



**Gemeente
Rotterdam**

Aan Commissie Veiligheid, Bestuur
en Financiën en Commissie
Leefomgeving en Economie

Onderwerp: Mogelijke plaatsing
toegangspoortjes bij stations op
maaiveldniveau (RET)

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Website: www.rotterdam.nl

Cluster: Veiligheid
Portefeuille: Handhaving, Buitenruimte,
Mobiliteit
Portefeuillehouder: Pascal Lansink-
Bastemeijer

Van: Coen Borsboom
Telefoonnummer gemeente: 14 010
E-mail: bbo@rotterdam.nl

Ons kenmerk: M2603-4510 - 26bb002937

Datum: 10 april 2026

Beste commissieleden,

Op 30 oktober jl. werd het onderwerp 'veiligheid in het OV' besproken in de commissie BOFV. Er werd toen onder meer gesproken over de Initiatiefnotitie van (voormalig) raadslid Ceulemans en raadslid de Waard – Actieplan voor een veilig Rotterdams OV (24bb007634). In die commissie deed ik een aantal toezeggingen. Een van de toezeggingen betrof het bij de RET nagaan waarom het plaatsen van toegangspoortjes op bepaalde metrostations zo lang duurt (25bb007955). Per brief heb ik u hier vervolgens over geïnformeerd (25bb008271). Ik lichtte toe dat er enkele stations zijn, met name in Oost, die op zogenaamd maaiveldniveau liggen en waar vanwege veiligheidsoverwegingen geen toegangspoortjes zijn geplaatst. Het plaatsen van toegangspoortjes op deze stations zou mogelijk (een deel van de) zwartrijders tegenhouden maar kan ook zorgen voor onveilige situaties voor reizigers en personeel. Ik heb de RET gevraagd om de kosten en (mogelijke) opbrengsten van het plaatsen van toegangspoortjes op deze stations inzichtelijk te maken. Met deze brief informeer ik u hierover.

Om de kosten van het plaatsen van toegangspoortjes bij benadering inzichtelijk te maken, heeft de RET station Oosterflank als voorbeeld genomen. Om een dergelijk station te verbouwen zijn naar schatting vier poorten per uitgang nodig. Voor deze vier poorten moeten vervolgens vijf *cabinets* worden geplaatst, dit zijn de bakken waarin de deuren van de toegangspoortjes zijn bevestigd. In het geval van station Oosterflank zijn er vier uitgangen. Daarnaast moeten er een aantal (veiligheids-)maatregelen worden genomen om te voorkomen dat zwartrijders via het spoor de perrons kunnen bereiken; denk aan plaatsing van hoge balustrades, looponvriendelijke bestrating op het spoor, plaatsing van camera's en noodintercoms en het aanleggen van data- en voedingskabels. Voor station Oosterflank zouden de kosten hiervan ongeveer € 1.900.000,- bedragen.

Het is belangrijk om te benoemen dat de daadwerkelijke kosten sterk kunnen verschillen per station, daar deze afhankelijk zijn van het gekozen type balustrade, de aanwezige netwerkvoorzieningen, mogelijk benodigde bouwkundige aanpassingen en de precieze aantallen te (ver)plaatsen camera's en noodintercoms. Genoemd bedrag van € 1.900.000,- heeft daarom een nauwkeurigheid van +/- 50%. Dit wil zeggen dat de daadwerkelijk bouwkosten voor dit station ergens tussen de 1 en 3 miljoen euro liggen.



Er zijn tien metrostations in gemeente Rotterdam die momenteel op maaiveldniveau liggen. De kosten voor het plaatsen van toegangspoortjes op alle stations op maaiveld zijn dus aanzienlijk.

De mogelijke opbrengsten van het plaatsen van toegangspoortjes op betreffende stations bestaan uit het terugbrengen van het aantal zwartrijders en de inkomsten van de verkoop van kaartjes die hiermee gemoeid gaat, en een mogelijk verhoogd gevoel van sociale veiligheid dat hiermee gepaard gaat. Een raming van de financiële maximumopbrengst van het plaatsen van toegangspoortjes en aanvullende veiligheidsmaatregelen is daarmee: 1.02% (gemiddeld zwartrijderspercentage metro afgelopen 14 maanden) x 3883 (aantal opstappers op metrostation Oosterflank per werkdag) x 4.50 euro (prijs van een 2 uurskaartje) x 365 dagen per jaar: €65.053,- per jaar. De levensduur van de huidige toegangspoortjes loopt in 2030 af. De RET zit op dit moment in de verkenningsfase voor een toekomstbestendig systeem, waarbij wordt gestreefd naar een uniform systeem voor het gehele netwerk. De terugverdientijd van de te nemen maatregelen ligt daarom op een periode van vier jaar. Dat betekent een totaalopbrengst van $4 \times €65.053,-$ euro = €260.212,-

De RET heeft aangegeven in principe voorstander te zijn voor het plaatsen van toegangspoortjes op de 10 stations die op maaiveld niveau liggen, mits dit financieel haalbaar is en niet ten koste gaat van de spoorveiligheid. Zoals aangegeven zijn de kosten voor het plaatsen van toegangspoortjes aanzienlijk (en zijn jaarlijkse onderhoudskosten nog niet meegenomen in de raming) en zal ook na de plaatsing van toegangspoortjes de mogelijkheid blijven bestaan deze te omzeilen, bijvoorbeeld door het opentrappen van de toegangspoortjes of via de overweg en het spoor. Alhoewel voor het ontmoedigen van dit laatste looponvriendelijk bestrating kan worden aangelegd, sluit dit de mogelijkheid niet volledig uit. De looponvriendelijke bestrating verhoogt bovendien de kans op struikelen wanneer personen er toch voor kiezen om het spoor te betreden. Dit verhoogt het risico op onveilige situaties voor de persoon in kwestie, reizigers en metrobestuurder. Eventuele materiële schade daargelaten.

Zwartrijden is een doorn in het oog van veel gebruikers van het openbaar vervoer en ik vind het belangrijk dat blijvend wordt ingezet op het terugdringen hiervan. Ook omdat ik mij realiseer dat dit invloed kan hebben op het sociale veiligheidsgevoel van reizigers. Toch ben ik van mening dat het op dit moment onvoldoende opportuun is om toegangspoortjes te plaatsen op de stations die nu op maaiveld liggen kijkend naar; de aanzienlijke kosten en de planning die gepaard gaan met de plaatsing, de vervanging van alle toegangspoortjes in het netwerk in 2030 (waarbij ook zal worden gekeken naar nieuwe technieken die een rol kunnen spelen in de aanpak van zwartrijden), het gegeven dat de cijfers van sociale veiligheid al een aantal jaar ruim binnen de door de MRDH gestelde targets blijven én dat plaatsing van toegangspoortjes geen garantie is voor een aanzienlijke afname van zwartrijden en bovendien kan leiden tot gevaarlijke situaties voor reizigers en personeel.

Tot slot wil ik benadrukken dat blijvend ingezet wordt op het terugdringen van zwartrijden, onder meer middels samenwerking met de politie en de inzet van toezichthouders.



Zo zijn in het Regionaal Handhavingsarrangement OV, dat is herijkt en in de driehoek is bekrachtigd, onder meer afspraken gemaakt om toezichthouders flexibeler in te kunnen zetten om zo de zichtbaarheid te verhogen en zwartrijden tegen te gaan.

Met vriendelijke groet,

Pascal Lansink-Bastemeijer
Wethouder Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit