

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

Website: www.rotterdam.nl
E-mail: bbo@rotterdam.nl
Inlichtingen: T. Kolner
Telefoon: 06-38319288

Cluster: Stadsontwikkeling
Ons kenmerk: BS21/01759 -21bb016600
Uw kenmerk:

Datum: 24 december 2021

Betreft: RMA Interventieprogramma 2022

Aan raadscommissie EDEM

Geachte commissieleden,

Middels deze brief informeer ik u over de stand van zaken en de planning voor het RMA Interventieprogramma 2022.

Toelichting

De Rotterdamse Mobiliteits Aanpak (RMA) is een aanpak om te werken aan een betere bereikbaarheid van onze groeiende stad. Een aanpak die met ons mobiliteitssysteem helpt invulling te geven aan diverse opgaven van de stad en bijdraagt aan goede groei van de stad. Met het RMA-interventieprogramma worden de leidende principes uit de RMA zichtbaar gemaakt op straat en daarmee de mobiliteitstransitie op verschillende plekken in de stad versneld.

Voorgaande experimenten en lessons learned

Uit de bespreking van de commissie EDEM en de gemeenteraad kwam eerder naar voren dat er discussie is over de effectrapportages en dat de commissie vragen had over de wijze waarop de participatie, betrokkenheid en ervaringen van bewoners en ondernemers bij de voorgaande experimenten is vormgegeven. Daarnaast heeft er intern een evaluatie plaatsgevonden zodat we de effectiviteit van nieuwe interventies kunnen vergroten. Dit heeft tot de volgende punten geleid:

- Bij volgende interventies dient vooraf voldoende draagvlak te zijn uit de omgeving of middels een aangenomen motie;
- Elke interventie kent een gezamenlijke werkwijze met de omgeving met mogelijke inspraak en participatie;
- Kwaliteit gaat voor snelheid;
- Duidelijk eigenaarschap, rollen en verantwoordelijkheden, ook als de interventie heeft plaatsgevonden;

- Heldere en transparante communicatie;
- Goede afstemming met andere projecten die in de omgeving gepland staan en impact hebben op de interventie;
- Om de samenhang te bewaken, en de strategie en doelstellingen te bepalen is er een RMA-interventiekernteam opgericht. Dit is verantwoordelijk voor het opstellen van de randvoorwaarden, coördinatie en adviseert op de grote lijn.
- Elke interventie kent een eigen planteam dat verantwoordelijk is voor het proces, participatie, uitwerking, uitvoering en de monitoring en evaluatie;

De interventies in 2022

In het licht van het bovenstaande zijn wij met gebiedscommissies en wijkraden in gesprek gegaan over de wenselijkheid van nieuwe interventies. Op grond van deze adviezen en met het oog op verkeerskundige inzichten zijn voor 2022 de volgende interventies geselecteerd. Hieronder volgt een korte toelichting over het proces en doelstellingen per interventie.

1. Liskwartier – Rodenrijselaan en Rodenrijsestraat

Deze straten kenmerken zich door zeer hoge verkeersintensiteiten en hoge snelheden van het autoverkeer. Bewoners hebben aangedrongen om maatregelen te implementeren om de verkeersveiligheid te verbeteren. In de afdoening van de motie Veilige en gezonde straten (nummer toevoegen) heb ik u reeds bericht dat we voornemens zijn om de maximumsnelheid in de Rodenrijselaan en Rodenrijsestraat te verlagen naar 30 km/uur. Daarnaast is de rotonde bij de Gordelweg een zogenoemde blackspot (locatie waarin 3 aaneengesloten jaren, 6 of meer letselongevallen hebben plaatsgevonden). Tot slot hebben de bewoners aangegeven de fietsstroken als zeer smal te ervaren. Op 28 oktober is er een toelichting gegeven bij de wijkraad van het Liskwartier. Het initiatief om samen maatregelen te bedenken is daar positief ontvangen. In december heeft er een Project Start Up (PSU) plaatsgevonden en is het planteam gevormd. In januari starten we samen met de omgeving het co-creatie proces. Medio maart/april ligt er naar verwachting een gedragen set aan maatregelen die voor de zomer nog op straat geplaatst kunnen worden.

2. Willemsbrug

Bewoners van het Noordereiland hebben veel last van hard rijdend autoverkeer op de Willemsbrug dat leidt tot geluidsoverlast. De interventie is gericht om snelheidsremmende maatregelen te treffen voor het autoverkeer. Ook ligt er een wens het aandeel autoverkeer naar fietsverkeer te verschuiven waarbij er meer ruimte wordt gemaakt voor snelle en langzame fietsers. Ook voor deze interventie heeft er inmiddels een PSU plaatsgevonden en is er een planteam samengesteld. Naar verwachting ligt er in maart of april een gedragen set aan maatregelen.

3. Oude Westen – Kruisplein en Eendrachtsplein

De motie “van het wilde westen naar het veilige westen” roept op om het experiment te verlengen. Tijdens het verkeersexperiment Oude Westen zijn het Kruisplein en het Eendrachtsplein gedurende vier maanden in de periode van 30 april tot eind augustus 2020 afgesloten geweest voor autoverkeer en hebben fietsers en voetgangers meer ruimte gekregen. Uit een evaluatie van het college en van de gebiedscommissie zijn veel leerpunten naar voren gekomen. Het doel is om de interventie in andere vorm weer terug op straat te brengen.

Echter hebben de ondernemers aangegeven zeer kritisch te zijn op de communicatie en participatie bij deze interventie. Het voorstel is om het proces zeer zorgvuldig in te richten. We zijn in gesprek met de bedrijfsinvesteringszones (BIZ) van de West-Kruiskade en Nieuwe Binnenweg over de participatie en welke rollen wie neemt. Onlangs is ook met de gebiedscommissie Centrum gesproken over de interventies in het centrum (Willemsbrug en Oude Westen). Het planteam wordt momenteel verder aangevuld en in februari wordt gestart met ontwerp/planvorming. Uitvoering is gericht op het tweede kwartaal van 2022, waarbij we met inachtneming van voornoemde verbeterpunten de tijd nemen om het (participatie-)proces zorgvuldig te doorlopen.

4. *Nieuwe Binnenweg (Delfshavense deel)*

De RMA-interventie Nieuwe Binnenweg (NBW) is een verkenningstraject om te onderzoeken welke maatregelen toegepast kunnen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren en doorgaand autoverkeer te verminderen. We focussen ons hierbij op het Delfshavense deel van de 's-Gravendijkwal tot de Lage Erfbrug. We starten met het inzichtelijk krijgen van de verkeercirculatie, intensiteiten en vervolgens onderzoeken we de te verwachten effecten als bijvoorbeeld straten eenrichtingsverkeer worden. Aansluitend onderzoeken we welke reizigers het meest bepalend zijn op de Nieuwe Binnenweg en welke mobiliteitsbehoeftes en belemmeringen de verschillende gebruikers/reizigers hebben. Het eindproduct is een adviesrapport waarin mogelijke maatregelen staan geformuleerd die bijdragen aan het verkeersveiliger en fietsvriendelijker maken van de Nieuwe Binnenweg. Het traject start in december en heeft een doorlooptijd van 5 maanden. Voor de zomer worden de resultaten ter informatie aan de commissie voorgelegd.

5. *Micro-hub en pakketlockers*

Het doel van deze interventie richt zich op efficiëntere en emissievrije stadslogistiek. Er worden op dit moment twee sporen uitgewerkt die kansrijk zijn om als RMA-interventie uit te voeren. Het eerste spoor zet in op een micro-hub in een winkelgebied. In de micro-hub worden goederen gebundeld en met kleine volgeladen elektrische voertuigen naar de winkels gebracht. Ook kan er vanuit de micro-hub pakketten worden bezorgd. Het tweede spoor richt zich op pakketlockers in de openbare ruimte waar meerdere pakketdienstverleners gebruik van kunnen maken. De pakketten van bewoners die in de omgeving wonen worden niet meer aan huis geleverd maar in deze pakketlockers. Een voorziening die mogelijk ook gecombineerd kan worden met een mobiliteitshub (deelvervoer). Voor beide sporen wordt door marktpartijen uit het Convenant ZES (Zero Emission Stadslogistiek) in samenwerking met de gemeente een voorstel uitgewerkt. De verwachting is dat met de pakketlockers eind van het eerste kwartaal met de uitvoering gestart kan worden. Het spoor met de micro-hubs heeft naar verwachting meer tijd nodig.

6. *Mobility Challenges*

Met de mobility challenges gaan we op drie locaties (Oude Noorden, Cool-zuid en Groene Hilledijk) in Rotterdam deelmobiliteitshubs realiseren. Het doel is om het autobezit te reduceren en mensen deelmobiliteit te laten ervaren. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan de motie 'Delen kan veel schelen'.

Daarnaast zijn de volgende subdoelen geformuleerd:

- Meer bekendheid en zichtbaarheid geven aan deelauto's en eventueel andere vormen van deelmobiliteit;
- Bewoners van de wijk waarin een Mobility Challenge plaatsvindt, laten zien wat voor effect deelmobiliteit kan hebben op de omgeving. Dit houdt in dat met de aanwezigheid van deelmobiliteit, bewoners de eventuele vrijgekomen ruimte opnieuw kunnen laten inrichten. Uiteraard is dit een samenwerking tussen gemeente en bewoners.
- Door de aanwezigheid van deelauto's en deelfietsen het aantal (tweede) auto's in privébezit verminderen en daarmee de parkeerdruk verlagen;
- Meer kennis en ervaring opdoen over de bereidheid van mensen met verschillende sociaal-demografische kenmerken om hun eigen auto weg te doen, dan wel meer kennis en ervaring opdoen over hoe deelmobiliteit door deze doelgroepen wordt gebruikt en ervaren.
- Tevens wordt onderzocht hoe deelmobiliteit een inclusiever vervoersmiddel kan worden voor bijvoorbeeld mensen met vervoersarmoede.

Begin 2022 ligt het plan van aanpak klaar voor de uitvoering van de mobility challenges. In het eerste kwartaal van 2022 zal per locatie een go/no go moment zijn. Uiteraard zult u daarvan op de hoogte worden gesteld.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bokhove', with a long horizontal stroke extending to the right.

Judith Bokhove
Wethouder Mobiliteit, Jeugd en Taal