



Retouradres: Postbus 70012, 3000 KP ROTTERDAM

Per email verzonden

Aan het college van B en W Rotterdam
T.a.v. Wethouder P. Lansink-Bastemeijer
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

Van:

Wijkraad Blijdorp, Bergpolder, Liskwartier
Wijkraad Agniesebuurt, Provenierswijk
Wijkraad Oude Noorden

Telefoon: 14 010

E-mail: GebiedNoord@rotterdam.nl

Uw kenmerk: -

Ons kenmerk: D2409-486

Bijlage(n): 2

Onderwerp: Ongevraagd advies Bergweg en
30 km/uur in Noord

Datum: 29 augustus 2024

Geachte heer Lansink-Bastemeijer,

In de vooroorlogse woonwijken van Rotterdam Noord maken successievelijke gebiedsvertegenwoordigers zich sinds jaar en dag druk over de veiligheid van bewoners in het steeds drukker wordende verkeer. De - destijds zes - wijkraden van Noord waren dan ook verheugd toen de gemeenteraad op 26 november 2020 de motie veilige straten aannam (zie bijlage). Het college werd verzocht om samen met de wijkraden een plan te maken voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur en daarbij voorrang te geven aan de meeste onveilige straten en de straten waarbij de betrokkenheid van bewoners het grootst is.

Nota veilige en gezonde straten 2021

Als uitwerking van deze motie, de omgevingsvisie en de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak publiceerde de gemeente in 2021 met gepaste trots de nota veilige en gezonde straten (zie bijlage). De wijkraden in Noord zagen zich beloond voor hun inspanningen om bewoners maximaal bij dit onderwerp te betrekken. Op de lijst van 18 straten in Rotterdam die met absolute voorrang naar 30 kilometer per uur moesten, lagen er 8 in het gebied Noord. Te weten:

1. Bergweg
2. Bergselaan
3. Benthuizerstraat
4. Bentincklaan
5. Rodenrijselaan
6. Van Aerssenlaan
7. Walenburgerweg
8. Zaagmolenstraat



Deze straten werden geselecteerd op basis van de mate van verkeersonveiligheid, concrete vraag vanuit de buurt en de koppelkans met onderhoud of geluidsopgave. Uitvoering zou versneld plaats gaan vinden in 2022 met uitloop naar medio 2023. Daarna zou een tweede spoor met invoering van 30 km per uur straten volgen. Onze bewoners waren dan ook voorzichtig hoopvol.

Vertraging, verwarring en het raadsel van de Bergweg

In de eerdergenoemde nota uit 2021 viel te lezen dat “waar wegen geclusterd zijn in een gebied” (lees: Rotterdam Noord), deze zoveel als mogelijk gebiedsgericht worden uitgewerkt om samenhang in het netwerk te behouden. De – huidige drie – wijkraden van Noord waren dan ook blij met de ambitie van het nieuwe college (2022) om een Verkeerscirculatieplan (VCP) voor Noord op te willen stellen, waarin gestreefd werd naar een integrale aanpak van verkeer, in combinatie met de eerdere opdracht van 30 km per uur.

Ons advies over het VCP mocht u recentelijk van ons ontvangen. Wat tijdens dit VCP proces tot grote verwarring leidde was de tussentijdse aankondiging van de gemeente op 23 mei 2024, om in 2025 nog eens 115 straten naar 30 km per uur te willen brengen. De verwarring werd ingegeven door de straten genoemd bij het gebied Noord. Te weten:

1. **Benthuizerstraat**
2. **Bentincklaan**
3. **Bergselaan**
4. **Van Aerssenlaan**
5. **Zaagmolenstraat**
6. Heer Bokelweg
7. Noordplein
8. Proveniersplein
9. Stationssingel
10. Zaagmolendrift

Stand van zaken in Rotterdam Noord medio 2024

Wie de twee lijstjes naast elkaar legt zal de verwarring van bewoners begrijpen. Voor twee ontbrekende straten van de “oude” lijst geldt een logische verklaring. De Walenburgerweg en de Rodenrijselaan zijn inmiddels geheel opnieuw ingericht als 30 km straten. Helaas geldt dit niet voor de vijf andere straten: Benthuizerstraat, Bentincklaan, Bergselaan, Van Aerssenlaan en Zaagmolenstraat. Deze hadden volgens planning al medio 2023 voltooid moeten zijn. In plaats daarvan staan ze nu – zonder vermelding van enige prioriteit – wederom op een lijst, nu echter van maar liefst 115 straten waarvan wij en onze bewoners dan maar moeten geloven dat deze in 2025 zullen worden omgezet. U begrijpt wellicht onze scepsis.

Het meest vreemde van deze nieuwe lijst is echter wel dat de Bergweg van een straat met allerhoogste prioriteit in 2021 ineens geheel lijkt te zijn verdwenen van de lijst met 30 km per uur straten. Wijkraden en bewoners van Noord hebben bij diverse bijeenkomsten met verkeersambtenaren getracht te achterhalen wat de reden is voor deze mysterieuze verdwijning. De ambtenaren reageren met name met excuses waarom de Bergweg zo'n moeilijke straat is om aan te pakken.



Sommigen ontkennen zelfs dat de Bergweg ooit 30 km per uur wordt! Er is geen enkele duidelijkheid wat de status van de Bergweg nu is. Dit is voor zowel wijkraden als bewoners bijzonder frustrerend. Voor de Bergweg gold immers – net zoals de andere zeven straten - gewoon een duidelijke afspraak.

Advies

U zult het met ons eens zijn dat wijkraden en bewoners in Noord duidelijkheid en daadkracht wensen - en verdienen - van het college. Wij verzoeken u daarom:

1. Te bevestigen dat de Benthuizerstraat, Bentincklaan, Bergselaan, Van Aerssenlaan, Zaagmolenstraat én de Bergweg nog steeds prioriteit hebben bij de invoering van 30 km uur.
2. Nader overleg te voeren met de wijkraden van Noord over de integrale aanpak van VCP en invoering van 30 km per uur in Noord.
3. Een nieuwe, gedegen tijdsplanning op te stellen voor de algehele realisatie van deze invoering, bij voorkeur eindigend binnen deze collegeperiode.

Wij vragen u om ons advies over te nemen en dit ongevraagde advies ter kennisname aan de gemeenteraad te sturen. Graag ontvangen wij uw reactie uiterlijk binnen 6 weken.

Ook worden wij graag op de hoogte gehouden van verdere besluitvorming.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

de wijkraad Blijdorp, Bergpolder, Liskwartier

Reidar Plukker

Voorzitter

Paul Hulsebosch

Wijkraadcoördinator

namens deze,

de wijkraad Agniesebuurt, Provenierswijk

Klaas van der Burg

Voorzitter

Waheeda Dahoe

Wijkraadcoördinator

en

de wijkraad Oude Noorden

Bob den Ouden

Voorzitter

Roxanne Cobben

Wijkraadcoördinator

Blad: 4/4
Datum: 29 augustus 2024
Ons kenmerk D2409-486



Bijlage(n):

- Motie Veilige Straten
- Veilige en gezonde straten

Cc.: Griffie



PvdA
Rotterdam

GROENLINKS



Rotterdam



**Partij voor
de Dieren**



MOTIE VEILIGE STRATEN

De gemeenteraad van Rotterdam, in vergadering bijeen op 26 november 2020, ter bespreking van Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2021.

Constaterende dat

- Driekwart van de dodelijke verkeersslachtoffers in Rotterdam valt op 50-kilometerwegen binnen de bebouwde kom, waaronder afgelopen week weer op de [Mathenesserlaan](#);
- De Tweede Kamer recent een motie heeft aangenomen die stelt dat een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur de norm wordt in de bebouwde kom;

Overwegende dat

- Een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur leidt tot minder (dodelijke) verkeersongevallen, vooral bij ouderen en kinderen;
- Een lagere maximumsnelheid ook zorgt voor schonere lucht, minder geluidsoverlast, minder hardrijdende 'verkeersaso's' en aantrekkelijke straten voor wonen en winkelen;
- Er veel manieren zijn om de maximumsnelheid in een straat te verlagen, variërend van een complete herinrichting tot creatieve oplossingen zoals tijdelijk groen en het verbreden van fietspaden;
- Het aanpakken van een straat maatwerk is, waarbij samenwerking met bewoners, afstemming met hulpdiensten en goede communicatie essentieel zijn;

Verzoekt het college

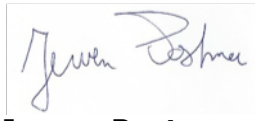
- Samen met gebiedscommissies, wijkraden, wijkcomités en bewoners te inventariseren in welke straten een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur onveilige situaties oplevert;
- Een plan te maken voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur in die straten en daarbij voorrang te geven aan de meest onveilige straten en de straten waarbij de betrokkenheid van bewoners het grootst is;
- Met partners in de stad en bewoners creatieve oplossingen te bedenken voor het aanpassen van straten waar de kosten van volledige herinrichting nu nog te hoog zijn;
- Al te starten waar dat kan binnen de huidige budgetten voor bijvoorbeeld mobiliteit, schone lucht en stadsontwikkeling en voor de zomer van 2021 met een uitgewerkt plan naar de gemeenteraad te komen;
- Voor dat plan samenwerking te zoeken met andere gemeenten en de VNG en gezamenlijk het Rijk te verzoeken om voldoende middelen voor veilige straten;

En gaat over tot de orde van de dag



Dennis Tak

PvdA Rotterdam



Jeroen Postma

GroenLinks



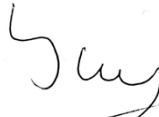
Dieke van Groningen

De Rotterdamse VVD



Rene Segers Hoogendoorn

CDA Rotterdam



Ingrid van Wifferen

D66 Rotterdam



Ruud van der Velden

Partij voor de Dieren



Ellen Verkoelen

50 Plus



Aart van Zevenbergen

SP

Veilige en Gezonde straten

Een veilige snelheid voor een aantrekkelijke stad

November 2021



Gemeente
Rotterdam

Inhoudsopgave

1. Inleiding en context	3
1.1 Rotterdam werkt aan Veilige en Gezonde straten, waarbij 30 km/u de norm is	4
1.2 Doorpakken en versnellen met aanpak van 30 km/u wegen	5
1.3 Stedelijke en (inter)nationale context	6
2. Programmering	7
2.1 Uitvoeringslijnen voor invoering van 30 km/u wegen	8
2.2 Huidige situatie: stand van zaken 2021	9
2.3 De eerste lijn: doorpakken en versnellen	10
2.4 De tweede lijn: 30 de norm	11
3. Maatregelen	12
3.1 Maatregelen voor duurzame gedragsverandering	13
4. Inzichten	14
4.1 Inzichten op basis van 30 km/u de norm binnen de bebouwde kom	15
4.2 Huidige situatie en perspectief	16
4.3 Effecten op het netwerk: mobiliteitstransitie	17
4.4 Effecten op het netwerk: routekeuzes en intensiteiten	18
4.5 Effecten op de omgeving: verkeersveiligheid	19
4.6 Effecten op de omgeving: geluid	20
4.7 Effecten op de omgeving: luchtkwaliteit	21
4.8 Reistijden en doorstroming	22

1. Inleiding en context

1.1 Rotterdam werkt aan Veilige en Gezonde straten, waarbij 30 km/u de norm is

Dit document is een uitwerking van de motie Veilige Straten van de Rotterdamse raad. Het is ook een uitwerking van de Omgevingsvisie en van de Rotterdamse MobiliteitsAanpak.

Er wordt context geschetst van de huidige aanpak van verkeersveiligheid via het beleidsprogramma Rotterdam Veilig Vooruit, de notitie geeft inzicht in de actualiteit rondom 30 km/u binnen de bebouwde kom en de landelijke en internationale beweging om 30 km/u in steden de norm te maken.

Vervolgens wordt aangegeven hoe de gemeente Rotterdam komende jaren invulling geeft aan het veiliger inrichten van straten. Er wordt een beeld geschetst van het type maatregelen die daarbij horen. Tot slot worden er inzichten beschreven die horen bij een Rotterdam waar 30 km/u binnen de bebouwde kom de norm is.

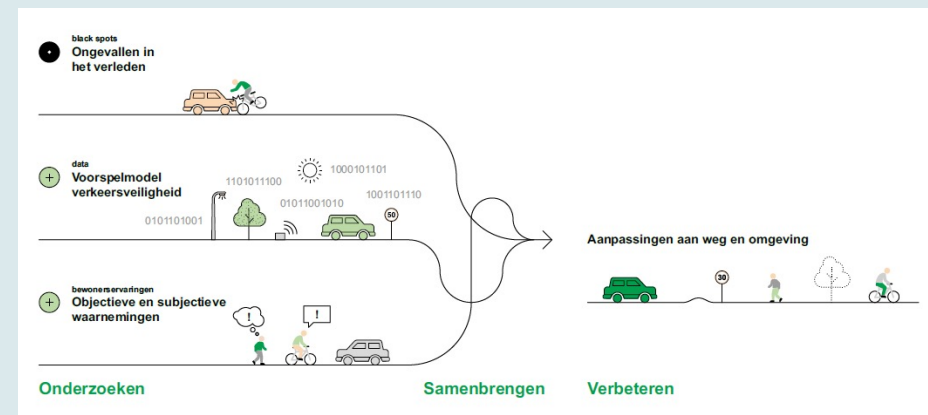
Voor het programma Rotterdam Veilig Vooruit is er een brede inventarisatie gemaakt van locaties die verkeersonveilig zijn. Deze inventarisatie is op basis van objectieve metingen en berekeningen en op basis van subjectieve analyses door een stadsbrede verkeersveiligheids-enquête en gesprekken met alle gebiedscommissies, wijkraden en wijkcomités. Jaarlijks wordt een voortgangsrapportage Rotterdam Veilig Vooruit opgesteld. Zo zijn er sinds vaststelling van dit beleidsplan, vanaf 2020 al circa 50 locaties veiliger ingericht.

Uit de jaarlijkse inventarisatie komt naar voren dat het knelt op de 50 km/u wegen. 80% van de letselongevallen vindt plaats op deze wegen. Op 30 km/u wegen is de overlevingskans bovendien 90% hoger.

De invoering van 30 km/u op stedelijke wegen is complex, vaak door de aanwezigheid van openbaar vervoer en routes voor nood en hulpdiensten. Daarnaast is het kostbaar vanwege juridische ontwerprichtlijnen ten aanzien van uitvoering van 30 km/u wegen.



Beleidsplan Rotterdam Veilig Vooruit 2019 - 2023



Prioritering voor aanpak verkeersonveilige locaties in Rotterdam

1.2 Doorpakken en versnellen met aanpak van 30 km/u wegen

De Motie Veilige straten vraagt om versnelling van het aanpakken van de meest onveilige plekken en om meer 30 km/u wegen.

Ook de Motie Kröger van de Tweede Kamer verzoekt de regering om ten bate van de verkeersveiligheid 30 km/u binnen de bebouwde kom als uitgangspunt te nemen. En dat alleen lokaal beredeneerd afgeweken kan worden.

Het CROW werkt met verschillende wegbeheerders, waaronder de G4 aan uitwerking van deze landelijke motie. Zo wordt er een afweegkader gemaakt en een nieuw type 30 km/u weg uitgewerkt, de Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW 30). Dit nieuwe wegtype is noodzakelijk om het grote aantal 50 km/u wegen in de grote steden te transformeren en wegen veiliger te maken.

Juridische kaders: op grond van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens geldt in Nederland op alle wegen binnen de bebouwde kom een snelheidslimiet van 50 km/u. 50 km/u is de norm. Bij het wijzigen van het snelheidsregime in de bebouwde kom (afwijken van 50 km/u) is een wegbeheerder volgens artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) verplicht om de toegestane snelheid in overeenstemming te laten zijn met het wegbeeld ter plaatse. Jurisprudentie wijst uit dat 30 wegen daarom altijd snelheid remmende maatregelen moeten hebben conform CROW-ontwerprichtlijnen. Meest herkenbaar zijn de drempels en klinkerverharding. Met een nieuw type weg (GOW 30) kan er op veel meer plekken met lagere kosten voor herinrichting en in hoger tempo 30 km/u worden doorgevoerd. Het nieuw type weg moet ook ingebed worden in het RVV en de BABW-uitvoeringsvoorschriften. Bij de uitwerking van dit nieuwe type weg wordt ook ingespeeld op de noodzaak om de kwaliteit voor nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer op peil te houden. Zo worden de mogelijkheden van gedifferentieerde snelheden onderzocht. Dit houdt in dat er binnen één wegprofiel meerdere snelheden gehanteerd worden, bijvoorbeeld auto's 30 km/u en hulpdiensten en OV 50 km/u.

201617962

PvdA GROENLINKS
Rotterdam

CDA Rotterdam D66 Rotterdam Partij voor de Dieren 50 PLUS SP.

MOTIE VEILIGE STRATEN

De gemeenteraad van Rotterdam, in vergadering bijeen op 26 november 2020, ter bespreking van Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2021.

Constaterende dat

- Driekwart van de dodelijke verkeersslachtoffers in Rotterdam valt op 50-kilometerwegen binnen de bebouwde kom, waaronder afgelopen week weer op de Mathenesserlaan;
- De Tweede Kamer recent een motie heeft aangenomen die stelt dat een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur de norm wordt in de bebouwde kom;

Overwegende dat

- Een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur leidt tot minder (dodelijke) verkeersongevallen, vooral bij ouderen en kinderen;
- Een lagere maximumsnelheid ook zorgt voor schonere lucht, minder geluidsoverlast, minder hardrijdende 'verkeersasos' en aantrekkelijke straten voor wonen en winkelen;
- Er veel manieren zijn om de maximumsnelheid in een straat te verlagen, variërend van een complete herinrichting tot creatieve oplossingen zoals tijdelijk groen en het verboden van fietspaden;
- Het aanpakken van een straat maatwerk is, waarbij samenwerking met bewoners, afstemming met hulpdiensten en goede communicatie essentieel zijn;

Verzoekt het college

- Samen met gebiedscommissies, wijkraden, wijkcomités en bewoners te inventariseren in welke straten een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur onveilige situaties oplevert;
- Een plan te maken voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur in die straten en daarbij voorrang te geven aan de meest onveilige straten en de straten waarbij de betrokkenheid van bewoners het grootst is;
- Met partners in de stad en bewoners creatieve oplossingen te bedenken voor het aanpassen van straten waar de kosten van volledige herinrichting nu nog te hoog zijn;
- Al te starten waar dat kan binnen de huidige budgetten voor bijvoorbeeld mobiliteit, schonere lucht en stadsontwikkeling en voor de zomer van 2021 met een uitgewerkt plan naar de gemeenteraad te komen;
- Voor dat plan samenwerking te zoeken met andere gemeenten en de VNG en gezamenlijk het Rijk te verzoeken om voldoende middelen voor veilige straten;

Tweede Kamer: 30 kilometer in bebouwde kom als standaard



• Hierbij aan te geven welke wegen vitaal zijn voor de verkeersdoorstroming en bereikbaarheid voor hulpdiensten en daarom niet in aanmerking kunnen komen voor een verlaging van de maximumsnelheid;

En gaat over tot de orde van de dag

Dennis Tak
PvdA Rotterdam

Jeroen Postma
GroenLinks

Dieke van Groningen
De Rotterdamse VVD

Rene Segers Hoogendoorn
CDA Rotterdam

Ingrid van Wifferen
D66 Rotterdam

Ruud van der Velden
Partij voor de Dieren

Ellen Verkoelen
50 Plus

Aart van Zevenbergen
SP

26 NOV. 2020
AANGENOMEN
algemene Stemmen

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2020-2021

29 398 Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 862

MOTIE VAN HET LID KRÖGER

Voorzitterlid Staten-Generaal Nieuwvering van 12 oktober 2020

De Kamer

gehoort de benoediging,

overwegende dat de schiedontgerving voor kinderen een veilige verkeersomgeving creëert;

overwegende dat de BABW ook 50 km/u verkeer als een nieuw identiteitspunt voor vervoer van kinderen naar school en de kinderopvang;

verzoekt de regering om 30 km/u in de bebouwde kom als uitgangspunt te nemen, waarbij lokaal beredeneerd afgeweken kan worden;

en gaat over tot de orde van de dag.

Kröger

1.3 Stedelijke en (inter)nationale context

Een lagere snelheid heeft zijn grondslag binnen vastgesteld beleid waaronder de Omgevingsvisie, het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam, de Rotterdamse MobiliteitsAanpak en meerdere deeluitwerkingen.



30 km/u is al onderdeel van vastgesteld beleid

In Nederland werken meerdere steden plannen uit. Waarbij Amsterdam, Den Haag, Utrecht, Haarlem, Gouda en Groningen vooroplopen.

Bovendien ondertekenden 140 landen in 2020 de Stockholm Declaration en zeggen daarmee ja tegen 30 km/u. Met de veelgehoorde uitspraak 'No-brainer voor impuls verkeersveiligheid'. En steeds meer steden in (west)Europa voeren 30 km/u in als norm: Parijs, Brussel, Graz, Oslo, Helsinki, Bilbao en grote delen van Londen en Madrid.

Internationaal is er een verschil hoe steden 30 km/u invoeren, wat ze daarbij belangrijk vinden en waar ze hun analyses op uitvoeren. Er is echter nog geen stad die de maatregelen heeft teruggedraaid.



140 landen willen maximumsnelheid van 30 km/u in alle bebouwde gebieden

Verkeersministers en andere deskundigen en vertegenwoordigers uit 140 landen hebben in Zweden onlangs de [Stockholm Declaration](#) ondertekend. Daarmee tekenden zij voor de invoering van een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur in bebouwde gebieden te zijn.

In Utrecht rijden we straks niet harder dan 30 kilometer per uur

De maximumsnelheid op bijna alle wegen in de stad Utrecht wordt 30 kilometer per uur. Een meerderheid van de gemeenteraad stemde hiermee

Brussel is nu één grote 30 kilometer-zone

De stad Brussel inclusief de 18 omringende deelgemeentes is met ingang van dit jaar één grote 30 kilometer-zone. Auto's, bussen en vrachtwagens mogen

Maximumsnelheid

Amsterdam begint als eerste stad met maximum van 30 kilometer per uur

Maximumsnelheid, Spanje

Spanje verlaagt snelheid in bebouwde kom, 30 km/u nu de norm

Spanje verlaagt snelheid in bebouwde kom, 30 km/u nu de norm

2. Programmering

2.1 Uitvoeringslijnen voor invoering van 30 km/u wegen

Huidige situatie

Op basis van huidige kaders en inzet o.a. vanuit het programma Rotterdam Veilig Vooruit heeft 55% van het Rotterdamse wegennet een snelheid die lager is dan 50 km/u.

De eerste lijn

Doorpakken en versnellen, betreft een programma dat gericht is op het intensiveren van invoering 30 km/u wegen voor de jaren 2022 en 2023. Dit gebeurt vanuit het beleidsprogramma Rotterdam Veilig Vooruit en bij onderhouds- en inrichtingsplannen.

De tweede lijn

30 de norm, betreft de voorbereiding op de komst van nieuwe landelijke kaders, waarbij binnen de bebouwde kom 30 km/u de norm is en 50 km/u de uitzondering.

Huidige situatie

Reeds uitgevoerd < 2021

Oktober 2021

De eerste lijn: doorpakken en versnellen

Programma 2022 – 2023

Medio 2023

De tweede lijn: 30 de norm

Vorbereiden van de aanpak vanaf 2023

Uitvoeren bij gereedheid nieuwe landelijke kaders

Medio 2023

2.2 Huidige situatie: stand van zaken 2021



In 2021 heeft 55% van het Rotterdamse wegennet een lagere snelheid dan 50 km/u. Met de huidige ontwerpka-
ders die in wetgeving zijn gegoten, stuit het op bezwa-
ren bij het op meer wegen invoeren van 30 km/u. Deze
wegen moeten volgens ontwerpka-
ders voorzien zijn van

snelheid remmende maatregelen. Nood- en hulpdiensten
en het openbaar vervoer kunnen hun gestelde aanrijdtij-
den en exploitatie daarmee moeilijker halen.
Op straten waar dit nu geen belemmering is en de
verkeersveiligheid wel onder druk staat, voeren we al 30

km/u in. Zo is afgelopen jaar de Wilhelminakade, Otto
Reuchlinweg, Polderlaan, Groene Hilledijk, G.J. Jongh-
weg, het oostelijke deel van het Scheepsvaartkwartier en
straten in de buurt Oudeland naar 30 km/u gebracht.

2.3 De eerste lijn: doorpakken en versnellen, programma uitvoering 30 km/u wegen in 2022 en 2023

Tot het moment dat landelijke kaders beschikbaar zijn (medio 2023), die het mogelijk maken om stadsbreed 30 km/u als de standaard in te voeren, zetten we actie in op een programma voor circa 18 straten.

- Voor deze 18 straten wordt met buurtbewoners, wijkraden, gebiedscommissies en belangenpartijen als OV-partners en nood- en hulpdiensten maatregelen uitgewerkt.
- Deze 18 straten zijn geselecteerd op basis van 'mate van verkeersonveiligheid', concrete vraag vanuit de buurt, koppelkansen met onderhoud, of geluidsopgave.
- Een aantal wegen ligt geclusterd binnen een gebied en wordt zoveel als mogelijk gebiedsgericht uitgewerkt om samenhang in het netwerk te behouden.
- In het programma worden Erftoegangswegen (ETW 30) uitgewerkt, waarbij 30 km/u formeel wordt ingevoerd met behulp van attentie verhogende maatregelen en waarbij snelheidsremmers tot de mogelijkheid behoren.
- Naast Erftoegangswegen worden Gebiedsontsluitingswegen (GOW 30) opgepakt. Dit doen we vooruitlopend op vaststelling van landelijke kaders. Op deze wegen werken we voornamelijk attentie verhogende (gedrags)maatregelen uit.
- Voor alle wegen worden maatregelen kostenefficiënt uitgewerkt. Voor alle wegen geldt dat naast fysieke maatregelen ook gedrags- en communicatiemaatregelen worden ingezet.



Straat	Directe aanleiding	Type weg
Bergselaan	Veiligheid	ETW
Rodenrijselaan	Veiligheid	ETW
Bergweg	Veiligheid	GOW
Benthuizerstraat	Veiligheid	GOW
Zaagmolenstraat	Veiligheid	GOW
Van Aerssenlaan	Veiligheid	ETW
Bentinklaan	Onderhoud	ETW
Walenburgerweg	Veiligheid	ETW
Mathenesserlaan	Veiligheid	GOW
Willem Buijtewechstraat	Onderhoud	ETW
Lange Hilleweg	Veiligheid	GOW
Willemsbrug	Veiligheid en Geluid	GOW
Claes de Vrieselaan	Veiligheid	ETW
Hofplein	Veiligheid	GOW
Witte de Withstraat	Veiligheid	ETW
Gedempte Zalmhaven	Veiligheid	ETW
Jonker Fransstraat (Zuid)	Onderhoud	GOW
Haagseveer	Veiligheid	ETW

2.4 De tweede lijn: 30 de norm. Voorbereiding op invoering van 30 km/u als de norm binnen de bebouwde kom vanaf 2023



Tot het moment dat landelijke kaders beschikbaar zijn bereiden we ons voor. We werken gezamenlijk met andere steden, het Rijk, kennisinstellingen en ook partners in de stad een aantal vraagstukken uit, waaronder;

- Gezamenlijke kennisontwikkeling en aanpassingen op het gebied van ontwerprichtlijnen en brancherichtlijnen.

- Kennisontwikkeling en gevolgen voor aanrijdtijden voor o.a. hulpdiensten, openbaar vervoer en personenvervoer.
- Kennisontwikkeling op gebied van handhaafbaarheid van 30 km/u.
- Een communicatie- en gedragscampagne gericht op 30 km/u binnen de bebouwde kom als de norm.
- Implementatieplan voor bebording om daarmee juridische grondslag voor 30 km/u te borgen.

3. Maatregelen

3.1 Maatregelen voor duurzame gedragsverandering

Invoeren van 30 km/u binnen de bebouwde kom als de norm gaat grotendeels over gedragsverandering. Voor een duurzame gedragsverandering is een combinatie nodig van maatregelen die verleiden en maatregelen die sturen, en een combinatie van maatregelen die gericht zijn op de fysieke inrichting van de straat en maatregelen die gericht zijn op de mens ofwel de verkeersdeelnemers. In het kwadrantenschema wordt dit toegelicht.

Bij 30 km/u als norm wordt de gebiedsontsluitingsweg 30 landelijk geïntroduceerd. Op deze wegen kunnen omwille van openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten geen snelheidsremmers worden toegepast. Klinkerverharding brengt een grote financiële herinrichtingsopgave met zich mee en heeft nadelige invloed op de geluidbelasting. Bij dit nieuwe type 30 km/u weg is een goede balans nodig tussen inzet van maatregelen uit de vier kwadranten, een combinatie van fysieke maatregelen, gedragsbeïnvloeding en in de nabije toekomst ook voertuigtechnologie. Rotterdam heeft al ruime ervaring met het combineren van 'harde' en 'zachte' maatregelen. Lessen die we op doen in Rotterdam brengen we in bij landelijke werktafels die gericht zijn op inrichtingsprincipes en wettelijke uitvoeringsvoorschriften.

Maatregelen op en langs de weg die erop gericht zijn de weggebruikers te attenderen op hun gedrag. Het gaat bijvoorbeeld over bebording, markering, bekakening en snelheidsinformatiedisplays.

Pull

- Motiveren
- Faciliteren
- Intrinsiek
- Verleiden
- Uitnodigen

Er zijn ook maatregelen die specifiek inspelen op gedrag. Bijvoorbeeld verkeersgedragcampagnes (VROEM VROEM, deed je toen), pilots rondom Smart Mobility met rijsnelheden o.a. in samenwerking met BMW, slimme verkeerslichten (IVRI's). Het zijn gedragscampagnes die niet altijd over snelheid gaan, maar over bijvoorbeeld verkeersveiligheid, gezondheid of leefkwaliteit.

Hardware

- Fysieke maatregelen
- Inrichten
- 'Buiten op straat'

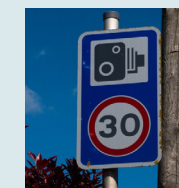


Hoe maken we het aantrekkelijk en makkelijk, met fysieke aanpassingen, om 30km/u aan te houden?



Hoe dwingen we af, met fysieke aanpassingen, om 30km/u aan te houden?

Hoe motiveren we, zonder fysieke aanpassingen, om 30km/u aan te houden?



Hoe dwingen we af, zonder fysieke aanpassingen, om 30 km/u aan te houden?

Software

- Niet-fysieke maatregelen
- 'Binnen in het hoofd'

Snelheid van erftoegangswegen 30 km/u binnen de bebouwde kom worden via wettelijke uitvoeringsvoorschriften afgedwongen door fysieke maatregelen. Enerzijds gaat het om snelheidsremmers zoals drempels en wegversmallingen en anderzijds om materiaalgebruik bij de inrichting, bijvoorbeeld klinkerverharding.

Push

- Opleggen
- Dwingen
- Ingrijpen

Snelheidscontroles en handhaving door het Openbaar Ministerie is mogelijk, maar vindt binnen 30 gebieden sporadisch plaats o.a. vanwege beperkte middelen. Wij kiezen voor een uitbreiding van deze middelen in overleg met het Rijk. In de nabije toekomst kan in-car technologie als Intelligent Speed Assistent (ISA) aanvullend bijdragen aan het afdwingen van de snelheid.

4. Inzichten

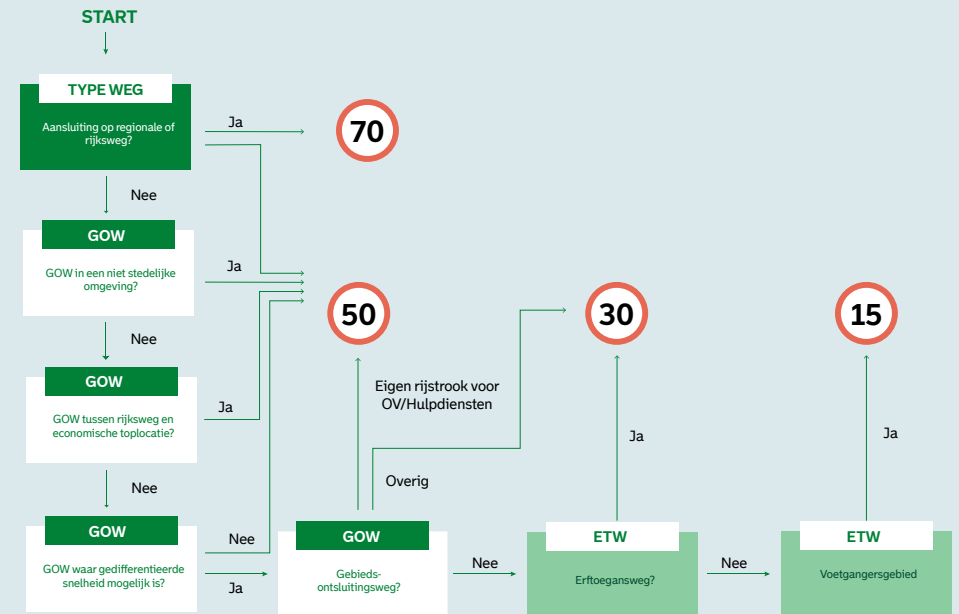
4.1 Inzichten op basis van 30 km/u de norm binnen de bebouwde kom

De inzichten die in deze fase zijn opgedaan, zijn erop gebaseerd dat binnen de bebouwde kom 30km/u de norm is en 50km/u de uitzondering. Er is een redeneerlijn beschreven wanneer een weg een ETW 30, GOW 30 of GOW 50 kan zijn. Dit is vertaald naar een conceptkaart, die gebruikt is voor een groot deel van de analyses.

De eerste inzichten over wat een aanpak Veilige en Gezonde straten betekent voor Rotterdam, zijn als volgt ingedeeld:

- Netwerkeffecten: intensiteiten, modal shift (mobiliteitstransitie), routekeuzes
- Omgevingseffecten: verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit
- Reistijden en doorstroming (auto, OV, nood- en hulpdiensten)

In deze notitie worden bij het beschrijven van de inzichten, data en kentallen gebruikt die zijn opgedaan in samenwerking met o.a. Gemeente Amsterdam, TNO, Dokdata, dBVision, DCMR en Goudappel.



Max 30 km/uur

30



Max 50 km/uur

50



4.2 Huidige situatie en perspectief

Het stroomschema op pagina 15 maakt inzichtelijk welke snelheid bij een weg hoort, ervan uitgaande dat 30 km/u de norm is en een hogere snelheid (50 km/u) de uitzondering is.

Deze redeneerlijn is voor het Rotterdamse wegennet vertaald naar een kaart. De kaart is een eerste aanzet en voornemen hoe 30 km/u als norm in Rotterdam er uit kan zien. Dit perspectief is als uitgangspunt genomen voor de analyses waarmee eerste inzichten worden opgedaan.

Uitgaande van deze nieuwe indeling op snelheid zal het aandeel van het wegennet dat een lagere snelheid heeft dan 50 km/u verschuiven van 55% naar circa 75%.

HUDIDIG | Maximum snelheden



PERSPECTIEF | Maximum snelheden



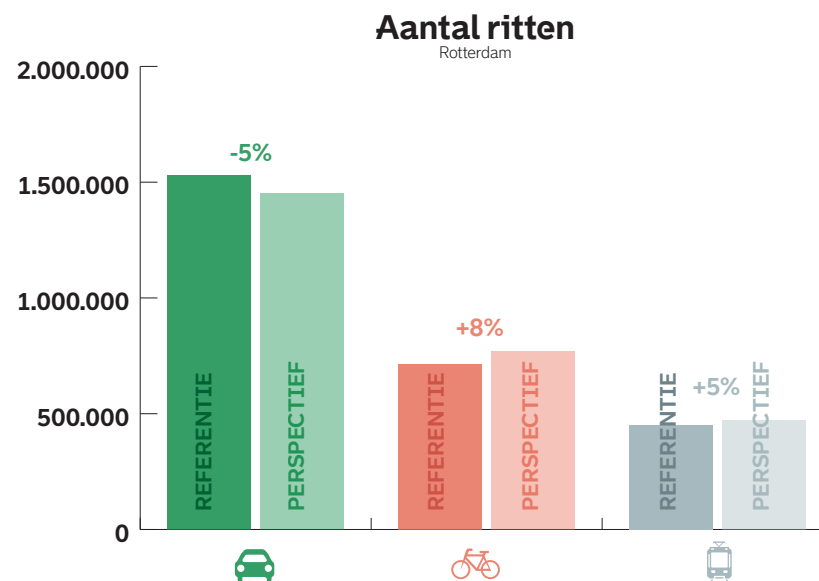
4.3 Effecten op het netwerk: mobiliteitstransitie

Bij invoering van 30 km/u binnen de bebouwde kom laten analyses zien dat het een groot effect heeft op het netwerk en positief bijdraagt aan de mobiliteitstransitie.

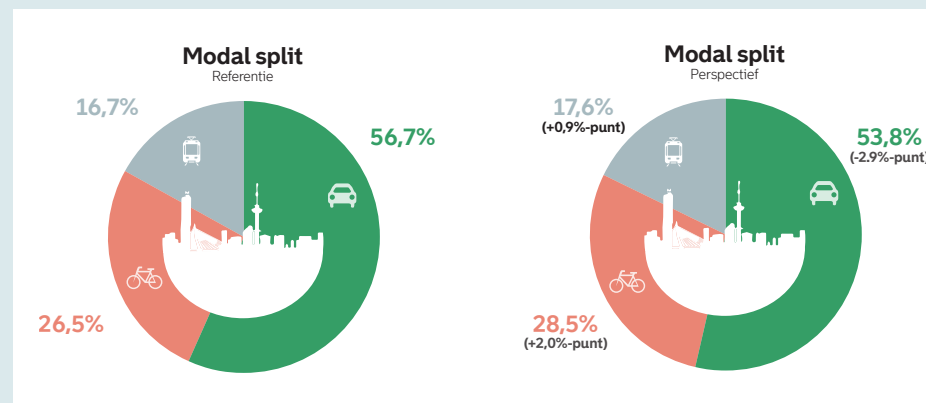
- Door een lagere snelheid binnen de bebouwde kom neemt het aantal autoritten op een gemiddelde werkdag af met circa 78.000 ritten. Dit is ongeveer 3% van het totaal aantal ritten.
- Er is een verschuiving van de auto naar de fiets en het OV. $\frac{2}{3}$ ^e deel van de autoritten gaat naar de fiets en $\frac{1}{3}$ ^e naar het openbaar vervoer.
- 30 km/u draagt bij aan de mobiliteitstransitie, met name door een afname van het aantal korte autoritten.
- De toename van het fietsgebruik zien we in de hele stad en met name op korte ritten binnen een buurt of tussen twee naastgelegen buurten.
- De toename van het OV zien we voornamelijk terug op Maas-kruisende verbindingen en met name in de metro. De bezettingsgraad van het OV verbetert en er zijn circa 5% meer OV-ritten.

Modal shift:

Aantal autoritten neemt in Rotterdam met **78.000** af
Verschuiving van auto naar fiets **(+55.000)** en naar OV **(+23.000)**;



Aantal ritten bij referentie 2023 en perspectief

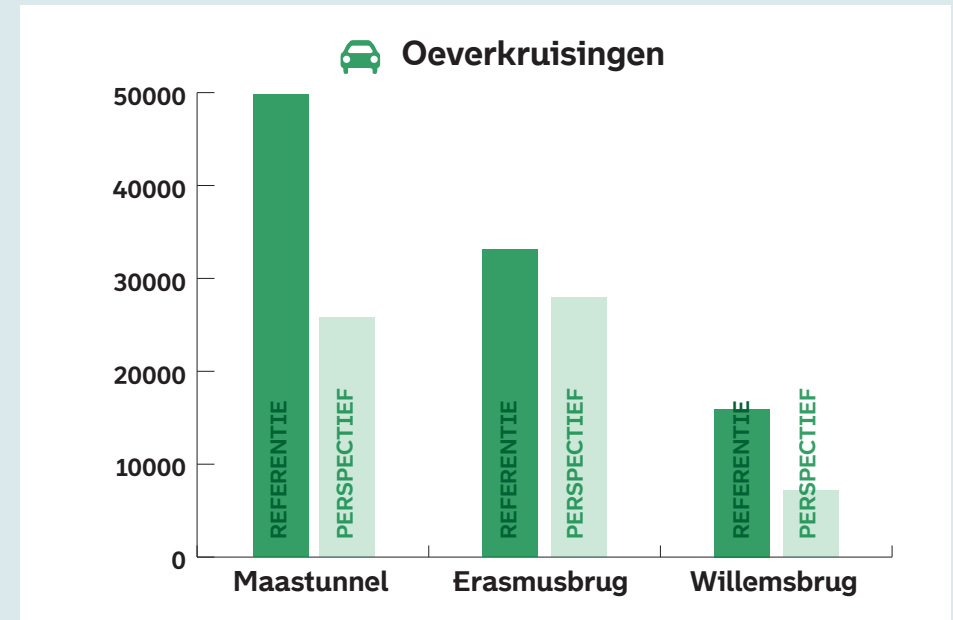


Procentuele verdeling tussen auto, fiets en OV ritten op de referentie 2023 en bij de perspectief

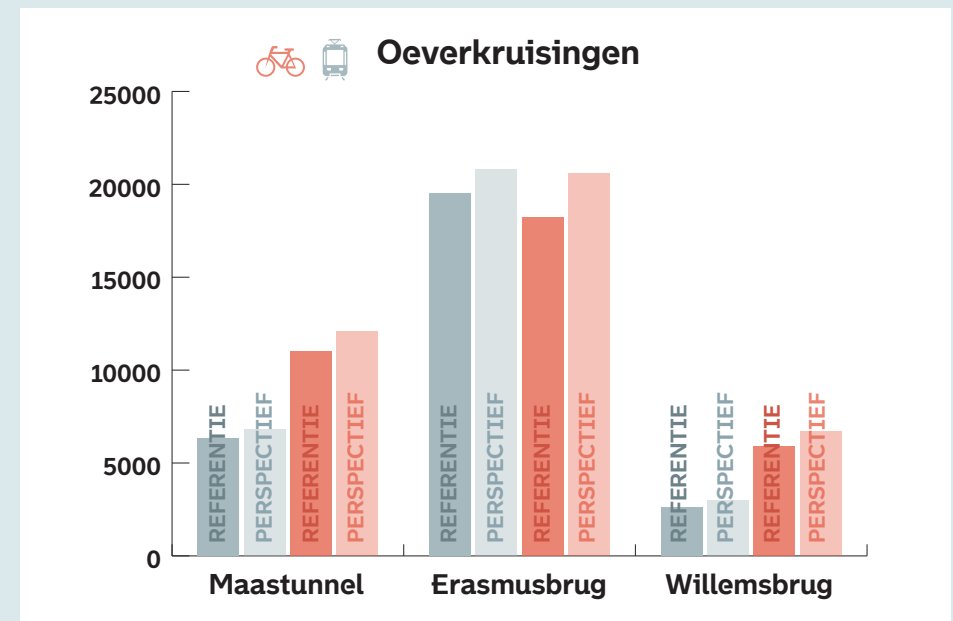
4.4 Effecten op het netwerk: routekeuzes en intensiteiten

Wanneer we kijken naar de effecten van 30 km/u op de routekeuzes en intensiteiten zien we het volgende:

- Een deel van de automobilisten neemt andere routes.
- Analyses laten een afname zien van autoverkeer in verblijfsgebieden van circa 23%.
- Regionaal verkeer maakt meer en langer gebruik van regionale wegen. Op de Ruit zijn toenames tot circa 3%.
- Op de gebiedsontsluitingswegen in de stad die 50 km/u zijn en 50 km/u blijven, is een toename van autoverkeer. Dit is autoverkeer dat de snelste route zoekt en niet dwars door de verblijfsgebieden gaat rijden.
- Analyses laten daarnaast een veranderend verkeersbeeld op de oeververbindingen zien:
 - In de Maastunnel halveert het autoverkeer (-23.980) en de hoeveelheid verkeer is qua omvang gelijk aan dat op de Erasmusbrug. Het aantal fietsers neemt met circa 9% toe.
 - Op de Erasmusbrug neemt het autoverkeer met ongeveer 15% af (-5.160), het OV (tram en metro) neemt met 4,9% toe en het aantal fietsers neemt met 13% toe.
 - Op de Willemsbrug neemt het autoverkeer met circa 54% af (-8.770), het OV neemt met 15,3% toe en het aantal fietsers neemt met 14,3% toe.



Aantal ritten bij referentie 2023 en perspectief



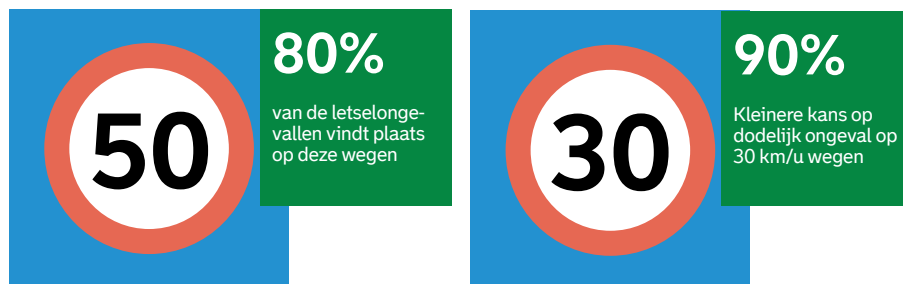
Veranderend OV en fietsgebruik op de oeverkruisingen, referentie 2023 en perspectief

4.5 Effecten op de omgeving: verkeersveiligheid

De gemeente Rotterdam werkt met het 'voorspelmodel' voor verkeersveiligheid. Dit model kan op basis van inrichtingskenmerken en historische ongevalsinformatie een indicatie (een risicoscore) maken over hoe veilig of onveilig een weg is.

Rotterdam won met deze verkeersveiligheidsmethode in 2019 de Nationale Verkeerskunde prijs en werd in 2020 door het 'International Transport Forum' als beste voorbeeld aangehaald in de monitoring en aanpak van stedelijke verkeersveiligheid.

Risicoberekeningen van het Rotterdamse verkeersveiligheidsmodel wijzen d.m.v. data over de weg, het verkeer, de omgeving en ongevallen uit dat bij invoering van 30 km/u het aantal wegen met risicoklasse 4 en 5 (schaal 1 tot 5) afneemt met 35%. Wegen met een risicoklasse van 4 en 5 kennen een verhoogde kans op ongevallen.



Geregistreerde letselongevallen op 50 km/u wegen



Op blauwe wegen daalt de risicoscore

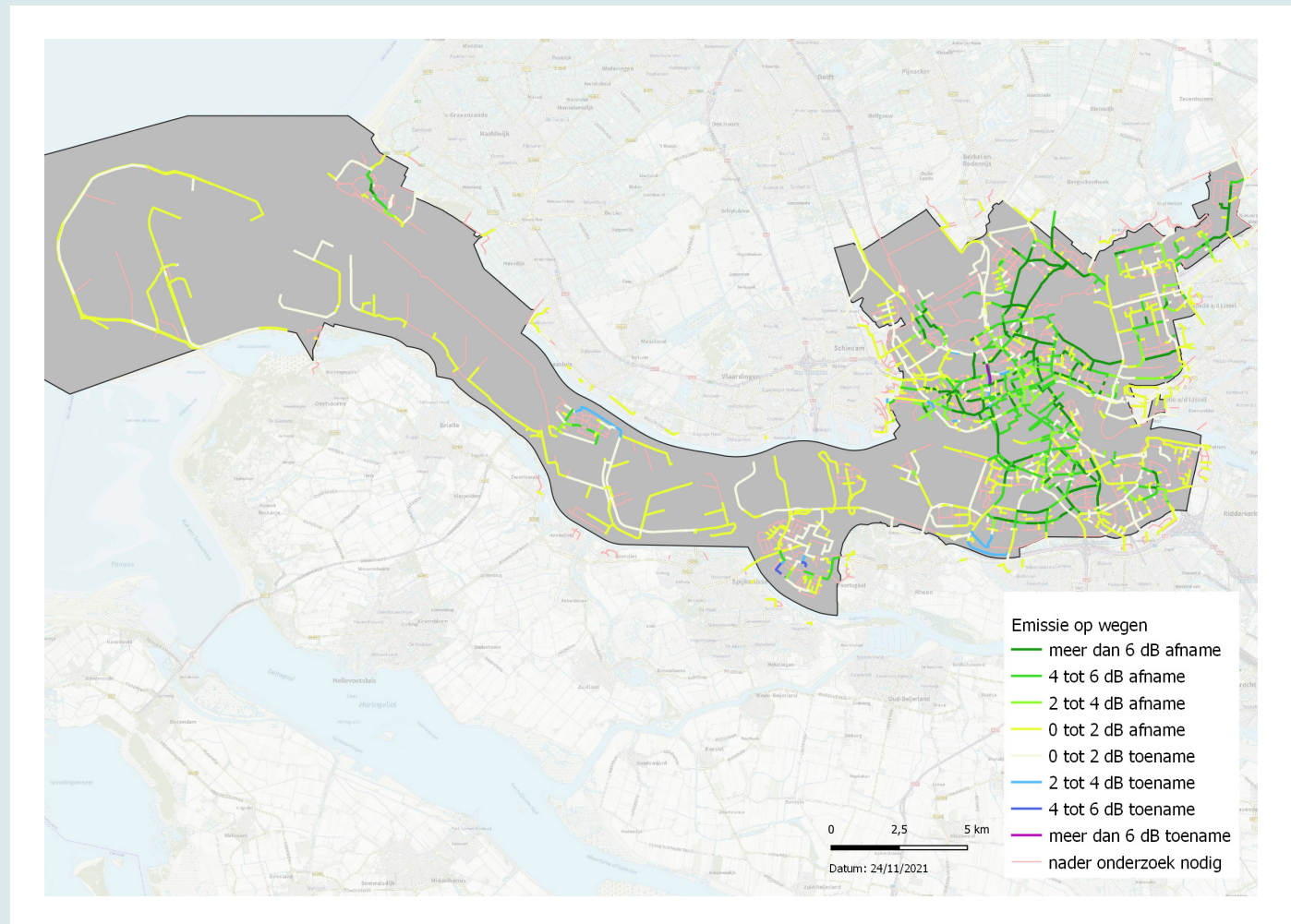
4.6 Effecten op de omgeving: geluid

Een snelheidsverlaging van 50 km/u naar 30 km/u leidt gemiddeld tot een afname van 3 dB. Dit is vergelijkbaar met een geluidsafname die kan worden verkregen door het halveren van de hoeveelheid voertuigen.

Een studie door dbVision, Dokdata en TNO laat zien dat Rotterdam op veel wegen een significante afname van geluid tot stand kan brengen, die kan oplopen tot circa 5 dB.

Echter, het is ook aannemelijk dat op een aantal locaties de geluidshinder toeneemt. Een aantal wegen die bij deze studie 50 km/u blijven, wordt drukker, op deze wegen kan er een toename zijn van geluid.

16.600 minder geluid-
gehinderden, dat is een afname van
32% ten opzichte van de huidige
situatie.



Indicatie van af- en toenames van geluid op wegvakken. Voor wegvakken met een intensiteit onder 1.000 mvt/etmaal is geen waarde opgenomen. Hiervoor is nader onderzoek nodig.

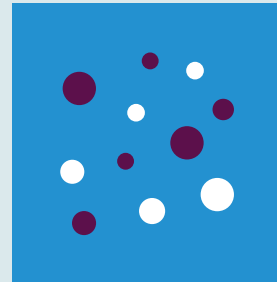
4.7 Effecten op de omgeving: luchtkwaliteit

Er bestaat een sterke relatie tussen de luchtkwaliteit en de gezondheid van Rotterdammers. Een slechte luchtkwaliteit heeft van alle milieufactoren het grootste negatieve effect op de gezondheid van mensen. Het verbeteren van de luchtkwaliteit in Rotterdam is ook noodzakelijk om de stedelijke verdichting mogelijk te maken. Daarom heeft Rotterdam de afgelopen jaren veel energie gestoken in het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Recent heeft de WHO nieuwe advieswaarden gepresenteerd. Deze nieuwe WHO-waarden geven opnieuw aan dat verdere verschooning van de luchtkwaliteit een belangrijke milieufactor is die van invloed is op de gezondheid.

De grootste opgave in de komende jaren ligt bij het verlagen van de concentratie NO₂ op leefniveau in de stad. Wegverkeer is een belangrijke bron voor NO₂ en daarnaast de belangrijkste bron waar de gemeente invloed op heeft.

Effecten bij lagere snelheid:



Fijnstof

Er is nog weinig kennis over uitstoot van fijnstof bij lagere snelheden. De uitstoot van fijnstof door wrijving van banden zal lager zijn, hoewel dit wel afhankelijk is van de bestrating met klinkers of asfalt.



Stikstofoxiden (NO_x):

Een auto die op fossiele brandstof rijdt, stoot vooralsnog meer NO_x uit bij een lagere snelheid dan 50 km/u. Amsterdam gaat uit van 5 tot 8% extra uitstoot NO_x door de snelheidsverlaging. Lokale omstandigheden als type bebouwing, groen, inrichting van de weg, maar ook rijgedrag spelen een rol. Het positieve effect op luchtkwaliteit door de modal shift (mensen die niet meer met de auto reizen) en het verschooningseffect (gebruik van elektrische auto's) is vele malen groter.

De som van stikstofmonoxide (NO) en stikstofdioxide (NO₂) wordt stikstofoxiden (NO_x) genoemd. Stikstofoxiden (NO_x) komen vooral vrij bij verbranding van fossiele brandstoffen, bijvoorbeeld door het verkeer.

4.8 Reistijden en doorstroming

Het verlagen van de snelheid heeft effect op reistijden, aanrijdtijden en de doorstroming van het verkeer. Het is echter een genuanceerd vraagstuk, met niet één eenduidig antwoord.

Voor sommige verkeersdeelnemers op bepaalde verbindingen kan de reistijd toenemen. Ook kunnen reistijden en de doorstroming verbeteren omdat bijvoorbeeld de samenstelling van het verkeer verandert, of de inrichting van de weg het mogelijk maakt beter door te rijden

Het inzichtelijk maken van de effecten op reistijden en de kwaliteit van doorstroming is complex en vraagt om maatwerk. Zo zijn analyses voor het openbaar vervoer anders dan analyses van bijvoorbeeld aanrijdtijden voor de brandweer, of voor ambulancediensten, of voor het personen autoverkeer.

Voor het openbaar vervoer zijn er kansen in toepassing van gedifferentieerde snelheden op de openbare weg. Wegen waar de maximumsnelheid voor regulier autoverkeer 30 km/u is maar waar het bijvoorbeeld voor het openbaar vervoer op een eigen rijstrook toegestaan is om harder te rijden.

Rotterdam kijkt ook naar toepassing van innovatieve technieken zoals intelligente verkeerslichten die de doorstroming bij kruispunten bevorderen. Rotterdam loopt voorop in deze toepassing. Ook de invoering van Intelligente-Snelheids-Adaptie (ISA) biedt mogelijkheden om de doorstroming van auto's te beïnvloeden. Deze techniek is vanaf juli 2022 verplicht op nieuwe auto's. Rotterdam test samen met BMW deze technologie op meerdere locaties in de stad.

Studies over reistijden, aanrijdtijden en kwaliteit van de doorstroming moeten gezamenlijk met betrokken partijen worden ingericht en worden uitgevoerd.



Slow and steady wins the race

Bilbao is wereldwijd toonaangevend voor de invoering van 30 km/u als norm. Bilbao heeft onderzocht dat een gemiddelde buslijn 4% sneller op de plaats van bestemming is na invoering van 30 km/u. De snelheidsverschillen zijn er minder groot geworden en de rembewegingen en acceleratie zijn afgenomen. Door een constant verkeersbeeld stroomt het verkeer er beter door.

Brussel trekt een vergelijkbare conclusie na de invoering van 30 km/u in de stad. Brussel ziet dat de reistijden vergelijkbaar blijven of zelfs licht zijn afgenomen.

Colofon

Uitgave van Afdeling Mobiliteit, Cluster Stadsontwikkeling

November 2021

