



Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

Het college heeft het concept Verkeerscirculatieplan (VCP) op 28 mei 2024 vastgesteld en daarmee vrijgegeven voor verdere participatie met de stad. Het concept VCP is de afgelopen maanden uitgewerkt tot bijgevoegd definitief plan. Hierbij informeren wij uw raad dat wij hebben vastgesteld:

- Het Verkeerscirculatieplan Rotterdam (hierna te noemen VCP), zoals opgenomen in bijlage 1.0

Met voornoemde besluitvorming wordt uw raad tevens voorgesteld om de openstaande moties en toezeggingen ten aanzien van het VCP af te doen.

Op welke gronden deze brief? /Waarom nu voorgelegd?

Het college heeft het concept Verkeerscirculatieplan (VCP) op 28 mei 2024 vastgesteld en daarmee vrijgegeven voor verdere participatie met de stad. Het concept VCP is de afgelopen maanden uitgewerkt tot bijgevoegd definitief plan. Hierbij informeren wij uw raad dat wij hebben vastgesteld:

- Het Verkeerscirculatieplan Rotterdam (hierna te noemen VCP), zoals opgenomen in bijlage 1.0

Met voornoemde besluitvorming wordt uw raad tevens voorgesteld om de openstaande moties en toezeggingen ten aanzien van het VCP af te doen.

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

- Collegebesluit Aanpak Verkeerscirculatieplan Rotterdam (23bb004292);
- Collegebesluit concept Verkeerscirculatieplan 28 mei 2024 (24bb003567);
- Coalitieakkoord: Eén Stad 2023 – 2026;
- Omgevingsvisie, de veranderstad (2021);
- De volgende moties en toezeggingen die relatie hebben met het VCP zijn aangenomen:
 - Motie 'Niet aan het doel voorbijrijden' (24bb007196);



- Motie 'De keuze is reuze' (19bb22293);
- Motie 'Het verkeer blijft niet stilstaan, dus het VCP beweegt mee' (21bb16324);
- Motie 'Vrij lopen en fietsen, zonder auto's op je hielen' (23bb004879);
- Motie ' Gers Groene corridor in Kralingen' (23bb008841);
- Motie 'Laat de hoofdadere niet dichtslibben' (24bb007195);
- Motie 'Groene Golf' (24bb007209);
- Motie 'Op een groene golf de stad uit' (20bb2494);
- Motie '1,2,3 aftelstoplichten' (24bb007208);
- Motie 'Economische impact in kaart' (21bb16321);
- Motie 'Ruim baan voor de bus', (24bb007199);
- Motie 'Onverstoord door Noord' (24bb007202);
- Toezegging 'Aftel-verkeerslichten' (24bb004551);
- Toezegging 'Concept Verkeerscirculatieplan - afstelling verkeerslichten' (24bb006205);
- Toezegging 'Bereikbaarheid van centrum en gebruik OV' (23bb005900).

Toelichting:

In het Coalitieakkoord 'Een Stad' is opgenomen om in deze collegeperiode tot een VCP te maken om de doorstroming in de hele stad te bevorderen ook voor fiets, OV en deelvervoer. Op 20 juni 2023 heeft het college hiervoor de 'Aanpak VCP Rotterdam 2023-2030' vastgesteld (23bb004292).

Opgave

Rotterdam groeit: er komen meer inwoners en arbeidsplaatsen. Ook het aantal bezoekers neemt toe. Daarom investeren we de komende jaren fors in meer woningen, meer werkplekken en aantrekkelijke verblijfplekken. Deze groei leidt ook tot meer verkeersbewegingen, terwijl de ruimte op straat beperkt is. Drukkere straten verminderen de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De stad moet ook in de toekomst bereikbaar blijven, voor alle vormen van vervoer: of je nou te voet, per fiets, met het openbaar vervoer of met de auto gaat. Met het verkeerscirculatieplan (VCP) wordt met een pakket van 25 circulatiemaatregelen efficiënt gebruik gemaakt van het bestaande wegennet in onze binnenstad en de omliggende wijken. Doorgaand verkeer dat nu nog dwars door onze stad reist wordt met deze maatregelen gestimuleerd om te kiezen voor de hoofd- en randwegen. Hiermee creëren we ruimte voor verkeer dat een bestemming heeft in onze stad, verbetert de doorstroming en de bereikbaarheid, maar ook de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit van onze stad.

Het huidige wegennet is grotendeels gebaseerd op de infrastructuur uit de jaren '60 en sluit niet meer aan op de stedelijke behoeften van vandaag en morgen. Na de tweede wereldoorlog zijn brede wegen aangelegd dwars door de stad, terwijl woonwijken juist smalle straten hebben die niet geschikt zijn voor veel verkeer. Om Rotterdam zowel nu als in de toekomst bereikbaar, veilig en leefbaar te houden, is het nodig om slim om te gaan met de beschikbare ruimte en de wijze van verplaatsen door de stad. Het Verkeerscirculatieplan (VCP) speelt hierin een centrale rol (Bijlage 1 VCP, hoofdstuk 1, pagina 5).

Vanuit de Omgevingsvisie *De Veranderstad* (2021) wordt gewerkt aan een aantrekkelijke, leefbare en bereikbare stad om in te wonen, te werken en te recreëren. Het VCP geeft hier invulling aan door doorgaand autoverkeer primair te sturen via de hoofdwegen binnen de stad en de rijkswegen rondom Rotterdam.



Deze infrastructuur is ontworpen om grotere verkeersstromen te verwerken. Op sommige van deze hoofdwegen zijn maatregelen nodig om de toename van verkeer beter kunnen verwerken. In de wijken worden maatregelen genomen om doorgaand verkeer te ontmoedigen, zonder daarbij in te leveren op de bereikbaarheid van bestemmingsverkeer. Alle bestemmingen in de stad, zoals woningen, winkels, ziekenhuizen en andere voorzieningen, blijven bereikbaar met de auto. De bereikbaarheidsprincipes worden uitgelegd in het VCP, hoofdstuk 3 op pagina 10.

Het VCP staat niet op zichzelf maar sluit aan bij andere mobiliteitsmaatregelen die de stad veiliger en beter bereikbaar maken. Zoals beschreven in hoofdstuk 1 (pagina 7), gaat het onder meer om de aanpak van verkeersonveilige locaties, de invoering van 30 km/u en de uitbreiding van P+R-voorzieningen. Ook wordt het tram- en metrovervoer versneld en versterkt. Grote projecten zoals het Hofplein, de A16 Rotterdam en de nieuwe Stadsbrug zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van de stad. Het VCP is in samenhang met deze ontwikkelingen opgesteld.



Het VCP

Het plan bestaat uit vier onderdelen: doelen en opgaven (hoofdstuk 2), een toelichting op het plan en het type maatregelen (hoofdstuk 3), het maatregelenpakket en de verwachte effecten per wijk (hoofdstuk 4 – 8) en een uitvoeringsagenda (hoofdstuk 9).

Het VCP is geen doel op zich, maar is een middel om met gerichte circulatiemaatregelen het verkeer daar waar nodig te sturen om daarmee bij te dragen aan de drie urgente opgaven: betere doorstroming, verhoogde verkeersveiligheid en ruimte voor bouwen en groen (hoofdstuk 2, pagina 8).

Maatregelen

Het VCP omvat 25 circulatiemaatregelen. De maatregelen zijn gebaseerd op data, ongevallencijfers en input van 5000 bewoners en 200 belanghebbenden. Samen vormen deze maatregelen één integraal pakket dat bijdraagt aan een verkeersveilige, bereikbare en aantrekkelijke stad waarbij de doorstroming verbetert. Zoals beschreven in hoofdstuk 3 (pagina 14), omvat het plan vier soorten maatregelen:

- Het invoeren van eenrichtingsverkeer;
- Het toepassen van een verkeersfilter*;



- Het aanpassen van een kruispunt;
- Het aanpassen van een weginrichting.

*De verkeersfilter is een relatief nieuwe maatregel, gericht op het comfortabel doorlaten van bepaalde weggebruikers en het beperken van doorgaand autoverkeer. Zoals uitgelegd op pagina 16 van hoofdstuk 3 en in bijlage 1.2 'Uitwerking verkeersfilters', hebben alleen specifieke groepen, zoals hulpdiensten en openbaar vervoer, toegang, terwijl overig gemotoriseerd verkeer via hoofdwegen wordt omgeleid. Autobestuurders kunnen hun bestemming bereiken, maar niet via de verkeersfilters. De verkeersfilters zullen technisch en juridisch zo eenduidig mogelijk worden vormgegeven, waarbij de exacte inrichting wordt afgestemd op de lokale situatie. De voorkeur gaat uit naar automatische handhaving met camera's, in combinatie met een herkenbare weginrichting, om de flexibiliteit en effectiviteit te maximaliseren. Vier filters in Rotterdam-Noord worden voorlopig niet uitgevoerd. De verkeerssituatie in Noord wordt voor en na de opening van de A16 gemonitord en deze informatie wordt meegenomen bij het besluit over de uitvoering van de filters in Noord.

Wijzigingen ten opzichte van het concept VCP

Op basis van participatie en aanvullend onderzoek zijn vier maatregelen uit het concept VCP aangepast of vervallen:

- Weena (maatregel 8) — De voorgestelde wijziging in de rijrichting van de Kruisstraat wordt niet doorgevoerd, om lange omrijd routes te voorkomen.
- Henegouwerlaan (maatregel 13) — De maatregel om de parallelbaan los te koppelen vervalt, omdat uit verkeersanalyses blijkt dat verkeer hierdoor zou uitwijken naar routes via het Kruisplein en de West-Kruiskade — wegen met een van de drukste fietsstromen, wat de verkeersveiligheid daar vermindert. Ook neemt aan de westzijde van de Henegouwerlaan de kans op sluipverkeer toe via onder andere de Duivenvoordestraat.
- Rochussenstraat/Mathenesserlaan (maatregel 14) — De kaarten in de rapportages zijn gecorrigeerd zodat duidelijk is dat de Mathenesserlaan vanaf zowel de Rochussenstraat als de Wytemaweg niet meer kan worden ingereden door autoverkeer.
- Bentinckplein (maatregel 20) — Deze maatregel vervalt, omdat het niet het gewenste effect heeft op doorstroming en verkeersveiligheid. De aanpassing met deelconflicten zou de verkeersveiligheid juist verslechteren en de doorstroming verminderen. Verkeersberekeningen laten zien dat dit leidt tot langere wachttijden en een lagere capaciteit van het kruispunt, wat het beoogde effect niet bereikt.

Een uitgebreide toelichting en onderbouwing van deze wijzigingen is te vinden in bijlage 1.4 *Wijzigingen ten opzichte van het concept VCP*.

Effecten

De effecten van het VCP zijn onderzocht op de thema's doorstroming & bereikbaarheid, verkeersveiligheid, lucht, geluid en economie (zie hoofdstuk 4 (pagina 17) voor de algemene toelichting en bijlage 1.3 Toelichting en samenvatting effectstudies voor een uitgebreide analyse).



Hoewel naar verwachting het aantal autoritten gelijk blijft, daalt het aantal gereden autokilometers in het VCP-gebied met 5,5%. Momenteel is 24% van het verkeer in het gebied doorgaand; dit verkeer wordt door de maatregelen via de hoofdstructuur naar de Ring geleid. Op de Ring neemt de verkeersdruk iets toe, maar dit wordt opgevangen binnen de bestaande en geplande infrastructuur, zoals de Verlengde A16.

De verkeersveiligheid verbetert, vooral doordat autoverkeer verschuift naar wegen die daarvoor geschikt zijn. Op de straten zonder fysieke scheiding tussen auto en fiets neemt het aantal auto's aanzienlijk af. Met behulp van het verkeersveiligheidsmodel is berekend dat wanneer alle VCP-maatregelen zijn uitgevoerd, er 4 - 7% minder verkeersongevallen plaatsvinden.

Het VCP draagt bij aan een betere luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast in woongebieden. Op enkele hoofdwegen kan de uitstoot van stikstof en fijnstof toenemen, maar deze blijft binnen de wettelijke normen. Vanwege aangescherpte wetgeving per december 2026 zijn maatregelen nodig; deze worden meegenomen in het ontwerpprogramma luchtkwaliteit. Ook daalt het aantal ernstig geluidgehinderden daalt binnen het VCP-gebied met 21%, wat neerkomt op ongeveer 3.700 minder belaste woningen.

Op economisch vlak zijn de effecten ook positief. De binnenstad en omliggende gebieden profiteren van een verwachte omzetstijging van gemiddeld 2,2%, dankzij betere verblijfskwaliteit die hierbij ontstaat. Hoewel automobilisten soms iets langer onderweg zijn, worden de binnenstad en omliggende gebieden aantrekkelijker om te verblijven, winkelen en recreëren.

In de hoofdstukken 5 tot en met 8 worden de specifieke verwachte effecten per gebied beschreven: Centrum (hoofdstuk 5), West (hoofdstuk 6), Noord (hoofdstuk 7) en Oost (hoofdstuk 8).

Uitvoeringsagenda

Het VCP bevat een uitvoeringsagenda (hoofdstuk 9, pagina 57) met maatregelen tot en met 2026 en een doorlopende planning tot na 2030. De fasering is zorgvuldig afgestemd, waarbij verkeersveiligheidsmaatregelen en noodzakelijke aanpassingen voorrang krijgen. Maatregelen die meer voorbereiding vereisen, volgen later. Waar mogelijk worden projecten gecombineerd met bestaande werkzaamheden om efficiëntie en minder overlast te realiseren. De uitvoering wordt afgestemd met grote infrastructurele projecten, zoals de renovatie van de Van Brienenoordbrug.

De voortgang van de uitvoering van de VCP-maatregelen wordt vanaf 2025 minimaal vijf opeenvolgende jaren gerapporteerd in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR).

Participatie

De afgelopen jaren is bij de totstandkoming van wijkakkoorden, jaaractieplannen en de gebiedskaarten per wijkraad of gebied al veel inzicht verzameld over het VCP-gebied. De ambities, behoeften en aandachtspunten, zoals per wijk beschreven in deze documenten vormen waardevolle informatie die als basis is gebruikt voor de analyses van het VCP.

Een veranderende verkeerscirculatie heeft impact in een groter gedeelte van de stad en overstijgt wijkgrenzen. Dat maakt dat verschillende belangen vanuit wijken en/of gebieden naar voren kunnen komen. Het is daarom belangrijk dat er duidelijke



communicatie is over wat er verandert, waarom dit nodig is, en hoe dit bijdraagt aan een bereikbare en leefbare stad.

Om tot een Verkeerscirculatieplan te komen, zijn er tot nu toe in drie fasen gesprekken gevoerd met verschillende doelgroepen en stakeholders in de stad. Gedurende dit proces zijn bewoners, ondernemers, en andere betrokkenen actief geïnformeerd via verschillende communicatiekanalen, zoals webpagina's, sociale media, nieuwsbrieven en infographics.

Fase 1: Toelichting proces & toetsing input uit de wijken per VCP-gebied

In de eerste fase lag de focus op het informeren van bewoners, ondernemers en wijkraadsleden over het aanstaande proces en het toetsen van bestaande input uit de wijken (wijkakkoorden, jaaractieplannen en gebiedskaarten). Communicatie-instrumenten zoals webpagina's en nieuwsberichten op de gemeentelijke websites (www.rotterdam.nl/verkeerscirculatieplan en <https://mijn.rotterdam.nl/link/project/verkeerscirculatieplanvanrotterdam>) werden gebruikt om helder te maken wat er zou gebeuren en waarom. De betrokkenen werden via nieuwsbrieven en wijkniewsbrieven op de hoogte gehouden van de voortgang.

Fase 2: Inzichten en oplossingen toelichten

De tweede fase stond in het teken van het delen van inzichten en het toelichten van voorgestelde verkeerscirculatiemaatregelen.

Fase 3: Toetsing conceptrapportages door stakeholders

In de derde fase is het conceptplan toegelicht en getoetst bij en door bewoners, ondernemers en stakeholders. Hiervoor zijn verschillende participatievormen ingezet om zoveel mogelijk Rotterdammers en stakeholders te bereiken: Informatiebijeenkomsten met specifieke doelgroepen, een expositieweek in het Timmerhuis, waar het conceptplan interactief is toegelicht en getoetst, en een online vragenlijst over het conceptplan. Visuele middelen, zoals infographics en plattegronden, werden ingezet om de impact van de keuzes rondom het VCP concreet maakten. Via sociale media, wijkniewsbrieven, en de gemeentelijke website (mijnrotterdam.nl) werden Rotterdammers op de hoogte gehouden van de voortgang en resultaten van de participatie. De belangrijkste inzichten uit deze participatie zijn samengevat in een twopager, die openbaar beschikbaar is via mijn.rotterdam.nl.

Daarnaast werden de wijkraden van Bergpolder–Blijdorp–Liskwartier, Oude Noorden, Agniesebuurt–Provenierswijk, Crooswijk, Kralingen, Middelland–Nieuwe Westen, Dijkzigt–Oude Westen en Cool–Scheepvaartkwartier–Stadsdriehoek persoonlijk uitgenodigd om advies te geven. Zij ontvingen bij de vrijgave van het concept-VCP een formeel adviesverzoek per brief van de wethouder. De reactie op deze adviezen is te vinden in bijlage 1.4.

Fase 4 (nog te organiseren): Informeren definitief Verkeerscirculatieplan Rotterdam na besluitvorming

De vierde en laatste fase richt zich op het informeren van alle betrokkenen over het definitieve Verkeerscirculatieplan. Hierin benoemen we de definitieve maatregelen en leggen we de gemaakte keuzes uit. Gesprekken met bewoners en ondernemers in de wijk worden gevoerd om de impact van de maatregelen te bespreken, met focus op de



bereikbaarheid van de wijk en alternatieve routes. Dit gebeurt via inloopavonden in de wijken in de VCP-gebieden, updates op de gemeentelijke website (mijnrotterdam.nl en rotterdam.nl/verkeerscirculatieplan), berichten op de gemeentelijke social media-accounts, wijknieuwsbrieven, en vervolgafspraken met stakeholders die in eerdere fases aangegeven hebben op de hoogte willen blijven. Na vaststelling van het definitieve VCP, wordt richting uitvoering van de maatregelen in de wijken, een participatie traject opgezet voor de uitwerking van de maatregelen, in samenwerking met betrokkenen.

Met deze aanpak worden alle betrokkenen tijdig en duidelijk geïnformeerd over de veranderingen en hun gevolgen. Een gedetailleerd verslag van het participatieproces is te vinden in de bijlage 1.1 Verslag participatie.

Afdoening moties en toezeggingen

Ons college stelt u voor om onderstaande moties en toezegging als afgedaan te beschouwen met de volgende terugkoppeling.

In de motie 'Niet aan het doel voorbijrijden', (24bb007196), wordt college verzocht:

- Bij de toepassing van verkeersfilters het plaatsen van fysieke filters als laatste mogelijkheid te beschouwen;
- Bij de toepassing van verkeersfilters rekening te houden met de toegankelijkheid voor hulpdiensten, maatschappelijke diensten zoals Trevvel en bestemmingsverkeer;
- In de uitvoeringsplannen de overwegingen voor de keuze van het type verkeersfilter nadrukkelijk te onderbouwen;
- De raad hierover te informeren.

Hier wordt ingegaan op het verzoek dat de gemeenteraad met deze motie aan uw college doet:

Bij het Verkeerscirculatieplan Rotterdam (VCP) worden op negen locaties verkeersfilters geïntroduceerd, waarvan vier in Noord nog onder voorbehoud. Deze verkeersfilters maken deel uit van een samenhangend maatregelenpakket. Elke locatie is uniek qua omgeving, doelgroepen en inrichtingsvereisten. De keuze voor het type verkeersfilter wordt per locatie afgewogen en onderbouwd. De bijlage 1.2 Uitwerking verkeersfilters behorende bij het rapport Verkeerscirculatieplan Rotterdam, beschrijft welke groepen verkeersdeelnemers, eventueel onder voorwaarden, door de verkeersfilters mogen en welke inrichtingsprincipes worden gehanteerd bij de verkeersfilters. In de uitwerkingsfase, na vaststelling van het VCP, worden de afzonderlijke maatregelen, waaronder de verkeersfilters, uitgewerkt tot een definitief ontwerp, inclusief onderbouwing. Bij elke voorgestelde verkeersfilter gaat nu de voorkeur uit naar verkeersfilters met automatische handhaving (ANPR) in combinatie met een herkenbare inrichting. Vaste fysieke maatregelen (bus sluis, palen) hebben in dit Verkeerscirculatieplan Rotterdam niet de voorkeur.

Uitgangspunt is dat alle plekken voor iedereen bereikbaar zijn, weliswaar soms via een andere route. Voetgangers, fietsers, snorfietsers, bromfietsers en LEV's (Licht Elektrische Voertuigen) mogen altijd door de verkeersfilters. Hetzelfde geldt voor nood- en hulpdiensten, veegwagens, strooiwagens en BOA's. Openbaar vervoer (tram en bus) krijgt alleen voor de verkeersfilters op hun route een uitzondering. Hoog of lang vrachtverkeer krijgt doorgang bij die verkeersfilters waar de keermogelijkheden beperkt zijn of waar op de alternatieve routes sprake is van een hoogtebeperking.



Om een filter goed te laten werken, is het belangrijk dat de vormgeving eenduidig en helder is. De weggebruiker moet in één oogopslag kunnen zien of doorgang is toegestaan of niet. Het toestaan van veel uitzonderingen maakt het ontwerp van de filter complexer en vermindert de effectiviteit. Dit kan leiden tot onnodig veel overtredingen en daarmee tot een gebrek aan draagvlak voor de verkeersfilters. Vanwege deze overwegingen wordt geen uitzondering gemaakt voor doelgroepen vervoer, waaronder Trevvel. De impact van de VCP-maatregelen op het doelgroepenvervoer is besproken met de concessievestrekker. Die geeft aan dat de meeste bestemmingen van het doelgroepenvervoer buiten VCP-gebied liggen. Slechts in enkele gevallen kan een rit iets langer duren door de omrijdroute. In de nieuwe aanbesteding voor het doelgroepenvervoer is het VCP expliciet benoemd. Daarbij is aangegeven dat de vervoerder in het nieuwe contract rekening moet houden met de geldende toegangsbepalingen en eventuele omrijdroutes binnen het VCP-gebied.

Wij stellen u hiermee voor om motie (24bb007196) als afgedaan te beschouwen.

In de motie 'De keuze is reuze' (19bb22293), wordt college verzocht:

- Te komen met een overzicht van alle wegen in Rotterdam waar de modaliteiten voetganger, fietsers, automobilist en tram samenkomen of kruisen in een straat;
- Met een plan te komen waarin deze modaliteiten, indien het de verkeersveiligheid en de doorstroming bevordert, uit elkaar worden gehaald.

Hier wordt ingegaan op het verzoek dat de gemeenteraad met deze motie aan uw college doet:

In onderstaand overzicht worden de wegen beschreven waar de voetganger, fietser, automobilist en tram samenkomen of elkaar kruisen in een straat. Het gaat om de huidige situatie, waarin deze modaliteiten nog niet overal vrij liggend van elkaar zijn georganiseerd. Ook wordt aangegeven op welke wegen aanpassingen zijn voorzien naar aanleiding van het Plan Toekomstvast Tramnet (PTT) en welke wegen naar verwachting rustiger worden na invoering van het Verkeerscirculatieplan Rotterdam (VCP).

De MRDH heeft in 2023 het PTT vastgesteld. U bent hierover geïnformeerd op 14 november 2023 (brief 23bb7684). PTT voorziet op diverse locaties in de stad de volgende wijzigingen:

- *Scheepstimmermanslaan – Van Vollenhovenstraat – Westerstraat – Maasstraat – Willemskade – Willemsplein*
De tramexploitatie op dit traject is beëindigd. De sporen blijven voorlopig liggen voor omleidingssituaties en het gebruik door de museumtram.
- *Goudse Rijkweg – Vlietlaan – Oudedijk – 's-Gravenweg – Burgemeester Oudlaan*
De tram verdwijnt hier zodra er concreet zicht is op een nieuw tracé naar Nieuw Kralingen. Tot die tijd blijven de sporen liggen voor omleidingen.
Nieuwe Binnenweg (westelijk van het Heemraadsplein t/m kruising Spanjaardstraat op de Schiedamseweg)
De tramexploitatie is hier beëindigd. Binnenkort starten de voorbereidingen om de sporen buiten dienst te stellen en vervolgens te verwijderen.
- *Nieuwe Binnenweg (tussen Heemraadsplein en Mathenesserlaan)*
Volgens de huidige planning stopt de tramexploitatie in oktober 2026. Daarna wordt het spoor ook verwijderd.
- *Zaagmolenstraat – Benthuizerstraat*
De tram rijdt hier niet meer. De sporen blijven voorlopig liggen voor omleidingen



en remiseritten. Na afronding van de werkzaamheden aan het Hofplein worden ook deze sporen verwijderd.

Ook als onderdeel van het PTT wordt op de volgende straten onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een (meer) vrij liggend tramspoor: Noordsingel, Bergweg, West-Kruiskade, Linker Rottekade, Crooswijksestraat, Oostzeedijk en Honingerdijk.

Op de Claes de Vrieselaan wordt het tramspoor verwijderd. Dit spoor is al buiten gebruik en de verwijdering maakt onderdeel uit van de uitvoering van het IP Claes de Vrieselaan. Dit is dus een losstaand project en geen onderdeel van het PTT.

Het VCP bevat een samenhangend pakket van 25 maatregelen, waarbij er vier soorten maatregelen zijn:

- Het invoeren van éénrichtingsverkeer
- Het toepassen van een verkeersfilter
- Het aanpassen van een kruispunt
- Het aanpassen van een weginrichting.

Het VCP haalt geen modaliteiten weg; voetgangers, fietsers, auto's en trams blijven op de meeste plekken samenkomen. Toch hebben met name de eerste twee maatregelen – éénrichtingsverkeer en verkeersfilters – de meeste impact op het rustiger en daarmee veiliger maken van straten waar meerdere modaliteiten samenkomen. Ze zorgen voor het scheiden van verkeersstromen en dragen daarmee ook bij aan een betere doorstroming. De maatregel 'invoeren van éénrichtingsverkeer' wordt voorgesteld op de: Glashaven, Schiedamsevest, Nieuwe Binnenweg, Zaagmolenstraat en de Oostzeedijk/Honingerdijk. De maatregel 'toepassen verkeersfilter' wordt voorgesteld op de: Meent, Aert van Nesstraat, Beukelsdijk, Mathenesserlaan, Nieuwe Binnenweg, en onder voorbehoud op Bergweg, Bergselaan, Noorderbrug en de Zaagmolenbrug.



Overzicht van straten met samenkomende modaliteiten

1. 's-Gravenweg	17. Heemraadsplein	46. Proveniersplein
2. 2 ^e Rosestraat	18. Heer Bokelweg	47. Provenierssingel
3. Beijerlandse laan	19. Hillegondastraat	48. Puntegaalstraat
4. <u>Benthuizerstraat</u>	20. Hillevliet	49. Randweg
5. Bergse Dorpsstraat	21. Honingerdijk	50. Reyerdijk
6. Bergweg	22. Huygensstraat	51. Rhijnauwen Singel
7. Beukendaal	23. Jonker Fransstraat	52. Scheepstimmermanslaan
8. Boergoensevliet	24. Kastanjeplein	53. Schiedamseweg
9. Boezemsingel	25. Kastanjesingel	54. Schinnenbaan
10. Boezemstraat	26. Kleiweg	55. Spanjaardstraat
11. Boezemweg	27. Kootsekade	56. Spartastraat
12. Brederodestraat	28. Kruisplein	57. Stationssingel
13. Brielselaan	29. Larikslaan	58. Straatweg
14. Burgemeester F.H. van Kempensingel	30. Linker Rottekade	59. Varkenoordse viaduct
2. Burgemeester Le Fèvre de Montigny laan	31. Maasstraat	60. Van Aerssenlaan
3. Burgemeester Oudlaan	32. Mathenesserdijk	61. Van Oldenbarneveltsplaats
4. Claes de Vrieselaan	33. Mathenesserlaan	62. Van Oldenbarneveltstraat
5. Coornhertstraat	34. Mauritsweg	63. Van Vollenhovenstraat
6. Crooswijksestraat	35. Meidoornsingel	64. Vierambachtsstraat
7. Delftseplein	36. Melanchtonweg	65. Vlietlaan
8. Dordtsestraatweg	37. Middellandstraat	66. Westerstraat
9. Eendrachtsplein	38. Molenvliet	67. West-Kruiskade
10. Eendrachtsweg	39. Nieuwe Binnenweg	68. Westplein
11. Gaesbeekstraat	40. Noordsingel	69. Wilgenplaslaan
12. Goudse Rijkweg	41. Oostplein	70. Willemskade
13. Goudsesingel	42. Oostzeedijk	71. Willemsplein
14. Groene Hilledijk	43. Oudedijk	72. Wolphaertsbocht
15. Groene Tuin	44. Pijperstraat	73. Zaagmolenstraat
16. Groeninx van Zoelenlaan	45. Poortstraat	

Vet – aanpassingen PTT

Vet en cursief – wegen die rustiger worden door het VCP

Vet, Cursief en onderstreept - aanpassingen PTT en wegen die rustiger worden door het VCP

Wij stellen u hiermee voor om motie (19bb22293) als afgedaan te beschouwen.

In de motie 'Het verkeer blijft niet stilstaan, dus het VCP beweegt mee' (21bb16324), wordt college verzocht:

- Periodiek aan de Raad te rapporteren op basis van recente verkeersgegevens over de in het VCP geschetste ontwikkelingen en daarbij inzichtelijk te maken hoe het actuele beeld zich verhoudt tot het beeld in het VCP;
- Het VCP te updaten na majeure wijzigingen in het mobiliteitsbeleid;
- In de bijlage van het VCP alleen aannames op te nemen waarover besloten is;
- De rapportages online beschikbaar te maken.

Hier wordt ingegaan op het verzoek dat de gemeenteraad met deze motie aan uw college doet:

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) wordt gerapporteerd over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten en worden mobiliteitstrends inzichtelijk gemaakt. De rapportage is grotendeels een weergave van feitelijke empirische data uit de afgelopen jaren. Het gaat onder andere om trends die betrekking hebben op doorstroming en bereikbaarheid, de verkeersamenstelling en verkeersveiligheid. Dit gebeurt niet alleen



voor de gebieden en maatregelen uit het Verkeerscirculatieplan Rotterdam (VCP), maar voor heel Rotterdam. Vanaf 2025 worden in de UPMR-rapportage voor een periode van minimaal vijf opeenvolgende jaren maatregelen en trends opgenomen die een directe relatie hebben met het VCP. De UPMR-rapportage wordt jaarlijks in het vierde kwartaal gedeeld met de raad en is als digitale bijlage vindbaar via het raadsinformatiesysteem. Het VCP wordt online beschikbaar gesteld en is vindbaar op www.rotterdam.nl/verkeerscirculatieplan en op Mijn.rotterdam.nl

Het VCP is een uitwerking van vastgesteld beleid, met name de Omgevingsvisie “De veranderstad” (2021). Het VCP en de bijbehorende effectberekeningen zijn opgesteld met behulp van het verkeersmodel MRDH (V-MRDH). Er is gebruikgemaakt van het WLO-scenario van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving. De parameters in dit model zijn gebaseerd op verkeerstellingen, enquêtes en data van onder andere de gemeente Rotterdam, de RET en het CBS. Dit gaat uit van een beleidsarm scenario, waarin alleen vastgesteld beleid en maatregelen zijn opgenomen. In het VCP wordt 2030 als referentiejaar aangehouden. De situatie in 2030, met door de raad vastgestelde maatregelen, wordt vergeleken met de situatie waarin de voorgestelde VCP-maatregelen zijn uitgevoerd.

Mochten in de toekomst majeure wijzigingen plaatsvinden in het (mobiliteit)beleid, waardoor de huidige doelen van het VCP wijzigen en/of niet gehaald worden, dan kan de uitwerking van de maatregelen uit het VCP hierop worden aangepast.

Wij stellen u hiermee voor om motie (21bb16324) als afgedaan te beschouwen.

In de motie ‘Vrij lopen en fietsen, zonder auto’s op je hielen’ (23bb004879), wordt college verzocht:

- Jaarlijks aan de raad te rapporteren welke ingrepen zijn gedaan in welke straten ten behoeve van verkeersveiligheid, de doorstroming van fietsers en/of voetgangers en/of het zo veel mogelijk autoluwer maken van het centrum en andere, zoals afgesproken in het coalitieakkoord;
- Bij het maken van het VCP te onderzoeken of het mogelijk is (delen van) straten permanent of tijdelijk autovrij te maken ten behoeve van groen, speelvoorzieningen voor kinderen, terrassen van ondernemers of andere invullingen die de buurt ten goede komen.

Hier wordt ingegaan op het verzoek dat de gemeenteraad met deze motie aan uw college doet:

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) wordt gerapporteerd over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten en worden mobiliteitstrends inzichtelijk gemaakt. De rapportage is grotendeels een weergave van feitelijke empirische data uit de afgelopen jaren. Het gaat onder andere om trends op het gebied van doorstroming, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de samenstelling van het verkeer. Dit gebeurt voor de hele stad. Vanaf 2025 wordt ook de voortgang van maatregelen uit het Verkeerscirculatieplan Rotterdam (VCP) meegenomen. De UPMR-rapportage wordt jaarlijks in het vierde kwartaal met de raad gedeeld.

Het VCP dat nu voorligt, bevat geen voorstellen om straten permanent of tijdelijk autovrij te maken. Alle bestemmingen blijven bereikbaar met de auto. Wel is het doel van het VCP om doorgaand verkeer door het centrum en de omliggende stadswijken te verminderen.



Hiervoor worden op negen locaties verkeersfilters geïntroduceerd, waarvan vier in Noord nog onder voorbehoud. Een verkeersfilter is een maatregel waarbij een stuk weg alleen toegankelijk is voor bepaalde groepen weggebruikers. Door bepaald (gemotoriseerd) verkeer een andere route te geven, maken we buurten veiliger, comfortabeler en aantrekkelijker voor andere weggebruikers en bewoners. Het is wenselijk om op de filterlocaties buitenruimte-kwaliteit toe te voegen, zoals gras, bomen of wandelpaden, ter versterking van de groen- blauwe structuur in de wijk. Daarnaast biedt de maatregel 'invoering van éénrichtingsverkeer' in straten zoals de Zaagmolenstraat, Schiedamsevest en de Nieuwe Binnenweg ook herinrichtingskansen door meer ruimte te geven aan andere functies, zoals groen, lopen, terrassen of buurtgerichte voorzieningen. Bij de verdere uitwerking van het VCP-plan wordt concreet gemaakt hoe de openbare ruimte wordt herverdeeld, en worden koppelkansen met andere buitenruimte- of groenprojecten zoveel mogelijk benut.

Wij stellen u hiermee voor om motie (23bb004879) als afgedaan te beschouwen.

In de motie 'Gers Groene corridor in Kralingen' (23bb008841), wordt college verzocht:

- In het VCP de verkenning mee te nemen de oprit en afrit van de Honingerdijk vanaf en richting de Maasboulevard terug te brengen tot één gezamenlijk op- en afrit om daarmee meer groen toe te kunnen voegen aan het plantsoen;
- De mogelijkheden te onderzoeken om het plantsoen bij de entree van de Honingerdijk te verbinden met het Arboretum;
- Met Excelsior Rotterdam af te stemmen hoe dit past in hun ontwikkelingsplannen;
- In overleg met het Arboretum de mogelijkheden te verkennen om het beheer van het uitgebouwde plantsoen uit te besteden aan het Arboretum.

Hier wordt ingegaan op het verzoek dat de gemeenteraad met deze motie aan uw college doet:

In het Verkeerscirculatieplan Rotterdam (VCP) is het samenvoegen van de oprit en afrit van de Honingerdijk tot één gezamenlijk op- en afrit als maatregel opgenomen. Dit is in samenhang met de maatregel 'eenrichtingsverkeer op de Oostzeedijk – Honingerdijk' (richting stad uit tussen Oostplein en Oostmaaslaan) en de maatregel 'aanpassing kruising Honingerdijk – Maasboulevard', die zorgt voor een meer overzicht voor automobilisten en voor meer ruimte voor extra groen. De vergroeningsopgave zal worden meegenomen in de uitwerking van deze maatregel.

Er is onderzocht hoe het plantsoen bij de entree van de Honingerdijk verbonden kan worden met het Trompenburg Tuinen & Arboretum, nadat de oprit en afrit Honingerdijk zijn samengevoegd. Recent is op deze plek op initiatief van Trompenburg en de Stichting Kralingen aan de Maas het Bomenbos ingericht. Dit bomenbos is samen met de herinrichting van de entree van het Arboretum 18 september j.l. geopend. Dit Bomenbos omvat de tijdelijke plaatsing van diverse bomen op een openbare plek, om aan het publiek te laten zien welke potentie deze plek heeft voor vergroening en wat bomen kunnen opleveren voor de stad.

Momenteel wordt gewerkt aan een Projectambitiedocument voor de vernieuwing van het Excelsiorstadion en omgeving. De in het VCP opgenomen maatregel om de op- en afrit samen te voegen en zo meer groen te realiseren ter plaatse van de Honingerdijk en de ingang van het Excelsiorstadion is bekend bij Excelsior. Deze maatregel is verenigbaar met de ambities voor de stadionvernieuwing. Wij verwachten in het derde kwartaal van 2025 het Projectambitiedocument aan uw gemeenteraad voor te leggen.



Zodra de VCP-maatregelen in dit gebied verder worden uitgewerkt en planning ten aanzien van uitvoering bekend is, zal in overleg worden getreden met Trompenburg Tuinen & Arboretum over een eventuele rol in het beheer.

Wij stellen u hiermee voor om motie (23bb008841) als afgedaan te beschouwen.

In de motie 'Laat de hoofdadars niet dichtslibben' (24bb007195), wordt college verzocht:

- Bij de invoering van maatregelen die effecten hebben op de hoofdadars, in de uitvoeringsplannen omtrent deze, te komen met nadrukkelijke plannen die doorstroming op de hoofdadars bevorderen;
- Hierover de raad te informeren.

Hier wordt ingegaan op het verzoek dat de gemeenteraad met deze motie aan uw college doet:

Het Verkeerscirculatieplan Rotterdam (VCP) heeft als doel het centrum en de omliggende stadswijken autoluwer te maken. Doorgaand autoverkeer wordt daarmee verplaatst naar de hoofdwegen in en rond de stad. Verkeer dat niet uit Rotterdam afkomstig is of er naartoe reist verschuift van deze stedelijke hoofdwegen naar de Ring (de rijkswegen om de stad). De effecten van deze verplaatsing zijn in kaart gebracht op basis van effectstudies. Deze laten zien dat het aantal verplaatsingen per auto van en naar het VCP-gebied gelijk zal blijven, maar het aantal gereden kilometers zal veranderen. Als gevolg van veranderende routes neemt het aantal gereden kilometers per dag binnen het VCP-gebied met 5,5% af. In het impactgebied, rondom het VCP-gebied, blijft het aantal gereden kilometers constant. Op de ring zullen juist 1,1% meer kilometers worden afgelegd. De ring kan dit opvangen doordat er met de verlengde A16 capaciteit wordt toegevoegd. Netto blijft het aantal gereden kilometers gelijk.

Er zijn in het VCP ook maatregelen opgenomen om de doorstroming op de stedelijke hoofdwegen te bevorderen. Zo wordt op verschillende kruispunten, zoals bij de Lage Erfbrug en het Eendrachtsplein, het aantal kruisende bewegingen verminderd. Andere kruisingen, zoals de kruising Abram van Rijckevorselweg/Honingerdijk en het Oostplein, worden versimpeld. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het verkeer op de kruisingen sneller kan worden afgewikkeld.

Tegelijk met de VCP-maatregelen worden ook andere maatregelen genomen om de om de capaciteit te vergroten en de doorstroming op hoofdwegen te verbeteren. Verkeerslichten worden dynamisch afgesteld en passen zich aan op het verkeersaanbod. Als het door het VCP op bepaalde plekken drukker wordt, reageren de verkeerslichten hierop met meer of juist minder groen. Al vóór de invoering van een maatregel wordt gekeken of de afstelling moet worden aangepast of dat een koppeling tussen verkeerslichteninstallaties nodig is (voor auto, fiets, OV én voetgangers). Tevens worden 3-2-1-afteellichten (zie motie 1,2,3 aftelstoplichten) breder ingezet om automobilisten meer comfort te geven als ze door de stad rijden.

Verder is het voorkomen van hinder door werkzaamheden en het actief handelen bij verstoringen door incidenten een prioriteit. Om te zorgen dat de stad goed bereikbaar blijft, wordt de uitvoering van de maatregelen goed afgestemd met de andere werkzaamheden in en rond de stad. Om de bereikbaarheid van gebieden tijdens werkzaamheden of evenementen te waarborgen, worden sommige VCP-maatregelen zodanig uitgevoerd, dat bijvoorbeeld tijdelijk andere verkeersbewegingen mogelijk zijn



(bijvoorbeeld Eendrachtsplein). Ook sommige verkeersfilters kunnen tijdelijk worden opengesteld voor al het verkeer (bijvoorbeeld Beukelsdijk). Daarnaast wordt het netwerk voor incident management (IM) uitgebreid om verstoringen sneller te signaleren en op te lossen. Hierdoor kunnen voertuigen met pech snel worden verwijderd, waardoor de verkeershinder zo beperkt mogelijk is. Momenteel maken wegen als de Gordelweg en Boezemlaan nog geen deel uit van dit IM-netwerk, maar deze worden hieraan toegevoegd.

Om de druk op de hoofdwegen te spreiden, wordt verkeer aan de rand van het VCP-gebied - bijvoorbeeld bij het Aelbrechtsplein - gedoseerd doorgelaten. Daardoor loopt het verkeer met een bestemming in het VCP-gebied niet vast en zal doorgaand verkeer eerder kiezen voor een route via bijvoorbeeld de Ring. De recent ingevoerde hoogtebeperking van de Maastunnel zal ook veel positief effect hebben op de verkeersdruk in de tunnel en daarmee zorgen voor de robuustheid van een groot deel van het Rotterdamse wegennet.

Tot slot wordt met de extra inzet op P+R-terreinen, zoals opgenomen in de door u op 14 mei 2024 vastgestelde Rotterdamse P+R-strategie 2024-2030, én met de investeringen in het OV, ingezet op het verleiden van mensen om niet met de auto naar de (binnen)stad te komen. Hierdoor wordt de belasting van de hoofdwegen in de stad verminderd.

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) worden trends in mobiliteit gerapporteerd op basis van recent gemeten data. Doorstroming in de vorm van reistijden over de hoofdwegen van en naar de binnenstad, is daar onderdeel van. De UPMR-rapportage wordt jaarlijks in het vierde kwartaal aangeboden aan de raad.

Wij stellen u hiermee voor om motie (24bb007195) als afgedaan te beschouwen.

In de motie en toezegging 'Groene Golf' (24bb007209 en 24bb0062050), wordt college verzocht:

- Op hoofdadrs zoveel mogelijk gebruik te maken van groene golven om de doorstroming en de verkeersveiligheid te stimuleren;
Toekomstige en reeds bestaande groene golven helder aan de weggebruiker te communiceren;
- Hierover aan de raad te rapporteren.

Hier wordt ingegaan op het verzoek dat de gemeenteraad met deze motie aan uw college doet:

Op doorgaande routes of wegen is het mogelijk om de verschillende verkeerslichteninstallaties met elkaar te laten samenwerken. Dit noemen we een groene golf. De invoering van groene golven is in Rotterdam een middel om de doorstroming voor zowel auto- als fietsverkeer te verbeteren en daar waar een groene golf helpt om gestelde doelstellingen op het gebied van doorstroming te bereiken zal die worden toegepast. Een groene golf werkt het beste als het grootste deel van het verkeer dezelfde route en constant met de 'juiste' snelheid rijdt. Het afstellen en/of instellen van een groene golf vraagt een zorgvuldige afweging tussen het verbeteren van de doorstroming op de hoofdroutes en de gevolgen daarvan voor het overige verkeer. Bij verkeerskundige evaluaties blijken groene golven lang niet altijd de beste manier om het verkeer zo efficiënt mogelijk te verwerken.

Groene golven zijn momenteel ingesteld voor autoverkeer op de Groene Kruisweg. Op de Schieweg/Schiekade is er een groene golf voor het fietsverkeer.



Soms kan het verkeer op een weg veranderen zodat een groene golf (tijdelijk) niet meer werkt. Dat is het geval op de Pleinweg en de Dorpsweg. Er wordt onderzocht of een groene golf bijdraagt aan de doorstroming en hersteld kan worden.

Niet overal kan een groene golf worden toegepast, vooral op wegen waar een grote stroom auto, fietsers of openbaar vervoer kruist, of op wegen waar de verkeerslichten te ver uit elkaar liggen. Op onder andere de Laan op Zuid, Stadionweg en Vaanweg is een groene golf niet mogelijk.

Uit de effectstudies van het Verkeerscirculatieplan Rotterdam (VCP) blijkt dat door de VCP-maatregelen op de Maasboulevard, Westzeedijk/ Vierhavensstraat/ Tjalklaan en Stadhoudersweg/ Statenweg meer doorgaand verkeer gaat rijden. Voorafgaand aan de invoering van de VCP-maatregelen zal onderzocht worden of een groene golf op deze wegen kan bijdragen aan een betere doorstroming, of dat andere maatregelen mogelijk effectiever zijn.

Om groene golven effectief te laten werken, kunnen borden langs de weg geplaatst worden die aangeven met welke snelheid de groene golf goed werkt. Voor fietsers hebben we groenvoorspellers, zodat iedere fietser zijn snelheid kan aanpassen om zonder te stoppen door te kunnen fietsen.

De kosten die gemoeid gaan met deze wijzigingen worden gedekt uit het vervangingskrediet verkeerslichten.

Wij stellen u hiermee voor om motie (24bb007209) als afgedaan te beschouwen.

In de motie en toezegging 'Op een groene golf de stad uit' (20bb2494) en 24bb0062050 wordt college verzocht:

- Zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande groene golven om verkeer de stad uit te leiden;
- Rekening houdend met doorstroming van belangrijke fiets- en OV-routes en veilige oversteekbaarheid;
- Te onderzoeken waar nieuwe groene golven kunnen helpen om verkeersdoorstroming de stad uit te bevorderen.

Hier wordt ingegaan op het verzoek dat de gemeenteraad met deze motie aan uw college doet:

Omdat deze motie sterke overeenkomst heeft met de motie 'Groene Golf', (24bb007209) verwijzen we u hier naar het antwoord behorende bij deze motie.

Wij stellen u hiermee voor om motie (20bb2494) als afgedaan te beschouwen.

In de motie en toezegging '1,2,3 aftelstoplichten' (24bb007208) en (24bb004551), wordt college verzocht:

- Bij het vervangen, nieuw neerzetten of verplaatsen van stoplichten waar mogelijk gebruik te maken van aftelstoplichten om de doorstroming in de stad te waarborgen;
- De ervaringen en het rijgedrag van weggebruikers te monitoren bij aftelstoplichten;
- De resultaten te rapporteren aan de raad.

Hier wordt ingegaan op het verzoek dat de gemeenteraad met deze motie aan uw college doet:



De techniek voor een 3-2-1 aftellende verkeerslicht wordt nog niet toegelaten volgens de wet- en regelgeving in Nederland. Er wordt momenteel ingezet om het 3-2-1 aftellende verkeerslicht in wet- en regelgeving vast te leggen. De gemeente 's-Hertogenbosch heeft het systeem jaren geleden al toegepast. Toepassing wordt momenteel gedoogd. De gemeente Rotterdam heeft in navolging van 's-Hertogenbosch enkele jaren geleden ook al drie kruispunten uitgerust met dit systeem.

In de loop van 2025 worden vrijwel alle nieuwe of te vervangen verkeerslichten in Rotterdam uitgerust met de 3-2-1 aftellers. Tijdens en na de zomer zullen de eerste nieuwe aftellichten verschijnen op straat. Een verkeerslichteninstallatie wordt eens per 15 jaar vervangen. De gemeente Rotterdam heeft ongeveer 300 installaties wat betekent dat jaarlijks ongeveer 20 installaties voorzien worden van de aftellichten. Rondom 2040 is dan heel Rotterdam voorzien. Op kruising Stadionweg – JF Kennedyweg en Cannenburchstraat – Groeninx van Zoelenlaan zullen de eerste aftellers geplaatst worden.

We kunnen rijgedrag van weggebruikers monitoren bij aftelstoplichten. We kunnen o.a. zien wat de reactietijd is, hoe snel ze optrekken of dat ze door rood rijden. Een rapportage hierover kan in Q2 van 2026 worden verwacht.

Kosten voor deze wijzigingen worden gedekt uit het vervangingskrediet verkeerslichten.

Wij stellen u hiermee voor om motie (24bb007208) als afgedaan te beschouwen.

In de motie 'Economische impact in kaart (21bb16321), wordt college verzocht:

- Inzichtelijk te maken wat de economische impact is en gaat zijn van toekomstige mobiliteitskeuzes, zoals de veranderende mobiliteit rondom het Hofplein, die voortvloeien uit de RMA;
- Voor grootschalige infrastructurele aanpassingen in de binnenstad ook de inbreng vanuit economische stakeholders zoals UDS, BIZ, RCD en wijkraden mee te nemen.

Hier wordt ingegaan op het verzoek dat de gemeenteraad met deze motie aan uw college doet:

Op 18 februari 2022 is in een tussenbericht (22bb1468) informatie gedeeld over de lopende studie naar het Hofplein. Daarbij is toegezegd om na oplevering van de studie de toepasbaarheid van dit type studies op stadsprojecten met grote infrastructurele aanpassingen in beeld te brengen. Het meenemen van de inbreng vanuit economische stakeholders en de wijkraden is in dat tussenbericht afgedaan.

Op 20 juni 2023 is informatie verstrekt over de vaststelling van het Definitief Ontwerp Hofplein door het college van B&W (23bb004278). Daarbij is aangegeven dat als onderdeel van de uitwerking van het stadsproject Hofplein de gemeente een studie heeft gedaan naar de economische impact van het project. De vraagstelling voor deze studie is in samenspraak met de verenigingen Rotterdam Central District (RCD) en Organisatie Rotterdam Centrum (OCR voorheen UDS) tot stand gekomen. De studie is uitgevoerd door onderzoeksbureau Rebel, in samenwerking met TNO en Sprinco.

Bij het nu voorliggende Verkeerscirculatieplan Rotterdam (VCP) is sprake van meerdere infrastructurele maatregelen die impact hebben op de economie. Als onderdeel van het



VCP zijn de effecten van de VCP-maatregelen op de detailhandelsomzet in beeld gebracht.

Uit het onderzoek naar de effecten van de VCP-maatregelen op de detailhandelsomzet (opgenomen in bijlage 1.3 toelichting en samenvatting effectstudies) blijkt dat de verwachte groei van het aantal inwoners in de stad en regio de grootste invloed heeft op de omzet van ondernemers. Dit effect is naar verwachting ongeveer tien keer groter dan dat van de verkeersmaatregelen. Echter wordt de ontwikkeling van het aantal inwoners beïnvloed door meerdere factoren, zoals de snelheid van de bouw van woningen, waar ook vertragingen in op kunnen treden. De uiteindelijke omzetontwikkeling hangt af van meerdere factoren, zoals het type detailhandel, de locatie en het bezoekdoel. Voor dagelijkse boodschappen is bijvoorbeeld reistijd belangrijker dan voor recreatief winkelen. De conclusie van het onderzoek is dat de VCP-maatregelen per saldo een positief effect hebben op de omzetten van ondernemers in de binnenstad en omliggende gebieden. Een toename van omzet is overigens geen garantie op voldoende winstgevendheid omdat diverse ontwikkelingen, zoals inflatie en extra kostenstijgingen hier ook invloed op hebben.

Verwacht wordt een gemiddelde omzetstijging van 2,2%, als gevolg van de maatregelen en de impuls in de verblijfskwaliteit die hierbij ontstaat. Niet alleen winkels, maar ook kantoren, hotels, horeca en culturele instellingen zullen hier naar verwachting van profiteren, doordat bezoekers (en werknemers) langer blijven en vaker terugkeren.

Tijdens de uitvoering van het onderzoek naar de economische effecten van de VCP-maatregelen, is een klankbord met vertegenwoordiging van het georganiseerde bedrijfsleven (VNO-NCW, MKB, KHN) en de BIZ-en Centrum, RCD en Meent betrokken geweest. De leden van de klankbordgroep zijn kritisch. De doelen van het VCP worden ondersteund, maar er bestaat onzekerheid over de gevolgen van de maatregelen met name in de periode tot 2030. De belangrijkste zorgen betreffen mobiliteit en bereikbaarheid, met name door beperkingen voor autoverkeer in combinatie met bezuinigingen op het openbaar vervoer. Ondernemers vrezen hierdoor (tijdelijk) klantverlies en voor hun voortbestaan.

Wij stellen u hiermee voor om motie (21bb16321) als afgedaan te beschouwen.

In de motie 'Ruim baan voor de bus' (24bb007199), wordt college verzocht:

- In overleg met de MRDH en de RET te onderzoeken op welke plekken er bij de implementatie van het VCP (en andere ingrepen aan wegen) ruimte vrijkomt voor nieuw te realiseren busbanen;
- Bij potentiële locaties de voor- en nadelen van een keuze voor een busbaan ten opzichte van het realiseren van groen te inventariseren;
- De raad uiterlijk voor de start van de uitvoering van het VCP hierover te informeren.

Hier wordt ingegaan op het verzoek dat de gemeenteraad met deze motie aan uw college doet:

De MRDH en de RET zijn meegenomen in het opstellen van het Verkeerscirculatieplan Rotterdam (VCP), de maatregelen en de bijbehorende effecten. Bij goede uitvoering kunnen de maatregelen kansen bieden voor meer ruimte voor de bus. Uit een eerste verkenning blijkt dat op de volgende locaties door het VCP potentieel ruimte vrij kan



komen voor meer buskwaliteit; Bentincklaan, Mariniersweg, Goudsesingel, Eendrachtsplein, Rochussenstraat en Oostplein.

In overleg met de MRDH en de RET is afgesproken dat afwegingen over ruimtegebruik – voor groen, bus of mogelijk andere invullingen – per maatregel worden meegenomen in de nadere uitwerking. Voor bovengenoemde locaties is momenteel niet voldoende concreet wat de ruimtelijke opgaven zijn voor groen of mogelijk andere invullingen.

Inmiddels is een gezamenlijk studie gestart door MRDH, RET en de gemeente naar de toekomst van het Rotterdamse busnet. Deze studie biedt inzicht op lijn- en netwerkniveau en helpt om per locatie gericht te bepalen of extra ruimte voor de bus noodzakelijk is.

In de uitwerkingsfase van elke afzonderlijke maatregel, vindt de afweging plaats aan welke opgave meer ruimte wordt gegeven. De uitvoering van de maatregelen op de betreffende locaties staat vanaf 2028 gepland.

Wij stellen u hiermee voor om motie (24bb007199) als afgedaan te beschouwen.

In de motie Onverstoord door Noord' (24bb007202), wordt college verzocht:

- Na de opening van de A16 een onderzoek te starten naar de mogelijkheid voor het plaatsen van de vier verkeersfilters in Noord;
- Indien dit onderzoek uitwijst dat dit wenselijk is, de vier verkeersfilters in Noord te plaatsen.

Hier wordt ingegaan op het verzoek dat de gemeenteraad met deze motie aan uw college doet:

Van de zes maatregelen die we voorstellen zijn de vier verkeersfilters onder voorbehoud. Daar kiezen we voor omdat de opgaven in het gebied groot zijn en de netwerkstructuur kwetsbaar. De opening van de verlengde A16 zal invloed hebben op de hoeveelheid en de samenstelling van het verkeer op de A20, en daarmee op het verkeer op de Gordelweg en de andere wegen in en rondom Noord. Dat vraagt om een extra zorgvuldige aanpak. We wachten de effecten van de verlengde A16 af, voor we beslissen of we de vier verkeersfilters in Noord invoeren.

Na de geplande opening van de A16 eind 2025 zal een onderzoek worden gestart op basis van verkeerstellingen naar de mogelijke plaatsing van de vier verkeersfilters in Noord. In opdracht van de provincie Zuid-Holland vindt namens de betrokken overheden gezamenlijk (RWS, MRDH, PZH, gemeente Rotterdam) monitoring plaats van de verkeerseffecten van de opening van de A16. Deze monitoring bestaat uit:

- Een 0-meting in 2025, om de verkeerssituatie vóór de opening van de A16 in kaart te brengen;
- Een 1-meting in 2026, enkele maanden na de opening, om te bepalen hoe het verkeer zich heeft aangepast aan de nieuwe situatie.

Voor Noord zijn vooral de verkeerseffecten op de Schieweg- Schiekade, Schieplein, Gordelweg, Bergweg, Bergselaan, Zaagmolenstraat en Linker Rottekade van belang. Omdat deze wegen niet zijn opgenomen in de regionale monitoring, zullen we als gemeente aanvullend op de regionale monitoring een 0-meting en 1-meting uitvoeren voor deze wegen. De resultaten van deze metingen geven inzicht in de impact van de A16 op de verkeersintensiteit in Noord. In overleg met de wijkraden in en rond Noord wordt op



basis van deze analyse een advies opgesteld over de eventuele realisatie van de verkeersfilters in Noord.

Wij stellen u hiermee voor om motie (24bb007202) als afgedaan te beschouwen.

In de toezegging 'Bereikbaarheid van centrum en gebruik OV (23bb005900), wordt college verzocht:

- De wethouder informeert de raad over zijn aanpak om de bereikbaarheid van het centrum en de omliggende wijken te verbeteren en het gebruik van het OV te bevorderen en biedt dat aan bij het Verkeerscirculatieplan.

Hier wordt ingegaan op de toezegging:

De bereikbaarheid van de binnenstad en omliggende wijken met gemotoriseerd verkeer blijft belangrijk. De Verkeerscirculatieplan Rotterdam (VCP)-maatregelen, maar ook andere maatregelen waaronder het stimuleren van P+R gebruik, fiets en OV zijn gericht op het verminderen van wijkvreemd verkeer en om bestemmingsverkeer een alternatief voor de auto te bieden. Hiermee vergroten we de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming van de stad.

De effecten van de VCP-maatregelen op onder andere verkeersdoorstroming en reistijden zijn onderzocht. Bij werkzaamheden wordt hinder zoveel mogelijk beperkt. Overlast is niet altijd te voorkomen, maar door gefaseerde uitvoering en afstemming met andere projecten blijft de impact op het verkeer minimaal.

Door de VCP-maatregelen worden de straten in het VCP-gebied veiliger en aantrekkelijker, waardoor de combinatie van lopen, fietsen en OV vanzelfsprekender wordt. De doorstroming en betrouwbaarheid van het OV verbetert ook op deze straten omdat er minder doorgaand autoverkeer zal zijn.

Verder speelt de Rotterdamse P+R-strategie een belangrijke rol, waarbij hoogwaardig OV wordt aangeboden als aantrekkelijk alternatief voor autoritten naar het centrum en omliggende wijken.

In bredere zin worden de volgende ontwikkelingen doorgevoerd om het OV verder te versterken:

- Uitbreiding en benutting van P+R: De bestaande capaciteit is momenteel voldoende, maar de bekendheid en het gebruik worden verder gestimuleerd via campagnevoering. In de toekomst wordt uitbreiding van P+R-locaties in Noord, Zuid, Kralingse Zoom en Meijersplein onderzocht.
- Verbeteringen in het OV-netwerk: Recent zijn de frequenties van bepaalde tram- en metrolijnen verhoogd, met plannen voor verdere uitbreidingen richting 2030. Daarnaast krijgt het OV vaker voorrang bij verkeerslichten en worden hoogwaardige verbindingen ontwikkeld, zoals de nieuwe stadsbrug. De HOV-bus door de Maastunnel, die vorig jaar in gebruik is genomen, functioneert goed.
- Behoud van het netwerk en betaalbaarheid: We zetten ons in voor structurele financiële middelen van het Rijk om het OV-netwerk fysiek in stand te houden en betaalbaar te maken.

Wij stellen u hiermee voor om toezegging (23bb005900) als afgedaan te beschouwen.



In de toezegging 'Aftel-verkeerslichten' (24bb004551), wordt college verzocht:

- De wethouder heeft toegezegd te onderzoeken of de inzet van aftelverkeerslichten voor auto's kan bijdragen aan een betere doorstroming.

Hier wordt ingegaan op de toezegging:

Omdat deze toezegging sterke overeenkomst heeft met de motie 'Groene Golf', (24bb007209) verwijzen we u hier naar het antwoord behorende bij deze motie.

Wij stellen u hiermee voor om toezegging (24bb004551) als afgedaan te beschouwen.

In de toezegging 'Concept Verkeerscirculatieplan - afstelling verkeerslichten' (24bb006205), wordt college verzocht:

- De wethouder komt schriftelijk terug op de vraag van dhr. Becker of aanpassing van de afstelling van verkeerslichten en een groene golf kunnen bijdragen aan een betere doorstroming.

Hier wordt ingegaan op de toezegging:

Omdat deze toezegging sterke overeenkomst heeft met de motie 'Groene Golf', (24bb007209) verwijzen we u hier naar het antwoord behorende bij deze motie.

Wij stellen u hiermee voor om toezegging (24bb006205) als afgedaan te beschouwen.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Financiën

De bestemmingsreserve voor het VCP van 2,5 mln. is volledig besteed aan het tot stand komen van het VCP.

Juridische consequenties

Voor verkeersmaatregelen waarbij de functie van de weg wordt gewijzigd of een gebod of verbod wordt ingesteld, is een verkeersbesluit nodig waartegen belanghebbenden bezwaar kunnen indienen en vervolgens beroep kunnen instellen.

Planvoorbereiding:

Voor de eerste fase van de uitwerking van de 25 maatregelen uit het VCP is via Rotterdamse Investeringsmotor (RIM) €2 mln. toegekend. Dit geld is bedoeld om maatregelen uit te werken tot schetsontwerpen en daarbij kosteninschatting te maken voor de verdere planvorming en uitvoering.

Planvorming en uitvoering:

Voor de verdere planvorming en uitvoering van de 25 maatregelen (Plan van Eisen, Voorlopig Ontwerp, Definitief Ontwerp) zal de komende jaren door het volgende college van B&W via nieuwe investeringsplannen krediet moeten worden aangevraagd via de Rotterdamse Investeringsmotor (RIM).



(Flankerende) maatregelen die niet om een investering vragen worden gedekt uit de bestemmingsreserve autoluw.

Beheer & onderhoud:

De stijging van de kosten voor het beheer en onderhoud komen voort uit een veranderd gebruik van het areaal. Aan de raad is toegezegd via de afdoening motie Sies 'onderhoud nieuwe buitenruimte geregeld' (15bb9224) om in die gevallen extra budget voor beheer en onderhoud vrij te maken. Die budgetten worden ingepast bij de voorjaarsnota voorafgaand aan het jaar dat het veranderde areaal wordt opgeleverd of het gebruik verandert. Gezien het VCP in fases wordt gerealiseerd zal ook het extra budget voor beheer en onderhoud in delen worden ingepast.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

C. J. Schouten

Bijlagen:

- 1.0 VCP
- 1.1 Bijlage verslag participatie
- 1.2 Bijlage uitwerking verkeersfilters
- 1.3 Bijlage toelichting en samenvatting effectstudies
- 1.4 Wijzigingen ten opzichte van het concept VCP
- 1.5 Revisie antwoordnota participatierondes