

Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

Op 20 juni 2023 bent u geïnformeerd over het besluit van ons college tot vaststelling van de 'Aanpak Verkeerscirculatieplan Rotterdam 2023-2030' (23bb004292).

Met deze brief informeren wij u dat we in het college van 28 mei 2024 besloten hebben tot:

1. Het vrijgeven van het Rotterdamse concept Verkeerscirculatieplan (bijlage 1) voor verdere participatie met de stad.
2. Het uitwerken van het concept Verkeerscirculatieplan tot een definitief Verkeerscirculatieplan.

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

- Omgevingsvisie, de veranderstad (2021)
- Coalitieakkoord Één Stad 2023-2026
- Motie 'De keuze is reuze' (19bb22293), D.A. van Groningen (2019)
- Motie 'Keep on going' 'Door rijden in de buitengebieden' (20bb2496), D.A. van Groningen (2020)
- Motie 'Het verkeer blijft niet stilstaan, dus het VCP beweegt mee' (21bb16324), D.A. van Groningen (2021)
- Motie 'Economische impact in kaart' (21bb16321), D.A. Groningen (2021)
- Motie 'Vrij lopen en fietsen, zonder auto's op je hielen' (23bb004879), I. van Wifferen (2023)
- Motie Een 'Gers Groene corridor in Kralingen' (23bb8841), D.J. van Dommelen (VVC), M.S. Abrahamse (VVD), I. Elfilali (Volt) (2023)
- Toezegging DO Hofplein – Bereikbaarheid van centrum en gebruik OV (23bb005900) (2023)



Toelichting:

In het coalitieakkoord 'Één Stad' is het volgende (in relatie tot elkaar) afgesproken:

- "Het centrum en de wijken Oude Westen, Nieuwe Westen, Middelland en Oude Noorden maken we zoveel mogelijk autoluwer."
- "We maken een Verkeerscirculatieplan (VCP) om de doorstroming in de hele stad te bevorderen ook voor fiets, OV en deelvervoer. We voeren het VCP gefaseerd uit."

Deze afspraken worden ingevuld door middel van het opstellen van het Verkeerscirculatieplan (VCP).

Daarbij komt dat het aantal inwoners in Rotterdam flink toeneemt en daarmee ook het aantal verplaatsingen door de stad. De ruimte hiervoor in de stad is echter schaars, want het aantal vierkante meters in de stad groet niet mee. Toch moeten we als stad de komende tijd flink meer woningen bouwen, is er bijvoorbeeld meer groen nodig om de gevolgen van hetere (en nattere) zomers en nattere winters te mitigeren en willen we het toenemende aantal fietsers en voetgangers een veilige plek geven in het verkeer. Omdat niet alles kan op dezelfde vierkante meter en niet alles tegelijk kan, moeten we slimme keuzes maken hoe we de ruimte op straat verdelen.

Ons Rotterdamse wegennet stamt uit de jaren '60. Na de oorlog zijn brede wegen aangelegd dwars door de stad, terwijl woonwijken juist smalle straten hebben die niet geschikt zijn voor veel verkeer. Met het oog op de toekomst is het noodzakelijk om te kijken hoe het wegennet efficiënter kan worden gebruikt, zodat Rotterdam zowel nu als in de toekomst veilig, bereikbaar en aantrekkelijk blijft.

In lijn met het Coalitieakkoord 'Één Stad' heeft op 20 juni 2023 het college hiervoor de 'Aanpak Verkeerscirculatieplan Rotterdam 2023-2030' vastgesteld (23bb004292), dat bestaat uit drie onderdelen:

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

Deze aanpak is op 13 september 2023 besproken in de commissie MHEK en is uitgewerkt in het Rotterdamse concept Verkeerscirculatieplan. Het college heeft op 28 mei 2024 het concept Verkeerscirculatieplan vrijgegeven voor verdere participatie met de stad en wordt in de komende maanden tot een definitief plan uitgewerkt op basis van doorrekeningen.

Onderdeel van deze uitwerking is een gedetailleerde berekening van welke effecten de circulatiemaatregelen zullen hebben, onder andere op het gebied van verkeer, economie, luchtkwaliteit en geluid. Op het moment dat deze berekeningen zeer ongunstige effecten aantonen (bijvoorbeeld: een weg raakt door het nemen van een of meer circulatiemaatregelen zwaar overbelast), dan kan worden besloten ofwel deze maatregel niet te nemen ofwel additionele maatregelen te nemen die het effect mitigeren.



Het Rotterdamse concept Verkeerscirculatieplan

Het VCP hangt samen met andere mobiliteitsplannen, zoals de Verkeersveiligheidsaanpak 30 km/u en de Rotterdamse P+R strategie. Het vormt een integraal onderdeel van de overkoepelende visie op mobiliteit in de stad.

In het conceptplan worden eerst de doelen en opgaven van de stad beschreven. Vervolgens wordt een nieuwe verkeerscirculatie gepresenteerd aan de hand van de verschillende gebiedsstructuren en kenmerken van Rotterdam. Deze nieuwe verkeerscirculatie wordt gedetailleerd toegelicht, waarbij verschillende maatregelen worden voorgesteld waarmee de verkeersstromen worden aangepast en geoptimaliseerd.

Tot slot schetst het conceptplan de contouren van de uitvoeringsagenda, waarin wordt beschreven welke maatregelen in de komende jaren zullen worden uitgevoerd en in welke volgorde.

Doel

Het Verkeerscirculatieplan is bedoeld om de stad veilig, bereikbaar en aantrekkelijk te houden in de toekomst. Het Verkeerscirculatieplan is geen doel op zich, maar is een middel om de ruimte waar nodig anders te verdelen in de stad en in te spelen op de drie urgente opgaven, zoals beschreven in de 'Aanpak Verkeerscirculatieplan Rotterdam 2023-2030' (23bb004292):

1. Veilige en aantrekkelijke stad;
2. Bereikbaarheid en doorstroming;
3. Ruimte maken voor o.a. bouwen en groen.

Afbakening

Het Verkeerscirculatieplan richt zich op het centrum en naastgelegen woonbuurten (zie weergave van het plangebied in bijlage 1, pagina 3). Kenmerkend voor deze woonbuurten is dat ze zijn benoemd in het coalitieakkoord met als doel deze 'zo veel mogelijk autoluw(er) te maken'. Het gaat dan vaak om smalle(re) straten die niet geschikt zijn om veel verkeer te verwerken, dat daar bovenal geen bestemming heeft. Dat maakt het verkeer op veel locaties in deze buurten onveilig. Keuzes ten bate van de doorstroming zijn hier op korte termijn nodig om woningen, winkels, parkeergarages en andere voorzieningen bereikbaar te houden voor de auto, het OV, fietsers en voetgangers.

Parallel aan het concept Verkeerscirculatieplan en de toekomstige uitwerking hiervan, nemen we ook in andere wijken van de stad maatregelen om deze nu en in de toekomst leefbaar, veilig en aantrekkelijk te houden. Daarnaast verwachten we positieve effecten van het Verkeerscirculatieplan in de gebieden rondom het plangebied.

Maatregelen

Alle opgaven zijn zorgvuldig onderzocht en in beeld gebracht met behulp van beschikbare databronnen. Zoals het verkeersmodel, verkeersongevallencijfers, de verkeersveiligheidsprikkers (input van bijna 5.000 bewoners en ondernemers over hun verkeersveiligheidsbeleving in de stad) en uit gesprekken met meer dan 200 belanghebbenden. Hieruit komen een aantal locaties naar voren waar meerdere opgaven samenkomen. Op deze locaties is de urgentie het grootst en die locaties vragen op korte termijn om een andere verkeerscirculatie.



Er zijn vier soorten maatregelen te onderscheiden om de verkeerscirculatie aan te passen.

1. Het invoeren van eenrichtingsverkeer;
2. Het aanpassen van een kruispunt;
3. Het toepassen van een verkeersfilter;
4. Het aanpassen van een weginrichting.

Afhankelijk van de verkeerssituatie en de opgaven is per locatie afgewogen en onderzocht welke maatregel mogelijk en passend is. Daarbij gaat het in het VCP vooral om de functie (en daarmee effect) die een maatregel heeft en nog niet om de gedetailleerde uitwerking ervan. Een verkeersfilter, om een voorbeeld te noemen, kan namelijk op veel verschillende manieren worden gerealiseerd en hoeft niet in elk geval een volledige fysieke afsluiting in te houden. Dat is (met uiteraard behoud van het effect van de functie) onderwerp van uitwerking. Gezamenlijk vormen de circulatiemaatregelen één integraal pakket van maatregelen dat bijdraagt aan een verkeersveilige, bereikbare en aantrekkelijke stad, en waarmee de doorstroming in de hele stad verbetert.

In het concept Verkeerscirculatieplan zijn 23 maatregelen voorgesteld en schetsen we vier mogelijke maatregelen die onder voorwaarden genomen kunnen worden in de toekomst. De vier mogelijke maatregelen zijn verkeersfilters in het gebied Noord. Daar is de netwerkstructuur kwetsbaar en daarom lijkt het ons zeer verstandig om pas een keuze te maken over deze vier verkeersfilters na instelling van de andere maatregelen, met name de instelling van eenrichtingsverkeer op de Zaagmolenstraat om doorgaand verkeer terug te dringen en de opening van de A16 Rotterdam. Deze maatregelen zullen vermoedelijk een positief effect hebben op het verkeer op de Gordelweg en andere wegen in en rond het gebied Noord. De vier verkeersfilters zijn wel opgenomen in het concept Verkeerscirculatieplan omdat de opgaven groot zijn in dit gebied, maar we dit gezien de netwerkstructuur en bereikbaarheid van het gebied zorgvuldig willen aanvliegen.

Effecten

Als gevolg van de voorgestelde circulatiemaatregelen wordt met name het doorgaande autoverkeer, dat geen herkomst of bestemming binnen het plangebied heeft, omgeleid naar de hoofdwegen binnen en buiten de stad. Er vindt dus een verplaatsing van het verkeer plaats (niet een vermindering). Deze wegen zijn beter geschikt voor het verwerken van grote hoeveelheden autoverkeer dan de wegen in de wijken en buurten. Dit bevordert uiteindelijk ook de gehele doorstroming van het autoverkeer. Door deze verschuiving van het verkeer ontstaat er in het plangebied meer ruimte voor lokaal verkeer. Door deze afname van verkeer wordt de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijken fors verbeterd. Bovendien creëren de maatregelen meer ruimte voor autoverkeer met een bestemming in de wijk, voetgangers, fietsers en voor het OV. Alle bestemmingen in de stad blijven met de auto bereikbaar, maar een deel van de automobilisten gaat een andere route rijden.

De effecten van de maatregelen op de rijtijden voor nood- en hulpdiensten worden geanalyseerd door de Veiligheidsregio. Het streven is om uiteraard de huidige aanrijtijden constant te houden. Voor de logistieke sector zullen er wel routes veranderen. Echter blijft de bereikbaarheid van de benodigde voorzieningen voor de logistieke sector gewaarborgd.



Samenhang met andere mobiliteitsplannen

Eerder vastgestelde plannen zijn als uitgangspunt meegenomen in het concept VCP, zoals de herinrichting van de Claes de Vrieselaan, het Hofplein, de Jonker Fransstraat, de Maastunnelcorridor, de Rodenrijse laan-Rodenrijse straat, het Kruisplein en Eendrachtspaleis, de Van Aerssenlaan, het Vasteland en de Willemsbrug. Ook wordt er voortgebouwd op het bestaand beleid en is het Verkeerscirculatieplan bekeken in samenhang met de Aanpak 30km/u, College target Verkeersveiligheid, het Plan Toekomstvast Tramnetwerk (PTT), de P+R Strategie en reeds lopende projecten die ingrijpen op de verkeerscirculatie. Allen beïnvloeden ze de verkeersstromen en dragen bij aan een verkeersveilig en bereikbaar Rotterdam in 2030.

Uitvoeringsagenda

Het concept Verkeerscirculatieplan bevat ook een concept uitvoeringsagenda. Deze agenda geeft weer welke maatregelen deze collegeperiode (tot en met 2026) worden uitgevoerd en welke later volgen. Programmering vindt plaats op basis van vier aspecten:

1. Effectiviteit en samenhang;
2. (Technische) uitvoerbaarheid;
3. Werk met werk;
4. Stedelijke bereikbaarheid.

Participatie

Meer dan 200 mensen uit Rotterdam, zoals leden van wijkraden, bewoners, ondernemers en belanghebbende (grote) instituten/organisaties, hebben op meerdere momenten hun meningen en ideeën gegeven over de plannen. Het gesprek is gevoerd over knelpunten die zij ervaren en mogelijke oplossingen. Na elke gespreksronde zijn alle betrokkenen geïnformeerd welke ideeën wel of niet (ter overweging) zijn meegenomen in het concept Verkeerscirculatieplan, en de reden waarom. Daarnaast is de verkeersveiligheidsbeleving van bijna 5000 bewoners en ondernemers uit de verkeersveiligheidsprikkers, als input meegenomen in het concept Verkeerscirculatieplan.

De wijkraden Bergpolder-Blijdorp-Liskwartier, Oude Noorden, Agniese buurt-Provenierswijk, Crooswijk, Kralingen, Middelland-Nieuwe Westen, Dijkzicht-Oude Westen, Cool-Scheepvaartkwartier-Stadsdriehoek en Delfshaven-Schiemonnd worden persoonlijk uitgenodigd voor de participatieweek in juni en worden – via een wethoudersbrief – gevraagd om een formeel advies.

Van 10 tot en met 14 juni 2024 krijgt iedereen tijdens een participatieweek in het Timmerhuis de gelegenheid om te reageren op de concept-plannen.

Na vaststelling van het definitieve Verkeerscirculatieplan (verwachting november 2024) wordt er bij de uitwerking per afzonderlijke maatregel een participatietraject met belanghebbenden tot stand gebracht.

Moties

In de afgelopen periode zijn er een aantal moties aangenomen die betrekking hebben op de verkeerscirculatie. Op 7 mei 2024 heeft wethouder HBM in een tussenbericht (kenmerk 24bb002945) de gemeenteraad geïnformeerd om een afdoeningsvoorstel van de moties bij oplevering van het definitieve Verkeerscirculatieplan op schrift toe te zenden. Dit is



naar verwachting in november van 2024. Met de vaststelling van het definitieve Verkeerscirculatieplan wordt aan de raad voorgesteld de volgende moties af te doen: 'De keuze is reuze' (19bb22293), 'Het verkeer blijft niet stilstaan, dus het verkeerscirculatieplan beweegt mee' (21bb16324), 'Economische impact in kaart' (21bb16321), 'Vrij lopen en fietsen, zonder auto's op je hielen' (23bb004879), 'Een Gers Groene Corridor in Kralingen' (23bb8841) en de toezegging 'DO Hofplein - Bereikbaarheid van het centrum en gebruik OV' (23bb005900).

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

De inzet voor het opstellen van het Verkeerscirculatieplan wordt gedekt vanuit het daartoe beschikbaar gestelde budget van €2,5 mln. (2023 en 2024).

Voor de voorbereiding van de uitvoer van maatregelen zal gebruik moeten worden gemaakt van beschikbare middelen voor het autoluwer maken van de stad (autoluwfonds).

Voor daadwerkelijke investeringen zal een investeringsvoorstel moeten worden gedaan voor de Rotterdamse Investeringsmotor (RIM). Er zal daarbij 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. Een inschatting van de kosten voor verdere planvorming en uitvoering zal inzichtelijk worden gemaakt bij het definitief vaststellen van het plan in november 2024.

Met de vrijgave van het Rotterdamse concept Verkeerscirculatieplan geeft het college een beleidsmatige richting waarop belanghebbenden kunnen reageren. Na vaststelling van het definitieve Verkeerscirculatieplan (verwachting november 2024) kan er voor de uitvoering van maatregelen een verkeersbesluit nodig zijn waar voor belanghebbenden bezwaar en beroep tegen openstaat.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

De burgemeester,

J.H. Meijer, L.s.

A. Aboutaleb

Bijlage(n):

1. Het Rotterdamse concept Verkeerscirculatieplan