



Aan de gemeenteraad

Op 3 november 2025 stelde Marvin Biljoen (GroenLinks) ons schriftelijke vragen over een vreemde middenberm op de West-Kruiskade.

Inleidend wordt gesteld:

"Zeer recent is op de West-Kruiskade, ter hoogte van de Batavierenstraat, een nieuwe middenberm geplaatst. De vormgeving daarvan roept vragen op. Vanuit omwonenden en met name fietsers bereiken ons signalen over een verhoogd gevoel van onveiligheid. Die ontstaat vooral doordat de fietssuggestiestrook is afgezet voor (riool)werkzaamheden, waardoor de ruimte voor fietsers erg smal is. Het risico dat een uitwijkende automobilist hier een fietser aanrijdt, is erg groot. Deze zorgen zijn recent onderstreept door een incident waarbij een auto op de middenberm is beland, met materiële schade en verstoring van het openbaar vervoer tot gevolg. GroenLinks vindt het belangrijk dat verkeersmaatregelen bijdragen aan de veiligheid van alle weggebruikers, en niet tot nieuwe risico's leiden."

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

**Vraag 1:**

**Is de middenberm in haar huidige uitvoering (hoogte, kleur, materiaal) gebaseerd op een veiligheidsanalyse, en voldoet het ontwerp aan de richtlijnen van CROW of andere relevante normen voor veilige stedelijke inrichting?**

**Antwoord:**

De stalen buis, die tussen de twee tramsporen als middenberm aanwezig is, is al meer dan tien jaar onderdeel van het straatprofiel. De RET is beheerder van de buizen. Door deze buizen is het niet mogelijk voor auto's om te keren of over te steken. Dat is belangrijk voor de doorstroming van de tram. De West-Kruiskade is een tram-plus tracé. Daar hoort een vrij-liggende trambaan bij omdat daardoor een betrouwbare dienstregeling mogelijk is. Omdat op deze locatie de ruimte voor een vrij-liggende trambaan ontbreekt, is besloten mogelijke stremming van de tram op een andere wijze te voorkomen. Voor een goede zichtbaarheid van de buizen zijn reflectoren aangebracht. Voor de rioolwerkzaamheden zijn er tijdelijk waterbarriers gebruikt om een fysieke scheiding tussen de voetgangers en het overige verkeer te creëren. De TVM die hieraan ten grondslag ligt, is volgens de eisen van de CROW 96b uitgevoerd.



**Vraag 2:**

**Zijn er aanwijzingen dat de vormgeving van de middenberm zelf (zoals de aanloop of beginpunten) bijdraagt aan (bijna-)ongevallen?**




**Antwoord:**

Op de stalen buis zijn reflecterende stickers aanwezig die licht reflecteren. De tijdelijke situatie in de straat door de rioleringswerkzaamheden wordt voorafgaand aan de plek van de werkzaamheden (nulpunt) op honderd meter afstand aangekondigd door middel van

de volgende borden:  en . Dertig meter later wordt aangekondigd dat de weg

versmald wordt met het volgende bord: . Al het verkeer dient naar links uit te wijken. Op het punt waar de werkzaamheden plaatsvinden inclusief een veiligheidsruimte, staat

een schrikhek met een  opgesteld. Dit hek en bord staan op ooghoogte van een automobilist en reflecteren ook. De tijdelijke waterbarriers zijn ook gekleurd in rood en wit.

**Vraag 3:**

**Deelt het college de indruk dat de middenberm, met name in de avonduren of bij slecht weer, onvoldoende zichtbaar is voor automobilisten, fietsers en voetgangers? Zo nee, waarom niet?**

**Antwoord:**

Zoals al gesteld in het antwoord op vraag één, beheert de RET de middenberm en is deze middenberm ter plaatse al tien jaar aanwezig. De reflecterende stickers op de middenberm en ander gebruik van reflecterende materialen op alle maatregelen die zijn genomen of al aanwezig waren, is voldoende om de zichtbaarheid te garanderen. Het is aan de bestuurder van een voertuig om op grond van de verkeerssituatie de snelheid van diens voertuig daarop aan te passen. Een bestuurder is verplicht om de snelheid te matigen wanneer de omstandigheden dat veiligheidshalve vereisen, ongeacht de borden. De voetgangersoversteken zijn geregeld met zebrapaden die zichtbaar zijn. De buizen zijn niet bij de oversteken. Daarnaast is er straatverlichting in de nacht die helpt bij de zichtbaarheid van de voetgangersoversteken. De maximumsnelheid is daarbij een *grens*, geen doel.

**Vraag 4:**

**Is het college op de hoogte van het recente incident waarbij een auto op de middenberm terechtkwam, en hoeveel verkeersincidenten zijn er sinds de plaatsing geregistreerd waarbij deze middenberm betrokken was?**

**Antwoord:**

Er is één incident bij ons bekend. Dit heeft plaatsgevonden gedurende de tijdelijke situatie, in verband met de rioolwerkzaamheden.

**Vraag 5:**

**Welke concrete maatregelen overweegt het college op korte termijn om de verkeersveiligheid rond deze middenberm te verbeteren en het gevoel van onveiligheid bij (fiets)gebruikers weg te nemen?**

**Antwoord:**

Op dit moment zien wij geen aanleiding om nadere maatregelen te nemen. Gelet op de situatie ter plekke zijn er geen mogelijkheden om de West-Kruiskade anders in te richten.



**Vraag 6:**

**Is de wethouder bereid om ervoor te zorgen dat fietsers veilig langs de afzetting kunnen, zonder het risico om geschept te worden door een uitwijkende automobilist?**

**Antwoord:**

Gezien de hiervoor geschetste aanpak met bebording is de situatie rondom de werkzaamheden veilig voor fietsers.

**Vraag 7:**

**Op welke wijze wordt de verkeersveiligheid op deze locatie gemonitord, en wordt daarbij ook de beleving van weggebruikers betrokken? Wanneer is een eerste evaluatie gepland?**

**Antwoord:**

Normaal gesproken evalueren we TVM's niet. Wel komt het voor dat we op basis van meldingen of eigen observatie buiten aanpassingen doen aan de tijdelijke maatregelen als deze minder veilig blijken uit te pakken. Bij aanvang van nieuwe wegwerkzaamheden wordt de situatie gecontroleerd op straat op de juiste plaatsing volgens het opgestelde plan. De situatie wordt gedurende de werkzaamheden ook gemonitord op blijvend correcte plaatsing.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

C.J. Schouten