



**Gemeente
Rotterdam**

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

Website: www.rotterdam.nl
E-mail: bbo@rotterdam.nl
Inlichtingen: J. van de Ree
Telefoon: 06-51596518

Portefeuillehouder: Zeegers
Cluster: Stadsontwikkeling
Ons kenmerk: M2206-2415 & D2206-315174 -
22bo4478
Uw kenmerk: 20bb1420

Datum: B&W 13 september 2022

Betreft: Afdoening motie 'Wijs me de weg'
(20bb1420)

Aan de Gemeenteraad

Onderwerp:

Afdoening motie 'Wijs me de weg' (20bb1420)

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

In de raadsvergadering van 30 januari 2020 heeft u de motie 'Wijs me de weg' ingediend door P.J.P. Lansink-Bastemeijer (VVD) en D.A. van Groningen (VVD) aangenomen (20bb1420). Inmiddels is een verkenning afgerond naar de mogelijke aanpassingen van het Droogleever Fortuynplein om de verdere ontsluiting en de beleving van en aansluiting op het gebied rond Parkhaven te verbeteren.

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

- Ruimtelijk en Programmatisch Toetsingskader Unsolicited Proposal Parkhaven (19bb24208)
- Motie Groene Connectie van Oost naar West (20bb1435)

Toelichting:

Geschiedenis

Het Droogleever Fortuynplein is aangelegd gelijktijdig met de Maastunnel die tussen 1937 en 1942 tot stand kwam. Burgemeester Droogleever Fortuyn gaf het startsein voor de bouw van de Maastunnel en werd later de naamgever van het verkeersplein. Het plein is verhoogd doordat het zich deels op Schielands Hoge Zeedijk bevindt, waar ook de Westzeedijk toebehoort. In 2012 heeft het Maastunnelcomplex, inclusief de Tunneltraverse -waar het Droogleever Fortuynplein onderdeel van is- de status van Rijksmonument verkregen. Naast de Euromast en Het Park aan de oostzijde van de Tunneltraverse zijn aan de westkant de Parksluizen ter verbinding van de Nieuwe Maas met de Delfshavense Schie aangewezen als Rijksmonument.

Context

De relevante context met betrekking tot de motie zijn het project Parkhaven en de mogelijke dijkversterking. Volgens de huidige planning zal de eerste fase van de gebiedsontwikkeling Parkhaven op zijn vroegst in 2024 starten en enkele jaren in beslag zal nemen. Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard verwacht over twee jaar een verkenning te starten voor een dijkversterking van de Schielands Hoge Zeedijk, die dan omstreeks 2031 zou aanvangen. Voor grote aanpassingen aan het Droogleever Fortuynplein kan voor een doelmatige inzet van capaciteit en middelen het beste hierop worden aangesloten.

Scenario's

De motie vraagt ons om verschillende scenario's op te stellen voor herinrichting van het Droogleever Fortuynplein om de verdere ontsluiting en de beleving van en aansluiting op het gebied rond Parkhaven te verbeteren. Bij de verkenning zijn verschillende ingrepen bekeken die elkaar niet (per definitie) uitsluiten. Wij bieden u om deze redenen, geen scenario's maar verschillende mogelijkheden (bouwstenen) aan die al dan niet in samenhang verder uitgewerkt kunnen worden. Dit is ook met de indieners van de motie besproken. Voorts merken wij op dat een volledige herinrichting van het Droogleever Fortuynplein zeer kostbaar is en onzes inziens ook niet hetgeen is waartoe de motie oproept. Zodoende heeft de verkenning zich gericht op mogelijkheden om met relatief kleine ingrepen toch een relevant verschil te kunnen maken.

Dosering van verkeer

Onderdeel van de verkenning is in hoeverre dosering van het autoverkeer ter hoogte van de Westzeedijk – Puntegaalstraat kan bijdragen aan een betere doorstroom voor alle richtingen. Er is reeds een doseringssysteem op het DF-plein en de Westzeedijk aanwezig. Dit systeem zorgt ervoor dat de hoeveelheid autoverkeer in de Maastunnel aan de veiligheidseisen voldoet. Autoverkeer vanaf de Parkhaven wordt hier eveneens ruimte mee geboden om in te kunnen voegen.

Fietstunnel G.J. de Jonghweg - Parkhaven

Om de doorstroming van het autoverkeer minder te belemmeren en de ontsluiting voor fietsers vanaf de Parkhaven richting het noorden te vergemakkelijken hebben we gekeken naar de mogelijkheid een fietstunnel ter hoogte van de aansluiting van de Parkhaven te realiseren. De benodigde helling zorgt ervoor dat een dergelijke tunnel van ongeveer halverwege Parkhaven tot halverwege het Tuschinskipark bij de G.J. de Jonghweg zal moeten worden aangelegd. Door de lange hellingbanen is het niet mogelijk om direct aan te sluiten op de oost-west routes, zoals de Westzeedijk en zorgt de tunnel voor een nieuwe barriere in het gebied. Door het hoogteverschil en de slechte aansluiting op andere routes vormt de tunnel geen aantrekkelijke verbinding voor fietsers. Uit de eerste technische inventarisatie blijkt dat een tunnelconstructie naar verwachting mogelijk is, maar de afstand in combinatie met de te verleggen kabels en leidingen en benodigde grondkerende wanden of constructies maakt dit een

zeer ingewikkelde en kostbare ingreep. Vanwege deze constatering zien we deze tunnel niet als een haalbare bouwsteen.

Bouwstenen

In de verkenning zijn drie bouwstenen benoemd:

1. Vereenvoudigen infrastructuur door opheffen rijbaan G.J. De Jonghweg ter hoogte van Parksluizen;

De complexiteit van de routing van het autoverkeer op het verkeersplein vertraagt de doorstroming. Verkeersstromen splitsen zich uit en voegen later weer samen. De rijbanen tussen de G.J. de Jonghweg ter hoogte van Little C en de Parkhaven hadden in het verleden een functie voor doorgaand verkeer, maar zijn na de herinrichting van de GJ de Jonghweg met 30km niet strikt noodzakelijk en kunnen geschrapt worden, mits de banen van west naar oost op de Westzeedijk anders worden ingedeeld. Van de vier banen op de Westzeedijk die in één richting van west naar oost bewegen kan er één in tegenovergestelde richting worden gerouteerd. Dit maakt het verkeerssysteem eenvoudiger met minder verschillende stromingen.

Op de plaats van de twee asfaltstroken kan er veel groen worden toegevoegd waarbij ook het reeds door asfalt omsloten groen samengetrokken kan worden tot de inrichting van een parkje vanaf het Parksluizencomplex. Dit zal de beleving van het gebied aanzienlijk kunnen verbeteren.

2. Herinrichten Puntegaalstraat;

Door de Westzeedijk aan de zuidzijde van het DF-plein de primaire route voor autoverkeer te maken en de Puntegaalstraat alleen bij opening van de zuidelijke brug te gebruiken, kan de hoeveelheid rijstroken en rijrichtingen op het plein beperkt worden, maar blijft de functionaliteit behouden. Brugopeningen vinden niet plaats in de spits. De Puntegaalstraat zou een compacte rijbaan en betere fietsvoorziening kunnen krijgen.

3. Langzaamverkeerverbinding Parkhaven.

In de motie Groene Connectie van Oost naar West (20bb1435) heeft uw raad ons verzocht *"de ontbrekende schakel Parksluizencomplex/Drooglever Fortuynplein (oversteek Parkhaven) aan te pakken"*. We zien dit in hetzelfde licht van de gevraagde verbetering van de ontsluiting van Parkhaven in de motie 'Wijs me de weg' (20bb1420). Momenteel bieden de 1e en 2e Parkhavenbruggen aan de zuidzijde van het Parksluizencomplex aan alleen de noordzijde van de bruggen ruimte voor voetgangers om aldaar de Schie over te kunnen steken. Aan de zuidkant van de bruggen is momenteel alleen voldoende ruimte voor een smal tweerichtings fietspad. Er is hier nadrukkelijk behoefte voor fietsers die in tegengestelde richting op willen gaan. De smalle fietsstrook wordt in praktijk volop gebruikt door voetgangers en fietsers in beide richtingen, met als gevolg een zeer onwenselijke verkeerssituatie. Gezien de monumentale status van de bruggen, de positie van de tram en de benodigde ruimte voor het autoverkeer zien wij geen kans om op de huidige bruggen extra ruimte voor fietsers en voetgangers te creëren. De enige mogelijkheid om de

ontbrekende schakel aan te pakken is de realisatie van een nieuwe langzaamverkeersverbinding over de Parksluizen. Deze moet de scheepvaart niet belemmeren en zal dus beweegbaar moeten zijn en daarmee aanzienlijke kosten met zich meebrengen.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

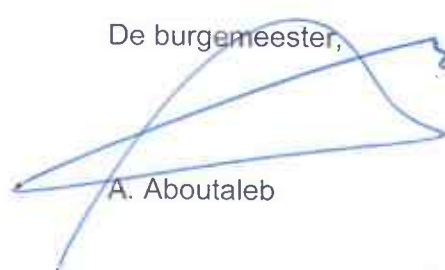
Deze verkenning leidt vooralsnog niet tot financiële en/of juridische consequenties. De realisatie van de bouwstenen wel; dit vereist personele inzet en investeringsmiddelen.

Wij beschouwen de motie 'Wijs me de weg' (20bb1420) hiermee als afgedaan.


De secretaris,

V.J.M. Roozen

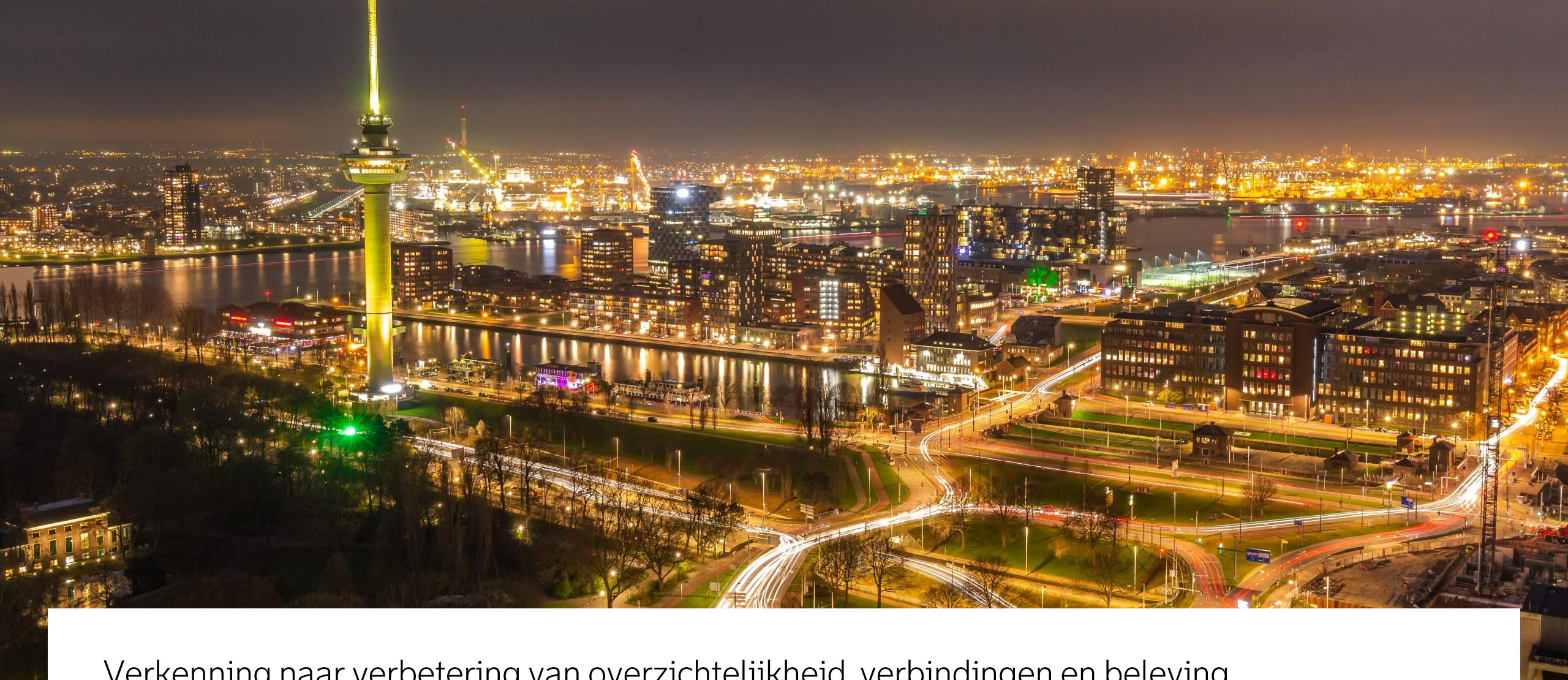
Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,


De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlage(n):

- Verkenning DF-plein ikv motie Wijs me de weg



Verkenning naar verbetering van overzichtelijkheid, verbindingen en beleving

April 2022



Gemeente
Rotterdam

Inhoud.

Inleiding	3
Uitgangspunten verkenning	4
Ontwikkelingen omgeving	5
Verkenning opgave en oplossingsrichtingen	6
Infrastructuur	7
Bouwstenen	8
Deelonderzoek fietstunnel Parkhaven	9



Inleiding.

In de raadsvergadering van 30 januari 2020 is de motie 'Wijs me de Weg' aangenomen door de gemeenteraad. De motie verzoekt het college:

- Onderzoek te doen naar mogelijkheden tot herinrichting van het plein en de raad scenario's voor te leggen hoe het plein kan bijdragen aan verdere ontsluiting van het gebied, maar ook de beleving van een aansluiting van het gebied.

Deze rapportage is een beschrijving van de verkenning die gedaan is om antwoord te geven op bovengenoemde motie. Er zijn verschillende ingrepen bekeken die elkaar niet (per definitie) uitsluiten. Daarom zijn er geen scenario's maar verschillende mogelijkheden (bouwstenen) opgenomen die al dan niet in samenhang verder uitgewerkt kunnen worden.

Bij de verkenning is gebruik gemaakt van het volgende stappenplan:

1. Benoemen uitgangspunten verkenning;
2. Inventarisatie ontwikkelingen omgeving;
3. Verkenning opgave en oplossingsrichtingen;
4. Benoemen bouwstenen;
5. Terugkoppeling aan gemeenteraad.

Uitgangspunten Verkenning.

Hoofdpogave

Verbeteren overzichtelijkheid, verbindingen én beleving vanuit zijde Parkhaven

Kaders

Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (vastgesteld gemeenteraad feb 2020)

4 leidende principes voor inrichting. Hier relevant: ruimte voor voetgangers en fietsers

Groene connectie

Verkenning vergroeningskansen 'Groen van Park tot Dakpark' (feb 2021)

Programma rivieroever

Verbeteren benutting rivieroever tbv recreatie

DF-plein en Parksluizencomplex:

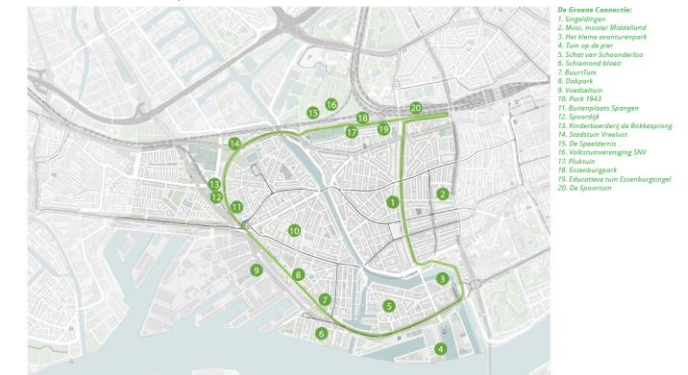
Monumentale status:

- Parksluizen en bruggen blijven behouden en in functie → verkeer moet bij afsluiting van een brug de andere kunnen gebruiken
- Ronde vorm met viaducten over 's Gravendijkwal is beeldbepalend en moet behouden moeten blijven

Opgave belevingskwaliteit Parksluizen en bruggen



DE GROENE CONNECTIE OVERZICHTSKAART PROJECTEN



Ontwikkelingen in omgeving.

Rondom het Droogleever-Fortuynplein vinden de komende jaren meerdere ontwikkelingen plaats. Er is sprake van bouwplannen en herinrichtingen al dan niet met wijzigingen voor autoverkeer. Daarnaast staat er een dijkversterking gepland.

- **Ontwikkeling Parkhaven**

Toevoegen 630 woningen

- **Little C met inrichtingsplan GJ de Jonghweg (inmiddels gerealiseerd)**

GJ de Jonghweg geen zware structuur voor auto meer, sluit minder dominant aan op DF-plein

Toevoeging Daniel den Hoed brug voor voetgangers tussen Little C en Erasmus MC

- **Erasmus MC Masterplan**

Extra aansluiting thv benzinepompen voor autoverkeer, logistiek, fietsers en voetgangers, aansluiting DF-plein vervalt

Koppeling aan HOV-halte 's Gravendijkwal

- **Willem Buytewechstraat – Pieter de Hooghweg**

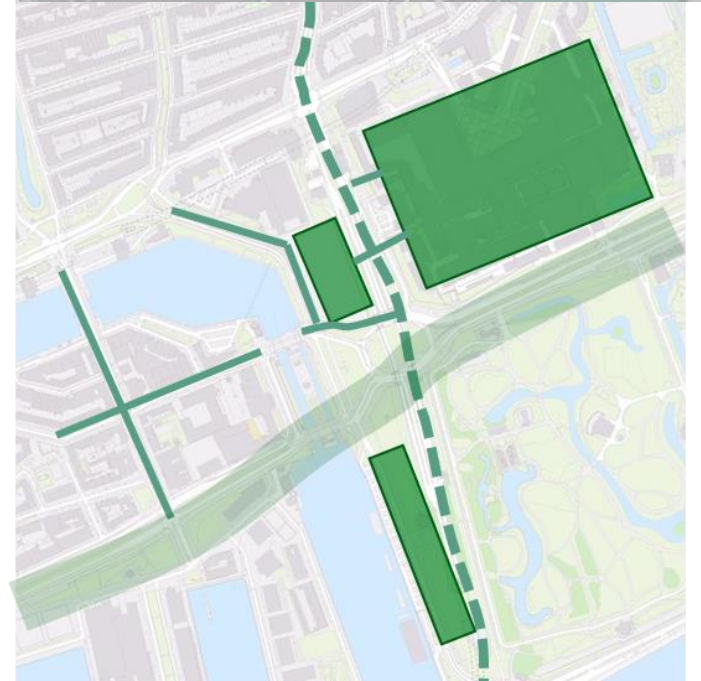
Circulatie-ingrepen tbv minder verkeer in woonstraten → niet meer volledig aansluiten op DF-plein en 30km-zone

- **'s Gravendijkwal – Maastunnel – Pleinweg**

Verkenning inpassing HOV (korte termijn en MIRT)

- **Onderzoek dijkversterking**

Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard start een verkenning voor de Schielands Hoge Zeedijk (uitvoering ca 2031)

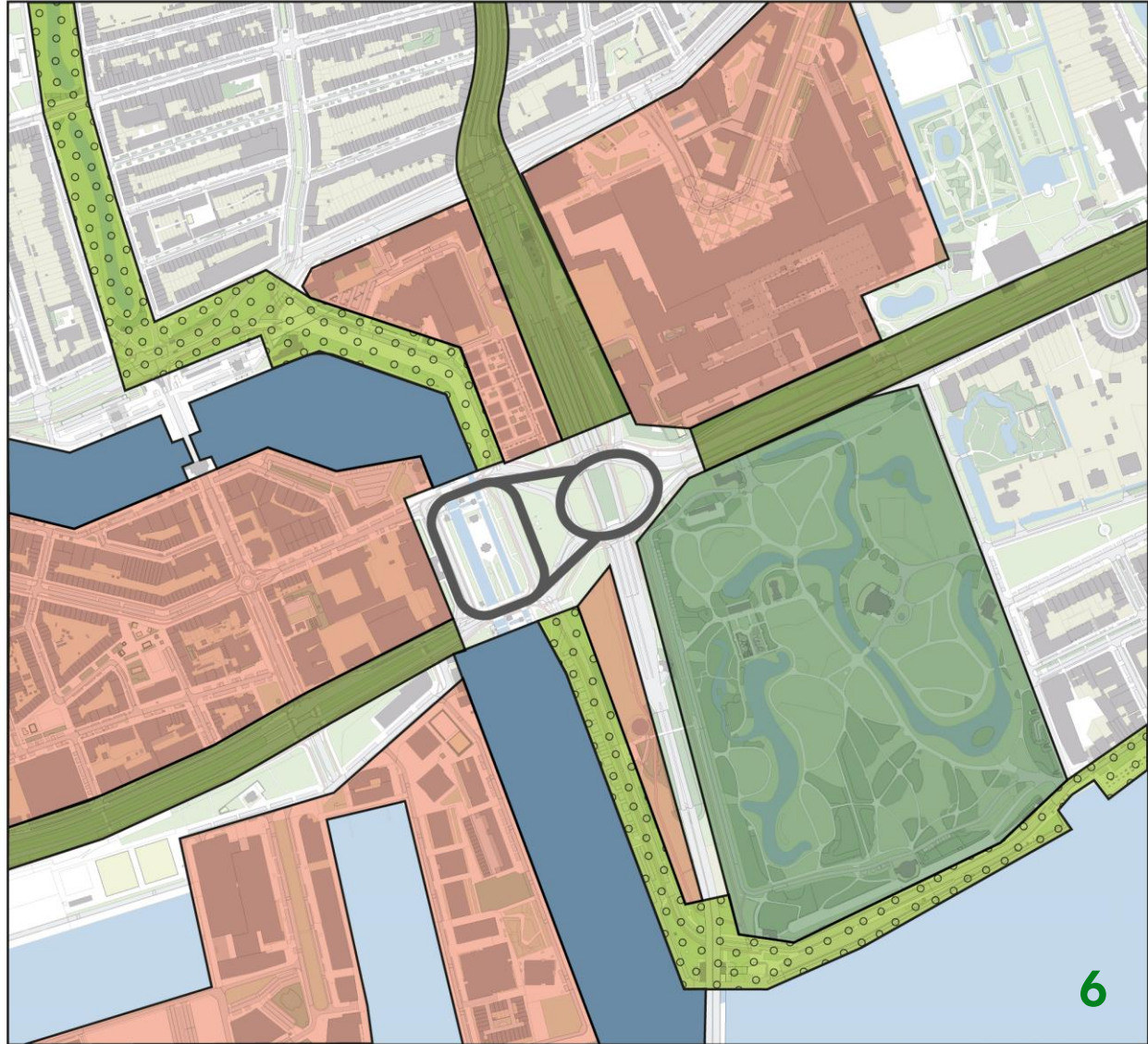


Verkenning opgave en oplossingsrichtingen.

Bij het Droogleever Fortuynplein komen
verschillende structuren van de stad samen:
water, groen, bebouwing en infrastructuur.

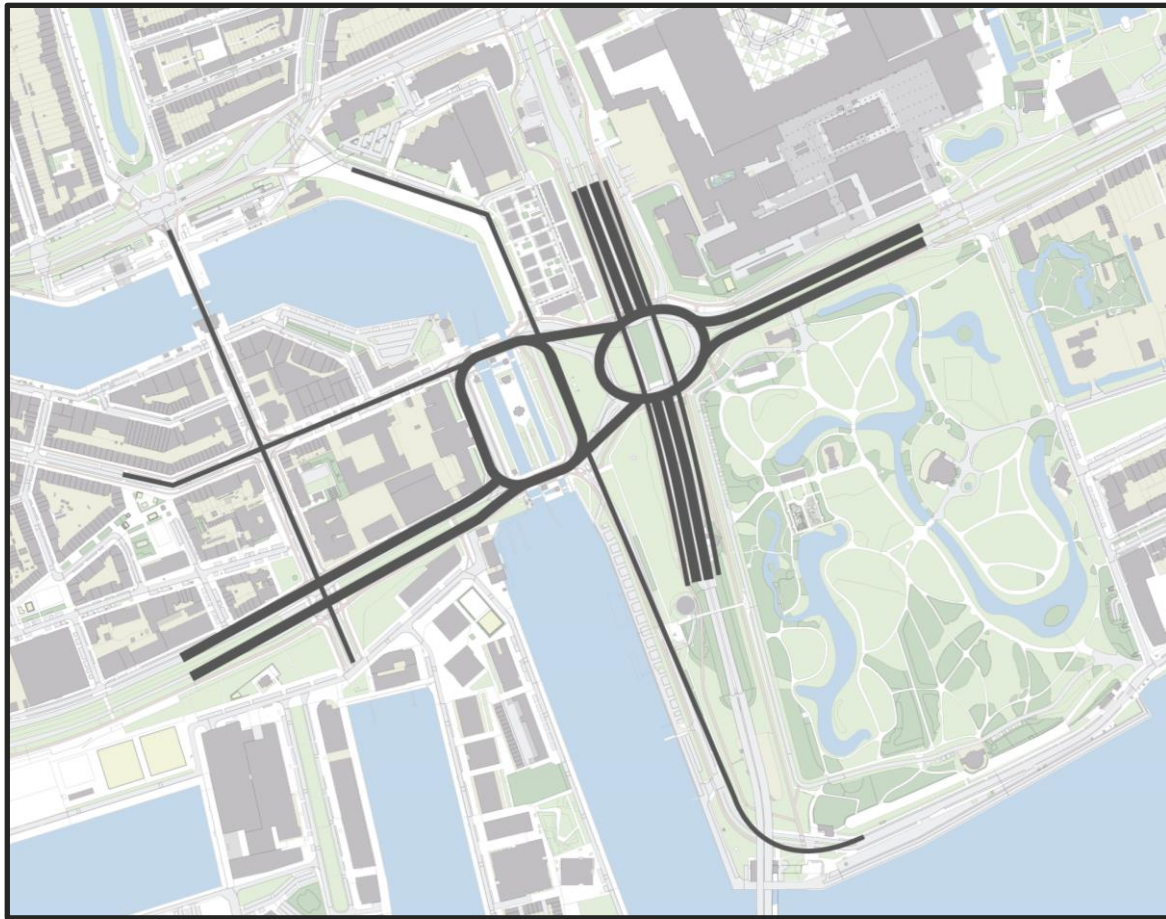
*'hiërarchie aanbrengen
in infrastructuur is een sleutel
voor versterking van de structuren
en beleving hiervan'*

*'Kans voor groene plek die structuren verbindt,
zorgt voor betere
Fiets/voet-verbindingen en
betere verblijfskwaliteit'*



Infrastructuur.

Door de jaren heen is de verkeerskundige functie van de aansluitende wegen veranderen. De infrastructuur op het plein is hier minimaal op aangepast. Hiërarchie aanbrengen draagt bij aan versterking van de



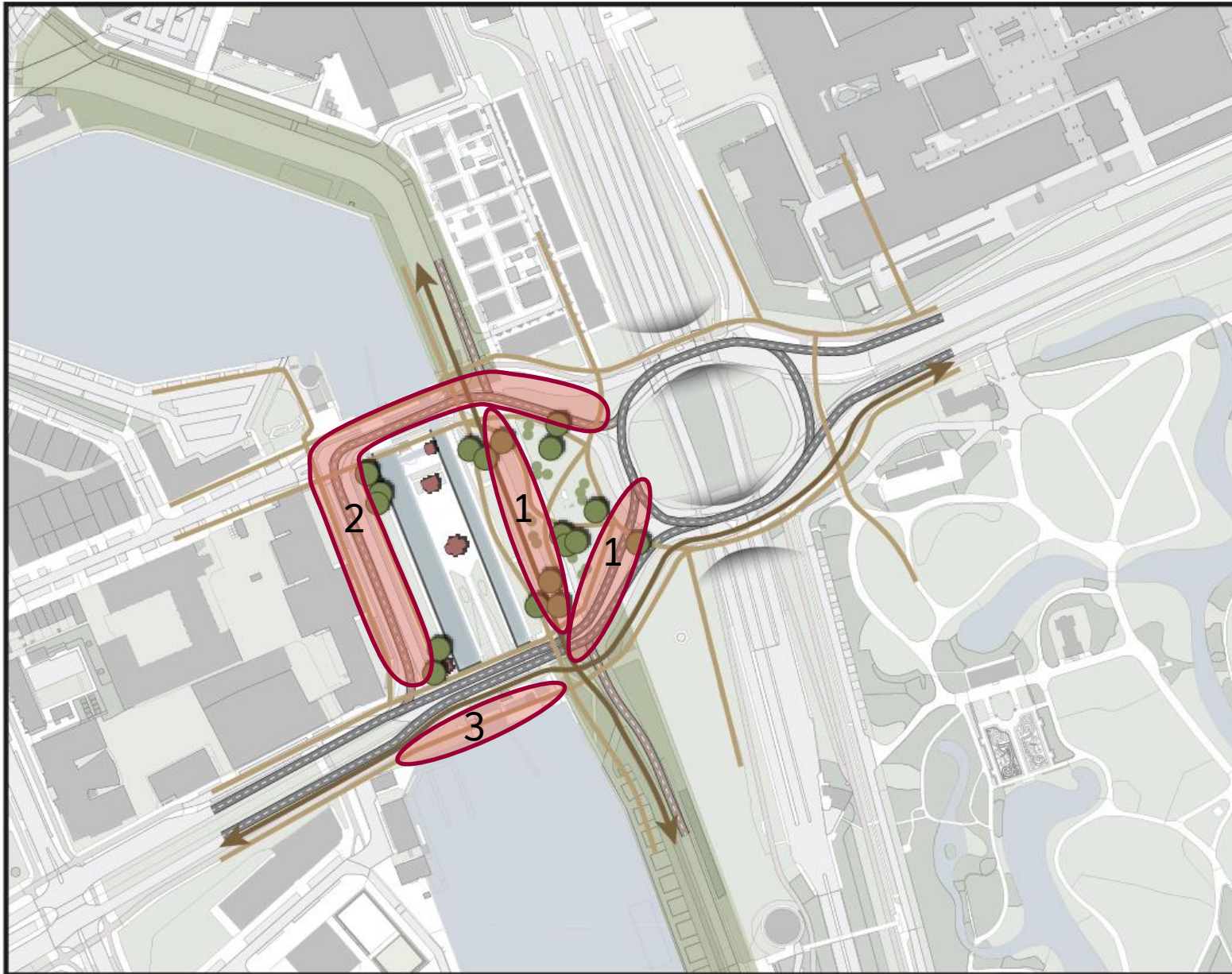
Huidig systeem, zonder hiërarchie op plein en aansluitende wegen: veel rijrichtingen voor autoverkeer en daardoor veel rijstroken en onoverzichtelijkheid

stedelijke structuren, verbetert overzichtelijkheid en geeft kansen voor betere loop- en fietsroutes en een centrale groene plek gekoppeld aan het sluisencomplex.



Door invoering hiërarchie op plein en aansluitende wegen: minder rijstroken, meer overzicht en ruimte voor centrale plek met fiets- en voetgangersverbindingen

Bouwstenen.



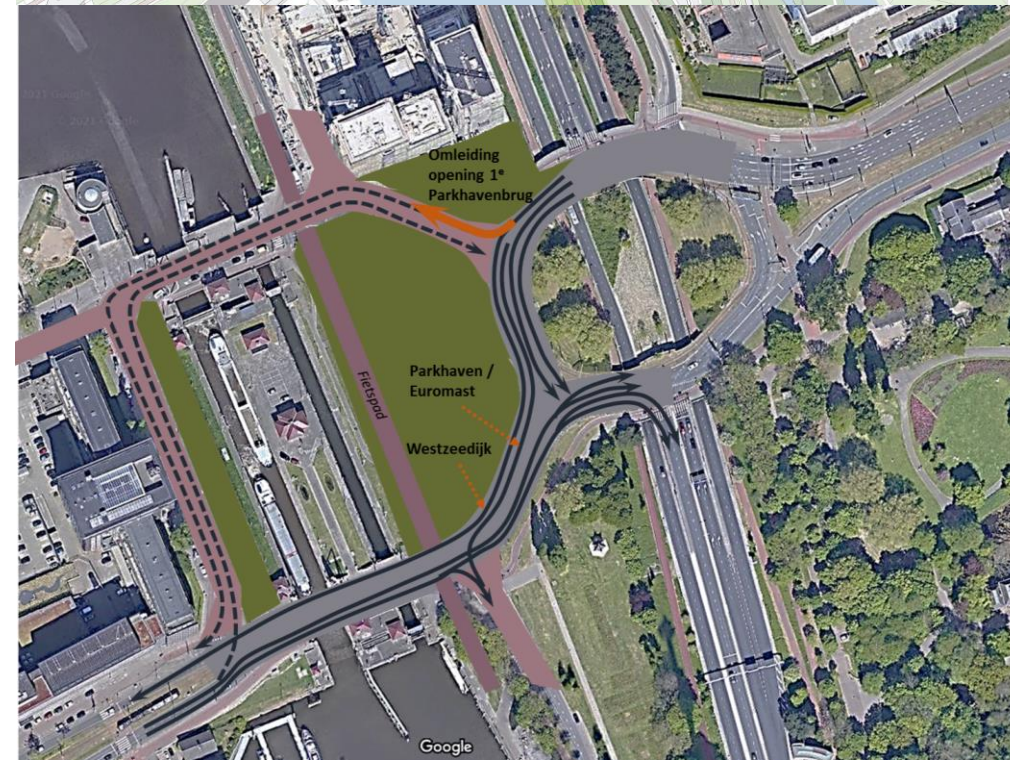
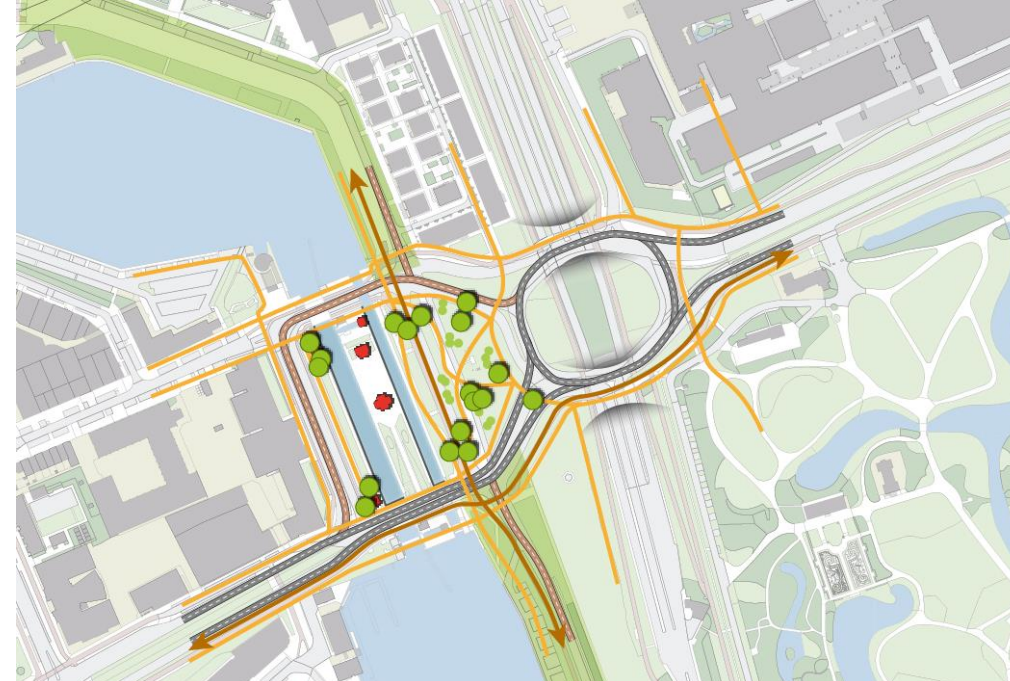
Er zijn drie bouwstenen:

- 1) Opheffen rijbaan deel GJ de Jonghweg ter hoogte van Parksluizen en aanpassen zuidelijke rijbaan;
- 2) Herinrichten Puntegaalstraat;
- 3) Langzaamverkeersverbinding over kop Parksluizen.

Bouwsteen 1: Opheffen rijbaan GJ de Jonghweg ter hoogte van Parksluizen

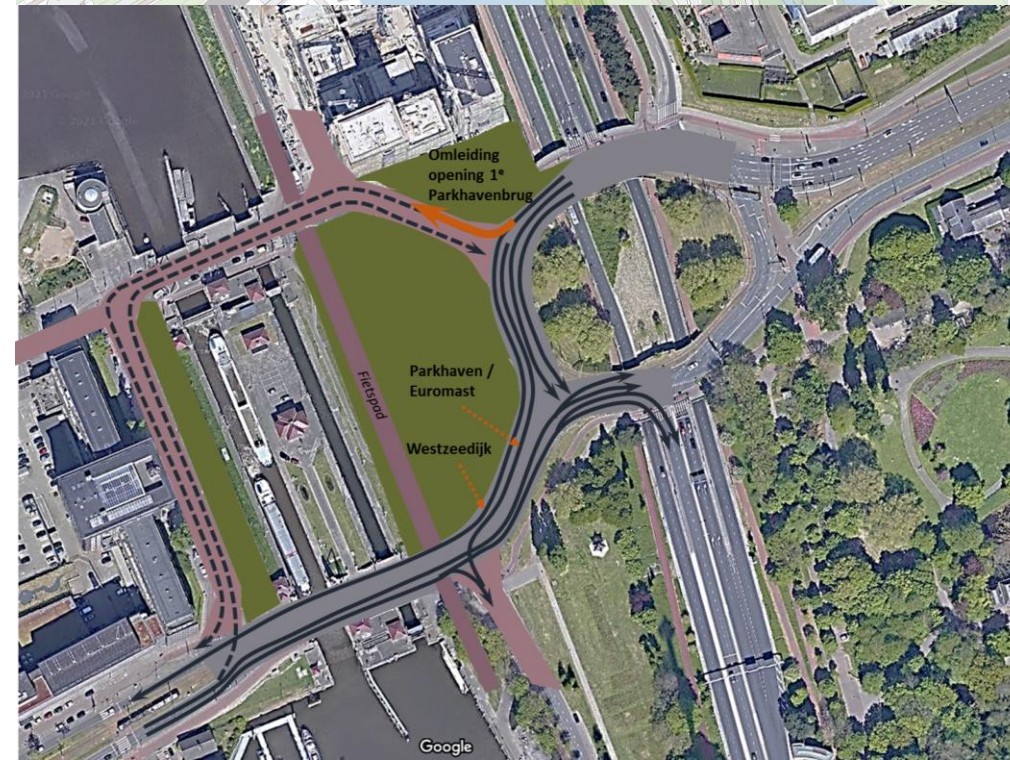
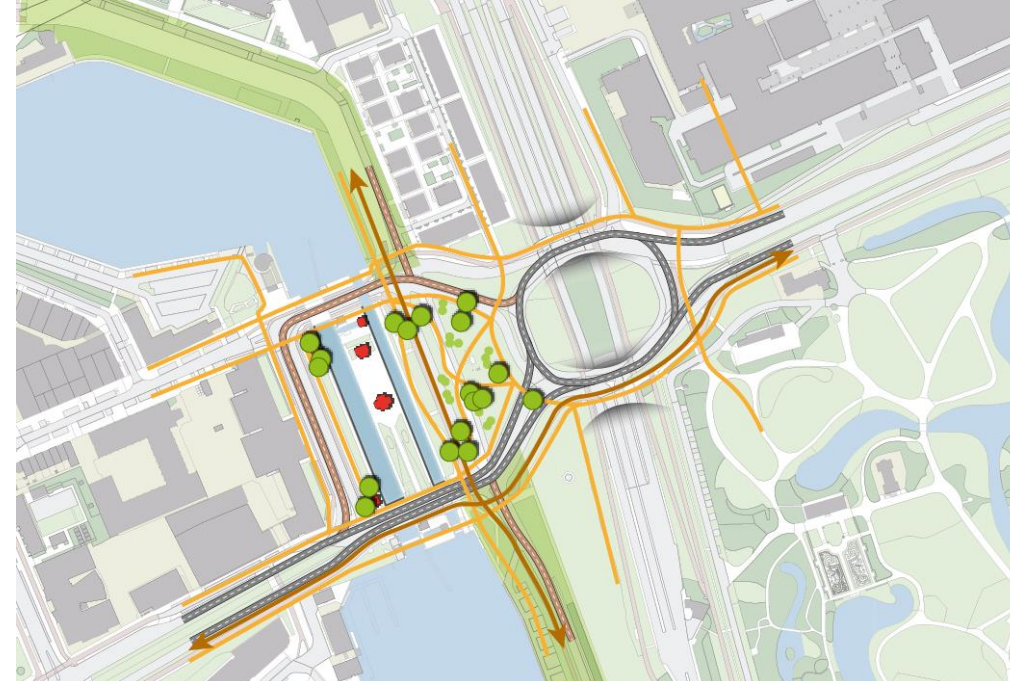
De complexiteit van de routing van het autoverkeer op het verkeersplein vertraagt de doorstroming. Verkeersstromen splitsen zich uit en voegen later weer samen. De rijbaan tussen de G.J. de Jonghweg ter hoogte van Little C en de Parkhaven hadden in het verleden een functie voor doorgaand verkeer, maar zijn na de herinrichting van de GJ de Jonghweg met 30km niet strikt noodzakelijk en kunnen geschrapt worden, mits de banen van west naar oost op de Westzeedijk anders worden ingedeeld. Van de vier banen op de Westzeedijk in één richting van west naar oost bewegen kan er één in tegenovergestelde richting worden gerouteerd. Dit maakt het verkeerssysteem eenvoudiger met minder verschillende stromingen.

Op de plaats van de twee asfaltstroken kan er veel groen worden toegevoegd waarbij ook het reeds door asfalt omsloten groen samengetrokken kan worden met het Parksluizencomplex. Dit zal de beleving van het gebied aanzienlijk kunnen verbeteren.



Bouwsteen 2: Herinrichten Puntegaalstraat

Door de Westzeedijk aan de zuidzijde van het DF-plein de primaire route voor autoverkeer te maken en de Puntegaalstraat alleen bij opening van de zuidelijke brug te gebruiken, kan de hoeveelheid rijstroken en rijrichtingen op het plein beperkt worden, maar blijft de functionaliteit behouden. Brugopeningen vinden niet plaats in de spits. De Puntegaalstraat zou daarom een compacte rijbaan en betere fietsvoorziening kunnen krijgen.



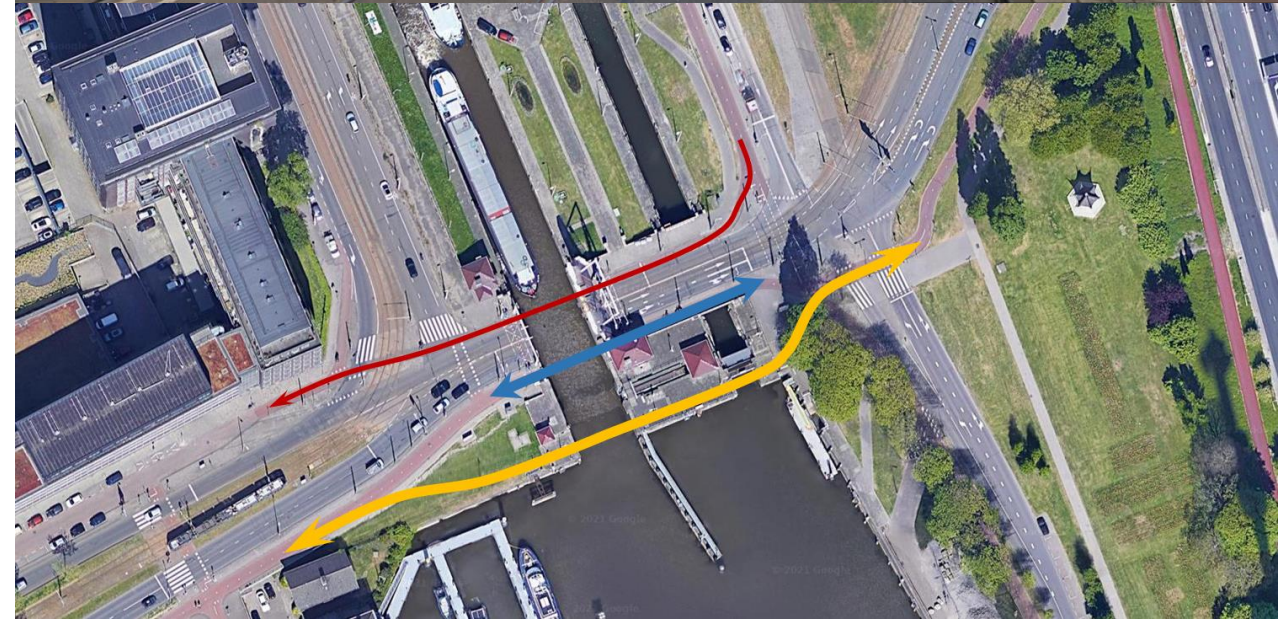
Bouwsteen 3: Langzaamverkeersverbinding Parksluizen

Constateringen huidige situatie:

- Bestaande brugdek niet herindeelbaar vanwege tramsporen → nieuw brugdek noodzakelijk
- Brugverbreding niet mogelijk vanwege wachtershuisjes en andere fysieke objecten (monumentaal)

Er is hier nadrukkelijk behoefte voor fietsers die in tegengestelde richting op willen gaan. De smalle fietsstrook wordt in praktijk volop gebruikt door voetgangers en fietsers in beide richtingen, met als gevolg een zeer onwenselijke verkeerssituatie.

De enige mogelijkheid om de ontbrekende schakel aan te pakken is de realisatie van een nieuwe langzaamverkeersverbinding over de Parksluizen. Deze moet de scheepvaart niet belemmeren en zal dus beweegbaar moeten zijn.

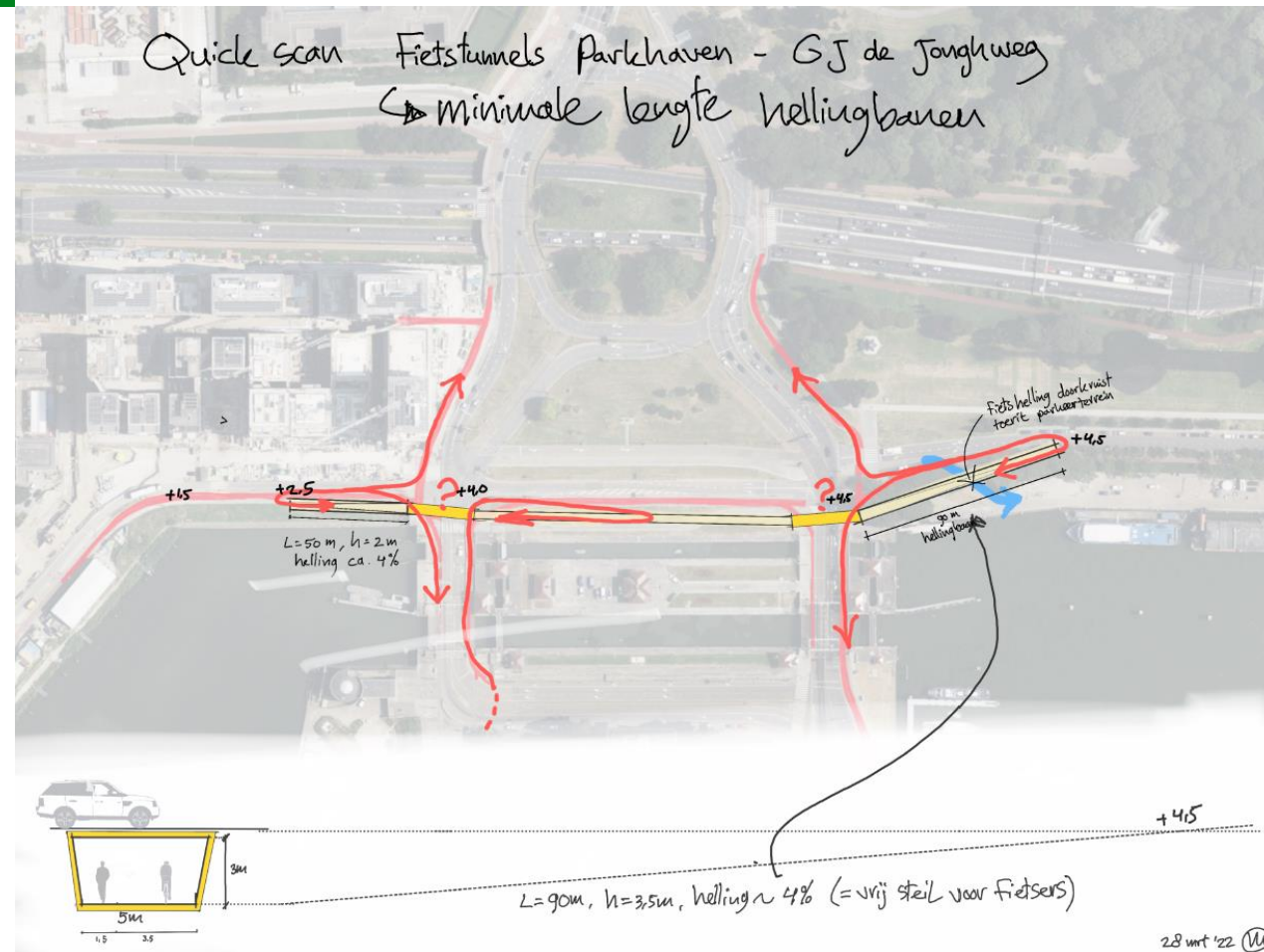


Deelonderzoek Fietstunnel Parkhaven

Een fietstunnel ter hoogte van de aansluiting van de Parkhaven zou de doorstroming van het autoverkeer mogelijk minder belemmeren en de ontsluiting voor fietsers vanaf de Parkhaven richting het noorden en omgekeerd kunnen vergemakkelijken.

De benodigde helling zorgt ervoor dat een dergelijke tunnel van ongeveer halverwege Parkhaven tot halverwege het Tuschinskipark bij de G.J. de Jonghweg zal moeten worden aangelegd. Door de lange hellingbanen is het niet mogelijk om direct aan te sluiten op de oost-west routes, zoals de Westzeedijk en zorgt de tunnel voor een nieuwe barrière in het gebied. Door het hoogteverschil en de slechte aansluiting op andere routes vormt de tunnel geen aantrekkelijke verbinding voor fietsers.

Uit de eerste technische inventarisatie blijkt dat een tunnelconstructie naar verwachting mogelijk is, maar de afstand in combinatie met de te verleggen kabels en leidingen en benodigde grondkerende wanden of constructies maakt dit een zeer ingewikkelde en kostbare ingreep.





**Gemeente
Rotterdam**