



Aan de Commissie Energietransitie, Duurzaamheid,
Economie en Mobiliteit

Bezoekadres: Stadhuis Coolsingel 40
3011 AD Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl
E-mail: bbo@rotterdam.nl
Inlichtingen: R.F. Smit
Telefoon: 06-18343353

Cluster: Stadsontwikkeling
Ons kenmerk: BS20/01720 - 20bb019018
Uw kenmerk: -

Datum: 22 januari 2021

Betreft: Voortgangsbrief Rotterdam Veilig
Vooruit 2019 - 2023

Geachte leden van de commissie,

Een jaar geleden bespraken wij het Rotterdam Veilig Vooruit 2019 – 2023¹ beleidsplan in de commissievergadering van 4 december 2019. Sindsdien zijn wij voortvarend aan de slag gegaan. Ik hecht er waarde aan u te informeren over de voortgang. Middels onderstaande toelichting neem ik u mee in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de gemeente, de voortgang van de projecten en een doorkijk naar speerpunten in 2021.

Actualiteiten en ontwikkelingen verkeersveiligheid

Allereerst merk ik op dat het thema verkeersveiligheid ook bij u de afgelopen periode actueel is. We zijn allemaal geschokt door het ernstige ongeval op de Mathenesserlaan; waarbij een 14-jarig meisje het leven liet. Mijn gedachten gaan uit naar het slachtoffer en haar familie. Onderzoek wijst voorlopig uit dat dit ongeval een noodlottige samenloop van omstandigheden kent. Tegelijkertijd onderstreept het eens te meer om gezamenlijk een prioriteit te maken van verkeersveiligheid. Ik ben in gesprek met de buurt om in aanvulling op eerdere maatregelen op de Mathenesserlaan iets kunnen betekenen. Tegelijkertijd moeten we ons realiseren dat we als gemeente te maken hebben met historische wegenstructuren die de afgelopen decennia zo zijn ontstaan. Daarom ben ik blij met de door u aangenomen motie 'veilige straten' op 26 november jl, welke oproept tot 30 km/h als norm in Rotterdamse straten. In een steeds drukker Rotterdam is 30 km/h de enige veilige snelheid. Daar gaan we vanaf 2021 werk van maken. Een zorgvuldig proces is daarbij van belang. Zoals u weet hoort bij invoering van 30 km/h ook een aantal inrichtingseisen zoals snelheidsremmende maatregelen, dienen we rekening te houden met belangen van hulpdiensten en tramroutes en zijn herinrichtingen van straten kostbare ingrepen. Het Rijk is voornemens een werkgroep op te starten om samen met gemeenten tot een afweegkader te komen. Samen zetten we onze schouders eronder.

Tragische en heftige ongevallen bepalen de beeldvorming over verkeersveiligheid. Tegelijkertijd kijk ik naar de cijfermatige ontwikkeling op de lange termijn. Zo zet de eerder toegelichte² afname van het aantal door politie geregistreerde verkeersgewonden in Rotterdam structureel door.

¹ <https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/verkeersveiligheid/Verkeersveiligheid-okt-2019.pdf>

² Evaluatie Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2015 - 2018

In 2016 raakten er 1.320 Rotterdammers gewond in het verkeer, in 2017 1.215, in 2018 1.112, in 2019 1.010 en in 2020 (tot 1 december) 897. Deze trend staat haaks op de ontwikkeling in andere grote steden in Nederland. Het afgelopen jaar was natuurlijk een bijzonder jaar met tijdens de eerste Corona-lockdown fase minder verkeer op de weg. Tegelijkertijd constateerden we samen met de politie een toename van het aantal hardrijders op lege straten en werden we geconfronteerd met een aantal ernstige dodelijke ongevallen. Er vielen dit jaar tot december twaalf dodelijke slachtoffers; waaronder vier fietsers, drie voetgangers, een scootmobielgebruiker, een bromfietser en drie automobilisten. Vier dodelijke slachtoffers meer in vergelijking met 2019. In 2018 vielen er ook twaalf dodelijke slachtoffers, in 2017 waren dit er vijftien en in 2016 negen. Vooralsnog zien we onder de verkeersslachtoffers geen toename in specifieke groepen. Wel blijven fietsers en brom- en snorfietzers een onevenredig groot deel uitmaken van de verkeersgewonden in Rotterdam. Het uitvoeringsprogramma fiets 2020 – 2021 (zie 20bb011298) behorende bij de Fietskoers 2025+ en het Rotterdam Veilig Vooruit beleidsplan spelen hier beide reeds op in.

Uitvoering projecten en maatregelen 2020

Het eerste uitvoeringsjaar van Rotterdam Veilig Vooruit 2019 – 2023 heeft resultaat opgeleverd binnen de drie beleidspijlers: (1) Veilige infrastructuur, (2) Veilige verplaatsingen en (3) Veilige verkeersdeelnemers.

Veilige infrastructuur

We blijven aan de slag met locaties waar de meeste ongevallen gebeuren, ook wel blackspots genoemd. In 2020 zijn er zeven uitgevoerd. De blackspots verschillen van oplossingsrichting en komen tegemoet aan de problemen op locatie. Het gaat veelal om het herinrichten van kruispunten waarmee we de fietsveiligheid vergroten, de oversteekbaarheid voor voetgangers verbeteren en/of de snelheid van het autoverkeer remmen. In 2021 gaan we over tot uitvoering van nog eens zeven blackspots waar vergevorderde plannen voor zijn uitgewerkt. Zoals u weet maken we ieder jaar de balans op met de blackspots – de lijst is continue aan verandering onderhevig – en dit doen we begin 2021 weer.

Ik wil toe naar een aanpak waar we niet achteraf ingrijpen, maar ongevallen voorkomen. Daarom heeft Rotterdam als eerste gemeente in Nederland een innovatief rekenmodel om de verkeersveiligheid in de stad in kaart te brengen: het Rotterdamse Verkeersveiligheidsmodel. Dit prijswinnende rekenmodel voorspelt waar een grote kans ontstaat op onveilige verkeerssituaties en legt verbanden tussen kenmerken van ongevallen en kenmerken van de weg, de omgeving en het verkeer. Het model heeft dit jaar geholpen om samen met gebiedscommissies en wijkraden te prioriteren waar we aan de slag gaan met de door bewoners aangekaarte verkeersonveilige locaties middels de verkeersveiligheidsprikkers-enquête.

Uit deze enquête heeft de gemeente circa vierduizend reacties doorgekregen. In alle veertien gebieden zijn dit jaar vergevorderde plannen gemaakt die in 2021 uitgevoerd worden (zie derde deel van onderstaande en opgesomde locaties). Met uitzondering van de complexe knelpunten Weena – Stationsplein en Crooswijksestraat – Linker Rottekade (beide doorlopen in 2021 het ontwerpproces) zijn ontwerpen gereed en wordt de laatste hand gelegd aan het participatieproces. Vanwege corona hebben we te maken met een langere doorlooptijd van deze projecten; op alle locaties moest namelijk een representatieve schouw plaatsvinden en vanwege contactbeperkingen is de participatie nog niet overal doorlopen.

Ik hecht bij deze locaties waarde aan de samenwerking met de gebiedscommissies en wijkraden en ben blij dat ons beleidsplan Rotterdam Veilig Vooruit het mogelijk maakt om in alle veertien gebieden proactief een belangrijk verkeersveiligheidsknelpunt aan te pakken.

Dit jaar zijn de onderstaande Blackspots opgeleverd:

- Heemraadsingel – Beukelsdijk (herinrichting rotonde voor fietsveiligheid)
- Mathenesserlaan – Vierambachtstraat (meer overzicht en duidelijkheid gecreëerd)
- Vuurplaat - Laan op Zuid (kerende auto's voorkomen en stimulans fietsveiligheid)
- Buitendijktunnel – Colosseumweg (verbeterde oversteekbaarheid fiets en voetganger. zie onder > links = voor, rechts = na).



- Beijerlandselaan – 2e Rosestraat (beter overzicht en veiligere oversteek fiets- en voet)
- Ringdijk – Wilgenlei (verbetering fietsveiligheid; zie onder > links = voor, rechts = na)



- Matlingeweg – Linschotenstraat (experiment, in 2021 om te zetten naar definitief).

Zijn op verzoek van gebiedscommissies/wijkraden, bewoners(groepen) en scholen, de volgende locaties fysiek veiliger gemaakt:

- Claes de Vrieselaan (10 wegversmallingen aangelegd, verbreding fietsstrook, zie foto's)



- West – Kruiskade (meer veilige ruimte voor de fiets gerealiseerd)

- Groene Hilledijk (30 km/h ingevoerd en ingericht)
- Straatweg (wegversmallingen t.h.v. uitstap tramhaltes)
- Polderlaan (30 km/h ingevoerd en ingericht)
- Wilhelminakade (30 km/h ingevoerd / ingericht, zie onder > links = voor, rechts = na.



- Aldenkamp (maatregelen rondom de school)
- Mathenesserlaan (retroreflecterende borden bij alle voetgangersoversteken)
- Henegouwerplein – Beukelsdijk (uitbuigen rijbaan))
- Schermlaan (snelheid remmende in- uitritconstructie aangelegd)
- Sportlaan (drie wegversmallingen om snelheid te remmen)
- Waarsmanstraat (drempel aangelegd en accentueren 30 km/h snelheid)
- Beijerlandse laan (extra oversteekplek aangelegd)
- Blokweg (drempels aangelegd om snelheid te remmen)
- IJsselmondselaan (wegversmallingen voorzien ter reductie snelheid)
- Van Duyn van Maasdamweg (fiets en voetgangersoversteek in de aandacht t.h.v. school)
- Wijk L'Avenue Hoek van Holland (twaalf verkeersdrempels aangelegd)
- Heemraadssingel (accentueren 30 km/h op rijbaan met markering)
- Nicolaas Beetsstraat (verkeersplateau t.h.v. Staringplein)
- Bergpolderstraat (accentueren 30 km/h op rijbaan met markering)
- Blijdorplein (voetpad in bocht veilig heringericht)
- Veurstraat (accentueren schoolzone)
- Hooglandstraat (twee verkeersdrempels aangelegd)
- Waterwerk (verkeersdrempels aangelegd)
- Willem Schurmannstraat (verkeersdrempels aangelegd)
- Veemarktstraat (verkeersdrempels aangelegd)
- Zwaanshals (verkeersdrempels aangelegd)

Is de laatste hand gelegd aan verbeterontwerpen met participatie voor uitvoering in 2021 voor:

- Van Blommesteinweg – Verboomstraat (aandacht verhogende maatregelen)
- Roelantweg – Koninginneweg (aandacht verhogende maatregelen)
- Nieuwe Binnenweg (Delfshaven) (oversteekbaarheid voetgangers verbeteren)
- Straatweg – Kootsekade (voorrangssituatie en zichtbaarheid verbeteren)
- Bergweg – Benthuizerstraat (voorrangssituatie en zichtbaarheid verbeteren)
- Dirk van den Burgweg – Leen van Ooijenlaan (drempels en attentie maatregelen)
- Nancy Zeelenbergsingel – Kralingseweg (snelheidsremmende maatregelen)
- Groene Kruisweg – Dorpsstraat (snelheidsremmers en verbeteren zichtlijnen)

- Burgemeester Baumannlaan – Baanweg (meer veilige opstelruimte creëren)
- Volgewegweg – Laan van Nieuw Blankenburg (opstelruimte en zicht verbeteren)
- Ring – Burgemeester van Esstraat (herinrichting komgrens met snelheidsremmers)

Veilige verplaatsingen

Binnen deze pijler kijken we naar het stimuleren van veilige verplaatsingen te voet en per fiets en naar de invloed van nieuwe mobiliteitsontwikkelingen op de verkeersveiligheid. Het jaar 2020 heeft een ongewone wending gekregen door het coronavirus. De anderhalvemetersamenleving maakt dat we naast een verkeersveilige ruimte ook een veilige ruimte voor de gezondheid hebben willen faciliteren vanuit het verkeersveiligheidsprogramma. Op dertig fietspaden hebben we slogans aangebracht om vanuit gedrag aandacht te vragen voor het houden van voldoende en een veilige afstand en het tegengaan van 'spookfietsen'. Ook hebben we sinds november – meer dan ooit – aandacht gevraagd voor de fietsverlichtingscampagne met slogans op fietspaden door de hele stad en de inzet van digitale LED-schermen op prominente plekken. Daarbij zijn we gesteund door vrijwilligers van de Fietzersbond en hebben we een mooie samenwerking gehad met de ANWB. Ik hecht waarde aan deze samenwerking.

Voor de voetganger werken we in samenhang met het recent met u gedeelde ambitiedocument 'Rotterdam Loopt 2025' aan een programmatische aanpak. Dit jaar hebben we in ieder geval vanuit ontwerprichtlijnen zeventig voetgangersoversteeklocaties (terug) aangebracht bij kruispunten om daarmee de veiligheid op belangrijke looproutes te borgen.

Tot slot hebben we onder deze pijler onderzoek gedaan naar mogelijke verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan vanuit verkeersveiligheid. Ook naar aanleiding van schriftelijke vragen over dit onderwerp (19bb25235). De uitkomst van dit onderzoek is op het moment van schrijven naar u onderweg. Daarnaast breng ik u in herinnering dat we sinds april een ontheffingsmogelijkheid hebben voor de Speed-Pedelec. Gebruikers van deze snelle fiets – die volgens regelgeving op de rijbaan hoort – mogen als ze zich veiliger voelen op het fietspad, ontheffing aanvragen. Dit heb ik met u besproken in de vergadering van 18 november jl. tijdens de behandeling van het uitvoeringsprogramma Fiets 2020 – 2021.

Veilige verkeersdeelnemers

Onder Rotterdam Veilig Vooruit hebben we aandacht voor alle kwetsbare (leeftijds)groepen in het verkeer. Van jong tot oud. Basisscholen zijn door Corona minder in de gelegenheid geweest gebruik te maken van ons educatieprogramma via School op Seef 010 en het Verkeersmenu. Toch zijn er vijftig lespakketten afgenomen. Dit is ook het geval voor het Totally Traffic lesprogramma voor middelbare scholen. Als oplossing zijn we de samenwerking aangegaan met Jeugd Vakantieland in Ahoy. Gedurende de zomervakantie hebben we daar een groot verkeerseducatieplein opgericht. Met veel verschillende partners en bureaus hebben we een breed scala aan fietslessen, een verkeers-theatershow, spelvormen en voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd. We hebben veertienduizend kinderen mogen begroeten als gemeente en zevenhonderd ouders.

Daarnaast ben ik blij dat het praktisch fietsexamen toch heeft kunnen plaatsvinden dit jaar. Door Corona later dan gepland, er hebben 2.200 leerlingen uit groep zeven aan het praktisch verkeersexamen deelgenomen.

Tegelijkertijd is aan een plan gewerkt om het deelnemend aantal scholen verder uit te breiden – nu doet de helft van de scholen mee – zie daarvoor ook de recent met u gedeelde afdoeningsbrief n.a.v. motie 19bb22282.

In het kader van de RMA experimenten is vanuit verkeersveiligheid gestart met het invoeren van een schoolstraat op de Elektroweg bij basisschool de Bergse Zonnebloem. Tijdens de haal- en brengmomenten sluiten we de straat af voor autoverkeer. De school is enthousiast, kinderen kunnen te voet en te fiets veilig de school bereiken. Het experiment loopt nog. Net als het experiment op de Strevelsweg bij de Theresiaschool. Hier hebben we de schoolomgeving veiliger gemaakt door een adviessnelheid voor 30 km/h in te voeren en oversteken veiliger in te richten voor kinderen. De evaluatie van beide experimenten volgt in 2021.

Voor kwetsbare ouderen in het verkeer hebben we dit jaar voor het eerst onder de vlag van 'Veilig Doortrappen' een bijeenkomst georganiseerd in Hoogvliet. De bijeenkomst in Hoek van Holland heeft vanwege corona niet kunnen plaatsvinden. Veilig Doortrappen is een landelijk platform waarbij middelen en diensten beschikbaar worden gesteld om in wijken en buurten gezamenlijk ouderen te attenderen op veilig fietsen. De bijeenkomsten bestonden uit voorlichting over veilig mobiel blijven, E-bike trainingen, scootmobiel-trainingen en tips om de fiets in goede technische staat te houden. Dit heb ik reeds met u besproken bij de bespreking van het uitvoeringsprogramma Fiets 2020 – 2021, op 18 november jl.

Voor jongvolwassenen heeft jongerenorganisatie TeamAlert dit najaar op vijf prominente locaties in Rotterdam voorlichtingsadviseurs op pad laten gaan om met jongeren in gesprek te gaan over verkeersveiligheid en hun eigen verantwoordelijk daarbij. Dit als alternatief voor de Rotterdamse festivals waar TeamAlert deze doelgroep normaal namens de gemeente weet aan te spreken. Ook lanceren op dit moment met TeamAlert een gezamenlijke campagne tegen lachgas in het Rotterdamse verkeer. Daarnaast hebben we ondanks de corona-beperkingen dit jaar toch een Camp21 event kunnen organiseren. Camp21 bestaat uit een interactieve/fysieke/mentale verkeersveiligheidstraining voor jongeren in de gemeente Rotterdam. Met jonge welzijnsorganisaties hebben we dertig overlastgevende jongeren in het verkeer een avond lang kunnen wijzen op hun gedrag. Helaas maakt de tweede corona-golf extra bijeenkomsten dit jaar onmogelijk. Tot slot zijn we met het verkeersgedrag van maaltijdbezorgers aan de slag en hebben meerdere discussietrainingen gehad met werknemers en -gevers en beraden ons op een meer geprogrammeerde inzet in 2021 (zie 20bb014630).

Tot slot geef ik in deze evaluatiebrief verkeersveiligheid graag een terugkoppeling over de problematiek rond verkeershuffers in Rotterdam. Afgelopen zomer heeft dit – mede door corona – in extreme overlast geresulteerd. Daarop heb ik afgelopen zomer besloten de Meent in de avonduren ieder weekend af te sluiten, net zoals de Witte de Withstraat (laatstgenoemde ook doordeweeks). Ik onderzoek hoe dit vanaf het nieuwe 'hufferseizoen' in 2021 een meer structurele opvolging kan krijgen. Daarvoor start ik voor in ieder geval de Meent een stakeholderproces in januari 2021. Uiteraard ken ik ook de problemen in het oude noorden, westen en zuiden van de stad. Daarvoor loopt in het oude noorden een werkgroep (zie briefnummer BSD-GbNo-3720829) om tot maatregelen te komen. Ook zijn we in gesprek met de wijkraden van Feijenoord over dit hardnekkige probleem en schakelen we met de gebiedscommissie Centrum over onze inzet (zie 20bb016026).

Ik heb u toegezegd om samen met de burgemeester een overzicht te maken van locaties waar (fysieke) maatregelen nodig zijn ter bestrijding van overlast door 'verkeersaso's' (20bb14691) en dit te beleggen in de raadscommissie EDEM begin 2021 (zie 20bb017883).

Ik ben ook blij met de goede samenwerking met Politie en het Openbaar Ministerie. De politie heeft afgelopen zomer een recordaantal verkeerscontroles uitgevoerd. Daarnaast hebben we na lang aandringen als één van de eerste steden de mobiele flitscamera naar Rotterdam kunnen halen. Op de Bergweg, Straatweg, West - Kruiskade, Beukelsdijk, Van der Duijn van Maasdamweg, Spinozaweg en de Max Havelaarweg zijn deze inmiddels actief. Tot eind 2021 rouleren drie flitsers over deze locaties, op iedere locatie hangt een zogenaamde dummy kast. Ook zijn we op de Nieuwe Binnenweg, West – Kruiskade en de Meent een innovatief onderzoek aangegaan om geluid van voertuigen op te vangen om zo mogelijk de handhaving op geluidsoverlast van voertuigen te verbeteren (zie 20bb008284). Naast bestraffen geloof ik in het belonen van goed gedrag. Zo hebben we een spaarpaal ingezet op de Dantestraat in IJsselmonde; in korte tijd spaarden bewoners bijna duizend euro door zich aan de snelheid te houden. Het geld komt ten goede aan een speeltuin in de wijk (zie 20bb004214). Daarnaast hebben we dit jaar op honderdveertig locaties een snelheidsinformatiedisplay ingezet. Bij de juiste snelheid krijgt de weggebruiker een smiley of duim te zien.

Het geheel aan maatregelen gericht tegen verkeersshuften evalueren we in het begin van 2021 om gericht de meest effectieve maatregelen in veelvoud toe te passen. In samenwerking met het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid onderzoeken we momenteel samen met gedragsdeskundigen, de Gemeente Den Haag en de politie hoe we deze verkeersshuften regionaal kunnen aanpakken.

Met deze uitgebreide toelichting over onze inzet op verkeersveiligheid hoop ik u voldoende te hebben geïnformeerd over de voortgang van het Rotterdam Veilig Vooruit 2019 – 2023 beleidsplan.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bokhove', with a long horizontal stroke extending to the right.

Judith Bokhove
Wethouder Mobiliteit, Jeugd en Taal