtoffers. Bijvoorbeeld wanneer ze zijn opgevoerd en daardoor snelheden halen van boven de 50 km/u. Dit verhoogt immers de kans op zwaardere ongevallen vergeleken met gewone fietsen, en met name ook voor andere weggebruikers. Zeker in combinatie met de vaak minder kwalitatieve bouw van de voertuigen en met risicovoller rijgedrag van bestuurders.

Voorts wordt door het raadslid gesteld:

Bakfietsen zijn wat Leefbaar Rotterdam betreft ook steeds meer een doorn in het oog. Er scheuren steeds meer asociale, hardrijdende en groter wordende bakfietsen door de straten. Het is wachten tot er een batterij sterk genoeg wordt gevonden om een bakfiets met een zeecontainer erop aan te drijven.

¹ Bron: DTV, Fatbikes als een aparte voertuigcategorie



Echter, wekt het verplaatsen van deze naar de rijbaan eveneens vraagtekens op.

Vraag 5: Hoe beoordeelt de wethouder de huidige druk op de autowegen in de bebouwde kom in Rotterdam?

Antwoord:

De druk op de autowegen in Rotterdam verschilt per wegdeel en is afhankelijk van verkeersintensiteiten, gereden snelheid en type voertuigen. Algemeen gesteld is het wel zo dat de druk op de autowegen in Rotterdam relatief hoog is, met name omwille van een aantal omvangrijke wegwerkzaamheden in en rond de stad.

Vraag 6: Wat doet de aanwezigheid van over het algemeen langzamer rijdende bakfietsen naar verwachting met deze verkeersdruk?

Antwoord:

Voor een goede verkeersdoorstroming is het belangrijk om over de verschillende verkeersmodaliteiten een vergelijkbare snelheid na te streven. Dat geldt zowel voor de rijbaan als voor het fietspad. In het geval van de bakfietsen wordt overigens bedoeld op logistieke voertuigen, en niet bakfietsen met kinderen. Om die reden wordt gepleit voor maatwerk voor plek op de weg en adequate regelgeving & handhaving voor Licht Elektrische Voertuigen (LEV). Dit maatwerk is voor Rotterdam belangrijk omdat het wegennetwerk met veel 30 km/u wegen gepaster is om dergelijke voertuigen op de rijbaan te zetten.

Vraag 7: Welke verbeteringen van de verkeersveiligheid uitgedrukt in afname verkeersslachtoffers verwacht de wethouder met deze maatregel?

Antwoord:

Er is nog geen sprake van een concrete maatregel. De lobbybrief in G4 verband roept op om de verkeersveiligheid te verbeteren door ruimte te bieden voor maatwerk en adequate regelgeving. Totdat meer duidelijk is, is het onmogelijk om hier een uitspraak over te doen.

Vraag 8: Is de veiligheid voor bakfietsen, zeker ook als deze gebruikt worden om kinderen te vervoeren, te garanderen op de autoweg?

Antwoord:

Zoals benoemd in het antwoord op vraag 6, is de lobbybrief gericht op bakfietsen die gebruikt worden als logistiek voertuig. Helaas is er in tegenstelling tot de e-bike of snorfiets (nog) geen aparte wettelijke status voor een bakfiets of vrachtfiets. Ruimte voor maatwerk voor wegbeheerders is daarnaast essentieel om lokaal de juiste afweging te kunnen maken ten aanzien van de veiligheid voor gebruikers. Precies om die redenen vraagt de G4 lobbybrief dan ook meer investeringsbudget, zowel voor fietsinfrastructuur als voor verkeersveiligheid.

Vraag 9: Zijn er andere maatregelen of lobbyrichtingen overwogen om het gebruik van te grote bakfietsen in te dammen? Denk bijvoorbeeld aan het afschaffen van de milieuinvesteringsaftrek (MIA) voor de afschaf van elektrische bakfietsen door bedrijven?



Antwoord:

Het college stelt dat de G4-brief niet bedoeld is om het gebruik van grote bakfietsen "in te dammen", maar om de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom te verbeteren.

Daarnaast, grote bakfietsen (vrachtfietsen) voor logistiek vervoer in de binnenstad zijn doorgaans beter voor de verkeersveiligheid dan gemotoriseerd vrachtvervoer. Grotere bakfietsen zijn stiller, wendbaarder en nemen minder ruimte in op smalle binnenstadswegen. Ze zorgen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot en minder parkeerdruk, waardoor indammen niet werd overwogen. Echter, precies om de uitdagingen met betrekking tot verkeersveiligheid te borgen, vraagt de G4 lobbybrief om meer investeringsbudget voor verkeersveiligheid.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

C.J. Schouten