

<https://www.ad.nl/rotterdam/bewoners-willen-minder-auto-s-in-heel-rotterdam-weer-doorgaand-verkeer-al-aan-rand-van-stad~a02fa50a/>



De Van Aerssenlaan, bij de oude entree van Diergaarde Blijdorp, kampt met veel sluipverkeer sinds een vanwege verkeersexperiment een baan is afgesloten op de Statenweg © Dennis Wisse/Roel Dijkstra

Bewoners willen minder auto's in heel Rotterdam: 'Weer doorgaand verkeer al aan rand van stad'

Doorgaand verkeer moet al aan de randen van de stad worden geweerd, in plaats van pas in het centrum. Dat kan door meteen na de afritten van de snelweg de grote wegen smaller te maken, bepleiten bewoners en (verkeers)organisaties. Alleen zo kiezen automobilisten vaker voor de Ring Rotterdam en wordt de hele stad rustiger.

Yvonne Keunen 24-06-21, 07:00 Laatste update: 24-06-21, 08:06

Freya Wisman woont in een gewilde jaren dertig woning met zicht op het groen van Diergaarde Blijdorp. Het maakt de Van Aerssenlaan tot ideale woonplek, zou je zeggen. Maar de praktijk is anders. Sinds de gemeente

Rotterdam bij wijze van experiment op de toevoerwegen naar de Maastunnel een rijbaan heeft geschrappt, rijdt in dit stukje Blijdorp vlakbij de A13 veel sluipverkeer. Het gaat om 750 extra auto's per dag.

Probleem verschoven

„Sinds de Statenweg gedeeltelijk is afgesloten, kiest het verkeer de Van Aerssenlaan en Heemraadssingel als doorgaande route. De geluidsoverlast is toegenomen en de luchtkwaliteit is slechter geworden”, stelt de bewoonster. „Het probleem op de Statenweg is dus niet opgelost maar simpelweg verschoven naar de van Aerssenlaan en omliggende straten. En die zijn niet ingericht en niet geschikt als vervangende ringweg.”

Wisman is niet de enige die in Rotterdam overlast ondervindt van de verkeersexperimenten die de gemeente houdt en hield op een aantal plekken in de stad. Naast de wegen bij de Maastunnel gaat het om de Erasmusbrug, het Eendrachtsplein en het Kruisplein. De bewoners en organisaties die woensdag hun zegje deden bij de commissie verkeer zijn eensgezind: het is prima dat de gemeente doorgaand verkeer terugdringt, maar doe het wel in de héle stad.

Grote entrees

Zo beveelt de *Coalitie Gezond Verkeer 010* de gemeente aan om verkeer voortaan te weren van de hoofdwegen. „Wij zien graag een versmalling van onder meer het Stadhoudersviaduct, de Groene Kruisweg en de Vaanweg, in combinatie met een verlaging van de maximum snelheid”, stelt Emile van Rinsum. Want door de grote entrees van de stad minder breed te maken, creëer je een stad voor bestemmingsverkeer. „Dat maakt de stad schoner, verkeersveiliger en aangenamer.”

Reistijd speelt nauwelijks een rol bij verkeersbeleid, terwijl het heel bepalend is voor reisgedrag

Daar is Gerard Lappee van reizigersvereniging Rover het van harte mee eens. Hij vindt het vreemd dat in het verkeersbeleid van de gemeente reistijd nauwelijks een rol speelt. „En dat terwijl het zeer bepalend is voor ons reisgedrag”, zegt hij. „Reistijd is doorslaggevend bij het kiezen van een route en de wijze van vervoer. Mensen gaan niet voor de kortste route, maar voor de snelste. Als je verkeer al bij de afrit van de snelweg afknijpt, wordt de route dwars door de stad langzamer er verwijzen de routeplanners je vanzelf naar de Ring.”

Het ov moet in de ogen van Lappee bovendien altijd sneller zijn dan een rit met de auto. Hij bepleit daarom een zo snel mogelijke aanleg van een vrije busbaan tussen CS, Maastunnel en Zuidplein. Ook vraagt hij de verkeerslichten optimaal af te stellen voor de snelle doorgang van trams en bussen.

Petitie

Bewoners van Rotterdam-Noord overhandigden de commissie een door bijna duizend mensen ondertekende petitie om van het stadsdeel versneld een 30 kilometerzone te maken en op straat meer ruimte in te plannen voor de bewoners. „Wij willen wonen in straten waarin het verkeer een plek heeft, maar het niet meer de inrichting bepaalt”, zegt initiatiefneemster Thalia Verkade. „We willen ook kunnen zitten en spelen op straat.”

Adriaan Korthuis van *Adem in Rotterdam* ondersteunt dat pleidooi. „Geef de helft van de wegcapaciteit in heel Rotterdam een andere bestemming”, luidt zijn oproep. „Je kunt dan nog steeds overal met je auto komen, alleen duurt het misschien wat langer. De ruimte die vrijkomt kunnen we gebruiken als busbaan, baan voor fietsers en voetgangers of als parkstrook. Je wordt blijer als je in zo'n stad kunt vertoeven.”