



**Gemeente
Rotterdam**

Bezoekadres: Stadhuis Coolsingel 40
3011 AD Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl
E-mail: bbo@rotterdam.nl
Inlichtingen:
Telefoon:

Portefeuillehouder: J. Bokhove
Cluster: Stadsontwikkeling
Ons kenmerk: BS21-01531/ 21bb014222
Uw kenmerk:

Datum: B&W 21 december 2021

Betreft: Eindevaluatie Aanpak
Maastunnelcorridor

Bijlage(n): 1

Aan de Gemeenteraad

Onderwerp: Eindevaluatie Aanpak Maastunnelcorridor

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

Om de luchtkwaliteit op de Maastunnelcorridor te verbeteren heeft een verkeersexperiment plaatsgevonden. Er zijn stapsgewijs rijstroken voor auto's op de Henegouwerlaan, 's-Gravendijkwal en Pleinweg weggenomen. Uit de evaluatie blijkt door een afname van de hoeveelheid verkeer de luchtkwaliteit is verbeterd. De normen voor luchtkwaliteit worden niet langer overschreden. Het college biedt u middels deze brief de Eindevaluatie Aanpak Maastunnelcorridor aan.

De Aanpak Maastunnelcorridor kent een grote samenhang met plannen voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer langs dezelfde route, zoals voorzien in de OV-visie en de Omgevingsvisie. Het schrappen van een rijbaan voor autoverkeer zou ruimte maken voor een snelle busverbinding tussen Centraal Station en Zuidplein. Voor de lange termijn maakt deze dienst deel uit van de MIRT-verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam. Daarnaast wordt onderzocht met RET en MRDH op welke manier het OV op korte termijn (2023) verbeterd kan worden. Besluitvorming over de te nemen maatregelen is voorzien in het eerste kwartaal van 2022.

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

- OV-visie Rotterdam 2018-2040
- Rotterdamse Mobiliteits Aanpak (19bb024254)
- Omgevingsvisie Rotterdam
- Koersnota Schone Lucht 2019-2022 (19bb18529)
- Schone Lucht Akkoord (SLA)
- Toezegging in de eindevaluatie expliciet in te gaan op de adviezen van politie en hulpdiensten en op de gemaakte afwegingen (zoals impact op aanrijtijden). (21bb14979)

Toelichting:

Om ervoor te zorgen dat de stad goed bereikbaar is en dat dit zo blijft, maken we ruimte voor schone en actieve mobiliteit. De stad groeit, de ruimte wordt schaarser, de economie verandert en het klimaat vraagt om andere keuzes. Meer ruimte voor openbaar vervoer, fietsers en wandelaars en minder voor de auto. Dat levert schonere lucht en minder geluidsoverlast op.

De Aanpak Maastunnelcorridor heeft er mede voor gezorgd dat we nu overal in Rotterdam voldoen aan de wettelijk normen voor luchtkwaliteit. Een goede luchtkwaliteit is belangrijk voor de gezondheid van Rotterdammers. Door de maatregelen die we nemen wordt de lucht schoner en dragen we bij aan een schone en gezonde leefomgeving voor Rotterdammers.

Uit de eindevaluatie van de Aanpak Maastunnelcorridor blijkt dat het mogelijk is om de luchtkwaliteit te verbeteren door de wegcapaciteit op de corridor te verminderen, zonder dat sprake is van grote verschuivingen naar elders op het netwerk. De vrijgemaakte rijbaan kan beschikbaar blijven voor nood- en hulpdiensten en biedt ruimte voor de realisatie van een snelle busverbinding tussen CS en Zuidplein.

Om deze doelen te bereiken moest de Maastunnelcorridor minder aantrekkelijk worden voor (doorgaand) autoverkeer. Alleen dan zouden voldoende reizigers een andere keuze maken. Dat is niet onopgemerkt gebleven, blijkt uit de reacties van automobilisten. Zij ervaren het zicht op de vrijgemaakte rijbaan terwijl ze niet kunnen doorrijden als frustrerend, zeker als ze onderweg zijn voor een noodzakelijke reis waar geen goed alternatief voor bestaat. De maatregelen kunnen immers geen onderscheid maken naar het reisdoel of bestemming van de automobilist.

Maatregelen op de Maastunnelcorridor zijn niet alleen noodzakelijk om schone lucht voor omwonenden te realiseren. Het is ook nodig om geplande ontwikkelingen in het gebied mogelijk te maken. Aan de Parkhaven en op de Cultuurcampus is woningbouw voorzien. Zonder maatregelen voldoet de luchtkwaliteit daar niet aan de wettelijke normen. Daarnaast wordt in de uitwerkingen voor de Cultuurcampus, Parkhaven en ook de EMC-Healthcampus (expliciet) geanticipeerd op de komst van de OV-lijn, met haltes bij deze ontwikkellocaties. In de omgevingsvisie is deze nieuwe HOV-as langs de Maastunnelcorridor daarom een belangrijk uitgangspunt om de verstedelijkingsopgave in Rotterdam mogelijk te maken.

Met deze brief biedt het college u de eindevaluatie van de Aanpak Maastunnelcorridor aan en schetsten we een vervolgproces naar een toekomstbestendige inrichting.

Eindevaluatie Aanpak Maastunnelcorridor:

Op de route tussen het Zuidplein en het Bentinckplein, met de Maastunnel in het midden van die route, rijdt veel verkeer. Om op die route te voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit is in de vorm van een verkeersexperiment de wegcapaciteit op de route verminderd in twee stappen. In stap 1 is alleen de wegcapaciteit richting de Maastunnel verminderd. Uit de verkeersmonitoring tijdens stap 1 bleek dat het effect zoals verwacht nog (zeer) beperkt was. Daarbij was er ook sprake van invloed van de coronamaatregelen. Met stap 2 zijn ook de wegvakken de tunnel uit afgekruist, waardoor er uiteindelijk een situatie is ontstaan van twee rijstroken voor autoverkeer op het grootste deel van de corridor, uitgezonderd in de Maastunnel zelf.

Uit de evaluatie blijkt dat er ongeveer 6.000 minder voertuigen rijden op de Doklaan. Hierdoor is de luchtkwaliteit ter plekke flink verbeterd. De DCMR concludeert dat verwacht mag worden dat ook hier blijvend aan de normen voor schone lucht zal worden voldaan, mits de vermindering van de wegcapaciteit wordt gecontinueerd. Met deze aanpak is de doelstelling om overal in Rotterdam te (blijven) voldoen aan de wettelijke Europese normen voor luchtkwaliteit gerealiseerd. Daarnaast zien we de grootste effecten van de afgenomen verkeersaantallen op de Pleinweg, Maastunnel, de 's Gravendijkwal en Schieweg. Op het gehele traject is de luchtkwaliteit ook verbeterd als gevolg van een afname van de verkeersaantallen en ook de dalende achtergrondconcentratie.

De veranderde verkeersdynamiek kent zowel positieve als negatieve ontwikkelingen. Uit de analyse van de DCMR blijkt een flinke verbetering op veel straten door de aanpak op de corridor. Op enkele locaties is de verbetering beperkt door stagnatie van het verkeer. Zo is de verbetering van de luchtkwaliteit bij de 's Gravendijkwal beperkt. Weliswaar is er daar ook minder verkeer, de filevorming ter plekke heeft een negatief effect. Voor de 's Gravendijkwal dient daarom nader bekeken te worden hoe dit kan worden tegengegaan, bijvoorbeeld met behulp van het systeem voor adaptief filemanagement (AFM).

Naar een toekomstbestendige Maastunnelcorridor

Om ook de komende jaren te kunnen blijven voldoen aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en de luchtkwaliteit verder te verbeteren, is het noodzakelijk dat het aantal voertuigen verminderd blijft. Uit de evaluatie zijn meerdere aandachtspunten naar voren gekomen voor de toekomstige inrichting van de route, waaronder ook door de inbreng van gebiedscommissies, bewoners en partners als nood- en hulpdiensten en de RET.

Een aantal maatregelen kan al op korte termijn worden gerealiseerd. Het gaat onder meer om het aanpassen wegmarkeringen en bebording om gebleken onduidelijke situaties te verbeteren. Verder zal gestart worden met het realiseren van handhaving door middel van camera's van de afgesloten rijstrook voor regulier verkeer. Met deze automatische handhaving wordt tegemoetgekomen aan het advies van de politie.

Een aantal andere aandachtspunten vraagt om nader onderzoek, voordat besloten kan worden tot de definitieve herinrichting. Om stagnatie op de 's Gravendijkwal tegen te gaan is een optimalisatie van kruispunten noodzakelijk. Er wordt onderzocht welke combinatie van fysieke aanpassingen en aangepaste inregeling van verkeerslichten hiervoor het meest gepast is. Ook wordt gewerkt aan een regeling van medegebruik van de afgesloten rijstrook. Naast OV, nood- en hulpdiensten komen andere vormen van collectief vervoer (taxi) en zero-emissie stadslogistiek hiervoor in aanmerking. Daarbij zoeken we naar een optimale balans tussen efficiënt gebruik van de rijstrook en waarborging van de vrije doorstroom voor de primaire doelgroepen.

Samen met MRDH, Rijk en RET werken we daarnaast aan hoogwaardig openbaar vervoer via de Maastunnelcorridor. In verschillende stappen werken we toe naar het toekomstbeeld in 2030, dat onderdeel is van de MIRT-Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. In 2023 is de eerste versnelling van de bestaande busdienst voorzien. Om dat mogelijk te maken stellen de MRDH en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat middelen ter beschikking om in 2022 de daarvoor noodzakelijke werkzaamheden op de route uit te voeren. Voorwaarde voor de definitieve toekenning van deze middelen is dat de gemeente vrije doorgang van de bus mogelijk maakt. Het gaat in 2022 om onder andere de volgende maatregelen:

- Busstroken op Weena (tussen Conradstraat en Henegouwerlaan), Henegouwerlaan, 's-Gravendijkwal en Doklaan;
- Bushaltes bij de nieuwe gebiedsontwikkelingslocaties EMC-Healthcampus, Parkhaven en Cultuurcampus.
- Diverse verkeerslichtaanpassingen ten behoeve van een verbeterde doorstroming van de bus.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Omzetten Aanpak Maastunnelcorridor naar nieuwe reguliere situatie:

Voor het omzetten van de huidige Aanpak Maastunnelcorridor naar een nieuwe reguliere zijn middelen beschikbaar van het Energietransitiebudget en van het Rijk. Het verkeersbesluit dat de huidige situatie mogelijk maakt is geldig tot in mei 2022. Voor die tijd dient een nieuw besluit genomen te worden over het vervolg.

HOV Maastunnelcorridor:

Voor de realisatie van de buslijn HOV Maastunnelcorridor is allereerst budget beschikbaar vanuit de Korte Termijn Aanpak (KTA), tranche 2020-2022, als onderdeel van het gebiedsprogramma MoVe (samenwerking tussen Rijk, provincie Zuid-Holland, MRDH en gemeenten). De gemeente Rotterdam heeft hiervoor eerder al een aanvraag ingediend en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben toegezegd de daarvoor benodigde middelen beschikbaar te stellen.

Voor de bekostiging van aanvullende maatregelen kan de gemeente Rotterdam putten uit de reeds getroffen reservering binnen de gemeentebegroting.

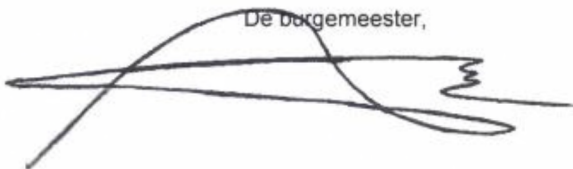
Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,



V.J.M. Roozen

De burgemeester,



A. Aboutaleb

Bijlage(n):

1. Eindevaluatie Aanpak Maastunnelcorridor incl bijlage