



Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

Op 20 juni jl. heeft ons college van B&W de 'Aanpak Verkeerscirculatieplan Rotterdam 2023-2030' (VCP), zoals opgenomen in bijlage 1 vastgesteld. Hierover willen wij uw raad informeren. In 2023 werken wij een verkeerscirculatieplan uit als richtinggevend document voor het nemen van maatregelen op de korte en de middellange termijn om de stad bereikbaar te houden voor de auto, terwijl we de schaarse ruimte gebruiken voor meer ambities dan alleen het gebruik van autoverkeer. Deze aanpak vormt daarmee het vertrekpunt om uitwerking te geven aan het maken van een VCP, zoals opgenomen in het coalitieakkoord Eén Stad 2022-2026.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

- Coalitieakkoord Eén Stad 2023-2026
 - Motie 'De keuze is reuze' (19bb22293), D.A. van Groningen (2019)
 - Motie 'Het verkeer blijft niet stilstaan, dus het VCP beweegt mee' (21bb16324), D.A. van Groningen (2021)
 - Motie 'Keep on going' 'Door rijden in de buitengebieden' (20bb2496), D.A. van Groningen (2020)
 - Motie 'Alles op z'n tijd' is een gebundeld tussenbericht verstuurd naar uw raad. (19bb19034), D.A. van Groningen (2019)
 - Motie 'Economische impact in kaart' (21bb16321), D.A. Groningen (2021)
- Rotterdamse MobiliteitsAanpak (19bb024257)

Toelichting:

In het coalitieakkoord is opgenomen om in deze collegeperiode een verkeerscirculatieplan (VCP) te maken om de doorstroming in de hele stad te bevorderen voor de fiets, OV en deelvervoer. De 'Aanpak Verkeerscirculatieplan Rotterdam 2023-2030' geeft inzicht in het wat het VCP is, welke opgaven centraal staan en uit welke (deel)producten het bestaat. De centrale opgaven (veilige en aantrekkelijke stad, bereikbaarheid en doorstroming en ruimte maken voor bouwen en groen) vormen de focus en het vertrekpunt in 'De aanpak'.

Collegeambitie autoluwer maken



In het coalitieakkoord is opgenomen dat tijdens het opstellen van het VCP wordt gewerkt aan het zo veel mogelijk autoluwer maken van de binnenstad en enkele wijken rondom de binnenstad. Welke straten dat zijn zal onder andere afhangen van het VCP. Op basis van huidige planvorming, eerdere besluitvorming en/of een bestuurlijke wens zullen de volgende straten sowieso worden aangepakt. Deze zullen (als input) worden meegenomen in het VCP (en niet als output). Met ander woorden, de nieuwe inrichting van het Hofplein zal als uitgangspunt dienen voor het VCP:

- Claes de Vrieselaan
- Hofplein
- Jonker Fransstraat
- Maastunnelcorridor (HOV en fietsstraten ventwegen)
- Rodenrijselaan-Rodenrijsestraat
- Twee pleinen aanpak (Eendrachtsplein/Kruisplein)
- Van Aerssenlaan
- Vasteland
- Willemsbrug

Daarnaast hebben wij de ambitie om nog een aantal straten, waar voor zowel financiën als capaciteit nog geen besluitvorming over heeft plaatsvonden, autoluwer te maken. We denken daarbij aan de volgende straten:

- Witte de Withstraat
- Meent
- Nieuwe Binnenweg
- Zaagmolenstraat
- Zwart Janstraat

Verkeerseffecten van mogelijke ingrepen op deze locaties zullen worden onderzocht in het VCP. Als na oplevering van het VCP blijkt dat deze locaties de gewenste effecten sorteren zullen deze – als onderdeel de integrale besluitvorming bij de VJN - in besluitvorming worden gebracht .

Raakvlakken

P+R en OV

Nog niet alle P+R terreinen worden optimaal ingezet. De koppeling met het OV kan op sommige punten beter. Nu zijn het nog gescheiden 'producten'. Samen met RET en Stadsbeheer gaan we een aantal maatregelen uitwerken om dit te verbeteren. De komende periode worden informatie- en promotiecampagnes gestart om bezoekers en werknemers te stimuleren om te parkeren op een P+R en vanuit daar verder te reizen met het openbaar vervoer, in plaats van te parkeren in het centrum. Hierbij gaat het om groepsproposities zoals een gezinskaartje, promotiecampagnes, en P+R gebruik stimuleren bij het verlenen van evenementvergunningen;

Stadsproject Hofplein

De geplande herinrichting van het Hofplein brengt een verandering van verkeersstromen teweeg. Deze effecten worden meegenomen in de uitwerking van het VCP.

Trendmonitoring (UPMR-Monitor 2022)

In het verleden is door uw raad aandacht gevraagd voor een zorgvuldige monitoring van reële verkeersontwikkelingen. Jaarlijks wordt over de stand van mobiliteit in de stad gerapporteerd via het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR). We koppelen de monitoring van ontwikkelingen die relevant zijn voor het VCP, aan de monitor van het UPMR. Dit betreft de uitvoering van projecten, trends per modaliteit, samenstelling van het autoverkeer en omgevingsfactoren. Een compleet UPMR met geactualiseerde projectenlijst is op dit moment niet beschikbaar. Bijgevoegd in bijlage 2 is de UPMR-Monitor 2022 terug te vinden. Hierin zijn monitoringdata tot en met 2021 verwerkt.



Waarbij het VCP gebaseerd is op modelprognoses voor de toekomst met het verkeersmodel V-MRDH, is het UPMR een weergave van feitelijk gemeten verkeersbewegingen. Dit biedt de mogelijkheid van een voortgaande 'check' op de prognoses. Een aantal indicatoren waarmee belangrijke trends van het VCP kunnen worden gevolgd zijn het aantal verplaatsingen per fiets, openbaar vervoer en auto (trend per modaliteit), vanaf p.5 en ritlengtes van autoritten en andere modaliteiten (p.13).

Samenhang a.d.h.v. de Routekaart Mobiliteit

Deze collegeperiode wordt een groot aantal maatregelen en activiteiten uit op straat uitgevoerd. Deze maatregelen en activiteiten geven daarbij voor de verschillende deelopgaven richting mee voor de komende decennia. Dit doen we in samenhang met elkaar, het is één pakket. Om de samenhang van de besluitvorming over de beleidsuitvoering inzichtelijk te maken, werken we met een Routekaart Mobiliteit (zie bijlage A van bijlage 1 'De Aanpak'). Hierin zijn o.a. de raakvlakken met Veilige en gezonde straten en Plan Toekomstvast Tramnet aangegeven.

Proces

Het VCP wordt in 2023 opgesteld en ter besluitvorming aangeboden. De Aanpak van het VCP wordt nu meegestuurd, zodat uw raad richting kan meegeven. Het VCP is beoogd om in december te laten vaststellen.

Moties

In de afgelopen periode heeft uw raad enkele moties aangenomen die een relatie hebben met verkeerscirculatie. Hieronder vindt u ons voorstel voor afdoening van de moties:

- 'Keep on going' 'Door rijden in de buitengebieden' (20bb2496)
- 'Alles op z'n tijd' (19bb19034)

De motie 'Keep on going' 'Door rijden in de buitengebieden' (20bb2496)

In de raadsvergadering van 20 februari 2020 is de motie 'Keep on going' 'Door rijden in de buitengebieden', ingediend door D.A. van Groningen (VVD), F. Achbar (Denk), R.G.C. Segers-Hoogendoorn (CDA), P.J.H.D. Verkoelen (50Plus), R.A.C.J. Simons (Leefbaar), D.P.A. Tak (PvdA), aangenomen (20bb2496).

In deze motie wordt ons college verzocht om:

- In gesprek te gaan met de buitengebieden (Nesselande en Hoogvliet) en de kleine kernen (Rozenburg, Pernis, Hoek van Holland) om hun input en bevindingen helder te krijgen over de RMA;
- Deze input in een aparte paragraaf op te nemen van de RMA met onder andere mogelijke oplossingen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze gebieden;
- Wanneer deze uitwerkingen gekoppeld kunnen worden aan lopende projecten of bestaand onderhoud, deze op te nemen in de actualisering van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR).

In juni 2020 is een ronde gesprekken gevoerd met de voormalige gebiedscommissies (roadshow RMA) van onder andere de buitengebieden en kleine kernen. We hebben de RMA besproken en ideeën en suggesties opgehaald over mobiliteit in deze gebieden. Deze ideeën en suggesties hadden niet alleen betrekking op ontsluiting en bereikbaarheid, maar ook op veiligheid en leefbaarheid.

Uit de gesprekken met de kleine kernen en de buitengebieden komen de volgende uiteenlopende ideeën en suggesties naar voren:

Grote auto afhankelijkheid

In de meeste van deze gebieden noemen de voormalige gebiedscommissieleden de auto als meest dominante vervoermiddel. Enerzijds is dat een gegeven dat we moeten blijven faciliteren (Rozenburg, Hoogvliet) omdat bewoners sterker dan in andere gebieden afhankelijk zijn van de auto. Anderzijds is de roep vanuit de voormalige



gebiedscommissies om meer aandacht voor voetgangers en fietsers, volgens RMA-principes.;

- Fietsen tussen stad en buitengebieden

Uit de RMA-gesprekken komt een oproep vanuit de voormalige gebiedscommissies om het makkelijker maken van fietsen op de langere afstand, dus tussen de buitengebieden/kleine kernen en de binnenstad. Zowel door aanleggen van goede snelle fietspaden als het verbeteren van veilige stallingsmogelijkheden op de plaats van bestemming;

- Koppelen van onderhoudswerkzaamheden aan RMA-transformatie

Net als in de andere gebieden, is in de buitengebieden en kleine kernen gevraagd om het implementeren van de RMA zoveel mogelijk te koppelen aan geplande onderhoudswerkzaamheden. Dit betekent bijvoorbeeld het opwaarderen van fietsinfrastructuur of het vergroten van voetgangersgebied na rioleringswerkzaamheden;

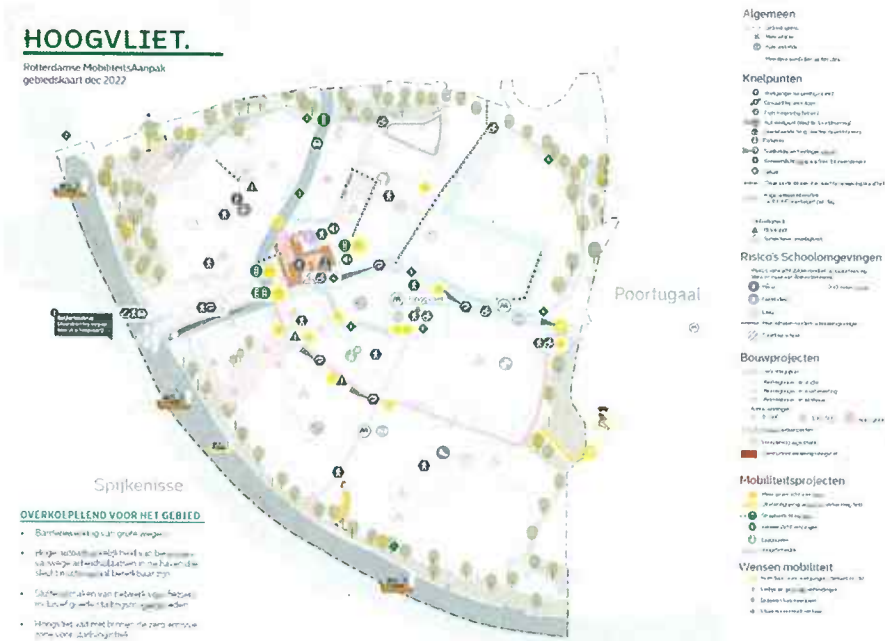
- Verkeerscirculatie

In sommige kleine kernen en woongebieden buiten de ring zijn zorgen over de verkeerscirculatie, en aanwezigheid van auto- of vrachtverkeer zonder herkomst of bestemming in het gebied.

Om de stap te maken van deze ideeën en suggesties in de gebieden naar mogelijke oplossingen, zijn we aan de slag gegaan met RMA-gebiedskaarten. In deze kaarten zijn de ontwerpen opgenomen die in de RMA-gespreksronde naar voren zijn gekomen. Deze kaarten bieden inzicht in wat er speelt op het vlak van mobiliteit in een gebied. Deze kaarten brengen zowel de huidige wensen, behoeften en knelpunten in beeld, als de lopende en voorgenomen projecten.

Eerst is gestart met een proef voor drie gebieden:

1. Noord (Oude Noorden, Liskwartier, Agniese buurt, Blijdorp, Bergpolder, Provenierswijk);
2. Hoogvliet;
3. Prins Alexander.



Figuur: Illustratie van de RMA-gebiedskaart Hoogvliet



De kaarten zijn positief ontvangen door de voormalige wijkraden en gebiedscommissies. Vervolgens zijn voor alle gebieden met de huidige wijkraden RMA-gebiedskaarten opgesteld. De wijkraden hebben ook aanvullingen kunnen doen op deze kaarten. Wanneer een kans aanwezig is om de wensen/knelpunten te koppelen aan lopende projecten of voorgenomen onderhoud, nemen we deze op in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR).

De gebiedskaart kan ook aanleiding geven om juist een nieuw project te initiëren. De RMA interventie "Liskwartier" is hier een goed voorbeeld van. Samen met de wijk wordt gekeken naar passende maatregelen om de knelpunten op te lossen.

Hiermee stellen wij voor de motie 'Keep on going door rijden in de buitengebieden' (20bb2496) als afgedaan te beschouwen.

De motie 'Alles op z'n tijd' (19bb19034)

In de raadsvergadering van 13 juni 2019, ter bespreking van de Startnotitie Rotterdamse Mobiliteitsaanpak, is de motie 'Alles op z'n tijd' (19bb19034), ingediend door raadsleden D.A. van Groningen (VVD), R.A.C.J. Simons (Leefbaar Rotterdam) en M.J.P. Meeuwissen (PVV), aangenomen. Inmiddels is er meer duidelijkheid over de planuitwerking van het project Van Brienenoordburg en hebben Rijk en Regio afspraken gemaakt over een gezamenlijke bereikbaarheidsaanpak.

In de motie wordt ons college verzocht om:

- Zolang er wegwerkzaamheden aan de Ring en specifiek aan de Van Brienenoordbrug plaatsvinden de grotere verkeerskundige veranderingen in de binnenstad grondig af te wegen en de raad hier tijdig over te informeren, zodat extra belasting van de Ring en slechte verkeersdoorstroming in de stad zoveel mogelijk worden voorkomen;
- Tezijntijd de effecten van het besluit over renovatie of vervanging van de Van Brienenoordbrug op het onderliggende wegennet ook in beeld te brengen ten behoeve van optimale verkeersdoorstroming.

Voor een soepele verkeersdoorstroming in de stad is het inderdaad belangrijk om grote werkzaamheden in samenhang te bezien. In Rotterdam gebeurt dit al op dagelijkse basis, door middel van het proces 'Verkeersregie 2.0'. Dit is onder meer het Stedelijk Overleg Bereikbaarheid en het Gebiedsoverleg Bereikbaarheid. Verkeersregie 2.0 zorgt in onze dagelijkse praktijk voor een werkwijze van goede afstemming en hinderplanning op stedelijk niveau. Op regionaal niveau opereren we o.a. in het samenwerkingsverband 'Zuid-Holland Bereikbaar', waarbinnen wegbeheerders in Zuid-Holland samenwerking op het gebied van regionaal verkeers- en netwerkmanagement in de Zuidvleugel organiseren. Onderdeel hiervan is het af stemmen van hinderplanningen met andere infrabeheerders. In de technische sessie met uw commissie EDEM in oktober 2020 hebben we inzicht gegeven in hoe we ons dagelijks inspannen om de stad bereikbaar te houden.

Het project "Renovatie Van Brienenoordbrug" wordt op dit moment uitgewerkt. In juni 2020 heeft Minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat besloten om de Van Brienenoordbrug volledig aan te pakken. Daarbij wordt de boogbrug in de richting van Dordrecht vervangen door een nieuwe boogbrug. Dit zal betekenen dat de brug in verschillende zomerperioden gestremd zal zijn voor autoverkeer: naar verwachting in de zomer van 2026 zal de vervanging van de Oostbrug plaatsvinden en in de zomers van 2027 en 2028 zal de Westbrug vervangen worden en wordt het beweegbare deel van de brug gerenoveerd. Met name de werkzaamheden in 2027 zullen forse impact hebben, omdat er dan werkzaamheden buiten de zomervakantie worden uitgevoerd.

We zijn als gemeente nauw betrokken in de planuitwerking. Ons belang hierbij is het borgen van optimale verkeersdoorstroming, veiligheid en leefbaarheid. Op dit moment



worden de effecten op doorstroming op het onderliggend wegennet van de verschillende uitvoeringsvarianten door middel van modelberekeningen in beeld gebracht. Op basis van deze berekeningen wordt een bereikbaarheidsplan opgesteld, zowel voor hoofd- als onderliggend wegennet, maar wordt ook een uitgebreide mobiliteitsmanagement campagne (gedragsinterventies) ingezet om weggebruikers in de genoemde periodes bewust te maken van hun reis. Doel is de weggebruiker ertoe te bewegen zijn reis niet, op een ander moment of met een ander vervoermiddel te maken. Alleen met een forse reductie van het aantal autoritten voorkomen we ernstige vertragingen op het netwerk. De Gemeente Rotterdam is nauw betrokken bij het project via ambtelijke werkgroepen en een stuurgroep. Op deze manier denken we mee bij de verschillende oplossingsrichtingen, maar zorgen we dat projecten vooruitlopend op of juist na afronding van de werkzaamheden aan de Van Brienenoordbrug worden uitgevoerd. Het bereikbaarheidsplan is eind 2023 gereed en wordt ter informatie aan u voorgelegd.

Naast de Van Brienenoordbrug worden dit decennium op tal van andere plaatsen in het hoofdwegennet, maar ook aan bijvoorbeeld railinfrastructuur, onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. Om deze reden is in het Bestuurlijk Overleg MIRT van 26 november 2020 ter vervanging van de huidige werkwijze het 'Programma Zuid-Holland Bereikbaar' vastgesteld. Rijk en Regio hebben hier afgesproken om de komende jaren nog beter samen te werken op het vlak van hinder en bereikbaarheid. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Zuid-Holland, MRDH, Prorail, Havenbedrijf, gemeente Rotterdam en gemeente Den Haag hebben besloten om in juli 2021 een nieuwe samenwerkingsorganisatie op te richten.

Het doel van dit Programma Zuid-Holland Bereikbaar is enerzijds om werkzaamheden en hinder nog beter op elkaar af te stemmen bij de grote beheer- en onderhoudsopgave waar de verschillende infrabeheerders de komende jaren voor staan. Anderzijds is het doel om deze opgave aan te grijpen om structurele gedragsverandering te bewerkstelligen en de mobiliteitstransitie te stimuleren. Een nadrukkelijk speerpunt van Rotterdam in deze gezamenlijke aanpak is om niet alleen naar hinder per project te kijken, maar naar de impact en mogelijke oplossingen voor de stad en het ommeland van de onderhoudsprojecten in samenhang. Daarom is onderdeel van het programma Zuid-Holland Bereikbaar om te werken in zogenaamde "Gebiedsaanpakken". Hierin vormen bereikbaarheid en leefbaarheid op gebiedsniveau de basis. Voor het project Renovatie Van Brienenoordbrug betekent dit dat we met alle wegbeheerders en regionale partners samenwerken om stad zo bereikbaar en leefbaar mogelijk te houden. Dat tijdens en in aanloop naar de renovatie overlast zal ontstaan, kan niet worden voorkomen.

Omdat we constateren dat de bereikbaarheid van met name Rotterdam Zuid de komende jaren onder druk komt te staan (vanwege projecten als Roseknoop, Rijnhaven, Hart van Zuid in combinatie met werkzaamheden op het hoofdwegennet) zijn we gestart met een Bereikbaarheidsaanpak voor Zuid. Hierbij wordt enerzijds vroegtijdig nagedacht over het programmeren van ingrepen en anderzijds wordt onderzocht hoe die werkzaamheden kunnen worden aangegrepen om de mobiliteitstransitie te bevorderen. Hierbij gaat het allebei om het borgen van de bereikbaarheid.

Naar verwachting informeren wij u eind 2023 met een nader uitgewerkt bereikbaarheidsplan rondom de werkzaamheden Van Brienenoordbrug.

Hiermee stellen wij u voor de motie (19bb19034) 'Alles op z'n tijd' als afgedaan te beschouwen.

Vorst stellen wij voor de moties 'Het verkeer blijft niet stilstaan, dus het VCP beweegt mee' (21bb16324), 'De keuze is reuze' (19bb22293) en 'Economische impact in kaart' (21bb16321) bij het vaststellen van het VCP (beoogd dec '23) een afdoeningsvoorstel te



versturen. Hierover zijn op 30 mei 2023 en 20 december 2022 tussenberichten verstuurd naar uw raad (23bb003490, 22bb008769).

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Het VCP heeft geen juridische consequenties.

De inzet voor het opstellen van het VCP wordt gedekt vanuit de reserve van het VCP. Hiertoe is een budget van € 2,5 mln. beschikbaar (2023 en 2024).

Voor de uitvoering van de maatregelen wordt gebruik gemaakt van beschikbare middelen voor het autoluwer maken van de stad en zal tevens gezocht worden naar de synergie met andere investeringsbudgetten (zoals o.a. de Groenagenda, Rotterdams Weerwoord en onderhoudsbudgetten bij Stadbeheer). Op deze manier benutten we zoveel mogelijk de inhoudelijke- en financiële koppelkansen. Het verkeerscirculatieplan gaat richting geven aan hoe we meerjarig (vanaf 2024) het investering- en exploitatiebudget gaan besteden.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlagen

1. Aanpak Verkeerscirculatieplan Rotterdam 2023 – 2030
2. UPMR-Monitor 2022