

## VERKEER & BEREIKBAARHEID

---

Dertig tot veertig procent van de bevolkingsgroei in de komende jaren vindt plaats in de vier grote steden (de G4) waarvan Rotterdam de tweede grote stad van Nederland is. De stedeling neemt het Openbaar Vervoer en de fiets en gebruikt aanzienlijk minder de auto. De groei van de automobilititeit in en om Rotterdam neemt af. Het autoverkeer van en naar de stad groeit al twintig jaar niet meer.

### 50PLUS Rotterdam zet in op

---

- aantrekkelijke parkeermogelijkheden voor inwoners en omwonenden uit de regio maar ook voor toeristen en bezoekers van de stad
- parkeerontheffingen voor zorgverleners, mantelzorgers en vrijwilligers
- geen betaald parkeren op zondag voor mantelzorgers en familie van senioren
- voldoende invalidenparkeerplaatsen
- gratis of gereduceerd tarief voor mensen met een beperking, die in het bezit zijn van een invalidenparkeerkaart
- het bestemmen van de inkomsten uit betaald parkeren voor veilig verkeer en parkeervoorzieningen

### Veilig verkeer

---

Het fietsverkeer is de afgelopen tien jaar in Rotterdam gegroeid met ruim zestig procent. De populariteit van de elektrische fiets groeit snel, met name op de langere regionale ritten.

Rond de 160.000 Rotterdammers pakken dagelijks hun fiets. Nog eens 200.000 Rotterdammers doen dat wekelijks. Zo'n 160.000 Rotterdammers fietsen nooit. Er zijn wel sterke fietsverschillen tussen de wijken. Bewoners in het centrum, Hillegersberg - Schiebroek, Kralingen - Crooswijk en Noord fietsen relatief vaak. Op de Zuidoever gebruikt de helft van de bewoners wekelijks de fiets. Ruim de helft van de bewoners in Feijenoord, IJsselmonde, Charlois en Hoogvliet gebruikt de fiets bijna niet. Dit geldt ook voor de bewoners van Delfshaven en Prins Alexander. Op Zuid verplaatsen de bewoners zich gemiddeld minder vaak per fiets, maar gaat men vaker lopen of neemt men de auto.



De redenen voor Rotterdammers om wel voor de fiets te kiezen, is vooral om naar sportclubs en winkels te gaan. Bewoners in de wijken in Rotterdam-Noord binnen de ring (Centrum, Delfshaven, Noord, Kralingen - Crooswijk en Nieuw Mathenesse) gebruiken de fiets daarnaast in verhouding ook meer bij het uitgaan. Bewoners op Zuid pakken de fiets vaker om naar werk en school te gaan.

## 50PLUS Rotterdam zet in op

- het scheiden van snelverkeer en langzaam verkeer, veilige fiets- en wandelroutes
- scooters van de fietspaden te verbannen
- stallen van fietsen in de hele stad
- een stevig handhavingsbeleid tegen diefstal, vernieling en misbruik van scootmobielen

## Schone stad

Rotterdam investeert al vanaf de Tweede Wereldoorlog stevig in de bereikbaarheid in en van de stad. Daarom is de mobiliteit toe aan een grondige renovatie en daarvoor is een Rotterdamse Mobiliteitsagenda 2015-2018 met de volgende 5 speerpunten opgesteld;

- a Rotterdam creëert een autoluwe binnenstad wat goed is voor de luchtkwaliteit, de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit.
- b In Rotterdam staat de fiets centraal en daarom wordt fietsen gestimuleerd. Er komen meer en betere fietspaden en het wordt makkelijker en veiliger om je fiets te stallen.
- c Rotterdam stelt innovatie voorop! De gemeente moedigt innovatieve ondernemers actief aan te investeren in duurzame mobiliteit waarbij autogebruik in plaats van autobezit de focus is.
- d Rotterdam wordt beter en sneller bereikbaar door de aanleg van de A4, A13-16 en Blankenburgtunnel.
- e Rotterdam geeft het openbaar vervoer een extra impuls door voor- en natransport beter te laten aansluiten op bestaande netwerken.



## 50PLUS Rotterdam zet in op

---

- een Rotterdam- The Hague Airport (het voormalige Zestienhoven) dat geen uitbreiding van de geluidsruijtte krijgt
- een Rotterdam- The Hague Airport (het voormalige Zestienhoven) waarbij de Status Quo van het aantal huidige vluchten gehandhaafd wordt
- de belangrijke taak om de trauma-helicopters te huisvesten op Rotterdam- The Hague Airport
- het beter en frequenter ontsluiten (Airport Shuttle) van Rotterdam- The Hague Airport met openbaar vervoer
- gemeentelijk vervoer wat onafhankelijk is van fossiele brandstoffen
- 'deur-tot-deur' maatwerk (vervoer op maat) en kostenreductie voor de reiziger ervan
- zitplaatsen voor senioren en gehandicapten bij elk perron en elke halte
- het stimuleren van een publiekscampagne om op te staan voor senioren en mindervaliden in het openbaar vervoer
- een toegankelijk Openbaar Vervoer voor mindermobiele reizigers

## 65 jaar: voor niks met de tram

---

Naarmate mensen ouder worden, verandert de verhouding tussen de reisduur en de gemiddeld afgelegde afstand per dag.

Naarmate Rotterdammers ouder worden maken zij steeds minder gebruik van relatief snelle vervoermiddelen (zoals de auto) en maken zij ook steeds minder zelfstandig gebruik van de auto.

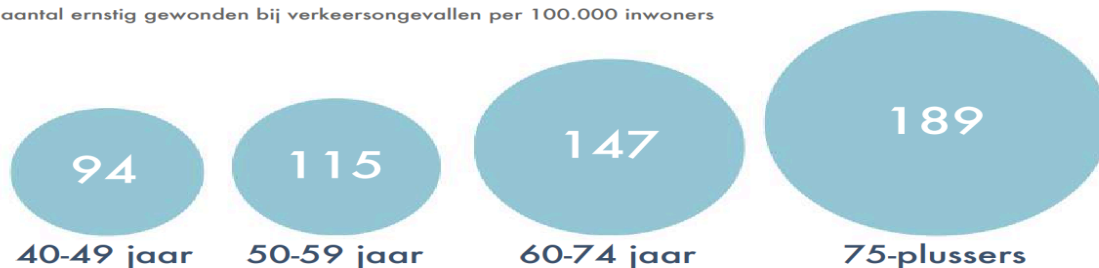
De verplaatsingen van mensen in de leeftijd van 45-54 jaar zijn bijna voor de helft zelfstandige verplaatsingen met de auto. In de leeftijdsgroep 75-84 jaar is dit aandeel teruggelopen tot 28 procent, terwijl de 85-plussers zich nog maar in 24 procent van de gevallen zelfstandig verplaatsen. Op hoge leeftijd gaat het relatief steeds vaker om verplaatsingen als autopassagier of te voet. Tot het tachtigste jaar blijft ook de fiets van belang, met bijna een kwart van de verplaatsingen. Door onder meer de opkomst van de e-bike, blijven velen onder hen meer en langer mobiel. Het gebruik van het Openbaar Vervoer neemt alleen maar verder af naarmate de leeftijd vordert. Senioren zijn steeds minder afhankelijk geworden van derden en blijven steeds langer zelfstandig autorijden. Gezien het hoge en nog toenemende rijbewijs- en autobezit onder senioren en toekomstige ouderen (65+) is te verwachten dat het aandeel



zelfstandige autoverplaatsingen van senioren – ook op hogere leeftijd – blijft toenemen.

Senioren zijn relatief kwetsbaar in het verkeer. Ze raken bij ongelukken bijvoorbeeld sneller ernstig gewond. Senioren van 75 jaar en ouder vormen de grootste risicogroep in het verkeer; In deze groep vallen ruim drie maal zoveel verkeersdoden en twee derde meer ernstig gewonden dan gemiddeld. Het relatief hoge aantal verkeersslachtoffers onder senioren is voor een deel te verklaren doordat ouderen zich relatief vaker te voet en met de fiets verplaatsen dan overige volwassenen.

Het aantal ernstig gewonden bij verkeersongevallen per 100.000 inwoners



## 50PLUS Rotterdam zet in op

- uitbreiden van gratis openbaar vervoer voor 65+ers (en niet op basis van pensioengerechtigde leeftijd)
- onderhoud van trottoirs en wegen, vooral in de winter voor de veiligheid van alle inwoners maar in het bijzonder voor de slecht ter been zijnde oudere inwoners
- het aandringen bij de Provincie, de vervoersmaatschappijen en de RET dat er in het openbaar vervoer meer rekening gehouden wordt met senioren en mensen met een beperking
- dat het 10-puntenplan tegen asociaal verkeersgedrag 2015-2018 (samenwerking gemeente, politie en Openbaar Ministerie) ook prioriteit heeft in de beleidsperiode 2018-2022
- stimuleren en ondersteunen van initiatieven voor andere vormen van personenvervoer door zorginstellingen

