



**Gemeente
Rotterdam**

Verkeerscirculatieplan Rotterdam

De Aanpak 2023 – 2030



Inhoudsopgave

1	Aanleiding	3
2	Wat zijn de opgaven van het VCP?	6
2.1	Autoluwer gaat over Verkeersveiligheid, Doorstroming en Ruimte maken	6
2.2	Autoluwere gebieden	7
2.3	Opgaven	7
3	Productomschrijving	11
3.1	Analyse van de opgaven	11
3.2	Verkeerscirculatieplan voor 2030	11
3.3	Uitvoeringsprogramma 2023 - 2026	12
4	Werkwijze	13
4.1	Financiering	13
4.2	Planning	13
4.3	Organisatie	13
4.4	Risico's	14
4.5	Participatie	15
4.6	Analyse en methodes	16
Bijlage A	Samenhang en monitoren: Routekaart	17



1 Aanleiding

'Aan de slag voor Rotterdam! Komende jaren gaat Rotterdam veiliger, schoner en groener worden. Focus op doen, samen met Rotterdammers!'

De beschikbare ruimte in Rotterdam is schaars en de vraag naar ruimte is groot. De vele opgaven en hoge ambities voor de openbare ruimte zorgen voor uitdagingen. Niet alles kan, en niet alles kan tegelijkertijd. Het maken van slimme keuzes is noodzakelijk. Alle modaliteiten (fiets, auto, OV, lopen) moeten op een slimme manier in balans worden gebracht om een prettige en bereikbare stad te blijven.

De grote stedelijke opgaven tot 2040 staan beschreven in de Omgevingsvisie, de veranderstad (2021). We maken van Rotterdam een gezonde, groene en aantrekkelijke stad om te wonen, werken en recreëren. We creëren in de binnenstad en bij OV-knooppunten meer ruimte voor de fietser, de voetganger en het OV. We verstedelijken binnen de bestaande stad om de stad te versterken, zodat onder andere voorzieningen voor meer mensen goed bereikbaar zijn. We verdichten bij en rondom bestaand of nieuw hoogwaardig openbaar vervoer. We zorgen voor vitale wijken, die toekomstbestendig zijn en sociaaleconomisch sterk. De verbindingen binnen de wijken en de beschikbaarheid van de juiste vormen van mobiliteit zijn daarin van groot belang. Bereikbaarheid van de sterke economische sectoren, landelijk en internationaal, én het verbeteren van de verbindingen tussen gebieden onderling vergroten de concurrentie- en innovatiekracht van Rotterdam.

In al deze opgaven speelt mobiliteit een – vaak essentiële – rol. Met de lange termijnvisie voor ogen, maakt dit college gerichte keuzes en voeren we een breed scala aan maatregelen uit, uiteenlopend van fysieke inrichtingen van straten en kruispunten tot handhaving op ongewenst gedrag en het bevorderen van slim en gezond reizen. De stad wordt daarmee veiliger en mensen worden uitgenodigd zich meer lopend en fietsend te verplaatsen. Er wordt rekening gehouden met noodzakelijke bewegingen per auto, o.a. logistiek, zodat de bereikbaarheid van de stad, ondanks verdere verdichting, op niveau blijft. Voor de langere termijn bereiden we de nodige structuuringrepen voor die met name het openbaar vervoer moeten versterken. Dit doen we niet alleen, maar waar mogelijk met bewoners, ondernemers en partners in de stad.

De komende jaren leggen wij focus op:



Veiligheid en aantrekkelijke buitenruimte

We investeren in een fijne, aantrekkelijke, groene en veilige buitenruimte, waarin het voor alle Rotterdammers prettig is om te verblijven en in te bewegen. OV-knooppunten worden mobiliteitshubs: aantrekkelijke plekken om te zijn, elkaar te ontmoeten, je overstap te maken naar een andere modaliteit en je reis voort te zetten. Investeren in verkeersveiligheid koppelen we aan het groener en het aantrekkelijker maken van de stad en aan meer groen ten bate van biodiversiteit en klimaatadaptatie. Deelmobiliteit wordt geordend aangeboden. We werken maatregelen uit voor de aanpak van verkeersasociaal gedrag. We richten voet- en fietspaden veilig in, zorgen voor fietsparkeermogelijkheden en zorgen dat je veilig kan oversteken, en we verlagen de snelheid daar waar dat nodig en mogelijk is naar 30 km/uur. Nieuwe vormen van (licht-elektrische) mobiliteit en deelmobiliteit worden goed en veilig ingepast. We maken extra vaart door jaarlijks, met inachtneming van de adviezen van wijkraden, op tien van de meest verkeersonveilige locaties van de stad de inrichting te verbeteren en/of rijgedrag aan te pakken.

Bereikbaarheid voor iedereen

In een drukker wordende stad moeten gericht keuzes gemaakt worden. Keuzes in de balans van het ruimtegebruik of prioriteit. Keuzes tussen bijvoorbeeld openbaar groen, voorzieningen voor voetgangers en (fiets)parkeren, woningbouw en terrassen. Niet alles kan (meer). Met een circulatieplan als basis nemen we maatregelen waarmee de stad bereikbaar blijft voor de auto en de doorstroming verbetert. De binnenstad en een aantal naastgelegen buurten maken we autoluwer, maar we zorgen dat iedereen zich – indien nodig met de auto – kan blijven verplaatsen, ondernemers hun winkel kunnen bevoorraden en gebiedsontwikkelingen kunnen doorgaan. We vergroten de keuzemogelijkheden, de toegankelijkheid van de stad en de bereikbaarheid van voorzieningen voor iedereen. We doen dit door te investeren in hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Verbindingen en knooppunten (aanpak metrohaltes bij gebiedsontwikkelingen), in capaciteit en aantrekkelijker maken van het gebruik van P+R's aan de rand van de stad, mobiliteitshubs, in nieuwe mobiliteit en MaaS. Voor de middellange termijn werken we in stappen toe naar een HOV-busverbinding door de Maastunneltraverse en realiseren we vervolgens ook een snelle tramverbinding over de nieuwe stadsbrug. Bovenregionale structuuraanpassingen als de schaalsprong op de Oude Lijn, inclusief nieuwe treinstations bij Stadionpark en Van Nelle, de A13-A16 en de Blankenburgverbinding zorgen voor het reduceren van (doorgaand) autoverkeer door de stad dat daar niet per se hoeft te zijn.

Schoon en slim reizen

Mensen hebben mobiliteit nodig om te leven, te werken, te recreëren en te sporten; kortom om deel te nemen aan de maatschappij. We starten met een wijkaanpak om actieve mobiliteit (in relatie tot gebruik OV) te stimuleren en om met Rotterdammers in gesprek te gaan over welke belemmeringen en kansen zij zien voor hun eigen mobiliteit. Daarin zetten



we organisaties in de stad in, onder andere via de Rotterdamse Fietsalliantie en door samen te werken met mobiliteitspartijen en start-ups. We geven hiermee steun aan de invoering van autoluwer beleid, zoals het aantrekkelijker maken van P+R voorzieningen, en bieden handelingsperspectief voor Wijk aan Zet en de wijkraadakkoorden. Mobiliteit kan ook tot overlast en beperkingen leiden, met name op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en NOx en CO2. Te veel emissie en geluidsoverlast is slecht voor de bewoners en bezoekers van de stad en beperkt de kansen voor woningbouw en ontwikkeling van maatschappelijke voorzieningen. Met de vervoerders in de stad en met automotive-partijen werken we aan verschoning van wagenparken en voeren deze collegeperiode een zone in voor Zero Emissie Stadslogistiek. Ook de bewoners helpen we door het aanbieden van fietsen, fietslessen, laadinfrastructuur en schone deelmobiliteit. Met werkgevers sturen we op het verschonen van zakelijk- en woon-werkverkeer.

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

Deze collegeperiode voeren we een groot aantal maatregelen en activiteiten uit op straat en geven we voor verschillende deelopgaven richting mee voor de komende decennia. Dit doen we in samenhang met elkaar: het is één pakket. We maken dit uitvoeringspakket stapsgewijs inzichtelijk en bestuurbaar. Om de samenhang van de besluitvorming over de beleidsuitvoering inzichtelijk te maken, werken we met een Routekaart Mobiliteit (zie bijlage). Deze notitie gaat over de specifieke opgaven en Aanpak van het Verkeerscirculatieplan Rotterdam 2023 – 2030.



2 Wat zijn de opgaven van het VCP?

Deze aanpak geeft inzicht in wat het Verkeerscirculatieplan Rotterdam 2023 – 2030 (VCP) is. Het VCP is een 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. Het VCP beschrijft concrete opgaven, geeft hier oplossingen voor en behelst een gericht uitvoeringsprogramma met circulatiemaatregelen voor tot en met 2026.

Het VCP wordt in 2023 opgesteld. Het VCP focust op de periode 2023 tot en met 2030. De stedelijke opgaven, zoals beschreven in de omgevingsvisie hebben een horizon van 2040. We kijken vooruit naar het jaar 2030 om daarmee de opgaven, keuzes en acties voor de korte termijn scherp te duiden. Daarnaast doen we een (modelmatige) doorkijk naar 2040 om de impact i.c.m. voorziene grote ontwikkelingen te overzien.

Het plan focust op een aantal gebieden in de stad die komende jaren autoluwer worden gemaakt. Daar zijn een aantal maatregelen voor nodig. Bijvoorbeeld het invoeren van een eenrichtingsverkeer of een knip in een bepaalde straat, waarmee doorgaand verkeer een andere route krijgt. Ook andere grote stedelijke ontwikkelingen en maatregelen op gebied van mobiliteit worden integraal in dit plan meegenomen. Denk hierbij aan het hanteren van 30 km/u in straten waar dat nodig en mogelijk is (Veilige en gezonde straten), de invoering van de zero emissiezone stadslogistiek (ZES), HOV op de Maastunneltraverse en inpassing van de nieuwe brug in de Esch en IJsselmonde.

2.1 Autoluwer gaat over Verkeersveiligheid, Doorstroming en Ruimte maken

Rotterdam groeit. Dit betekent meer mensen en meer bewegingen. Dit heeft gevolgen voor de openbare ruimte en mobiliteit. Rotterdam kiest voor een goede groei. De balans vinden is belangrijk. Het is noodzakelijk om keuzes te maken om mobiliteit in goede banen te leiden. Autoluwer is geen doel op zichzelf. We maken buurten autoluwer om straten veiliger en aantrekkelijker te maken, ten bate van de doorstroming en het verbeteren van de bereikbaarheid van gebieden en ruimte te maken voor bijvoorbeeld bouwen, groen en het sterk groeiend aantal fietsers in de stad.



Figuur 1: Drie opgaven voor autoluwer

2.2 Autoluwere gebieden

We maken het centrum en naastgelegen woonbuurten autoluwer. Het gaat om de rood gearceerde gebieden zoals in figuur 2 weergegeven. In deze gebieden zijn veel verkeersonveilige locaties en de komende jaren wordt hier verder programmatisch verdicht. De opgaven rondom klimaatadaptatie, waaronder vergroening (om hittestress tegen te gaan), en de bouwopgave zijn hier groot en urgent. In deze gebieden liggen veel vraagstukken rondom doorstroming met name van de tram en de fiets, bereikbaarheid van parkeergarages en winkels. Keuzes ten bate van de doorstroming zijn hier op korte termijn nodig om deze gebieden bereikbaar te houden.

In andere wijken in Rotterdam wordt, los van het VCP, uiteraard ook gekeken hoe de stad bereikbaar, veilig en aantrekkelijk blijft. In dit plan wordt er rekening gehouden met het plangebied, een impactgebied (gebieden die effecten zullen merken) en een studiegebied (de hele stad). Daarnaast staan in de wijkakkoorden en wijkactieplannen ook circulatie/doorstroming vraagstukken benoemd die buiten het plangebied vallen. Ook voor bijvoorbeeld De Esch is er nadrukkelijk aandacht voor de impact van de realisatie van de stadsbrug. Wanneer we precies weten hoe de inpassing van de stadsbrug eruit ziet, zullen we aan de slag gaan met de verkeercirculatie in die wijk. Het onderzoeken van deze vraagstukken en welke (verkeers)maatregelen nodig zijn maakt geen onderdeel uit van dit plan.

2.3 Opgaven

We onderscheiden drie opgaven:

1. Een veilige en aantrekkelijke stad;
2. Doorstroming en bereikbaarheid;
3. Ruimte maken voor o.a. bouwen en groen.

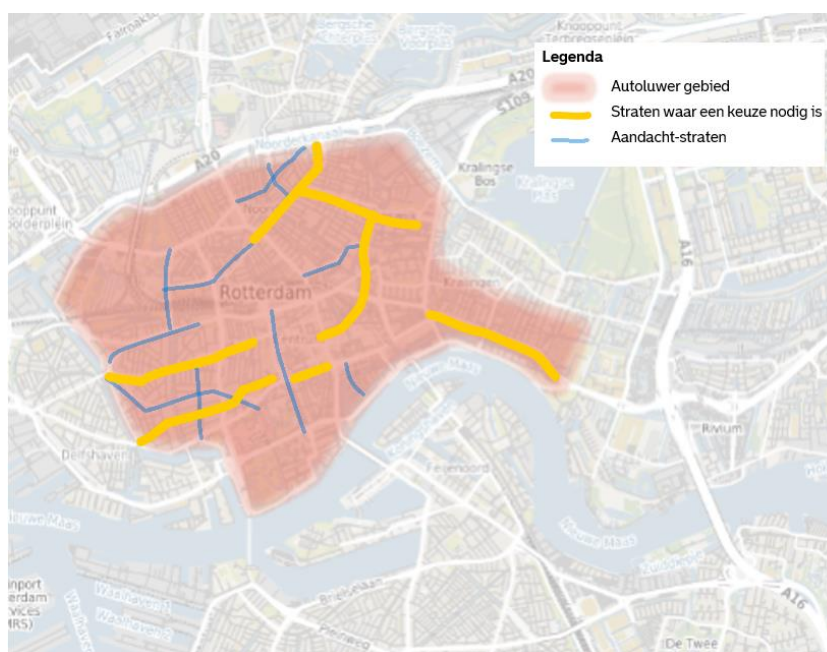
Deze opgaven werken we verder uit in het VCP, in deze aanpak zijn de drie opgaven die we nu zien beschreven en weergegeven met een kaart waar deze opgaven het sterkst



terugkomen. Deze beelden zijn gecreëerd op basis van informatie van eerdere onderzoeken, expertise en kennis uit de gebieden. De opgaven en de bijbehorende locaties zullen verder aangescherpt worden in de uitwerking van het VCP. Naast de opgaven van nu worden ook de opgaven voor de toekomst (2030) weergegeven.

Opgave 1. Een veilige en aantrekkelijke stad

Op meerdere straten knelt het op gebied van verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit. Er gebeuren veel ongevallen en mensen voelen zich vaak niet prettig op straat. Op de geel gekleurde straten komen veel verschillende vormen van verkeer bij elkaar. Dit zijn ook vaak de straten die we graag autoluwer maken voor een fijn verblijf tijdens het winkelen, denk aan de Nieuwe Binnenweg. Op deze straten moeten keuzes worden gemaakt om (1) de verkeersveiligheid te verbeteren, (2) de straat aantrekkelijk te maken om te verblijven, ontmoeten en winkelen, en/of (3) de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Het kan echter ook betekenen dat OV-lijnen anders worden ingetekend omwille van o.a. de verkeersveiligheid, zoals op de Zaagmolenstraat en de Nieuwe Binnenweg. Het onderliggende wegennet heeft een relatief groot aandeel doorgaand autoverkeer. Maatregelen om de intensiteit en snelheid van het autoverkeer omlaag te brengen zijn nodig om de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van de buurt te verbeteren.

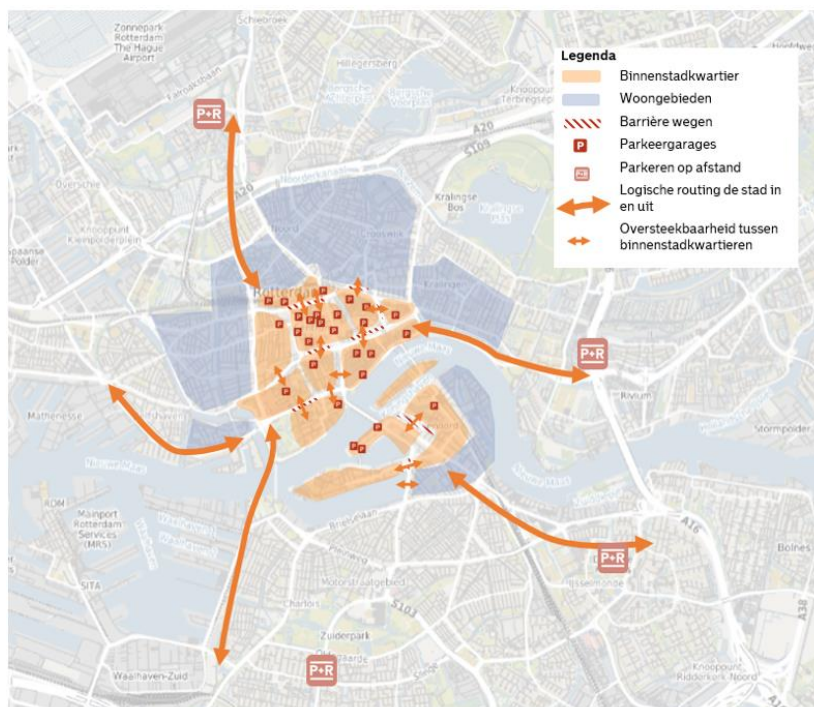


Figuur 2: Opgave Een veilige en aantrekkelijke stad



Opgave 2. Doorstroming en bereikbaarheid

Rotterdam groeit en we willen dat Rotterdam bereikbaar blijft voor iedereen. Ook tussen de verschillende delen van de binnenstad willen we zorgen voor goede verbindingen. Daarbij is het belangrijk dat er keuze is in routing en in verschillende modaliteiten (lopen, fietsen, OV en auto). Voor voetgangers en fietsers zorgen drukke wegen voor barrières. De oversteekbaarheid zal verbeterd moeten worden om veilige en aantrekkelijke looproutes van en naar (OV)-voorzieningen te kunnen aanbieden. Hoofd fietsroutes zullen fietsers de stad in- en uitleiden. Stedelijke fietsroutes moeten zorgen voor goede ontsluiting tussen wijken onderling en van en naar OV-knopen. Fietspaden moeten voldoende ruimte hebben voor fietsers met verschillende snelheden. Er moet ruimte gemaakt worden voor hoogwaardig OV (m.n. Metro, Maastunneltraverse, Willems-as en tramnetwerk). Er moeten ook keuzes gemaakt worden voor de tram. Zoals bekend zal de tram in sommige straten verdwijnen. Voor gemotoriseerd verkeer moeten er logische routes de stad in en uit worden gefaciliteerd. Het parkeren op afstand (P+R) moet aantrekkelijker worden voor bezoekers, en daarmee ook het gebruik van openbaar vervoer van en naar het centrum. Het autonetwerk moet betrouwbaar zijn d.m.v. goede informatie en bewegwijzering. Het optimaliseren van verkeerslichten om het autoverkeer beter door de stad te leiden, behoort tot de mogelijkheden. Afstemming over de beschikbaarheid van het netwerk moet gefaciliteerd worden voor logistiek verkeer en voor nood- en hulpdiensten.

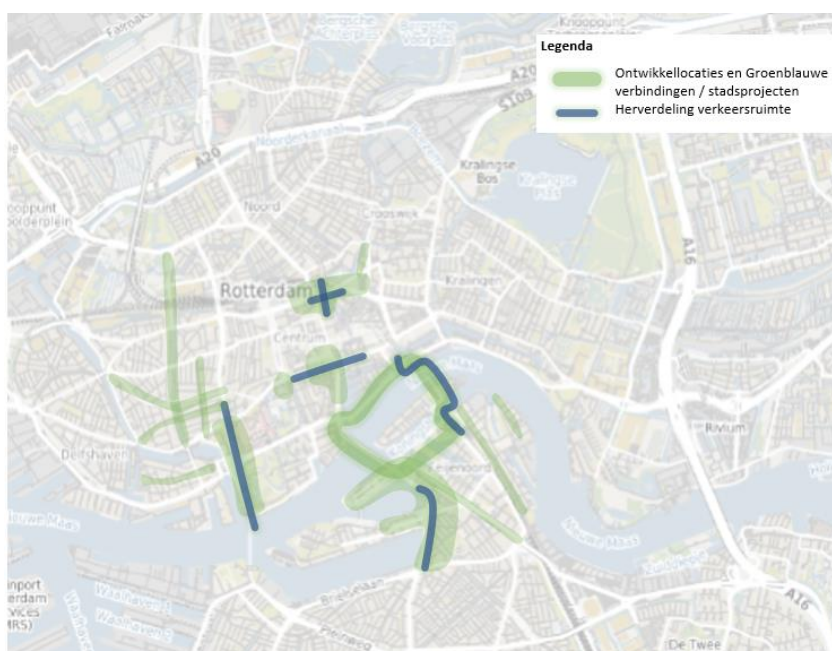


Figuur 3: Opgave Doorstroming en bereikbaarheid



Opgave 3. Ruimte maken voor o.a. bouwen en groen

Er is een ruimte te kort in Rotterdam om aan alle doelen te voldoen. Het verkeer neemt veel ruimte in. Om een gezonde, groene en aantrekkelijke stad te blijven in de toekomst, zal de ruimte op straat opnieuw verdeeld moeten worden. Ook de samenstelling van het verkeer is vaak niet meer in balans. Zo is er ook ruimte nodig voor de woningbouwopgave. Op veel locaties worden de komende jaren veel woningen bijgebouwd. Om de doorstroming van toegenomen verkeer door de komst van meer bewoners en dus ook meer verkeersdeelnemers op orde te houden, is het nodig om ruimte te maken rondom deze locaties. In een groeiende stad als Rotterdam neemt ook de druk op groen toe. Voor de uitvoering van de vergroeningsopgaven moet ruimte gemaakt worden. Ook is er ruimte nodig voor de stadsprojecten, die zorgen voor vergroening en vitalisering, en voor het sterk groeiend aantal fietsers in Rotterdam.



Figuur 4: Opgave Ruimte maken voor o.a. bouwen en groen



3 Productomschrijving

Het verkeerscirculatieplan zal bestaan uit drie onderdelen:

1. Analyse van de opgaven;
2. Verkeerscirculatieplan voor 2030;
3. Uitvoeringsprogramma 2023-2026.

3.1 Analyse van de opgaven

In het vorige hoofdstuk is een aanzet gedaan voor de drie opgaven, (1) een veilige en aantrekkelijke stad, (2) doorstroming en bereikbaarheid en (3) ruimte maken voor o.a. bouwen en groen. Op kaarten is weergegeven waar de opgaven het sterkst te zien zijn in de stad. In het VCP worden de opgaven geanalyseerd en uitgewerkt. De opgaven zoals nu beschreven in deze notitie zijn vooral gebaseerd op huidige kennis van de stad, o.a. inventarisaties uit de gebieden. Het is belangrijk om te onderzoeken hoe deze opgaven veranderen in de (nabije) toekomst.

3.2 Verkeerscirculatieplan voor 2030

Dit plan geeft antwoord op de opgaven die in het eerste deelproduct zijn uitgewerkt. Het toont de beoogde verkeerscirculatie in 2030. Het plan bestaat voornamelijk uit 'circulatiemaatregelen'. Dat zijn maatregelen waarbij keuzes worden gemaakt over welke modaliteit waar en hoeveel de ruimte krijgt. Er kunnen maatregelen worden voorgesteld, zoals het invoeren van eenrichtingsverkeer of een knip in een straat om doorgaand verkeer om een andere route te geven. Uiteindelijk zijn maatregelen nodig om de beoogde verkeerscirculatie te bereiken. De verkeerscirculatie en de maatregelen worden (ter illustratie) weergegeven op een kaart en toegelicht. De voorgestelde maatregelen worden op hoofdlijnen uitgewerkt, in het plan zullen geen ontwerpen op straatniveau worden gemaakt.

Door dit verkeerscirculatieplan worden wegen minder druk of veranderen wegen in samenstelling van verkeer. Maar er zijn ook wegen die drukker worden of veranderen in het verkeersbeeld. De impact van het plan wordt inzichtelijk gemaakt. Hierbij wordt aangegeven in welke mate het plan bijdraagt aan de verschillende opgaven. Het plan geeft richting en perspectief voor het afwegen, prioriteren en programmeren van buitenruimteplannen.

De stad kent meerdere samenhangende netwerken. Het autonetwerk kijkt naar drie schaalniveaus en de combinatie van rijdend en stilstaand (parkeren) gemotoriseerd verkeer. Het openbaarvervoer netwerk met haar overstap-knooppunten is en blijft de drager van de



stad. Het fijnmazige netwerk voor fietsers, voetgangers en andere wijzen van transport verbindt alle buurten van de stad onderling. Dit plan zal naar verwachting dan ook uit drie delen bestaan.



Figuur 5: Weergave van modaliteitsnetwerken VCP

3.3 Uitvoeringsprogramma 2023 - 2026

Er zal een uitvoeringsprogramma voor de periode 2023 - 2026 worden gemaakt met daarin (circulatie)maatregelen die deze raadsperiode kunnen worden uitgevoerd. Deze zullen aantoonbaar bijdragen aan de gestelde opgaven; verkeersveiligheid, doorstroming en ruimte maken. Er wordt gekeken naar bestaande programma's en projecten. Lopende programma's dragen al bij aan de opgaven, zoals programma Veilige & gezonde straten. Het VCP-uitvoeringsprogramma zal bestaan uit maatregelen die bijdrage aan de gewenste circulatie.



4 Werkwijze

Dit hoofdstuk beschrijft welke activiteiten er worden uitgevoerd om tot het eindproduct te komen.

4.1 Financiering

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

Voor de uitvoer van 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 Groen agenda, 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.

4.2 Planning

Het VCP wordt in 2023 opgesteld en ter besluitvorming aangeboden. Het project kent de volgende mijlpalen:

Mijlpaal	Planning
Participatie met o.a. wijkraden	Q2 t/m Q4 '23
Vaststellen de 'Aanpak VCP'	Jun '23
De 'Aanpak VCP' voorleggen aan de raad	Jun '23
Inhoudelijke analyses (modellering, analyse en dataverwerking)	Q2/Q3 '23
Uitwerking naar maatregelen en perspectief VCP	Q3 '23
Eindrapportage VCP	Okt/nov '23
Vaststellen VCP in college (plan 2030 + uitvoeringsprogramma 2023-2026)	Beoogd Dec '23

4.3 Organisatie

De projectmanager voor het VCP geeft sturing aan het projectteam, waarin betrokken disciplines en afdelingen zijn vertegenwoordigd. Voor specifieke werkzaamheden worden werkgroepen ingesteld, zoals voor modelanalyses en dataverwerking. Waar nodig qua kennis of capaciteit wordt expertise van de markt ingeschakeld. Op thema's, programma's (o.a. Uitvoeringsprogramma Binnenstad, Groenagenda, Omgevingsvisie) of projecten (o.a.



gebiedsontwikkelingen, andere mobiliteitsprojecten zoals ZES, Veilige en gezonde straten) en de verschillende vakafdelingen (ROA, RWM, etc.) die een raakvlak met het VCP hebben wordt afstemming georganiseerd. Ook wordt met de relevante “programmatafels” de uitwerking en strekking van het VCP besproken. Daarnaast gaan we langs de wijkraden.

4.4 Risico's

Ten behoeve van “De Aanpak” is een eerste globale inventarisatie van risico's opgesteld:

1. **Onvoldoende personele capaciteit intern en extern.**

Doordat bij het VCP betrokken vak afdelingen en de markt (inhuur, zoals data expertise) kampen met personele krapte heeft dit invloed op benodigde capaciteit, met als gevolg dat analyses later opstarten of langer duren en mogelijk het collegebesluit (beoogd dec '23) vertraagd. Daarom wordt in de planning zo vroeg mogelijk capaciteit aangevraagd bij afdelingen en afspraken gemaakt over te leveren inzet, en waar nodig ook inhuur voorbereid.

2. **Geen overeenstemming over uitgangspunten voor start analyses VCP**

Het programmeren van maatregelen /uitgangspunten, welke de input vormen voor de analyses voor het VCP, loopt parallel aan het project VCP. Door de afhankelijkheden en mogelijke koerswijzingen/nieuwe vragen kan dit leiden tot vertraging om te komen tot een eenduidige lijst met uitgangspunten voor het VCP, met mogelijke vertraging van de analyses tot gevolg.

3. **Krappe planning**

Voor het realiseren van het VCP zijn veel activiteiten benodigd die volgen na elkaar (en niet parallel gepland kunnen worden), daarnaast is er weinig ruimte in de planning om onverwachte zaken of uitloop van activiteiten op te vangen. Dit heeft direct impact op het behalen van het beoogde collegebesluit dec '23.

4. **Koppeling en afhankelijkheden tussen VCP en andere programma's**

Door de afhankelijkheden en koppelingen tussen VCP en andere programma's hebben koerswijzingen van andere trajecten direct impact op het VCP (en andersom). Insteek is om lopende initiatieven niet te vertragen, maar inhoudelijk af te stemmen om te borgen dat effectief wordt bijgedragen aan de gemeenschappelijke doelstellingen (veilig, leefbaar, bereikbaar).

5. **Bewoners voelen zich onvoldoende gehoord**

Op voorhand impactvolle keuzes maken op straatniveau, zonder bewoners hierin mee te nemen, kan voor weerstand zorgen. Er kan een gevoel heersen dat er voor hen besloten



wordt. Dit druist in tegen de Wijk-aan-Zet werkwijze. Participatie is belangrijk. Daarom adviseren we gedurende het proces van het opstellen van de VCP en de verder uitwerking continue in gesprek te blijven met wijkraadcoördinatoren, wijkraden en bewoners. Hiervoor wordt een apart participatieplan opgesteld. We gaan met hen in gesprek (waar mogelijk in combinatie met Veilige en gezonde straten). Insteek is om de problemen en kansen die de wijkraden zien, als input te gebruiken in de analyses van de opgaven. Daarvoor nemen we ook de Wijkakkoorden mee, maar uiteindelijk is mobiliteit en het VCP toch altijd voornamelijk een stedelijke afweging, wiens belang niet automatisch in lijn is met de wensen van de wijk. Het is belangrijk dat duidelijk van tevoren te markeren. Daarnaast kunnen extra mogelijkheden om bewoners/ wijkraden te betrekken impact hebben. Extra mogelijkheden om bewoners/wijkraden te betrekken kunnen impact hebben op het behalen van het boogde collegebesluit (dec '23).

6. **Beperkingen in modellering & beschikbare data.**

De beschikbare data dienen te worden aangevuld met expert-judgement; daarbij zal ook (modelmatige) kennis vanuit de markt worden ingezet.

4.5 Participatie

Het VCP geeft richting aan de verkeersontwikkeling in de stad en raakt daarmee veel doelgroepen, van bewoners, bedrijven tot verkeersdeelnemers. Om keuzes in het VCP te maken en hiertoe te besluiten, vinden er gesprekken plaats met meerdere stakeholders. Denk aan onder andere (betrokken) wijkraden, bewoners, ondernemers, nood- en hulpdiensten, RET en MRDH. Ook de input uit de Wijkakkoorden wordt hierin meegenomen. De participatie zal in meerdere fasen worden afgestemd met deze doelgroepen. Om draagvlak en begrip te krijgen waar we aan werken, en waarom dat nodig is voor een groeiende stad als Rotterdam. Ook willen we zo de lokale belangen en aandachtspunten in het verkeer in een gebied goed in beeld krijgen.

Aangezien niet alleen het VCP maar meerdere thema's, projecten en programma's hier op een vergelijkbare manier mee bezig zijn (zie routekaart) is interne afstemming onderling in projecten nodig.

Ook zal de participatie met andere programma's en projecten (het gesprek in een wijk) binnen gemeente goed moeten worden afgestemd. Communicatie
Omdat er veel stakeholders betrokken zijn, is een duidelijke communicatielijn en -boodschap naar alle stakeholders belangrijk. We gaan met alle doelgroepen in gesprek om begrip en draagvlak te krijgen. We vertellen waar we aan werken, hoe we dat doen en waarom dat nodig is voor een groeiende stad als Rotterdam.



Ook kijken we naar de samenhang voor andere projecten. Als dit op elkaar aansluit, passen we onze communicatieboodschap daarop aan. Soms is een gezamenlijke boodschap nodig. We communiceren op maat, naar een wijk, buurt of de stad. Dat doen we via de bestaande communicatiemiddelen in een wijk of de stad.

Binnen de organisatie zal op meerdere momenten de uitwerking van het VCP worden gecommuniceerd met deskundigen en betrokkenen via bijvoorbeeld klankbordbijeenkomsten.

4.6 Analyse en methodes

Voor dit VCP is het belangrijk om informatie van de huidige situatie en prognoses voor de komende jaren met elkaar te combineren. Voor de huidige situatie wordt data gebruikt uit gemeentelijke en landelijke informatiesystemen, uiteenlopend van tellussen op de straat tot in-car data. Ook wordt gebruik gemaakt van de kennis uit de stad, o.a. via de wijkraden en wijkakkoorden. Voor het doen van prognoses wordt gebruik gemaakt van verkeersmodellen die gangbaar zijn binnen de gemeente en die ook voor andere stedelijke en regionale vraagstukken, waaronder de oostelijke stadsbrug, gebruikelijk zijn.

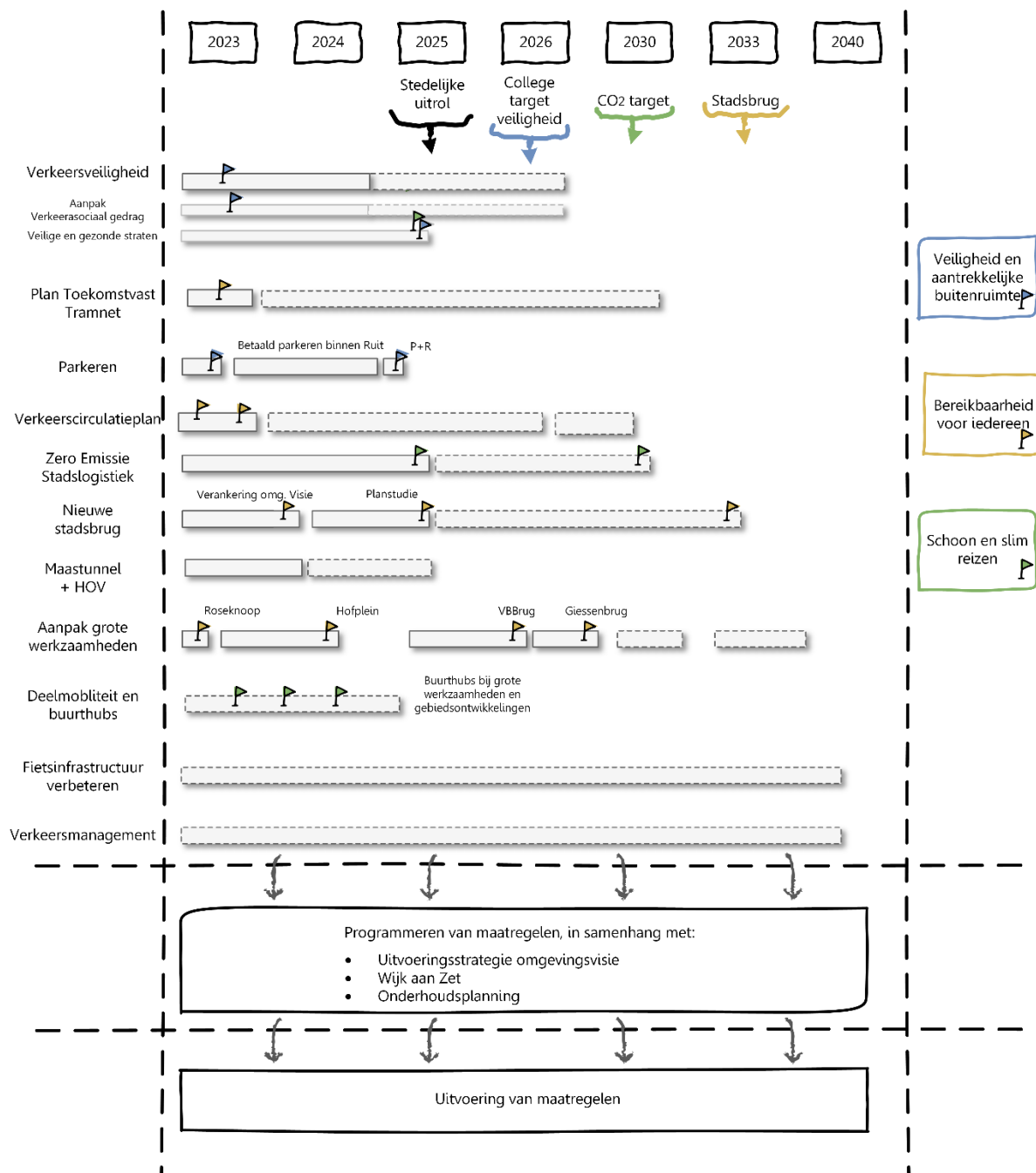
Er zal gebruik gemaakt worden van externe vak-expertise om zo ook de laatste kennis en vaardigheden op het gebied van analyses te kunnen benutten.

We houden in onze uitwerking rekening met plangebied (autoluwere gebieden), impactgebied en studiegebied (Rotterdam). Naast analyses op het gebied van mobiliteit wordt ook de mogelijke economische impact inzichtelijk gemaakt. Hier zijn (nog) geen standaardmethoden voor. Ook hier zal hulp ingeschakeld worden van gerenommeerde adviesbureaus en gericht zullen een aantal economische partners in de stad betrokken worden om de analyses van een zo groot mogelijke waarde te laten zijn.

Een VCP kan gevolgen hebben voor het openbaar vervoer en het functioneren van nood- en hulpdiensten en de politie. De MRDH, RET, VRR en politie worden meegenomen in het werkproces en in de analyses. Daar waar nodig en mogelijk zullen deelstudies samen gedaan worden.



Bijlage A Samenhang en monitoren: Routekaart





Er zijn vier momenten weergegeven bovenaan het figuur. De *Stedelijke uitrol* omvat de invoering van een aantal maatregelen op stedelijk niveau waaronder 30 km/u straten waar nodig en mogelijk in het kader van Veilige en Gezonde straten en de invoering van de zero emissie zone voor alle zakelijke bestel- en vrachtauto's. Beide vinden (deels) plaats in 2025. In 2026 is het richtjaar voor de *collegetarget verbeteren verkeersveiligheid*, 30 effectieve maatregelen op de meest verkeersonveilige locaties in de stad. Voor de *collegetarget CO2-reductie* leveren we de Rotterdamse bijdrage aan de landelijke reductienorm van 55% in 2030 en daarvoor zetten we voor het stedelijk gebied in op minimaal 25% CO2-reductie in 2025, gemeten ten opzichte van 1990. Een vierde moment is de derde *stadsbrug*.

Aanpak Verkeersasociaal gedrag

De aanpak verkeersasociaal gedrag wordt integraal opgesteld door de afdelingen Mobiliteit van Stadsontwikkeling, de Directie Veilig, Stadsbeheer, Politie en OM. De aanpak bestaat uit meerdere onderdelen, fysieke maatregelen, circulatiemaatregelen, gedragsbeïnvloeding, handhaving, bestuursrechtelijke aanpak. De aanpak borduurt voort op het 'zomeroffensief' uit 2020 en 2021. Dit heeft onder andere geresulteerd in tijdelijke afsluiting van straten in de weekenden op het Schouwburgplein, Karel Doormanstraat, Aert van Nesstraat, Kruiskade, Witte de Withstraat en Meent. Naast deze straten zijn er knelpunten in noord en west. Een voorstel voor de integrale aanpak voor verkeersasocialen wordt in Q2 2023 voor besluitvorming naar de raad gestuurd. De aanpak agendeert concrete straten waar bepaalde routerings- of afsluitingsvormen nodig zijn richting het VCP.

Programma Veilige & gezonde straten

Een ontwikkeltraject dat gericht is op ontwikkeling van stedelijke en landelijke kaders voor verlagen van de snelheid op stedelijke wegen. En een uitvoeringsstrategie voor 30 km/ uur op de korte en de (middel)lange termijn. Besluitvorming 2023, de uitvoering van 18 straten is al gestart en een eerste stedelijke uitrol start in 2025.

Plan Toekomstvast Tramnetwerk (PTT)

Plan dat aangeeft welke ingrepen de komende 10 jaar nodig zijn om de tram Aantrekkelijker en toekomstvast te maken. Het gaat om versnellen van tramlijnen, door bijvoorbeeld verbeterde inpassing van) vrije traminfrastructuur, opheffen van zwakke tramlijnen (straatspoor) en aanbieden van alternatief openbaar vervoer als een tramverbinding verdwijnt. Dit plan van de MRDH is inmiddels aangeboden aan Rotterdam en de andere tramgemeenten en vaststelling is in 2023 voorzien. Het is een belangrijk richtinggevend document voor buitenruimte investeringen en programmering.

Parkeren

Dit college vindt bereikbaarheid belangrijk en parkeren is daar een bepalend onderdeel in. Parkeren moet goed verankerd zijn in meerdere producten uiteenlopend van



visiedocumenten, masterplannen, beleidsregelingen tot concrete projectuitwerkingen. Zorgvuldigheid en maatwerk zijn daarbij belangrijk. Met oog voor gebied- en wijkgerichte vraagstukken en voor bestaande en voor toekomstige bewoners, bedrijven en bezoekers. De komende jaren wordt er uitvoering gegeven aan uitbreiding van betaald parkeren. Ook hier is zorgvuldigheid en maatwerk op zijn plaats en zal eerst de parkeerverordening worden gewijzigd.

Bezoekers van Rotterdam en forenzen worden zo veel als mogelijk verleid om te parkeren op P+R voorzieningen aan de rand van de stad, hier worden uiteenlopende acties op georganiseerd met name in relatie tot goed openbaar vervoer.

Bij bouwprojecten en buitenruimteplannen wordt ten aanzien van parkeren op gebiedsniveau maatwerkoplossingen geboden. De huidige en toekomstige mobiliteitsvraag van bewoners en bedrijven staat hierbij centraal. Het aanbod van nieuwe/alternatieve mobiliteit of deelmobiliteit om de vaak schaars ruimte zo efficiënt en slim te gebruiken, is onderdeel van de zoektocht naar gebiedsgerichte oplossingen.

Verkeerscirculatieplan Rotterdam 2023 – 2030

Een plan om de Binnenstad en een aantal naastgelegen buurten waaronder Nieuwe westen en Noord autoluwer te maken en daarmee de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren en ruimte te maken voor groen en bouwontwikkelingen in de stad. Het VCP geeft antwoord op aantal concrete opgaven voor de komende jaren. Het VCP geeft ook richting aan programmering van buitenruimte investeringen op de korte en middellange termijn.

Zero Emissiezone Stadslogistiek

Op 1 januari 2025 wordt een zero emissie zone voor alle zakelijke bestel- en vrachtauto's ingevoerd. Er is voor een aantal voertuig categorieën een overgangsregeling tot 1 januari 2030. De invoering van de ZES-zone vergt eind 2023 een verkeersbesluit. Het verkeersbesluit vormt de juridische basis om de toegangsregels te gaan handhaven. Voor de invoering van de ZES-zone is ingezet op een samenhangend pakket van activiteiten die gericht zijn om de betreffende groep ondernemers en andere betrokkenen te ondersteunen en stimuleren. Niet alleen bij het reduceren van emissies, maar ook bij het verhogen van de efficiency van goederenvervoer, leidend tot minder bestel- en vrachtauto's in de stad.

Nieuwe stadsbrug

In het BO MIRT op 10 november 2022 hebben Rijk en regio een nieuwe multimodale brug op de locatie 'Bocht A' (Nesserdijk – Olympiaweg) vastgesteld als bestuurlijke voorkeur. Vastgesteld is dat voor de OV-verbinding van Kralingse Zoom naar Zuidplein wordt uitgegaan van een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit en dat de multimodale brug ruimte moet bieden aan deze verbinding, fietsers en voetgangers en een autoluwe wegverbinding, die ook geschikt is voor innovatieve (deel) mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten. In de planning- en studiefase (planuitwerking) wordt dit voorkeursalternatief



gedetailleerd uitgewerkt. Dat geldt dus ook voor de uitwerking van een autoluwe wegverbinding. Het voorkeursalternatief voor een nieuwe stadsbrug, treinstation Stadionpark en HOV-verbindingen moet planologisch verankerd worden in de Omgevingsvisie. Dit gebeurt middels een partiële herziening, waarin ook de gebiedskeuzes voor de Oostflank worden meegenomen. De herziening van de omgevingsvisie en daarmee ook vaststelling van het voorkeursalternatief is naar verwachting Q3 2023.

Aanpak Maastunneltraverse inclusief HOV Maastunnel

De Maastunneltraverse is onderdeel van een grotere ambitie. De corridor ontwikkelt zich gestaag van een stadsautoweg tot een stadsboulevard die geïntegreerd onderdeel van de stad uitmaakt. Deze ontwikkelingen maakt ook versterking van de OV-functie van de Maastunnelcorridor, zoals is vastgelegd in de OV-visie 2018-2040 en recent verankerd in de Omgevingsvisie Rotterdam. Hierbij wordt vanaf voorjaar 2024 buslijn 44 gestrekt tussen Rotterdam CS, Dijkzigt en Zuidplein. De bus maakt hiervoor gebruik maken van de vrije rijbaan op de 's-Gravendijkwal. Daarnaast gaat ook de frequentie omhoog naar 8 keer per uur. Hierdoor wordt een aanmerkelijk deel van Rotterdam Zuid beter verbonden met CS, en ontstaat een directe verbinding tussen CS en omgeving Erasmus Medisch Centrum.

Volgende stappen zijn gericht op het verhogen van de betrouwbaarheid van de Maastunnel (met name hoogtemeldingen) Voor verdere frequentieverhoging naar 12 keer per uur zijn in het kader van tunnelveiligheid aanpassingen nodig in het gebruik van de Maastunnel. Deze aanpassingen kunnen gevolgen hebben voor een groot deel van het Rotterdamse netwerk en de bereikbaarheid van de Rotterdamse Binnenstad. Tenslotte is de ambitie om de verknoping rond Dijkzigt te verbeteren door directere toegangen tot het metrostation.

Aanpak grote werkzaamheden

De komende jaren staat er een aantal grote wegwerkzaamheden te gebeuren. Niet alleen in de stad, zoals o.a. nu bij de Roseknoop en straks bij het Hofplein, maar ook op de rijkswegen, zoals de Van Brienoordbrug, de A20 Giesenbrug en het Kethelplein. Deze opgave vraagt om samenhangende planning van werkzaamheden door alle betrokken partijen in de regio om grote verkeershinder tegen te gaan. Maar ook grijpen we deze opgave aan om te stimuleren dat bewoners, bezoekers en werknemers in de stad kunnen kiezen voor een alternatieve reismethode, met de fiets, OV, P+R en deelmobiliteit.

Beleid en Uitvoeringsprogramma Deelvervoer, Hubs en MaaS

Voor deelvervoer, mobiliteitshubs en Mobility as a Service (MaaS) wordt in 2023 beleid en uitvoeringsprogramma opgesteld en vaststelling naar de raad gestuurd. Het huidige beleid voor deeltweewielers en voor deelauto's krijgt een update. Voor Mobiliteitshubs en MaaS is nog geen vastgesteld beleid, deze zullen volledig nieuw zijn. Deelvervoer, Hubs en MaaS dragen bij aan de 3 gemeentelijke beleidsdoelen. Dit plan draagt bij aan het verminderen



van ervaren overlast, o.a. door middel van het realiseren van buurthubs en door handhaving op deelscooters.

Fietsinfrastructuur verbeteren

We maken ruimte om het groeiend aantal fietsers zo goed mogelijk te faciliteren. Dit doen we door het aanleggen, verbeteren of verbreden van fietspaden, fietsstraten of fiets(suggestiestroken). We verbeteren belangrijke stedelijke en regionale fietsroutes. Bij verkeerslichten zorgen we ervoor dat deze vaker en langer op groen staan en dat er voldoende opstelruimte is om voor rood licht te wachten. Ook verbeteren we de veiligheid op fietspaden door het verwijderen van obstakels en verbetering van de sociale veiligheid. Daarnaast bouwen we nieuwe fietsenstallingen in de binnenstad, bij OV-locaties, ontwikkellocaties en in wijken of plaatsen extra fietsparkeervoorzieningen op straat.

Verkeersmanagement

Verkeersmanagement betreft het (continu) beïnvloeden van de verkeersstromen in en rond de stad, met als doel een optimale verkeersafwikkeling uit oogpunt van verkeersveiligheid, doorstroming en milieuhinder. Verkeersmanagement richt zich op alle modaliteiten in de stad (voetgangers, fietsers, OV en auto), waarbij het mogelijk is bepaalde modaliteiten meer of minder prioriteit te geven, conform de geldende beleidsambities.

In het kader van verkeersmanagement wordt het verkeer in de stad gemonitord, geïnformeerd (bijvoorbeeld door middel van DRIP's: dynamische route-informatiepanelen) en gestuurd (bijvoorbeeld door middel van verkeerslichten). Verkeersmanagement wordt uitgevoerd tijdens reguliere situaties, maar ook tijdens verstoringen en calamiteiten, wegwerkzaamheden en evenementen. Er wordt gebruik gemaakt van traditionele, beproefde instrumenten, maar ook van nieuwe innovatieve technieken. Daarnaast is steeds meer sprake van samenwerking met marktpartijen.

UPMR

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam is de systematiek waarmee we over de volle breedte van het mobiliteitsveld laten zien wat we doen, waarom we dat doen en wat de relevante effecten en trends zijn in de stad. Het document is de spil in de sturing op en verantwoording van onze beleidsuitvoering en helpt om het juiste (ambtelijke en bestuurlijke) gesprek daarover te voeren. Het UPMR krijgt als document opnieuw vorm als onderdeel van de uitwerking van kopverhaal en routekaart. Voor de inhoudelijke inrichting is het Verkeerscirculatieplan een randvoorwaarde. Verwachte publicatiemoment is eind 2023, afhankelijk van de voortgang van de andere sporen.

Collegetarget

Deze collegeperiode verbeteren we de verkeersveiligheid in Rotterdam door effectieve maatregelen te treffen op de dertig meest verkeersonveilige locaties in de stad. We sporen risicolocaties op basis van systematische risico-inschatting, daadwerkelijk optredende ongevallen en meldingen van burgers. We pakken maatregelen aan met op de risico's



gerichte maatregelen (zowel op infrastructuur, verkeerscirculatie als gedrag) en monitoren de effectiviteit daarvan. In de selectie van locaties houden we rekening met onveiligheidsaspecten in de omgeving en andere werkzaamheden.