Gemeente Rotterdam

SLIMME BEREIKBAARHEID VOOR EEN GEZOND, ECONOMISCH STERK EN AANTREKKELIJK ROTTERDAM

Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2016 - 2030+

Opgesteld door Gemeente Rotterdam

Titel rapport *Slimme bereikbaarheid voor een gezond, economisch sterk en aantrekkelijk Rotterdam*
Stedelijk Verkeersplan Rotterdam

In samenwerking met Goudappel Coffeng

Datum publicatie 23 januari 2017

Een woord vooraf...

Mobiliteit die mensen verbindt. Nu en vooral: in de toekomst. Mobiliteit die van Rotterdam nog sterker een stad op twee oevers maakt. Die inspeelt op de verwachte toename van onze stadse bevolking en veranderende economie doet groeien, maar die er tegelijkertijd voor zorgt dat de luchtkwaliteit verbetert en de leefbaarheid in de stad ten goede komt. Die bijdraagt aan de verlevendiging van ons stadscentrum maar niet zorgt voor extra verkeer op de nu al in toenemende mate drukker wordende of zijnde stadsboulevards en verkeersaders. Mobiliteit die enerzijds fietsers en voetgangers meer ruimte geeft zich veilig door de stad en wijken te begeven, maar die daarbij geen inbreuk maakt aan het distributieproces en toeloop aan klanten voor ondernemers….

Dit en nog veel meer zijn expliciete wensen die we als stadsbestuur uitspreken. Deze opgave is op vele punten in een plan te gevat, het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam. Een plan dat op korte termijn om acties vraagt, denk aan de herinrichting van de Coolsingel en het starten van een planstudie naar een nieuwe westelijke oeververbinding. Een plan dat op langere termijn de nodige ruimte vraagt voor onderzoek en experimenten. Een plan dat nadrukkelijk schetst hoe al die initiatieven op langere termijn zullen bijdragen aan het gemeenschappelijke doel: mobiliteit in dienst van een gezonde, economisch sterke en aantrekkelijke stad. Een fijne stad om in te wonen, leven, werken en recreëren. Een ondernemende stad die de juiste stappen durft te zetten richting een nog gezondere en -niet te vergeten- duurzame stad.

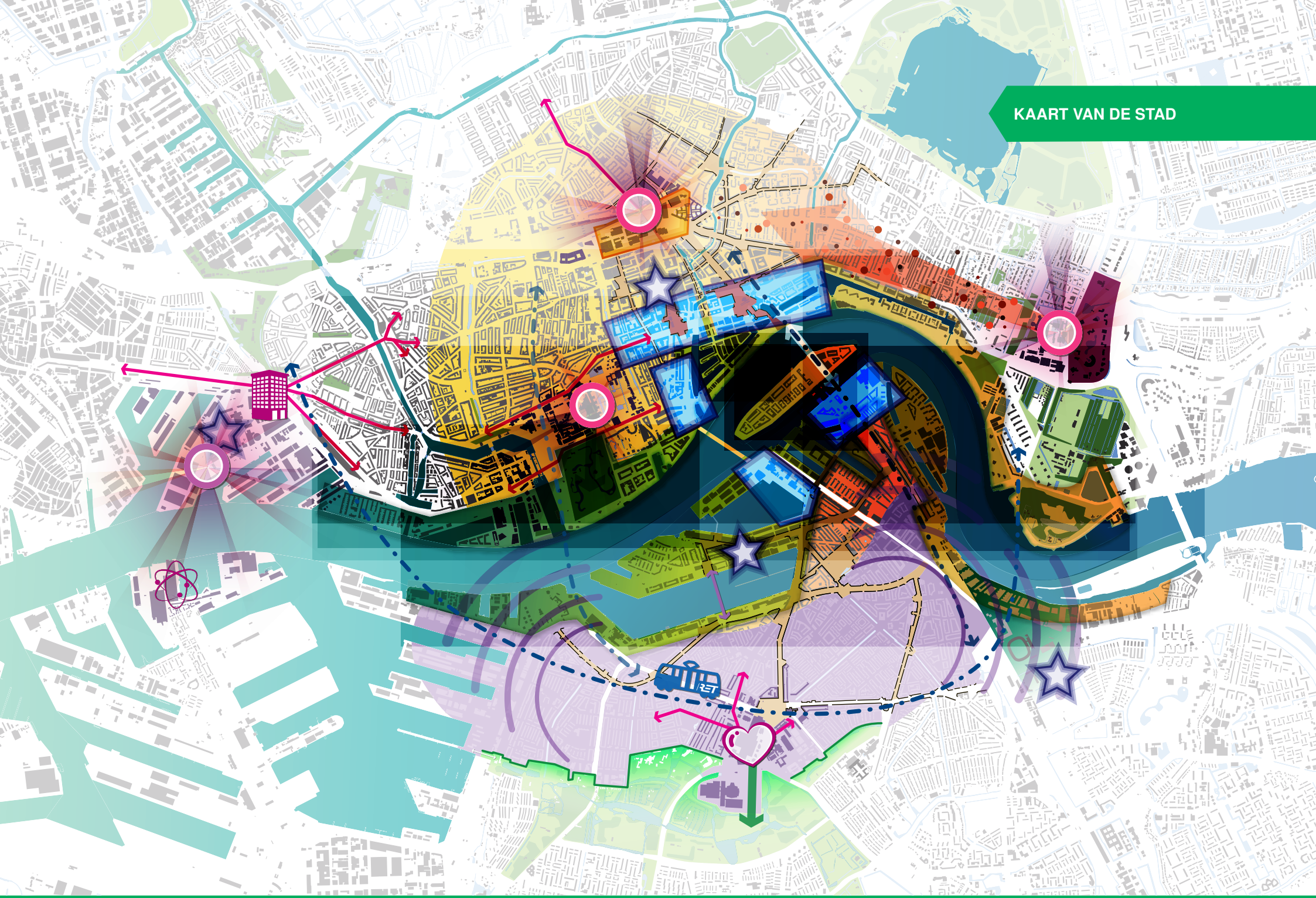
De inbreng van vele bewoners, belanghebbenden, organisaties, partners en experts ten gunste van dit plan, is van onschatbare waarde gebleken. Het illustreert dat een antwoord vinden op zo’n ingewikkeld vraagstuk enkel mogelijk is door naar elkaar te luisteren, met elkaar mee te denken, begrip te hebben voor elkaars wensen en verlangens en bovenal: intensief met elkaar samen te werken om deze stad met al haar kwaliteiten verder te versterken in voorbereiding op de toekomst. Ik spreek dan ook graag mijn dank uit aan iedereen die zich op welke manier dan ook aan dit plan heeft verbonden en hoop dat u dit ook wilt blijven doen.

Want met het presenteren van dit plan is de grote lijn uitgezet. Maar belangrijk is om gezamenlijk te blijven nadenken over hoe mobiliteit een waardevolle bijdrage kan leveren aan het Rotterdam van de toekomst. Ik koester de verachting dat dit plan daarvoor een solide basis biedt, en vertrouw erop dat we de in dit plan genoemde zaken door samen te blijven werken, succesvol en effectief in de praktijk zullen brengen.

Namens het Rotterdamse college van B&W,

Pex Langenberg,
Wethouder Mobiliteit, Duurzaamheid en Cultuur

KAART VAN DE STAD



Inhoudsopgave

Een woord vooraf... 3

Verantwoording 7

Samenvatting 9

1. Trends en ontwikkelingen 15
Groei zuidelijke Randstad en Rotterdam 15
Economische vernieuwing 16
Mobiliteitstransitie 17

2. De Rotterdamse uitdagingen 19
Een vitale economie 19
Een gezonde stad 23
Een aantrekkelijke woonstad 27

3. De bereikbaarheidsopgave 33

4. De mobiliteitsstrategie 39
1. Minder autokilometers binnen de Ring: voorrang voor fiets en OV. 41
2. Een samenhangend regionaal en stedelijk netwerk: wegen en OV in evenwicht. 43
3. Regionale en stedelijke oeververbindingen: nieuwe en transformatie van bestaande. 45
4. Aantrekkelijke en levendige (Binnen)stad: de citylounge versterkt. 47
5. Versterken nieuwe vervoerswijzen: vervoer over water en Last Mile. 50
6. Geen vervoersarmoede: sociale en maatschappelijke participatie versterkt. 52
7. Gezonde leefomgeving: versterken Ruimtelijke kwaliteit en Zero Emissie. 55
8. Slimme mobiliteit: technologische innovatie en ICT. 58
9. Gebieden Buiten de Ring: duurzaam verbonden. 61

CULT
rodin
BAR

Verantwoording

Voor u ligt dit Stedelijk Verkeersplan 2.0: Bereikbaarheid in dienst van een economisch sterk en gezond Rotterdam. Als gemeente kunnen en willen wij deze visie uiteraard niet alleen vormen. Daarom kwam dit Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2015 – 2030 tot stand vanuit ideeën en samenwerking met allerlei partners in de stad. Uitgangspunt? Dat mobiliteit geen doel op zich, maar juist een essentiële randvoorwaarde vormt voor een aantrekkelijke en economische sterke stad.

Kader

Het solide fundament waarop dit Stedelijk Verkeersplan rust, is de Rotterdamse Mobiliteitsagenda. Daarin geeft het stadsbestuur en de Rotterdamse raad richting aan de wijze waarin zij willen dat de Rotterdamse mobiliteit zich ontwikkelt. Namelijk ‘Gezonde en Bereikbare stad’, ‘Binnenstad City Lounge; de auto te gast’, ‘Fietsstad van de toekomst’, ‘Marktplaats voor mobiliteitsinnovatie en samenwerking’ en ‘Bereikbaarheidskwaliteit; motor voor ruimtelijke economische ontwikkeling’.

De Stadsvisie 2030, Binnenstad als City Lounge en de Rotterdamse Mobiliteitsagenda zijn kaders waaruit het Stedelijk Verkeersplan is ontwikkeld. Het stedelijke verkeersplan speelt in op deze kaders en is een belangrijke bouwsteen voor het nog verder te ontwikkelen proces binnen de “kaart van de stad”, waarin de gehele ruimtelijke economische opgave van stad en regio wordt neergezet. Hierin wordt ook indirect ingespeeld op onder meer het Fietsplan, Parkeerplan en Verkeersveiligheidsplan, die op verschillende deelgebieden de beleidsrichting tot 2018 aangeven.

Consultatie

Na de presentatie van de eerste versie van het Stedelijk Verkeerplan Rotterdam is gestart met een uitgebreide consultatie. Tijdens de consultatieperiode is een brede groep belanghebbenden (inwoners, gebiedscommissies, organisaties, bedrijven, experts, andere gemeenten etc.) op verschillende manieren betrokken. In totaal vonden 13 speciaal georganiseerde bijeenkomsten plaats. Daarnaast is met vele partijen direct gesproken, zowel één op één als in reguliere overleggen.

In totaal namen zo’n 450 personen (bewoners en partijen) deel. Een aantal van hen is via de gebiedscommissies bij het proces betrokken. Ook de Burgerjury van Rotterdam is actief betrokken geweest. Net als een aantal experts die tijdens een dwarskijksessie hun visies met de verantwoordelijk wethouder hebben gedeeld. Als slot van het officiële consultatietraject is een drukbezocht symposium georganiseerd voor een brede vertegenwoordiging vanuit de stad en experts uit het mobiliteitsveld. Daarnaast zijn 2.000 (mail)adressen benaderd over het Stedelijk Verkeersplan en de consultatie. Alles bij elkaar heeft dit geleid tot ruim honderd officiële reacties en nog veel meer verrijkingen van de visie.

Alle suggesties, verrijkingen en visies zijn onmisbaar gebleken bij het samenstellen van dit visiedocument. Dit Stedelijk Verkeersplan biedt daarmee een toekomstvisie, strategie en handelingsperspectief waarmee we kansen om de stad en regio als toekomstbestendige toplocatie internationaal te positioneren, optimaal kunnen benutten.

CENTRAAL STATION

Samenvatting

Inleiding

Bereikbaarheid in dienst van een economisch sterk en gezond Rotterdam. Mobiliteit die mensen verbindt. Nu en vooral: in de toekomst. De constante stroom aan ruimtelijk-economische en maatschappelijke ontwikkelingen geven een nieuwe dynamiek aan mobiliteit. Mobiliteit in Rotterdam en in de regio om ons heen. De verschillende veranderingen en ontwikkelingen in de stad vragen om een helder mobiliteitsperspectief, om een vooruitstrevende visie op niet alleen de korte, maar vooral ook de lange termijn. Met dit Stedelijk Verkeersplan zetten we die visie neer. Mobiliteit is geen doel op zich, maar een belangrijke randvoorwaarde voor een economische sterk, gezond en aantrekkelijk Rotterdam. Als gemeente hebben we deze visie voor de lange termijn uiteraard niet alleen ontwikkeld. Gedurende 2015 en 2016 hebben belanghebbenden, partners, stakeholders en andere overheidsinstanties actief meegedacht met dit Stedelijk Verkeersplan. Dit plan geeft richting aan de wijze waarop de Rotterdamse mobiliteit zich op de lange termijn ontwikkelt (2030+) en welke keuzen we maken. Vanuit de Rotterdamse Mobiliteitsagenda een drietal vertrekpunten voor het Stedelijk Verkeersplan:

- De groei en stedelijke verdichting van Rotterdam naar 690.000 inwoners in 2035.
- De economische vernieuwing (Next Economy) en de daarbij horende energietransitie.
- De stedelijke mobiliteitstransitie van minder autoverkeer naar meer fiets en OV-gebruik.

De Rotterdamse Mobiliteitsstrategie: aantrekkelijke stad op twee oevers

De trends, ontwikkelingen uitdagingen en bereikbaarheidsopgaven uit voorgaande hoofdstukken, vertalen we in een verschillend aantal kansen en maatregelen die bijdragen aan Rotterdam als levendige en sterke economische stad. We zoeken daarbinnen naar een balans in modaliteiten, oftewel een nieuw evenwicht tussen fietsers, voetgangers, auto's en het openbaar vervoer. Dit betekent dat de verdichting met woningen binnen het stedelijk gebied prioriteit krijgt. Daarbij geeft de transitie naar de Next Economy ons vervoersnetwerk vorm. Hierbij staat de gezondheid van de Rotterdammer voorop en investeren we in slimme mobiliteit, waarbij de stad functioneert als proeftuin. De toekomstvastheid van het vervoersnetwerk vergroten we door de flexibiliteit en verkleining van de Maaswijdte.

De structuuringrepen die we binnen dit Stedelijk Verkeersplan schetsen, bieden de meeste kansen om een stedelijk en regionaal infrastructuur netwerk te vormen dat voldoende flexibel en genoeg adaptief is om de stad van de toekomst (Next City) vorm te geven. Hiermee kan bovendien soepel worden ingespeeld op energie en ontwikkelingen van bewoners, meerdere partners en stakeholders in de stad en regio. De mobiliteitsstrategie ontstaat vanuit de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling van stad en regio en kunnen we –wanneer de bereikbaarheidsopgave in de toekomst verandert— steeds opnieuw aan de tijdgeest aanpassen, omdat het geen volgordelijkheid kent. Dit leidt tot de volgende beleidskeuzen:

1. Minder autokilometers binnen de Ring: de fiets is dominant.
2. Een samenhangend regionaal en stedelijk netwerk: wegen en OV in evenwicht.
3. Regionale en stedelijke oeververbindingen: nieuwe en transformatie van bestaande.
4. Aantrekkelijke en levendige (Binnen)stad: de citylounge versterkt.
5. Versterken nieuwe vervoerswijzen: vervoer over water en Last Mile.

6. Geen vervoersarmoede: sociale en maatschappelijke participatie versterkt.
7. Gezonde leefomgeving: versterken Kwaliteit en Zero Emissie.
8. Slimme mobiliteit: technologische innovatie en ICT.
9. Gebieden Buiten de Ring: duurzaam verbonden.

Citylounge versterkt: minder autokilometers binnen de Ring

Het gebruik van de auto in de binnenstad is al jarenlang constant en licht dalende. Het gebruik van de fiets en openbaar vervoer zijn juist sterk gegroeid. De transitie naar duurzame vormen van mobiliteit (fiets, openbaar vervoer en schoon vervoer) zet zich verder door de komende jaren. De rol van de auto in de stad verandert, auto's worden schoner, stiller, veiliger, de overlast die mensen ervaren zal de komende jaren daardoor steeds verder afnemen. De auto moet meer van de openbare ruimte delen met andere middelen van mobiliteit, tegelijkertijd kunnen we de moderne auto gemakkelijker toelaten op plekken die nu juist niet bereikbaar zijn per auto. Het aandeel autoverplaatsingen op de kortere autoritten (3 - 5 km) van en naar de binnenstad daalt. Het aandeel fietsverkeer wordt fors groter, vooral op de stadsas Schiekade – Coolsingel – Erasmusbrug – Laan op Zuid. De City Lounge vormt het hart van de stad. Het herinrichtingsplan van de nieuwe Coolsingel is een belangrijke vertrekpunt voor de gastvrije binnenstad. Het structureel terugbrengen van autoverkeer op de Coolsingel is goed mogelijk.

Samenhangend OV en wegennet: nieuwe regionale oeververbindingen

Door een nieuwe westelijke oeververbinding aan te leggen, ontstaat structureel ruimte om de verkeersdruk te verlagen, zoals vanaf de A13 en het Kleinpolderplein via de Stadshoudersweg, 's Gravendijkwal en het Droogleever Fortuynplein, tot aan Pleinweg, Zuidplein en Strevelsweg/Vaanweg. De nieuwe oostelijke oeververbinding zorgt voor een verschuiving van het autoverkeer op het rijkswegennet en het stedelijk hoofdwegennet. Deze verschuiving van verschillende autostromen dient verder onderzocht te worden en in de tijd steeds geactualiseerd te worden. Door de nieuwe oeververbindingen dalen de huidige oeververbindingen in auto- intensiteit. Door de aanleg van nieuwe fiets- en ov-verbindingen over de huidige oeververbindingen en nieuwe oeververbindingen leidt dit niet tot hogere intensiteiten op de Ring. Veel stedelijke boulevards worden 20 tot 30% rustiger qua autoverkeer, zoals de Pleinweg en de 's Gravendijkwal. Een belangrijke voorwaarde om verstedelijking langs de spoorlijn tussen Leiden – Den Haag – Delft – Rotterdam – Dordrecht (de Oude Lijn) te stimuleren, ontstaat door viersporigheid met snelle (inter) nationale intercity's en frequente regionale lightrail. Bovendien krijgen hiermee nieuwe gebiedsontwikkelingen binnen bestaande economische knooppunten (denk aan Rotterdam The Hague Airport en Stadionpark) meer ruimte. Om de barrièrewerking van de rivier te slechten zijn –naast het transformeren van bestaande oeververbindingen als de Maastunnel en Willemsbrug— nieuwe oeververbindingen met hoogwaardige OV-verbindingen nodig. Er ontstaat op deze manier een nieuw sterk en dicht samenhangend OV-netwerk dat alle delen van de binnenstad, Rotterdam-Zuid en -West met elkaar verbindt.

Vervoer over water

Het vervoer over water is in de afgelopen jaren fors toegenomen; zowel in de stad, als in de regio. Uitbreiding van de watertaxi met laagtarief en het behoud van het pontje Feijenoord – Kralingen ondersteunen dit direct, maar deze vervoersmarkt kan nog veel meer kansen creëren voor de stad Rotterdam. Het aantal gebruikers kan in de komende tien jaar nog fors stijgen. Daarnaast is afgesproken een gezamenlijke toekomstvisie op te stellen

voor vervoer over water. Samenwerking tussen verschillende partijen die veel kennis hebben op dit vlak, denk aan taxibedrijven, de RET, vervoersbedrijven (over water), de Verkeersonderneming en particulieren is essentieel om een Vervoer-over-water-Plan te realiseren.

Geen vervoersarmoede

Terwijl de stad zich op mobiliteitsvlak snel ontwikkelt, krijgt een bepaald deel van de Rotterdammers geen of te weinig kans om deel uit te maken van het economische, sociale en culturele verkeer. Een gebrek aan voldoende vervoersmogelijkheden is hierin een belangrijke factor, net als culturele drempels of economische beperkingen. Door per doelgroep de specifieke behoefte en problemen in kaart te brengen én door samenwerking tussen overheid en strategische partners in de stad kan dit probleem worden aangepakt.

Gezonde leefomgeving

Anno 2017 worden op diverse plekken langs drukke, doorgaande wegen op vooral de rechter Maasoever, de grenswaarden voor luchtkwaliteit overschreden. De verwachting is dat vanaf 2020 in Rotterdam wel overal aan de jaargemiddelde grenswaarden zal worden voldaan, door de verlaging van de achtergrondconcentraties en de voortschrijdende verschoning van het autoverkeer. Door het verder verminderen van autokilometers zoals geschetst in dit verkeersplan, neemt de emissie gemiddeld met meer dan 10% af. De grootste verbeteringen zullen ontstaan langs de centrale Maastunnel corridor (van de Statenweg richting Maastunnel en van de Maastunnel via Pleinweg richting Breeweg en Marathonweg). Het bevorderen van de elektrificatie van vrachtvervoer, personenauto's en het openbaar vervoer, is voor een gezonde leefomgeving essentieel. De bovenvermelde afname van het aantal autokilometers en de elektrificatie van het autoverkeer en openbaar vervoer gaan dan gepaard met een forse vermindering van de CO2-uitstoot. Het aandeel fiets- en openbaar vervoersverplaatsingen neemt flink toe en de autoverplaatsingen verminderen, waardoor een groot deel van het verkeer binnen de Ring emissievrij wordt.

Smart Mobility

Rotterdam wil koploper zijn en een uitdagende stad zijn als het gaat om nieuwe ontwikkelingen op het gebied van SMART Mobility oftewel slimme mobiliteit. Dit behelst het efficiënter inwinnen en delen van informatie en het samen leren. Slimme mobiliteit heeft ook invloed op hoe we de stad inrichten en gebruiken. Zo houden we rekening met elektrische voertuigen, maar zijn we ook nieuwsgierig naar wat zelfrijdende auto's of drones betekenen voor de stad. Beter inwinnen en uitwisselen van informatie over mobiliteit zorgt ervoor dat we slimmer en efficiënter omgaan met de schaarse ruimte, de beschikbare infrastructuur en dat reizigers beter zijn geïnformeerd en op basis daarvan efficiëntere keuzes kunnen maken. Daarvoor is het combineren van een groot aantal datasets van wegbeheerders, van in-car systemen (navigatieapparaten) en mobiele telefoons en van de ov-bedrijven, onmisbaar.

Gebieden buiten de Ring

De aantrekkelijke woongebieden buiten de Ring van Rotterdam zijn belangrijke vestigingsplekken. De verschillende onderlinge verbindingen tussen deze woongebieden en de verbindingen vanuit de woongebieden naar de binnenstad zijn cruciaal voor het functioneren van deze gebieden. Aan de Noordoostkant hebben Alexander, Hillegersberg-Schiebroek en Overschie onvoldoende duurzame verbindingen van en naar de binnenstad en onderling. Aan de Zuidoostkant van de regio geldt hetzelfde voor de woongebieden Barendrecht, Ridderkerk, Capelle en Krimpen. In de westkant van de regio gaat het om de woongebieden Pernis, Hoogvliet en Rozenburg.

Regie blijven voeren en wat gaan we doen

Rotterdam kán en wíl de regie houden over haar stedelijke en regionale infrastructurele netwerk. Het Stedelijk Verkeersplan is primair bindend richting de gemeente zelf, zonder direct rechtsgevolg richting de samenleving. Het Stedelijk Verkeersplan geeft de richting aan op welke wijze het college van burgemeester en wethouders anno 2016 de kernvragen op de korte termijn en de lange termijn wil beantwoorden. Dit college kiest er daarnaast bewust voor om een lange termijn ontwikkelstrategie in gang te zetten door nu een aantal bereikbaarheidsmaatregelen te nemen. Het vooruit kijken om een ambitie te formuleren hoe om te gaan met de ontwikkeling van de mobiliteit in de stad en regio. Tegelijkertijd niet zó ver vooruit dat het plan voortijdig wordt ingehaald door technologische en maatschappelijke ontwikkelingen. Het Stedelijk Verkeersplan zet in op een aantal samenhangende projecten die het meest bijdragen aan de toekomst van de stad. Dit betekent:

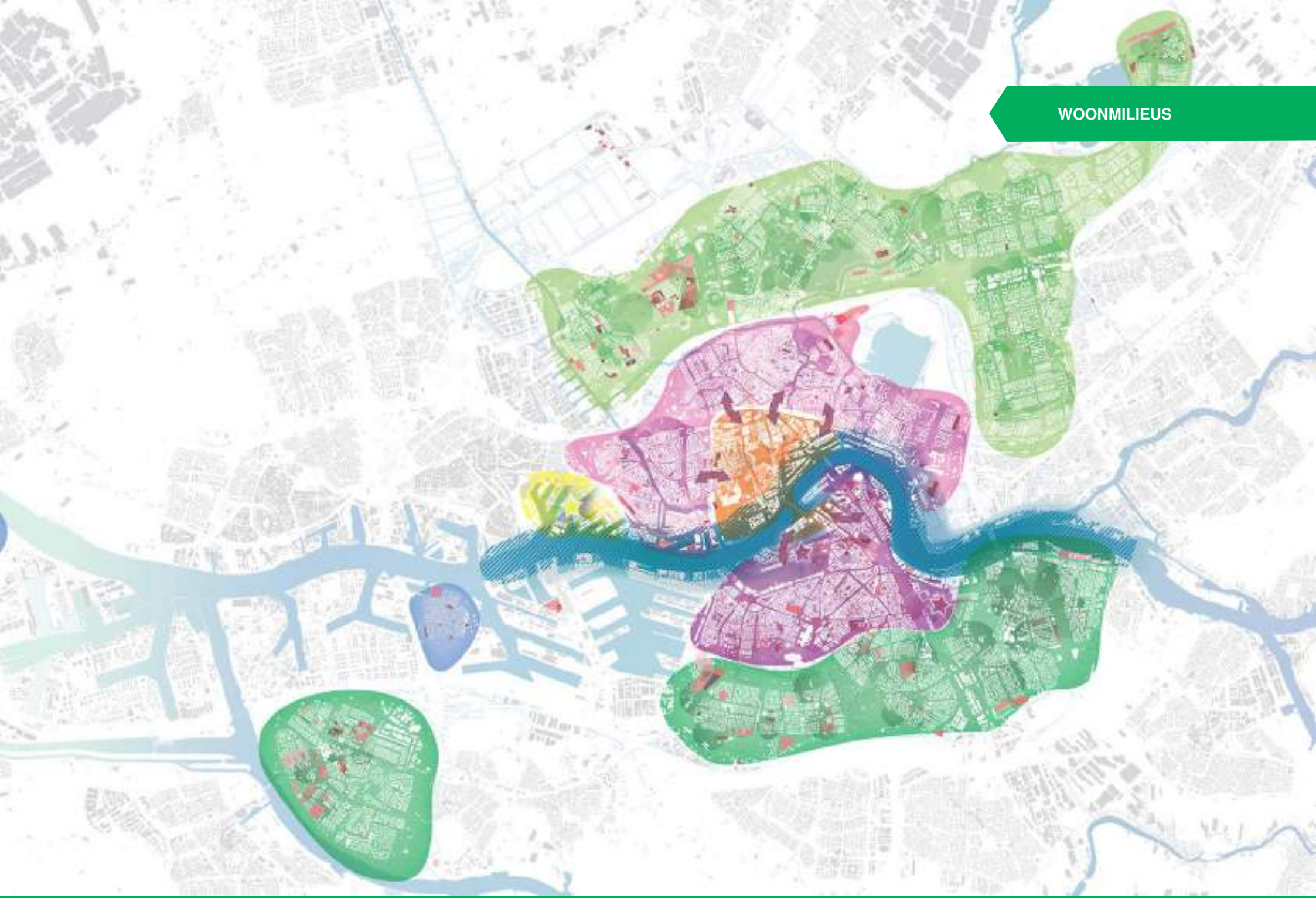
Op korte termijn

- Binnen de Ring biedt de infrastructuur meer ruimte aan fiets, voetganger en OV om vooral de korte autoritten (3-5 km) te vervangen.
- De voorgestelde herinrichting van 2 x 1 rijbanen van de nieuwe Coolsingel en daarmee voor een impuls van de Citylounge en meer ruimte voor de fiets en voetganger.
- Meer autoluwere experimenteerruimte in het gebruik van de infrastructuur met initiatieven als Happy Streets, autovrije dagen en Parking Day.
- De uitvoering van het Fietsplan en Verkeersveiligheidsplan betekent vergroting van leefbaarheid van straten en pleinen.
- De uitvoering van het Parkeerplan waarbij de reeds besloten 2000 straatparkeerplaatsen vervangen worden door aantrekkelijke looproutes en op langere termijn bij onderhoud en herinrichting voor versterking van de Citylounge.
- Gezamenlijk met de MRDH, RET als eerste verdieping van het stedelijk verkeersplan, een OV visie voor de lange termijn uitwerken gekoppeld aan het MIRT onderzoek.
- Het uitvoeren van de maatregelen van de Koersnota Lucht en de het samenwerkingsprogramma Beter Benutten.
- Met het ministerie I&M, de regionale partners en de Verkeersonderneming wordt een vervolgprogramma opgesteld, verankering Beter Benutten.
- Voortzetting fiets/voetveer Kralingen-Feijenoord tot 2021, verlenging contract vanaf maart 2017.
- De gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, de MRDH, Drechtsteden en het Havenbedrijf presenteren een gezamenlijke Toekomstvisie voor personenvervoer over water. Deze visie wordt uitgewerkt in een nieuw OV over water concept en is een eerste stap voor een kader voor nieuwe aanbestedingen en concessies.
- Samen met de Stichting Verre Bergen wordt het initiatief BUZZ010 opnieuw gestart.
- Fietsen op Zuid stimuleren, in samenwerking met maatschappelijke partners.
- Met initiatiefnemers en partners uit de stad experimenteren, aangaan waarbij nieuwe technologische ontwikkelingen die bijdragen aan emissievrij, zoals inductie laadpalen, slimme routes samen met Tom Tom ontwikkelen en slimme digitale fietshulpmiddelen.

Op lange termijn

- De langere termijn opgaven worden vastgesteld in het MIRT onderzoek Rotterdam – Den Haag in 2017. Rotterdam wil beide oeververbindingen als belangrijke oplossingsrichtingen in het MIRT onderzoek vaststellen, waarbij op dit moment ingezet wordt op de westelijke oeververbinding. Het versterken en vernieuwen van de OV verbindingen op regionale en stedelijk schaal inclusief aanvullende vervoer over water verbindingen.
- De nationale brandstofvisie vertalen naar de naar de Rotterdamse situatie, gericht op verdere verschoning van de vervoersmiddelen. Hierin is de opgave om op termijn zo'n groot mogelijk deel van het Rotterdamse wagenpark geheel emissievrij te laten zijn. Dit deel kan verder toenemen door naast de huidige inspanningen een extra stimulans voor emissievrij vervoer te bieden.
- Een emissievrije (binnen)stad: De gemeente ondersteunt de transitie naar schone vervoersmiddelen door vergroting van het laadnetwerk voor elektrische auto's en het uitvoeren van de Green Deal Zero-Emissie Stadsdistributie.
- Een functionele verkenning Ring (A13 en A20) in relatie tot de gebiedsontwikkeling Overschie na aanleg van de A16 Rotterdam (2023) met RWS.

WOONMILIEUS



1 Trends en ontwikkelingen

Groei van de Zuidelijke Randstad en Rotterdam

Tot 2030 groeit de Zuidelijke Randstad flink. Tot 2030 is er een behoefte aan circa 240.000 woningen in de Zuidelijke Randstad, waarvan meer dan de helft in het centraal stedelijk gebied van de metropoolregio wordt gebouwd. Er is ruimte in deze metropoolregio om deze woningen te accommoderen op goed bereikbare plekken langs de as Rotterdam-Delft-Den Haag en daarmee de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad te versterken. De ontwikkeling van de economie concentreert zich eveneens grotendeels rondom deze as.
Deze forse verstedelijkingsopgave kent een duidelijke en gezamenlijke binnenstedelijke focus. De stad Rotterdam zelf, groeit tot 2030 met zo'n 50.000 inwoners. In 2035 schatten we in dat de Maasstad zo'n 690.000 inwoners telt. Stadsbreed ontstaat hierdoor een opgave om de groei van de bevolking op te vangen door het creëren van nieuw aanbod in centrumstedelijk wonen, wonen aan de rivier, stadswijken Noord en Zuid, groenstedelijk wonen, dorpskernen en oude havengebieden, om de inwonersgroei op te vangen binnen de bestaande stadsgrenzen. De woningvoorraad in de stad zal hierdoor met circa 16.000 nieuwe woningen toenemen. Daarnaast vindt er een grote kwaliteitsslag in de bestaande woonvoorraad van de stadswijken plaats, die samengaat met een versterking van de diverse woonmilieus; investeringen in het voorzieningenaanbod, de buitenruimte en verbindingen. De ambitie is om de groei van de stadsbevolking ook na 2030 op te vangen in een gezonde, leefbare en –in toenemende mate— compacte stad.

In Rotterdam is centrumstedelijk woonmilieu enorm in trek. Ook de creatief gemengde stadswijken op Noord zijn aan een opmars bezig. Hoogopgeleiden hebben grote interesse voor deze wijken. Op korte termijn is de vraag naar groenstedelijk wonen in Noord al groter dan het (geplande) woningaanbod. Ook in de gebieden Overschie en Hillegersberg-Schiebroek en Prins Alexander neemt de vraag toe. Kwaliteit staat daarbij voorop.
De behoefte aan wonen aan de rivier trekt aan. Door de stad nog nauwer met de rivier te verbinden, biedt dit nieuwe kansen voor de realisatie van kwalitatief hoogwaardige woonmilieus. Daarnaast worden oude havengebieden al jaren getransformeerd naar gewilde woonmilieus. Hier is een substantieel aantal woningen nodig om de groei van het aantal stadsbewoners op te vangen.

In het groenstedelijk woonmilieu op Zuid is het geplande woningaanbod voldoende voor de verwachte vraag. In de stadswijken op Zuid is het voortzetten van de kwaliteitsslag in de woningvoorraad van groot belang. Het Nationaal Programma Rotterdam Zuid geeft deze strategie verdere vorm. In Hoek van Holland, Rozenburg en Pernis zijn vraag en aanbod van woningen ook op de lange termijn in balans. In deze gebieden is sprake van vergrijzing. De opgave in deze relatief kleine kernen is het behouden van vitale dorpsgemeenschappen met een voorzieningen- en woningaanbod dat ook past bij andere demografische ontwikkelingen.

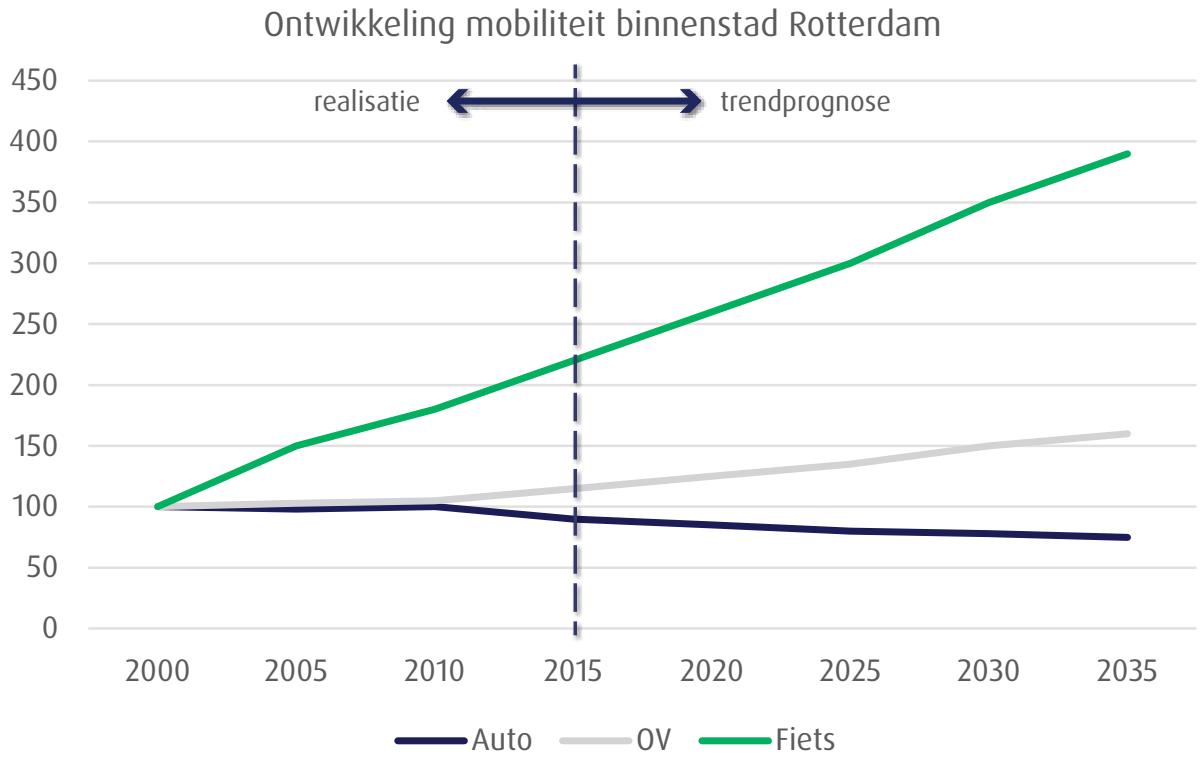
Economische vernieuwing

De economie is in transitie. Ook in Rotterdam bewegen we naar een economie van bedrijven en kennisinstituten die zich clusteren in onder meer schone technologie, life science, recycling van (afval)materiaal, gegevensbeveiliging en voeding. Dit gecombineerd met de haven en de Greenport als internationaal industrieel en logistiek knooppunt. Deze transitie vraagt niet alleen om investeringen in het vestigings- en innovatieklimaat, ook nieuwe partijen vragen om afspraken, mogelijkheden om verbindingen te leggen en om nieuwe investeringen. De vestigingskwaliteit van de bestaande en van nieuwe ontwikkellocaties bieden kansen op nieuwe verdienmodellen in de Rotterdamse regio.

De noodzaak van economische vernieuwing is dan ook groot. Tegelijkertijd heeft de zuidelijke Randstad duidelijke concurrentievoordelen vanwege sterke netwerken, het internationale bedrijfsleven de industrie en de demografische voordelen. De in Rotterdam aanwezige topclusters zoals de Rotterdamse binnenstad, TUD, Stadshavens Rotterdam (Innovation District) en het Erasmus Medisch centrum spelen een belangrijke aanjagende rol. Ook de Roadmap Next Economy is hierin een belangrijke factor. Technologische vernieuwing en de energietransitie zijn op hun beurt de grote aanjagers van vernieuwing in de mobiliteit.

Mobiliteitstransitie

De stedeling beweegt zich in een relatief grotere scope; richting voorzieningen die verder van huis zijn gevestigd. Dat gebeurt meer met het openbaar vervoer, met de fiets en te voet.
De vraag naar gezond reizen neemt toe en stimuleert dan ook duurzame mobiliteit en innovatieve vormen van vervoer. De auto als statussymbool is daarmee aan verandering onderhevig. De Rotterdamse stedeling gebruikt de auto steeds minder. Uit onderzoeken van onder meer het KIM (Landelijk Kennisinstituut voor Mobiliteit) blijkt dat dit in lijn is met de ontwikkeling in andere stedelijke regio's, zowel



nationaal als internationaal. Binnen het stedelijk gebied van Rotterdam is het fietsverkeer de afgelopen tien jaar met ruim zestig procent gegroeid. Verder stijgt de populariteit van de elektrische fiets snel, met name op de langere (regionale) ritten. Ook het gebruik van het openbaar vervoer neemt fors toe en dan vooral de metro. De hedendaagse stadsbewoner heeft een toenemende behoefte aan flexibiliteit om individuele keuzes te maken binnen het brede scala aan mogelijke vervoersmogelijkheden. Gezond bewegen – niet alleen fietsen, maar ook wandelen, rennen en spelen— wordt steeds belangrijker en vraagt om meer ruimte. Rotterdam, vroeger primair een ‘autostad’, beweegt zich daarom niet voor niets nu al naar een bereikbare stad en zal verder gaan veranderen richting een connectieve stad. De kentering in de mobiliteitsvraag, maakt van een stad als Rotterdam de ideale proeftuin op het gebied van concept- en productontwikkelingen; van slimmere stadslogistiek tot de zelfrijdende auto. De uitgelezen plek waar kennis bij elkaar komt en elkaar versterkt. Slimme routekeuze, op de juiste tijd geïnformeerd worden, meer persoonlijke informatie over bijvoorbeeld alternatieve vervoerswijzen of slimme overstappunten… ITS (Intelligent Transport Systems) is een voorbeeld van een zeer kansrijke ontwikkeling die een maximaal flexibel en betrouwbaar infrastructureel netwerk kan bieden. Hiermee toont Rotterdam zich een ondernemende stad die ruimte biedt voor initiatieven die niet alleen de gewenste transitie helpen teweegbrengen, maar ook nieuwe economische waarde creëren.

2 De Rotterdamse uitdagingen

De uitdagingen zijn uitgewerkt vanuit vier invalshoeken: economie, gezondheid, ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid. In de Rotterdamse Mobiliteitsagenda zijn doelstellingen geformuleerd vanuit deze vier invalshoeken en zijn daarmee bepalend. Mogelijke keuzen in infrastructurele netwerken zetten we dan ook vanuit deze invalshoeken neer. Hierbij zijn de economische activiteiten en de activiteiten voor een gezonde en leefbare stad bepalend voor de keuzes in de bereikbaarheid.

Een vitale economie

Vanuit economisch perspectief is de vraag aan de orde welke bereikbaarheidsopgaven en mobiliteitsprofielen passen bij de diverse economische activiteiten op de diverse locaties in Rotterdam. De mobiliteitsbehoefte verschilt sterk per activiteit, per gebied en per moment. Bovendien: enkel aandacht voor autobereikbaarheid is lang niet meer voldoende. Verschillen in aard van activiteiten en de specifieke eisen die (ook de werknemers) hieraan stellen, beïnvloeden logischerwijs de manier waarop we naar mobiliteit kijken.

De toenemende verstedelijking zorgt voor een toenemende dichtheid en een groeiende diversiteit in de stad. Een toenemend aantal werkgevers stimuleert alternatieve vervoersopties. Een toenemend aantal werknemers kiest voor die alternatieven. Keuzevrijheid en multimodale bereikbaarheid van deur tot deur (bereikbaarheid waarbinnen verschillende wijzen van vervoer zijn geïntegreerd) zijn daarom belangrijke randvoorwaarden. Binnen economische bereikbaarheid vraagt dit dan ook om het balanceren tussen de bereikbaarheid en leefbaarheid; tussen de ruimtelijke economische ontwikkeling en de quality of life, daarbij oog houdend voor de verschillende mobiliteitsbehoeften binnen de verschillende locaties.

Bij het formuleren van de economische bereikbaarheidsopgave, groeperen we de verschillende economische activiteiten als volgt:

- Binnenstedelijke interactiemilieus (kernwinkelgebied en zakelijke dienstverlening).
- Stadswijken (kennis- en ambachtslocaties, lokale economie).
- Multimodale stedelijke knooppunten (voorzieningen zoals ziekenhuizen, campussen, winkelcentra en transformatiegebieden).
- Bedrijventerreinen (transport, logistiek en productie).

Elk van de bovengenoemde typen economische activiteiten, verlangen een specifieke bereikbaarheidsopgave; een uitdaging waar we in dit Stedelijk Verkeersplan antwoorden op formuleren.

Doelstelling vanuit de Mobiliteitsagenda: Economie is een samenspel van bedrijven, werknemers en bezoekers waarbij bereikbaarheid van locaties in evenwicht moet zijn met verblijfskwaliteit. Economische ontwikkeling en autobereikbaarheid gaan in Rotterdam al decennia hand in hand. Dit heeft de stad geen windeieren gelegd en we zullen deze verbinding dan ook zeker niet loslaten. De economie verandert echter in rap tempo en daarmee ook de mobiliteitsbehoefte van werknemers, ondernemers en bezoekers.

EEN VITALE ECONOMIE

Thema's

1. Binnenstedelijk interactiemilieu
2. Stadswijken
3. Multimodale stedelijke knooppunten
4. Bedrijventerreinen

Binnenstad; excellente verblijfskwaliteit en optimale bereikbaarheid

Het versterken van het binnenstedelijk interactiemilieu is vanuit de economische invalshoek de belangrijkste mobiliteitsopgave. Met het programma 'Binnenstad als City Lounge' zetten we consequent in op het verder verbeteren van de verblijfskwaliteit, het verlengen van de verblijfsduur en het creëren van meer ontmoetingsplekken. Deze ingrepen hebben een positief effect, ook op de stedelijke economie. Steeds meer bedrijven en werknemers laten in hun locatiekeuze juist deze elementen zwaarder meewegen.

In de binnenstad zijn de effecten van veranderend mobiliteitsgedrag daardoor het meest duidelijk. Het autogebruik in het centrum daalt al jaren. De belangrijkste uitdaging ligt bij het verbinden van de verschillende binnenstad kwartieren, om zo de interactie tussen delen van het centrum te vergroten en barrières weg te nemen. Prettige verbindingen voor voetgangers en fietsers met meer voorrang, zijn essentieel om uitbreiding en versterking van de Binnenstad als City Lounge tot verder in de stadswijken vorm te geven.

Stadswijken; vitale lokale economieën met groeiende ruimte voor de kennis- en maakbedrijven

Rondom de binnenstad bevinden zich een aantal van de Rotterdamse stadswijken. Kleinschaligheid, creativiteit, nabijheid, diversiteit en levendigheid zijn binnen die wijken de sleutels tot een vitale lokale economie. Tegelijkertijd zijn het Midden- en Kleinbedrijf en zogenoemde maakbedrijven steeds meer afhankelijk van de stadsstraten voor efficiënte distributie, (vracht)autobereikbaarheid en (kort) parkeren. De belangrijkste uitdaging binnen de stadswijken is dan ook het verbeteren van de connectiviteit en tegelijkertijd het uitbreiden van de City Lounge tot verder in die stadswijken. Met andere woorden: het vinden van goede balans tussen het organiseren van stadsdistributie en de connectiviteit van gebruikers (van woon naar werk en van werk naar werk) op korte (<5 km) afstand. Bij dit laatste gaat het vooral om de directe verbindingen van en naar de binnenstad (inclusief ov-halten) en tussen de wijken onderling, met voldoende ruimte voor de fiets.

Multimodale stedelijke knooppunten; een passend vervoersmenu voor verschillende functies

In het stedelijk gebied bevinden zich grote concentraties van voorzieningen of locaties waar werkgelegenheid zich concentreert en waar voorzieningen voor de verschillende mobiliteitsvormen elkaar kruisen. Deze zogenoemde multimodale stedelijke knooppunten zijn belangrijke locaties in de stad met ontwikkelpotentie: de mate waarin zij met verschillende vervoersmiddelen bereikbaar zijn, bepaalt deels hun vermogen om economisch te groeien. Denk aan de Kralingse Zoom, Waalhaven, Zuidplein, Rotterdam The Hague Airport, Rotterdam Alexander en het Stadionpark. Traditioneel zijn deze gebieden vooral naar binnen gericht. Door de openheid naar de omgeving te vergroten en de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van de stedelijke knooppunten te versterken, worden ook deze gebieden nadrukkelijker onderdeel

van de stad als geheel. Bovendien: omdat deze gebieden veelal op regionaal niveau functioneren, is het belangrijk de (boven-) regionale bereikbaarheid per openbaar vervoer te verbeteren. Verbijzondering en differentiatie van deze gebieden kan de economische potentie verhogen. Net als het versterken van de eigen functie van elk van deze knooppunten met een daarbij passend eigen 'vervoersmenu'. De uitdaging bestaat enerzijds uit het verbeteren van de onderlinge externe ov- en fietsverbindingen (mogelijke hoogwaardige openbaar vervoersverbinding Rotterdam-Zuid) en anderzijds uit het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit voor de voetganger binnen het interne locatiemilieu. Multimodale bereikbaarheid is dan ook een belangrijke troef.

Bedrijventerreinen; bewegen naar bereikbaarheid met verschillende vervoersmiddelen

Kenmerkend voor het klassieke bedrijventerrein is de uitstekende functionaliteit en bereikbaarheid per (vracht)auto: gelegen aan de rand van de stad en goed ontsloten vanaf de snelweg. Betrouwbaarheid van het wegennetwerk is voor deze terreinen een sleutelbegrip en vraagt permanente aandacht als het gaat om de aansluiting van deze gebieden op het Rijkswegennet. Schaalvergroting en kennisintensivering zijn belangrijke trends die van invloed zijn op deze terreinen. De afhankelijkheid van kenniswerkers neemt toe. Met de expansie van de stedelijke leefruimte, verandert ook de positie van het bedrijventerrein. Hoewel een goede bereikbaarheid van het (vracht)autoverkeer nog steeds centraal staat, wordt ook de fiets- en ov-bereikbaarheid voor werknemers belangrijker om het terrein goed functionerend en aantrekkelijk te houden. Dit is bij zowel nieuwe bedrijfsterreinen (Nieuw Reijerwaard) als bestaande bedrijfsterreinen (Spaanse Polder) essentieel.

Een gezonde stad

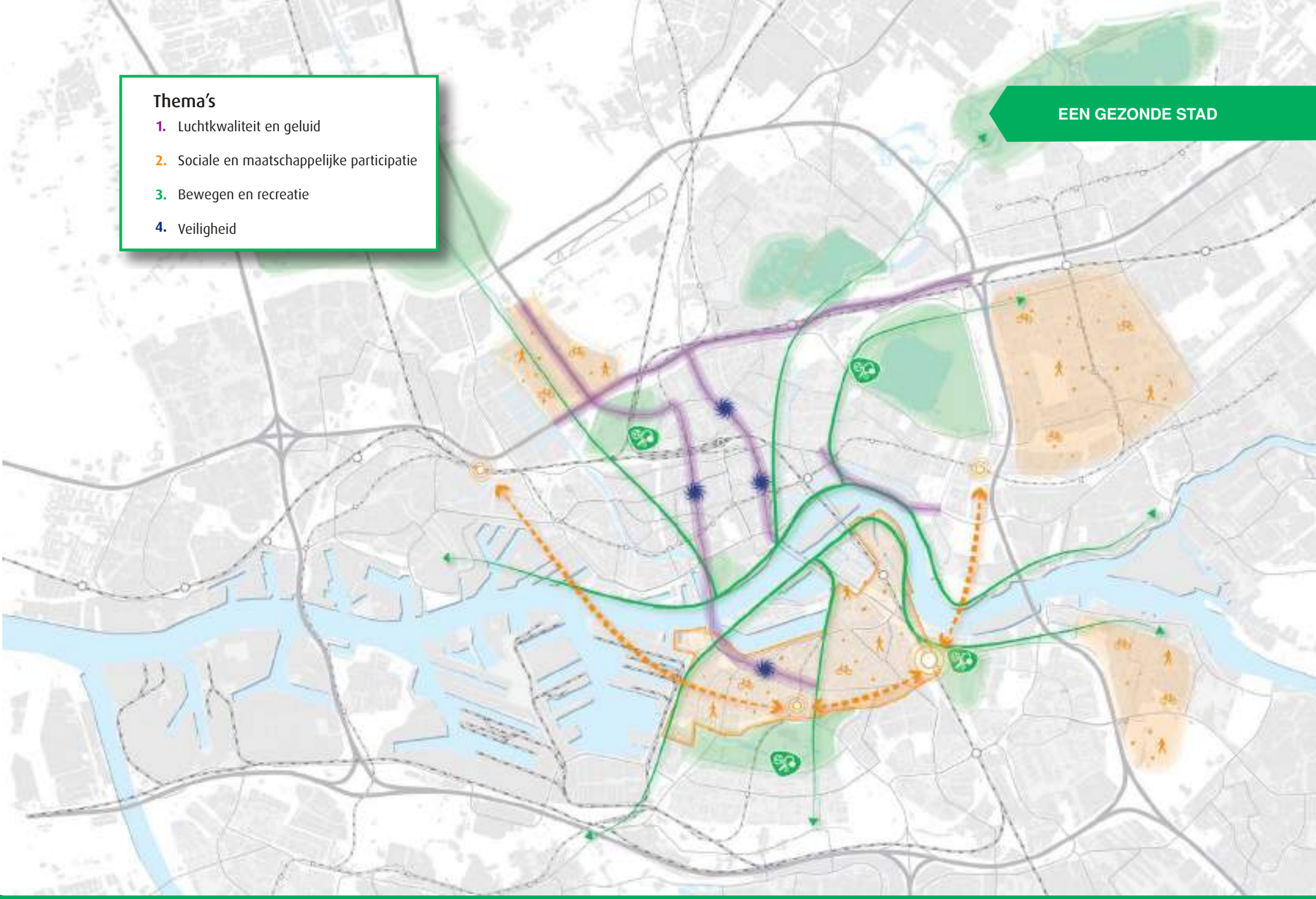
Vanuit gezondheidsperspectief benaderen we de bereikbaarheidsopgaven binnen het werken aan een gezonde stad vanuit de thema's:

- Luchtkwaliteit en geluid.
- Sociale en maatschappelijke participatie.
- Beweging en recreatie.
- Veiligheid.

Doelstelling vanuit de Mobiliteitsagenda: Vanuit het gezondheidsperspectief staat niet het verkeerssysteem, maar de mens centraal. De kernvraag is hoe mobiliteit kan bijdragen aan de gezondheid en welzijn van een ieder die in Rotterdam woont, werkt of hier op bezoek is. Daarnaast is er aandacht voor mensen die, om verschillende redenen, moeite hebben om zich te verplaatsen. Gezondheid gaat verder dan alleen de fysieke component.

Luchtkwaliteit en geluid; schone autokilometers

Een betere gezondheid van Rotterdammers door onder andere minder slaapverstoring, luchtwegklachten en hart- en vaatziekten en het tegengaan van blootstelling aan luchtverontreiniging van de daarvoor gevoelige groepen. Dit vormt de belangrijkste uitdaging binnen werken aan goede luchtkwaliteit en tegengaan van geluidsoverlast. Dat betekent inzet op een toename van het aantal emissievrije (auto)kilometers door nadrukkelijker te investeren in lopen, fietsen, openbaar vervoer en schoon en elektrisch vervoer.


Thema's
1. Luchtkwaliteit en geluid
2. Sociale en maatschappelijke participatie
3. Bewegen en recreatie
4. Veiligheid
EEN GEZONDE STAD

Sociale en maatschappelijke participatie; vergroten van toegankelijkheid en creëren van wijklounges

Door beknoptere keuze in vervoersmogelijkheden hebben inwoners van sommige Rotterdamse woonwijken minder gemakkelijk toegang tot zich verderop bevindende banen en voorzieningen en relatief minder (gemakkelijk) gelegenheid familie en vrienden te bezoeken. Onvoldoende toegankelijkheid tot meerdere vervoerssystemen kan daarmee leiden tot sociale uitsluiting. Zaak is om juist in wijken waar dit voorkomt te investeren in verbetering van het vervoersnetwerk en zo de mogelijkheden van bewoners tot (arbeids-)participatie te verruimen. Sociale en maatschappelijke participatie kan extra worden aangemoedigd door het creëren van voldoende wijklounges; aantrekkelijke plekken met geen of een minimum aan gemotoriseerd verkeer, waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten en kinderen gezond en veilig kunnen spelen.

Beweging en recreatie; bewoners verleiden met groene en waterrijke routes

Beweging is gezond; iets dat onomstotelijk is bewezen. Prettige groene routes en paden en wegen langs het water, nodigen bewoners uit meer en vaker te lopen en te fietsen. De uitdaging is om de bestaande recreatieve routes langs singels en parken beter te benutten en om de relatie tussen stad en rivier verder te versterken. Ook het beter toegankelijk en bereikbaar maken van de regionale recreatiegebieden, bijvoorbeeld Midden-Delfland en de Rottemeren, verleidt inwoners van Rotterdam sterk vaker in beweging te komen.

Veiligheid: van jong tot oud veilig over straat
Voetgangers en fietsers zijn de meest kwetsbare groepen in het verkeer, ouderen en kinderen in het bijzonder. Het stimuleren van lopen en fietsen is dan ook onlosmakelijk verbonden met het blijven verbeteren van de (verkeers) veiligheid. De uitdaging: het bieden van veilige speelruimten voor kinderen, veilige oversteekplaatsen en een veilige omgeving voor ouderen. Niet voor niets pakt Rotterdam de zogeheten blackspots -locaties waar relatief veel verkeersongevallen plaatsvinden- aan. Verkeerseducatie voor jong en oud en handhaving op ongewenst verkeersgedrag tellen we hierbij op, samen met het verminderen van zwaar vrachtverkeer in het stedelijk woongebied.

Een aantrekkelijke woonstad

Het creëren van een blijvend aantrekkelijke woonstad valt of staat met een gezond evenwicht tussen ruimtelijke kwaliteit, verdichting en ons infrastructurele netwerk. Om dit te bewerkstelligen, werken we vanuit drie invalshoeken:

- Balans in gebruik tussen de modaliteiten.
- Aantrekkelijke groene wijken, inclusief de rivier.
- Stadsbrede kwaliteit van het infrastructurele netwerk.

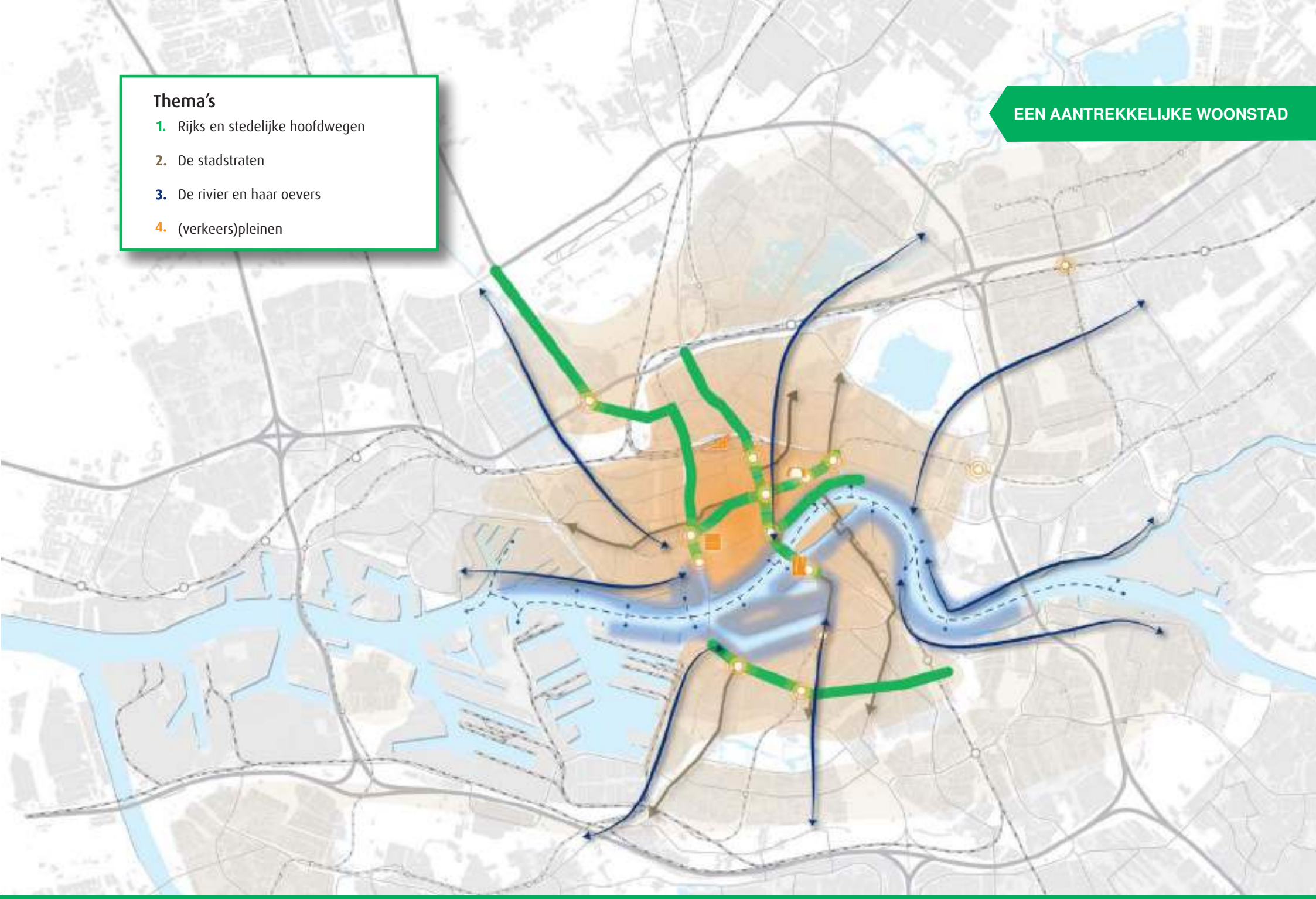
Doelstelling vanuit de Mobiliteitsagenda: Rotterdam zet de laatste decennia in om toevoeging van huisvesting voor midden- en hoge inkomensgroepen. Een aantrekkelijke openbare ruimte vormt de belangrijkste randvoorwaarde voor een vitale economie en een aangenaam woonklimaat. Naast de verkeersfunctie heeft de openbare ruimte ook een verblijfsfunctie. Werken aan het verbeteren van de Rotterdamse mobiliteit, betekent ook zoeken naar een balans in ruimtegebruik. Dit betekent dat we plekken die nu worden ervaren als ruimtelijke barrières of grote verkeersknooppunten, transformeren tot aantrekkelijke verblijfs- en ontmoetingsplekken.

De Ring en hoofdwegen; ruimtelijke ontwikkelkansen zonder barrièrewerking

De Ring (de rijkswegen rond Rotterdam) krijgt dagelijks te maken met veel verkeer en dit zal in de toekomst niet anders zijn. Daarom draagt het verschonen van het wagenpark substantieel bij aan de ruimtelijke ontwikkelkansen langs en grote infrastructuren. Nieuwe hoofdwegennet-verbindingen zoals de A16, bieden de huidige en A13 en A20 nieuw ontwikkelperspectief, waarbij de Rotterdamse Ring goed blijft functioneren en de betrouwbaarheid van het stedelijk wegennet wordt vergroot.

In de huidige situatie zijn de A13, A20 en delen van de A16 en A15 vanuit de omliggende woongebieden een grote barrière. Het Noord- en Zuidoostelijk deel buiten de Ring van Rotterdam kent bijvoorbeeld Park Zestienhoven en Nesselande; aantrekkelijke woongebieden die een belangrijke bijdrage leveren aan een vitaal Rotterdam op gebied van wonen, werken, ondernemen en ontspannen. Op dit moment liggen er geen grote uitbreidingslocaties meer in het verschiet. Zaak is daarom om de bestaande en nieuwe woongebieden zoals Park Zestienhoven aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Daarvoor zijn duurzame verbindingen tussen de gebieden onderling en verbindingen van en naar de binnenstad essentieel.

De hoofdwegen van en naar de binnenstad vormen de belangrijkste ontsluiting van de Rotterdamse Ring (de rijkswegen) naar het centrum. Autoverkeer is hier momenteel dominant. Deze hoofdwegen bieden een goede autodoorstroming maar voldoen niet aan de gewenste kwaliteit voor langzaam verkeer en het openbaar vervoer. Bovendien vormen ze barrières tussen woonwijken onderling en vanuit woonwijken richting voorzieningen. We stellen aan deze hoofdwegen relatief veel leegstand vast. De uitdaging is dan het verminderen van leegstand langs deze hoofdwegen, door te investeren in goede ruimtelijke kwaliteit en tegelijkertijd de ‘dwarsverbindingen’ door de stad te verbeteren om zoveel mogelijk barrières tussen wijken weg te nemen.


Thema's
1. Rijks en stedelijke hoofdwegen
2. De stadstraten
3. De rivier en haar oevers
4. (verkeers)pleinen
EEN AANTREKKELIJKE WOONSTAD

De stadsstraten; vinden van aansluiting en balans

De stadswijken rondom de binnenstad bieden het ideale klimaat voor aantrekkelijke woonmilieus en nieuwe stedelijke economie. Dat ideale klimaat ontstaat vanuit de kracht van de wijk zélf en door de nabijheid van de binnenstad. Een aantal wijken (bijvoorbeeld Katendrecht) is nog in ontwikkeling. Net als het Lloydkwartier en de Kop van Zuid kunnen de wijken aan de rivier aan aantrekkelijkheid winnen door een betere verbondenheid van de stad met de rivier, nog hard gewerkt, wonen aan de rivier verbetert door het verbinden van de stad met de rivier. Voor andere wijken geldt dat dit vooral ligt in nog beter verbinden van het centrum met omliggende wijken. De stadsstraten hebben in beide gevallen een sleutelrol; dit zijn de essentiële en multifunctionele verbindingen vanuit de stadswijken richting de binnenstad.

Ze vormen het cement in de wijken waar bewoners elkaar ontmoeten, geven karakter aan de omliggende woonmilieus en zijn belangrijk voor de stedelijke economie. De uitdaging is om de kwaliteit van de wijken vanuit het perspectief van de bewoners te verhogen; terugdringen van lucht- en geluidshinder, vergroten van de toegankelijkheid tot werk en voorzieningen, verhogen van de veiligheid en verbeteren van de recreatieve mogelijkheden in, van en naar stedelijke groengebieden. Eventuele barrières in de aansluiting met de binnenstad (bijvoorbeeld de ’s Gravendijkwal) en naar de (bovenregionale) openbaar vervoersknooppunten moeten worden geslecht. Een belangrijke opgave is hierbij een balans vinden in gebruik: vormgeven van de continuïteit van deze straten voor fietsers en voetgangers, maar de auto daarbij niet uit het oog verliezen.

Gastvrije binnenstad; metropolitaan centrum met herkenbare verbondenheid

De hoofdopgave op mobiliteitsgebied ligt in het versterken van het binnenstedelijk interactiemilieu met een excellent verblijfsklimaat. Investeren in ruimtelijke kwaliteit is de meest kansrijke factor in de verlevendiging- en verdichtingsopgave in de binnenstad. Rotterdam Central District, de Kop van Zuid, het Erasmus MC en Blaak zien we als zogenoemde ‘samenstellende delen’. Die delen moeten elkaar meer versterken, bijvoorbeeld door de duidelijke herkenbaarheid op de verbindende boulevards. We geven voetgangers en fietsers als hoofdgebruikers van deze gebieden prioriteit. En -in navolging van het centraal station- versterken we ook Blaak/Churchillplein als aantrekkelijke openbaar vervoersknooppunt in de binnenstad. Uiteraard met oog voor de samenhang met het omliggende stadsgebied. Kwaliteit en capaciteit van openbaar vervoersverbindingen door de binnenstad, moeten gegarandeerd zijn.

De rivier en haar oevers; water en oevers als kansen benutten

De rivieren de Maas, de Rotte en de Schie vormen een belangrijk ‘selling point’ voor Rotterdam. Het nadrukkelijk beleven van de rivieren binnen de stadsgrenzen, kunnen we nog veel beter benutten. Bijvoorbeeld door aan de vraag om goede verbindingen van, naar, langs en over het water te voldoen. Op de lange termijn (richting 2025-2030) willen we de potentie van het Rijn- Maashavengebied daarom (nog) beter benutten door daar te investeren in bijzondere woonvormen en nieuwe woonmilieus. Ook op locaties als het Stadionpark en de Kop van Feijenoord kan de verbinding met de rivier (meer) vorm krijgen.

De Nieuwe Maas vormt een belangrijke ruimtelijke barrière tussen Rotterdam-Noord en -Zuid. Het beter verbinden van de oevers door een kortere afstand tussen de bestaande oeververbindingen, kan de samenhang binnen Rotterdam als geheel, enorm versterken. Het biedt nieuwe kansen voor aantrekkelijk wonen, ontmoeting en verblijf. We willen de rivieren als onderdeel van ons stedelijke verkeer- en vervoersnetwerk nog beter verbinden met bestaande systemen. Een goede balans in gebruik tussen de verschillende modaliteiten op en rond de bestaande oeververbindingen, biedt ook weer nieuwe kansen voor een ruimtelijke kwaliteitsslag op aanlandingen en de pleinen en bundels die daaraan direct zijn verbonden. Bovendien kunnen uitgebreide vervoersmogelijkheden over water binnen het stedelijk en regionaal fietsnetwerk een uitstekende toevoeging zijn.

(Verkeers)pleinen; betere verblijfskwaliteit voor fietser en voetganger

Het Centrumstedelijk woonmilieu is enorm in trek. Het toevoegen van extra woningen in de binnenstad zal bijdragen aan de gewenste levendigheid, maar ook een toename van binnenstedelijk verkeer betekenen. Anno 2016 domineert de auto al op (verkeers) pleinen als het Droogleever Fortuynplein, het Churchillplein, het Oostplein en het Hofplein. Het comfort van de voetganger en fietser is op deze plekken in veel gevallen onvoldoende en er is weinig ruimte voor ontmoeting en verblijf. De uitdaging ligt daarom in het meer vanuit het oogpunt van fietsers en voetgangers inrichten van deze pleinen en plekken, zodat daarmee de verblijfskwaliteit verbetert. Hetzelfde geldt voor alle oeververbindingen, maar in het bijzonder voor de stadsas tussen Hofplein via Churchillplein tot aan de aan- en afrijdroutes van de Erasmusbrug. Tot slot is het belangrijk om vanuit de stedelijke omgeving op de grotere ov-knooppunten de verbindingen ook extra aantrekkelijk te maken.

3 De bereikbaarheidsopgave

Een goed functionerend mobiliteitsnetwerk is een randvoorwaarde voor een sterke regio en noodzakelijk om verdere groei mogelijk te maken. Er is sprake van een momentum om de concurrentiekracht en aantrekkelijkheid van de Rotterdamse regio ten opzichte van andere Europese regio's structureel te verbeteren. Daarvoor is het noodzakelijk voldoende te blijven investeren in duurzame bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de regio, mits dat bijdraagt aan:

- Versterken van de agglomeratiekracht.
- Ontsluiting en regionaal verbinden van economische toplocaties.
- Het scheppen van condities voor verdere binnenstedelijke verdichting en accommoderen van stedelijke woonmilieus
- Vergroten van kansen voor mensen door het verbeteren van bereikbaarheid richting banen en voorzieningen.
- Vergroten van economische mogelijkheden en de transitie van gebieden.
- Ontlasting van het regionaal netwerk en het opvangen van de mobiliteitsgroei.

In de Rotterdamse Mobiliteitsagenda (RMA) staat bereikbaarheid ten dienste van een vitale economie en een aantrekkelijke en gezonde stad. Dit betekent een regionaal en stedelijk verkeer- en vervoersnetwerk dat betrouwbaar, robuust en herkenbaar is. De verkeersopgaven gaan niet alleen over capaciteit en doorstroming, maar ook over bewustwording en veranderend reisgedrag.

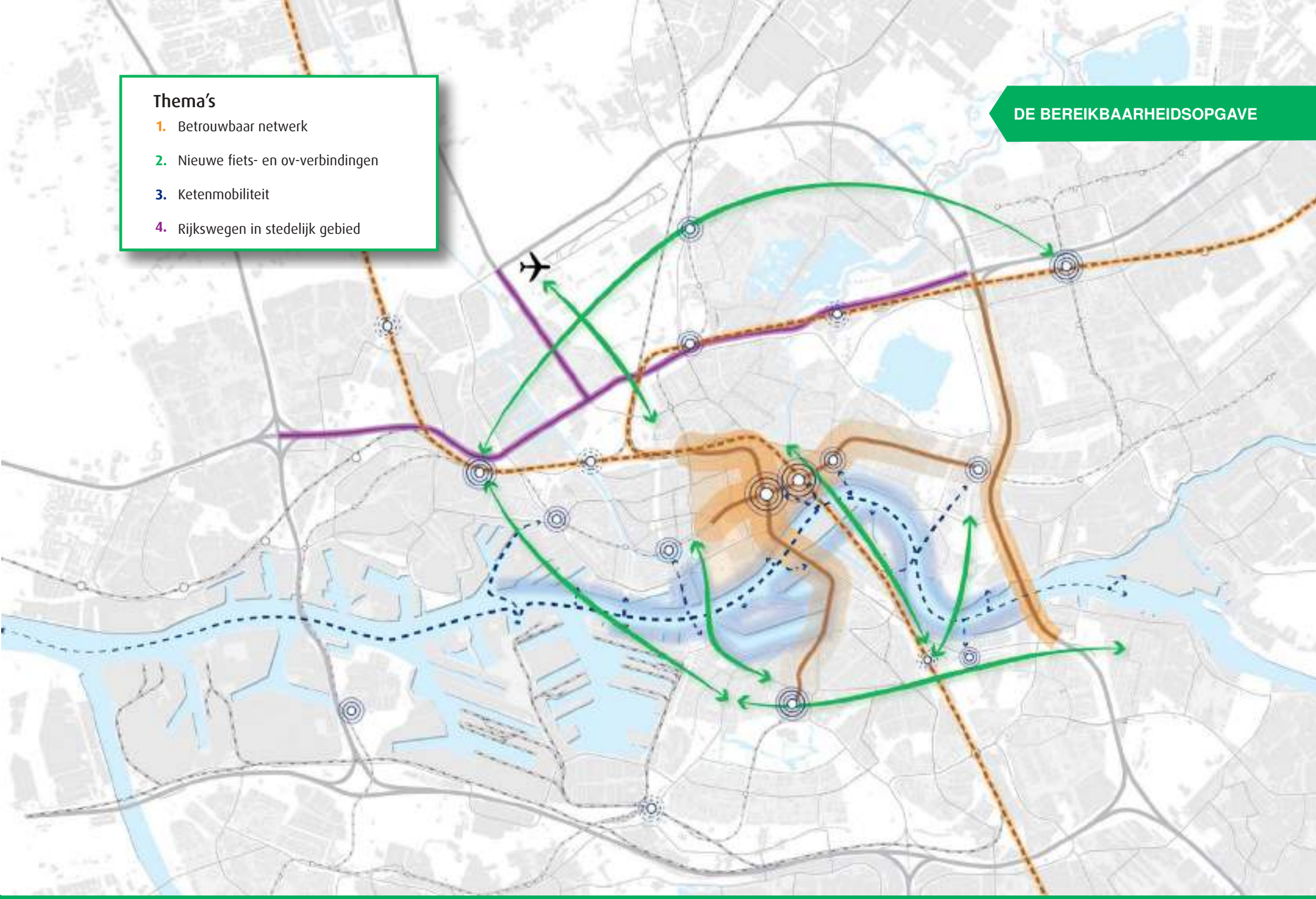
De Rotterdamse bereikbaarheidsopgaven

Bovengenoemde knelpunten zijn niet nieuw. In de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit (2011), de daarop volgende verkenningen Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor en Kwaliteitssprong ov op Zuid zijn deze knelpunten in samenwerking tussen rijk en regio uitgewerkt en is de uitkomst gezamenlijk onderschreven. De uitwerking van deze projecten vond plaats in de periode 2010-2012 en is mede vastgelegd in de Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding'. De in 2013 door het Rijk opgestelde Nationale Markt- en capaciteitsanalyse (NMCA) en recente studies van de regio herbevestigen deze knelpunten. Genoemde knelpunten komen zeker ook weer naar boven komen in het thans lopende MIRT onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag, te meer daar in dit MIRT onderzoek wordt gewerkt conform de aanpak van ''Meer bereiken'' (vernieuwend MIRT), waar de bereikbaarheidsopgave nadrukkelijk in brede context wordt bezien (in relatie tot leefkwaliteit, ruimte en economie).

Knelpunten op de Ring

De Ring rondom Rotterdam en het hoofdwegennet in de stad vormen een samenhangend geheel. Het stedelijk en regionaal verkeers- en vervoerssysteem van Rotterdam staat anno 2016 onder druk. Nu al zijn of worden knelpunten zichtbaar op de wegen in en rondom de binnenstad en op de zogenoemde Brienenoordcorridor.

De samenstelling van het verkeer op de Ring (rijkswegen rond Rotterdam) bestaat voor circa een derde uit stedelijk verkeer. Binnen Rotterdam rijdt echter nog relatief veel (15% tot 20%) regionaal autoverkeer. Dit verkeer kan ook veel meer gebruikmaken van de Ring, op voorwaarde dat de Ring goed blijft functioneren en vanuit de stad een betrouwbaar alternatief is. De hoofdwegen van en naar de binnenstad vormen de belangrijkste ontsluiting van de Rotterdamse Ring naar het centrum.


Thema's
1. Betrouwbaar netwerk
2. Nieuwe fiets- en ov-verbindingen
3. Ketenmobiliteit
4. Rijkswegen in stedelijk gebied
DE BEREIKBAARHEIDSOPGAVE

De verwachte verdere verdichting van de binnenstad en een toename aan bewoners en daarmee aan verkeer in en vanuit de wijken rondom de binnenstad, vraagt om een nieuw concept voor het stedelijk-regionale autoverkeer. Het behoud van een aantrekkelijk leefklimaat vraag om tijdige investeringen in de infrastructuur.

Knelpunten in het fietsnetwerk

Het versterken van de alternatieven voor de auto binnen de stadsgrenzen, is een belangrijke opgave. Vooral de fiets is hierin een belangrijke speler. Het huidige fietsnetwerk kent capaciteitsproblemen bij een aantal kruispunten op de as Hofplein – Erasmusbrug, waar de eerste Rotterdamse fietsfiles zichtbaar worden. Zeker gezien de Erasmusbrug voor fietsers van Zuid naar Noord en vice versa, de enige 'fietsvriendelijke' verbinding is. Daarnaast zijn er naast de vaak drukke autoverbindingen, weinig aantrekkelijke parallelle fietsroutes. Het gebruik van de fiets vanuit de stadswijken richting binnenstad is door tussenliggende barrières als de Maas, het Wilhelminaplein, de Boompjes, de 's Gravendijkwal en het Droogleever Fortuynplein, nog onvoldoende aantrekkelijk. De doorfietsbaarheid van de binnenstad is groot, maar we kunnen de fiets een nog belangrijker rol geven en zoveel mogelijk barrières voor de fiets in de stad slechten. Denk aan de rivier, het spoor op Zuid en de oversteekbaarheid van de Ring. De Maastunnel en het vervoer over water (fietsveer Feijenoord) leveren een belangrijke bijdrage aan het verfijnen van het fietsnetwerk en moeten worden verbeterd. De Erasmusbrug en Willemsbrug zijn bovendien belangrijk als schakels in het regionale netwerk van fietssnelwegen. Ook het regionale fietsnetwerk kan nog fijnmaziger en een kwaliteitsslag en meer fietsprioriteit is nodig.

Knelpunten in het ov-netwerk

Binnen het bestaande openbaar vervoersnetwerk moeten alle reizigers van Rotterdam-Noord naar -Zuid (en andersom) altijd via de binnenstad. Het tramnetwerk kent mede daardoor een knelpunt op de Erasmusbrug en doorstromingsproblemen bij beide aanlandingen. Het grootste metroknelpunt in het netwerk zit op de oost-westlijn tussen de haltes Kralingse Zoom en Dijkzigt en op de noord-zuidlijn tussen CS Beurs en Zuidplein. Afgezien van de Erasmuslijn, ontbreekt het op Zuid aan vitale regionale ov-verbindingen. Het beter aansluiten van Zuid op de sterke regionale ov-netwerken, is daarom

noodzakelijk. Bijvoorbeeld door de introductie van verbindende hoogwaardige ov verbindingen over de Willemsbrug en Maastunnel. De Maastunnel kan op termijn een belangrijk onderdeel vormen van het verbindende ov-hoofdnetwerk. Belangrijke bestemmingen als het Erasmus MC, Hart van Zuid en de westelijke binnenstad kunnen hierdoor beter worden ontsloten. Anderzijds haakt Zuid via Hart van Zuid en de Pleinweg beter aan op de noordelijke binnenstad en omliggende wijken. En ontstaat hiermee op Zuid een tweede vitale ov-as.

Ruimte voor nieuwe vervoerswijzen en middelen

Er zijn slimme mobiliteitsoplossingen nodig voor files en het volle openbaar vervoer. Hiervoor is in samenwerking met het Rijk, de Verkeersonderneming en het Havenbedrijf Rotterdam blijvend veel experimenteerruimte nodig rondom de Rotterdamse Ring. Ervoor zorgen dat het stedelijk netwerk blijft functioneren, vraagt om het optimaal benutten van de aanwezige kansen. Zo kan personenvervoer over de rivier Maas tegemoet komen aan een recreatieve vraag, maar kan het ook het bestaande vervoersaanbod complementeren (missende schakels). Veel marktpartijen en overheden zien de potentie van deze vervoersvorm en geven hier reeds invulling aan. In de Rotterdamse uitwerking van de landelijke brandstoffenvisie worden de contouren geschetst van wat Rotterdam op de korte en de lange termijn moet doen. Enerzijds om de lokale problematiek van ongewenste effecten van gemotoriseerd verkeer aan te pakken en anderzijds om bij te dragen aan de

(inter)nationale ambitie de CO2-uitstoot door verkeer te verminderen. Het elektrificeren van vervoersaanbod biedt volop kansen voor het stedelijk gebied binnen en buiten Ring. Langere fietsafstanden met de elektrische fiets en meer ruimte voor nieuwe individuele vormen van elektrisch vervoer dragen bij aan de zero emissie.

De kernvragen

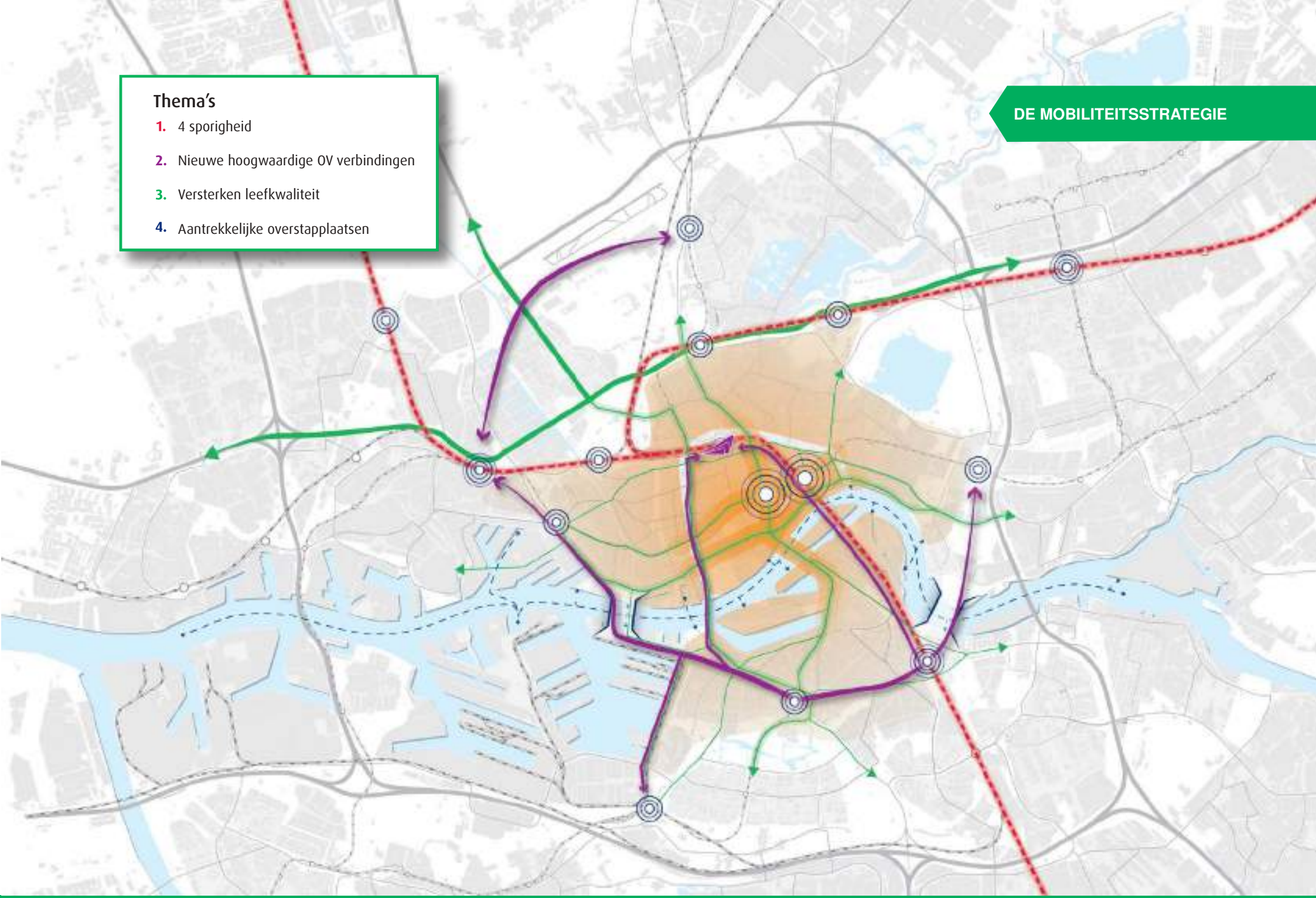
- Zijn er op de langere termijn extra stedelijke oeververbindingen nodig voor een sterker economisch klimaat, een leefbare woonomgeving en verbetering van de luchtkwaliteit?
- Welke nieuwe verbindingen in het stedelijke infrastructurele netwerk zijn nodig om de verdichtende en groene woonomgeving te realiseren, inclusief de ontwikkeling van het economisch perspectief?
- Op welke wijze kan het aantal schone autokilometers in het stedelijk gebied toenemen, inclusief de een verschuiving van autokilometers naar fiets en openbaar vervoer kilometers?
- Op welke Rotterdamse stadsboulevards kunnen we bij verwerking van minder autoverkeer een ruimtelijk kwaliteitsslag maken voor een aantrekkelijke (woon) omgeving en verbeterde leefbaarheid
- Welke nieuwe vervoerswijzen kunnen onderdeel worden van het stedelijk en regionale vervoerssysteem van Rotterdam?
- Welke ingrepen in het stedelijk en regionaal verkeersnetwerk dragen bij aan een beter gezondheid van de Rotterdammer?
- Op welke wijze kan bereikbaarheid de economische vernieuwing stimuleren?
- Welke stedelijke verkeerspleinen kunnen beter in balans worden gebracht, waarbij enerzijds de fysieke ruimte voor de auto vermindert en anderzijds die ruimte voor de fiets, voetganger en ov verbetert?
- Hoeveel en welk type autoverkeer verschuift van het stedelijk gebied (hoofdzakelijk de binnenstad en omliggende stadswijken) naar de Ring of alternatieve vervoerwijzen?

4 De Rotterdamse Mobiliteitsstrategie

De trends, ontwikkelingen uitdagingen en bereikbaarheidsopgaven uit voorgaande hoofdstukken, vertalen we door naar een verschillend aantal kansen en maatregelen die bijdragen aan Rotterdam als levendige en sterke economische stad. We zoeken daarbinnen naar een balans in modaliteiten, oftewel een nieuw evenwicht tussen fietsers, voetgangers, auto's en het openbaar vervoer.

Uitgangspunten hiervoor zijn dat:

- De verdichting met woningen binnen het stedelijk gebied prioriteit krijgt. Het infrastructurele netwerk is op de langere termijn onderdeel van die aantrekkelijke woonomgeving en is verkeersveilig en overlastvrij qua luchtverontreiniging en geluid.
- We de transitie naar de Next Economy mede door middel van ons vervoersnetwerk vormgeven. Het infrastructurele netwerk is het raamwerk dat deze transitie de ruimte biedt en dat daarin verbindingen legt. In de te ontwikkelen Roadmap Next Economy is dit infrastructurele netwerk een essentiële pijler, naast de pijlers data/communicatie en de energietransitie. Dit betekent dat het infrastructurele netwerk flexibel moet zijn én blijven, op zowel regionale als stedelijke schaal. En het voldoende ruimte biedt voor (de veranderingen in) verschillende modaliteiten.
- De gezondheid van de Rotterdammer voorop staat. Dit houdt in dat het infrastructurele netwerk in het stedelijk gebied geen (onnodig) vuil autoverkeer faciliteert, maar juist actief inzet op schone vormen van vervoer, zoals de fiets, schone voertuigen, de voetganger en het openbaar vervoer. Daarbij is het belangrijk nadrukkelijk op te letten dat álle Rotterdammers via verschillende vormen van vervoer mee kunnen doen, kunnen participeren en zich gemakkelijk door de stad en de regio kunnen bewegen.
- We gaan investeren in slimme mobiliteit, met ander woorden: in het efficiënter inwinnen en gebruik van informatie, beter benutten van de ruimte en verkeerssystemen en de ontwikkeling van nieuwe producten die bijdragen aan een gezonde en schone stad. De stad functioneert daarbij als proeftuin voor nieuwe ontwikkelingen en samenwerkingsvormen.
- We de toekomstvastheid van het vervoersnetwerk in termen van bereikbaarheid en leefkwaliteit kunnen garanderen wanneer we het belang van vergroting van de flexibiliteit en verkleining van de maaswijdte van het samenhangend vervoersnetwerk van stad en regio onderstrepen. Dit betekent het zo goed mogelijk benutten van het bestaande netwerk door verkeersregie, gedragsbeïnvloeding, verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en het benutten van de kracht van de markt. Kortom het waarborgen van een duurzaam en robuust stedelijk en regionaal vervoersnetwerk op de langere termijn.


Thema's
1. 4 sporigheid
2. Nieuwe hoogwaardige OV verbindingen
3. Versterken leefkwaliteit
4. Aantrekkelijke overstapplaatsen

De Rotterdamse Mobiliteitsstrategie: een aantrekkelijke stad op twee oevers

Dit tezamen leidt tot een lange termijn mobiliteitsstrategie voor de bereikbaarheid van stad en regio. De structuuringrepen binnen dit perspectief bieden de meeste kansen om een stedelijk en regionaal infrastructuur netwerk te vormen dat voldoende flexibel en genoeg adaptief is om de stad van de toekomst (Next City) vorm te geven. Hiermee kan bovendien soepel worden ingespeeld op energie en ontwikkelingen van bewoners, meerdere partners en stakeholders in de stad en regio. De mobiliteitsstrategie ontstaat vanuit de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling van stad en regio en kunnen we –wanneer de bereikbaarheidsopgave in de toekomst verandert— steeds opnieuw aan de tijdgeest aanpassen, omdat het geen volgordelijkheid kent. Essentieel is om in het stedelijk gebied een gezond en veilig leefklimaat te ontwikkelen. Een gezonde en aantrekkelijke stad waarbij de stedelijke verdichting en economische vernieuwing kan plaatsenvinden.

Dit leidt tot de volgende beleidskeuzen:

1. Minder autokilometers binnen de Ring: voorrang voor fiets en OV.
2. Een samenhangend regionaal en stedelijk netwerk: wegen en OV in evenwicht.
3. Regionale en stedelijke oeververbindingen: nieuwe en transformatie van bestaande.
4. Aantrekkelijke en levendige (Binnen)stad: de citylounge versterkt.
5. Versterken nieuwe vervoerswijzen: vervoer over water en Last Mile.
6. Geen vervoersarmoede: sociale en maatschappelijke participatie versterkt.
7. Gezonde leefomgeving: versterken Ruimtelijke kwaliteit en Zero Emissie.
8. Slimme mobiliteit: technologische innovatie en ICT.
9. Gebieden Buiten de Ring: duurzaam verbonden.

Een autoluwere Binnenstad betekent: autoverkeer met de bestemming binnenstad, zal in de toekomst de binnenstad goed kunnen blijven bereiken. Het doorgaande verkeer maakt gebruik van andere routes en rijdt niet meer door de binnenstad.

1. Minder autokilometers binnen de Ring: de fiets is dominant

De afgelopen jaren krijgt de mobiliteitstransitie in de stad vorm. Het gebruik van de auto in de binnenstad is al jarenlang constant en licht dalende. Het gebruik van de fiets en openbaar vervoer zijn juist sterk gegroeid. De transitie naar duurzame vormen van mobiliteit (voetganger, fiets, openbaar vervoer en schoon vervoer) zet zich verder door de komende jaren. Veroorzaakt door de verdere stedelijke verdichting is dit het sterkst in de binnenstad en in de stadswijken.

Efficiënt ruimte gebruik en een gezonde leefomgeving betekent dat in de binnenstad en de omliggende stadswijken ingezet wordt op prioriteit en ruimte voor de voetganger en fietser. Daarna volgt het openbaar vervoer en voldoende ruimte voor schoon auto vervoer.

Dit betekent dat:

- De transitie van de mobiliteit leidt tot minder gereden autokilometers binnen de Ring en tot meer schone autokilometers op het regionale en stedelijke netwerk.
- De uitbreiding van het Rijkswegennet leidt tot meer capaciteit op het hoofdwegennet en verschuift regionaal in de stad naar de Ring.
- Nieuwe regionale oeverbindingen niet tot meer autokilometers binnen de Ring leiden, maar juist tot een betere verdeling van het stedelijk autoverkeer op de oeververbindingen.
- Nieuwe fiets en openbaar vervoerverbindingen in het infrastructurele netwerk leiden tot grote verschuivingen van autogebruik naar de fiets en het ov, waarmee binnen de Ring de fiets de dominante vervoerswijze is.

Veranderende rol van de auto

De rol van de auto in de stad verandert, auto's worden schoner, stiller, veiliger, de overlast die mensen ervaren zal de komende jaren daardoor steeds verder afnemen. Tegelijkertijd verandert het gebruik van de auto van bezit naar delen, de vanzelfsprekendheid om de auto te 'pakken' wordt kleiner; zeker voor korte ritten zijn er veel alternatieven. Er ontstaat een nieuwe paradox. De auto wordt in sommige opzichten geschikter (schoner, veiliger) om in de stad te gebruiken, maar wordt minder gebruikt omdat er meer betere alternatieven zijn. Het perspectief voor de auto in Rotterdam is daarmee tweeledig. De auto moet meer van de openbare ruimte delen met andere middelen van mobiliteit, dat kan niet anders: de groei van de andere vormen van mobiliteit vragen daarom. Tegelijkertijd kunnen we de moderne auto gemakkelijker toelaten op plekken die nu juist niet bereikbaar zijn. Zo bouwen we ook voor de auto aan een modern bereikbaarheidsperspectief.

De fiets dominant

De nieuwe en bestaande oeververbindingen zijn belangrijke nieuwe schakels in het fiets- en het openbaar vervoersnetwerk, waardoor er een sterke stijging van het fiets en openbaar vervoer plaatsvindt. Het aandeel autoverplaatsingen op de kortere autoritten (3 - 5 km) van en naar de binnenstad daalt. Het aandeel fietsverkeer wordt fors groter, vooral op de stadsas Schiekade – Coolsingel – Erasmusbrug – Laan op Zuid. De overstapmogelijkheden op hoogwaardig openbaar vervoer zorgen er na verbetering voor dat het een aantrekkelijker optie wordt voor een groter aantal bewoners en zij er meer en vaker gebruik van maken. Het aantal autokilometers daalt in de binnenstad en omliggende stadwijken met ongeveer 10 tot 25%. Deze afname van het autoverkeer binnen de Ring (daarbuiten is deze afname geringer) is voor een belangrijk deel een verschuiving naar openbaar vervoer en fiets. De gewenste transitie van auto naar meer gezonde mobiliteit (fietsen, wandelen en het openbaar vervoer) krijgt daarmee vorm.

Wat gaan we doen

- Verandering in mobiliteitswensen vragen erom dat:
- binnen de Ring de infrastructuur meer ruimte biedt aan fiets, voetganger en OV om vooral de korte autoritten (3-5 km) te vervangen.
- op de korte termijn het Fietsplan, het Verkeersveiligheidsplan en parkeerplan volledig worden uitgevoerd.
- op de lange termijn de infrastructuur wordt heringericht, in samenhang met de buitenruimte, waar mogelijk tijdens onderhoudsingrepen en waar nodig door middel van nieuwe Inrichtingsplannen.

2. Een samenhangend regionaal en stedelijk netwerk: wegen en OV in evenwicht

De hoeveelheid verkeer van de regio naar de stad en vice versa groeit de komende jaren door. De intensiteiten op de Ring groeit richting 2030 daarmee dus ook nog. Door de investeringen in de nieuwe regionale snelwegen (A16 Rotterdam, Blankenburgtunnel, A4 Delft Schiedam) neemt de capaciteit op de Ring toe. Deze extra verbindingen zorgen voor een betere verdeling van verkeer en daarmee voor lagere intensiteiten op de A13, A20 en de Beneluxtunnel. Aan de andere kant groeit het verkeer op de Van Brienenoordbrug fors, onder andere onder invloed van door de aantrekkende werking van de A16 Rotterdam. Regionaal verkeer dat nu nog door de stad naar bestemmingen rijdt, verschuift naar de Ring en belast het stedelijk wegennet minder. Hiermee maakt het regionaal verkeer zoveel gebruik van de regionale hoofdstructuur en het stedelijk bestemmingsverkeer van de stedelijke hoofdwegen. Belangrijk aandachtspunt hierbij zijn de aansluitingen van het stedelijk wegennet op het regionale hoofdwegennet. De aansluitingen liggen vaak in ontwikkellocaties en hebben belangrijke P+R functies, zoals de Kralingse Zoom.

Nieuwe oeververbindingen

Door een nieuwe westelijke oeververbinding aan te leggen, ontstaat structureel ruimte om de verkeersdruk te verlagen, zoals vanaf de A13 en het Kleinpolderplein via de Stadshoudersweg, 's Gravendijkwal en het Droogleever Fortuynplein tot aan Pleinweg, Zuidplein en Strevelsweg/Vaanweg. De nieuwe oostelijke oeververbinding zorgt voor een verschuiving van het autoverkeer op het rijkswegennet en het stedelijk hoofdwegennet. Deze verschuiving van autostromen dient verder onderzocht en in de tijd steeds geactualiseerd te worden; Welke opgaven ontstaat hierdoor voor het woon- en leefklimaat rondom de gebieden en aanlandingen van de oeververbinding. Door de beide nieuwe oeververbindingen rijdt er veel minder autoverkeer over de bestaande oeververbindingen. De auto-intensiteit kan in de Maastunnel dalen met de helft en op de Erasmusbrug met een kwart. De huidige stedelijke oeververbindingen dalen in auto-intensiteit en door aanleg van nieuwe fiets- en ov-verbindingen leiden de nieuwe oeververbindingen niet tot hogere intensiteiten op de Ring. Veel stedelijke boulevards worden 20 tot 30% rustiger qua autoverkeer, op de Pleinweg en de 's Gravendijkwal verwachten we sterke afnames.

Hoogwaardige OV-verbindingen

Op de lange termijn wordt in het Rotterdamse stedelijk gebied het openbaar vervoer in combinatie met slim collectief vervoer het meest gebruikt voor de stedelijke verplaatsingen. De energietransitie geeft hieraan een enorme impuls, op zowel stedelijke als regionale schaal een uitwerking van de Roadmap Next Economy. Een belangrijke voorwaarde om verstedelijking en economische vernieuwing langs de Oude Lijn tussen Leiden – Den Haag – Delft – Rotterdam – Dordrecht te stimuleren, ontstaat door de Viersporigheid met snelle (inter)nationale intercity's en frequente regionale

lightrail. Bovendien krijgen hiermee nieuwe gebiedsontwikkelingen binnen bestaande economische knooppunten (denk aan Rotterdam The Hague Airport en Stadionpark) meer ruimte. Ook werklocaties in het stedelijk gebied, waaronder de Spaanse Polder, kunnen aansluiten op dit regionale netwerk en krijgen nieuwe ontwikkelkansen die aansluiten bij de behoeftes van de Next Economy. Om de barrièrewerking van de rivier te slechten zijn –naast het transformeren van bestaande oeververbindingen als de Maastunnel en Willemsbrug— nieuwe oeververbindingen met hoogwaardige OV-verbindingen nodig. Er ontstaat op deze manier een nieuw sterk en dicht samenhangend OV-netwerk dat alle delen van de binnenstad, Rotterdam-Zuid en -West met elkaar verbindt.

Multi-bereikbare werklocaties

Sterke OV-lijnen door de binnenstad kunnen de grootschalige nieuwe en bestaande economische ontwikkellocaties voldoende perspectief bieden, zoals het Erasmus Medisch Centrum direct met Centraal Station. De ov-bereikbaarheid van grootschalige werklocaties door middel van openbaar vervoer, ontbreekt momenteel of is ondermaats. Omdat de bestaande en toekomstige bedrijventerreinen een nieuwe transformatie doormaken, waarvoor goede ov-bereikbaarheid een voorwaarde is, moeten we hier een slag in maken. Verschillende werknemers dienen de werklocaties goed te kunnen bereiken, ook door middel van collectief vervoer, dat vanuit bedrijven wordt georganiseerd. Het gaat hier vooral om collectief bedrijfsvervoer van en naar de grotere regionale ov-knooppunten. Huidige belangrijke werklocaties zoals de Erasmus Universiteit en het Erasmus MC, kennen anno 2016 relatief lange loopafstanden naar ov-haltes en hebben extra aanvullende vormen van kleinschalig vervoer nodig: Mobility as a Service. Daarnaast is er nog een grotere efficiëntieslag te maken in het huidige ov-systeem in het stedelijk gebied, voornamelijk in het huidige metrosysteem. Als gevolg van ontwikkelingen in automatisering, kan verhoging van de frequentie hier de oplossing bieden. Door de herstructurering van het tram- en busnetwerk ontstaat op deze manier een nieuw sterk, dicht en samenhangend ov-netwerk dat alle delen van de binnenstad, Rotterdam-Zuid en -West met elkaar verbindt.

Wat gaan we doen

Op de korte termijn betekent dat:

- Het kader Koersnota Lucht en de bereikbaarheidsmaatregelen van het samenwerkingsprogramma Beter Benutten wordt uitgevoerd.
- Met I&M, de regionale partners en de Verkeersonderneming wordt een vervolgprogramma opgesteld, verankering Beter Benutten.
- De langere termijn opgaven worden vastgesteld in het MIRT onderzoek Rotterdam – Den Haag in 2017. Hierin wil Rotterdam het beter benutten van de Ring en nieuwe oeververbindingen, met prioriteit voor de westelijke oeververbinding, vastleggen. Alsmede nieuwe grootschalige OV verbindingen binnen en buiten de Ring en verhoging van de frequenties op het tram

3. Regionale en Stedelijke oeververbindingen: nieuwe en transformatie van het bestaande.

Een succesvolle oeververbinding is meer dan een brug; het is een middel om de structuur en daarmee de agglomeratie- en concurrentiekracht van de Metropoolregio te versterken en stimuleert nieuwe gebiedsontwikkelingen in stad en regio. De oeververbinding draagt bij aan het oplossen van knelpunten op het hoofdwegennet in relatie tot het stedelijk-regionaal verkeer en aan het oplossen van het regionale overbelaste openbaar vervoersnetwerk. Rijk en regio erkennen dat het stedelijk en regionaal verkeers- en vervoerssysteem van Rotterdam onder druk staat (MIRT onderzoek Rotterdam Vooruit 2011). Het gevolg is beperkte capaciteit (vooral op binnenstedelijk assenkruis van de metro) en een groot risico voor de verdichtingsopgave. Echter, om de capaciteit en robuustheid van het netwerk te versterken, om de gewenste woonmilieus en mobiliteitsbehoeften van het groeiende aantal inwoners te kunnen faciliteren en condities te scheppen voor economische en sociale ontwikkeling is investeren in nieuwe infrastructuur, specifiek in Rotterdam de uitbreiding van het aantal multimodale oeververbindingen, noodzakelijk.

Ook wordt er ruimte voor groei en kwaliteitsverbetering voor de fiets en voetganger in de binnenstad en de omliggende stadswijken gecreëerd en levert het een bijdrage aan de verbetering van de leefbaarheid. De nieuwe oeververbindingen combineren we op de langere termijn met de zogenoemde fijnmazig grid-structuur én de transformatie van bestaande oeververbindingen. Deze strategie geeft de beste randvoorwaarden voor de vitale en leefbare ontwikkeling van het stedelijk gebied rondom de rivier. Het versterken van de City Lounge in de binnenstad en de omliggende stadswijken wordt hiermee maximaal ontwikkeld. Ook is er een betere verdeling van het autoverkeer over de bestaande oeverbindingen mogelijk, waardoor er meer ruimte voor de andere vervoersmodaliteiten (fiets, voetganger en ov) in het stedelijke infrastructurele netwerk ontstaat.

Transformatie bestaande oeververbindingen Maastunnel en Willemsbrug

Minder autoverkeer door de binnenstad betekent ook minder verkeer over de stedelijke oeververbindingen. Dat wil zeggen: door de Maastunnel en over de Erasmus- en Willemsbrug en op de aanlandende verkeerspleinen, waaronder het Droogleever Fortuynplein, Maastunnelplein en Wilhelminaplein. Dit maakt de Maasoevers voor voetgangers, fietsers maar ook met het openbaar vervoer, beter bereikbaar. In de Maastunnel en op de Willemsbrug ontbreken comfortabele OV- en fietsvoorzieningen. Uiteindelijk wordt het stedelijke en regionale netwerk op de essentiële verbindingen beter in balans gebracht, waardoor er ontwikkelingsruimte ontstaat voor nieuwe gebiedsontwikkelingen, verschillende woonmilieus en diverse economische functies. Zo is de Willemsbrug de belangrijke verbinding van de oostelijke binnenstad tot aan de ontwikkeling Feyenoord City. De Kop van Feijenoord en Parkstad heeft de

ruimte te transformeren tot een interessant woonmilieu aan de rivier. De verlenging met de Collosseumweg biedt nog meer kansen op een vitale ontwikkeling van Zuid (Hillesluis en Lombardijen) met nieuwe woonmilieus, inclusief de Parkstad- en Stadionpark-ontwikkeling.

Nieuwe westelijke oeververbinding

Door een nieuwe oeververbinding aan de westkant van de stad verschuift er Rotterdams autoverkeer uit de stadswijken, onder andere de as Bentinckplein - Zuidplein, naar de nieuwe westelijke Parklane. Door het autoverkeer sterk te verminderen, creëren we ruimte in de omgeving ‘s Gravendijkwal-Maastunnel-Doklaan. Het Erasmus MC kan beter aansluiten op het ruimtelijk netwerk van de binnenstad en de rivier. Er ontstaan nieuwe ontwikkellocaties rondom het Erasmus MC. Bovendien kan het versterkend werken binnen de transformatie van de Rochussenstraat – Westblaak – Blaak. De verbinding naar Delfshaven en Merwehaven/ Vierhavens verbetert en kunnen we bovendien verder verdichten met hoogwaardige woonmilieus aan de rivier. Er ontstaat ruimte voor versterking van de samenhang van de verschillende woongebieden en de transformatie van deze woonmilieus Cool - Delfshaven / ‘s Gravendijkwal – Binnenstad. De ‘s Gravendijkwal transformeert tot een groene stedelijke verbinding. De lucht- en geluidskwaliteit en verkeersveiligheid zullen hier verbeteren. Er ontstaat aan de westkant van de stad meer ‘lucht’ voor gezond bewegen, verblijven en recreëren. Essentieel in deze nieuwe structuur is een vervolg op Zuid. Een nieuwe verbinding via de Waalhaven tot aan het Groene Kruisplein, biedt veel kansen voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van delen van Zuid (Charlois en Carnisse) met nieuwe woon/werkmilieus, inclusief groene verbindingen. Hierbij is het essentieel dat de ’lokale’ verbindingen uit de omliggende wijken (Oud Charlois en Carnisse) direct aansluiten op deze nieuwe hoofdstructuur, zodat er voldoende regionale en lokale spin-off ontstaat. De ontwikkeling van Port Valley op de Sluisjesdijk kan een nieuwe impuls geven aan de werkgelegenheid op Zuid. De Groene Kruisweg en Pleinweg worden getransformeerd tot aantrekkelijke stedelijke routes die woonbuurten met elkaar verbinden.

Nieuwe oostelijke oeververbinding

Een nieuwe oeververbinding aan de oostzijde van de binnenstad schept ruimte om meer autoverkeer om de binnenstad te leiden. Dat biedt de mogelijkheid om de ruimte voor fiets en voetganger op de Erasmus-as en de Willems-as verder te vergroten. Door een nieuwe oostelijke oeververbinding kan op termijn de City Lounge in de binnenstad meer in oostelijke richting worden uitgebreid (omgeving Blaak, Oude haven, Willemsbrug en Kralingen). De Kop van Feijenoord en Parkstad heeft de ruimte te transformeren tot een interessant woonmilieu aan de rivier. De oostelijke oeververbinding kan samen met de ontwikkeling van Stadionpark oplopen. Een goede aansluiting op de structuren van Stadionpark en verder door richting Strevelsweg biedt nog meer kansen op een vitale ontwikkeling van Zuid (Hillesluis en Lombardijen) met nieuwe woonmilieus, inclusief de Parkstad- en Stadionpark ontwikkeling.
De oostelijke oeververbinding zorgt voor de verschuivingen van het autoverkeer en dient nader onderzocht te worden in samenhang met de gewenste gebiedsontwikkelingen.

Wat gaan we doen

De opgave is om de huidige oeververbindingen te versterken met multimodale verbindingen, waarbij nieuwe hoogwaardige openbaar vervoer verbindingen worden toegevoegd en het verblijfsklimaat voor de voetganger wordt versterkt, inclusief fietsverbindingen. De uitdaging voor de nieuwe oeververbindingen is tweeledig:

- Stedelijk ontwikkeling bevorderen door, in combinatie met de opgave om de robuustheid te verbeteren, het stedelijk infrastructuur netwerk te versterken.
- In het MIRT onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag 2017 worden door rijk en regio gezamenlijk oplossingsrichtingen onderzocht voor de stedelijke bereikbaarheidsopgaven:
- 1: Rotterdam wil beide oeververbindingen als belangrijke oplossingsrichtingen in het MIRT onderzoek vaststellen, met voorrang voor westelijke oeververbinding. Bij de oostelijke variant dienen maatregelen getroffen te worden om te voorkomen dat doorgaand regionaal verkeer de stedelijke wegen gaan kiezen.
- 2: het versterken en vernieuwen van de OV verbindingen op regionale en stedelijk schaal inclusief aanvullende vervoer over water verbindingen.

4. Aantrekkelijke en levendige (Binnen)stad: Citylounge versterkt!

De City Lounge vormt het hart van de stad. De Coolsingel nemen we als vertrekpunt, ofwel de eerste straat waarbinnen we een kwaliteitsslag maken. Het herinrichtingsplan van de nieuwe Coolsingel is dan ook een belangrijke aanvulling voor de gastvrije binnenstad. Het structureel terugbrengen van autoverkeer op de Coolsingel is goed mogelijk. Er rijdt veel autoverkeer op de Coolsingel dat geen directe bestemming of herkomst heeft in de Binnenstad. Dit is anno 2015 ongeveer 40% van het totale autoverkeer op de Coolsingel. Bij een gewijzigde Coolsingel waarbij de autocapaciteit is teruggebracht van vier naar drie rijstroken, rijden in het jaar 2020 op de Coolsingel per etmaal naar verwachting circa 10.000 auto's minder. Het autoverkeer verschuift van de Coolsingel naar andere routes parallel aan de Coolsingel. Hoewel er autoverkeer van de Coolsingel naar bijvoorbeeld de 's Gravendijkwal verschuift, zullen ook hier per saldo minder auto's rijden, omdat regionaal autoverkeer meer ruimte krijgt op het regionale wegennet, onder andere op de A4 Delft-Schiedam, en daardoor daarnaartoe verplaatst. Een aantal auto's dat nu nog over de Coolsingel rijdt om in de Binnenstad te parkeren, zal via

onder meer betere bewegwijzering richting de parkeergarages aan de rand van de Binnenstad worden geleid of vanwege de veranderde Coolsingel andere aanrijroutes gebruiken.

Centrum nog meer centraal

Of je nu van een groot openbaar vervoersknooppunt komt, een parkeergarage uitloopt of je fiets in de buitenruimte parkeert; iedereen loopt het laatste stukje naar een bestemming. Iedereen is dan ook voetganger. Aantrekkelijke looproutes zijn essentieel voor een levendige en attractieve binnenstad. Dit kunnen we nog verder versterken door de voetganger in het centrumgebied nog meer centraal te stellen. De voetganger krijgt meer ruimte op straat, om zowel comfortabel van het ene naar het andere stadskwartier te wandelen, als binnen het centrum ontspannen en prettig te verblijven. Al kan dit op gewenste tijden en momenten van de dag wel een wenselijke situatie zijn, wanneer het gemak van de voetganger voorop staat, betekent dit niet automatisch het ‘autovrij’ maken van verschillende straten of het structureel vergroten van het voetgangersgebied. De looproutes vanuit de binnenstad en van OV-knooppunten als Blaak en Oostplein en Wilhelminaplein richting de Maas, worden aantrekkelijker en gemakkelijker herkenbaar.

Investeren in veiligheid

De voetganger en de fietser speelt een grote rol als het gaat om het verblijven en recreëren aan het water. Locaties langs het water worden daarmee nog aantrekkelijker voor woningbouw en (nieuwe) stedelijke voorzieningen. De verbinding Maas – Oude Haven –Binnenrotte is hierin een belangrijke schakel. De Maas vormt voor de voetganger ook een belangrijke schakel richting Rotterdam Zuid. De verbetering van de oversteekbaarheid van de stadboulevard daar en die op andere plekken, is dan ook belangrijk. Het veilig kunnen oversteken vormt hierbij een basisvoorwaarde. Naast de boulevards worden pleinen als Churchillplein, Oostplein en Wilhelminaplein meer vanuit de voetganger (her)ontworpen. Hierbij spelen looproutes van en naar ov-knooppunten nadrukkelijker een rol. In de oude stadswijken zijn de stadsstraten belangrijke schakels voor de bereikbaarheid van de binnenstad maar die ook een belangrijke functiemix van wonen, werken, winkelen en recreëren vervullen. De inrichting van deze wegen moet bijdragen aan een aangenaam en veilig verblijf, met een centrale rol voor de voetganger en fietser hierin.

Betere fietsaansluitingen

Steeds meer Rotterdammers fietsen en dat is goed zichtbaar op straat. Rotterdam zet door middel van onder meer het Fietsplan in op het nog verder stimuleren van het gebruik van de fiets. Door jonge kinderen op een educatieve manier bekend te maken met de voordelen én het plezier van fietsen, is het aannemelijker dat zij ook op latere leeftijd de fiets in de stad als serieus alternatief voor de auto zien. Mede door de opkomst van de elektrische fiets zijn ook ouderen op steeds hogere leeftijd nog mobiel. Ook voor hen blijft de fiets dus een belangrijk vervoersmiddel en helpt ondersteuning in bijvoorbeeld de vorm van fietsles in het

creëren van vaardigheden en behouden van vertrouwen. In de binnenstad komt meer ruimte voor de fiets. De doordringbaarheid van de omliggende stadswijken wordt versterkt door betere fietsaansluitingen vanuit de huidige stadsstraten richting het centrum. Door het plaatsen van een aantal herkenbare elementen kunnen we de parallelle routes van, naar en door de binnenstad optimaal benutten. Denk bij deze routes aan de straat met de 6 namen (Westewagenstraat e.v.) en de Westersingel-as. De eerste te versterken route is de fietsas centrum tussen Schieplein en Zuidplein. Dit wordt dé as waar de fietser centraal staat. De route wordt gekenmerkt door comfortabele fietspaden, zoveel mogelijk prioriteit voor fietsers bij verkeerslichten en een aantrekkelijke omgeving (Coolsingel, Maas, Rijnhaven). Ook andere routes naar de binnenstad worden verbeterd, door de fiets meer te faciliteren en prioriteit te geven bij de aansluiting op stadstraten naar de omliggende stadswijken.

We investeren daarnaast in meer fietsenstallingen die het stallen van de verschillende type fietsen faciliteren. Van fietsnietjes op straat tot bewaakte, overdekte fietsstallingen op centrale plekken in de stad, waaronder op de Coolsingel bij de fietsas centrum. Ook in de wijken investeren we in goede fietsvoorzieningen. Tegelijkertijd zijn de huidige oeververbindingen nog onvoldoende fietsvriendelijk. De Maastunnel en Willemsbrug zijn niet direct gekoppeld aan het stedelijk fietsnetwerk en kennen ingewikkelde aansluitingen. De Erasmusbrug wordt goed gebruikt, maar kent erg drukke aanlandingen met veel auto- en ov-conflicten. Het gevolg: lange wachttijden voor de fietsers. Vervoer over water, zowel met watertaxi's en waterbussen, brengt beide oevers dichter bij elkaar. Er is anno 2015 onder fietsers al behoefte aan extra verbindingen over water, maar de kansen op meer-gebruik nemen extra toe door de voorgenomen afsluiting van de Maastunnel in 2017.

Parkeren: ruimte eerlijk verdelen

Parkeerbeleid wordt in Rotterdam vormgegeven in het Parkeerplan Rotterdam 2016 – 2018. Rotterdam stuurt met de inzet van dit parkeerbeleid op het optimaal en evenwichtig gebruik van de ruimte en op het voorkomen van overlast. Rotterdam heeft afgelopen jaren fors geïnvesteerd in het parkeergarageaanbod. In de binnenstad door de bouw van de Kruisplein- en de Markthalgarage, aan de rand van de stad door P+R-voorzieningen zoals die bij de Kralingse Zoom en Meijersplein. Daarmee biedt de gemeente de automobilist een goed alternatief voor parkeren in de binnenstad. Ook in diverse stadswijken zijn in de vorm van wijkstallingsgarages en openbare garages bij drukbezochte winkelgebieden en –straten, parkeervoorzieningen aanwezig. Voorlopig zijn we dan ook klaar met het bouwen van nieuwe parkeervoorzieningen en zetten de komende jaren in op het beter benutten van deze bestaande parkeergarages en terreinen en gebruiken de tot ons ter beschikking staande instrumenten om de verdeling tussen ruimte voor parkeren en alle andere ruimtelijke wensen op straat, eerlijk te verdelen. Daar is ruimte voor verandering omdat het algemene beeld van de stedeling ten aanzien van autobezit verandert.

Om de verdichting in de stad te stimuleren wordt ook de manier waarop we met parkeren omgaan bij nieuw en verbouwplannen, onder andere als het gaat om parkeernormen, goed onder de loep genomen.

Wat gaan we doen

- Op korte termijn kiest de gemeente Rotterdam voor:
- De herinrichting van de Coolsingel met 2x1 rijbaan en daarmee voor een impuls van de Citylounge en meer ruimte voor de fiets en voetganger.
- Meer autoluwere experimenteerruimte in het gebruik van de infrastructuur met initiatieven als Happy Streets, autovrije dagen en Parking Day.
- De uitvoering van het Fietsplan en Verkeersveiligheidsplan betekent vergroting van leefbaarheid van straten en pleinen.
- De uitvoering van het Parkeerplan waarbij de reeds besloten 2000 straatparkeerplaatsen vervangen worden door aantrekkelijke looproutes en op langere termijn bij onderhoud en herinrichting voor versterking van de Citylounge.

5. Versterken nieuwe vervoerswijzen: vervoer over water en Last Mile.

Het vervoer over water is in de afgelopen jaren fors toegenomen; zowel in de stad, als in de regio. Uitbreiding van de watertaxi met laagtarief en het behoud van het pontje Feijenoord – Kralingen ondersteunen dit direct, maar deze vervoersmarkt kan nog veel meer kansen creëren voor de stad Rotterdam. Het aantal gebruikers kan in de komende tien jaar nog fors stijgen. Op dit moment zijn er meerdere partijen actief, maar hun acties tezamen vormen nog geen voldoende aansluitend netwerk. De verschillende initiatieven hebben bovendien elk hun eigen concessie en contracten. In 2021 loopt de laatste concessie af. Dit tezamen maakt dat er de komende jaren kansen liggen om met de bestaande partners en nieuwe partijen in stad en regio een Vervoer-over-water-Plan te ontwikkelen.

Vervoer-over-water-Plan

De eerder genoemde overheidspartijen, aangevuld met Drechtsteden, hebben geconstateerd dat structurele samenwerking nodig is. Door synergie in contracten en opdrachtgevers van zowel ov over water als ‘vraag gestuurd’ personenvervoer over water (Watertaxi) te brengen, is schaalvoordeel te behalen. Afgesproken is om tot 2021 eventueel aflopende contracten niet zonder meer te verlengen tot verder dan 2021. De periode tot 2021 benutten de partijen om samen met marktpartijen en vervoerders te bepalen welk robuust netwerk voor vervoer over water nodig is na 2021. Daarnaast is afgesproken

een gezamenlijke toekomstvisie op te stellen voor vervoer over water. Samenwerking tussen verschillende partijen die veel kennis hebben op dit vlak, denk aan taxibedrijven, de RET, vervoersbedrijven (over water), de Verkeersonderneming en particulieren is essentieel om een Vervoer-over-water-Plan te realiseren. Maar denk ook aan Rotterdam Partners voor het promoten van snel, comfortabel en/of goedkoop vervoer.

Rivieroevers optimaal benutten

We willen optimaal gebruikmaken van grote onderhouds- of herstructureringsprojecten, om anders te reizen te promoten en te verkennen of we gezamenlijk een marktplaats voor de Rotterdamse infrastructuur kunnen ontwikkelen. Het Programma Rivieroevers biedt veel kansen om de bereikbaarheid van de rivier te vergroten, omdat er nieuwe aantrekkelijke bestemmingen ontstaan, die op zichzelf nieuwe bestemmingen vormen. We kunnen deze te integreren met het vervoer over water en daardoor nieuwe knooppunten ontwikkelen, waarbinnen vervoer over land beter aansluit op het vervoer water. De locatie Oude Haven / OV-station Blaak / Nieuwe Maas is daar een voorbeeld van. Daarbij kan het vervoer over water als aanvullende vervoersoptie een waardevolle aanvulling vormen op bijvoorbeeld de P+R-bewegingen.

Last Mile-vervoer

De gemiddelde gebruiker wil eigenlijk maar één ding: zich kunnen verplaatsen binnen de stad op een wijze die past bij zijn of haar behoefte. En dan liefst zonder belemmerd te worden door systemen en belangen. Dit bevestigen gesprekken met meerdere personen die actief zijn in de Rotterdamse wereld van de mobiliteit. Het is daarom essentieel om juist vanuit dat gebruikersoogpunt naar multimodaal vervoer te kijken. In het stedelijk gebied staat de ontmoeting tussen verschillende mensen centraal met het reizen als activiteit waarbij de infrastructuur verbindend werkt. De kunst is zoveel mogelijk van deze vormen van vervoer aan te bieden. Er liggen kansen om een open aanbod te creëren door communicatie over de huidige mogelijkheden en 'Last Mile-vervoer' op te nemen in concessies van het openbaar vervoer. Daarnaast om de verbinding te maken door een platform en/of marktplaats te creëren waar partijen elkaar ontmoeten. De partijen zijn aanvullend in vervoer en bouwen gezamenlijk aan een nieuw aanbod. Partijen zien vervoer meer als nieuwe maatschappelijke economische en culturele ontwikkeling en als voorwaarde om mee kunnen doen in de maatschappij.

Wat gaan we doen

Voor het vervoer over water is in de voorjaarsretraite van 2016 € 2,6 miljoen vrijgemaakt waarmee de volgende initiatieven worden gerealiseerd:

- Flat fee Watertaxi (ingevoerd direct na de Wereldhavendagen van september 2016);
- Bewonersinitiatief Pont op Zuid (Charlois – Katendrecht); subsidieverlening in december 2016, start vaart januari 2017;
- Voortzetting fietsvoetveer Kralingen-Feijenoord tot 2021, verlenging contract vanaf maart 2017.
- De gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, de MRDH, Drechtsteden en het Havenbedrijf presenteren een gezamenlijke Toekomstvisie voor personenvervoer over water. Deze visie wordt uitgewerkt in een nieuw OV over water concept en is een eerste stap voor een kader voor nieuwe aanbestedingen en concessies.
- Samen met marktpartijen worden nieuwe innovatieve vormen van vervoer gestimuleerd, waarbij dit is gericht op het faciliteren van de Last Mile. Een kans ligt er voor de verbinding van de terminal RTHA naar halte Meijersplein met zelfrijdend vervoer, in samenwerking met MRDH.

6. Geen vervoersarmoede: sociale en maatschappelijke participatie versterkt.

Terwijl de stad zich op mobiliteitsvlak snel ontwikkelt, krijgt een bepaald deel van de Rotterdammers geen of te weinig kans om deel uit te maken van het economische, sociale en culturele verkeer. Een gebrek aan voldoende vervoersmogelijkheden is hierin een belangrijke factor, net als culturele drempels of economische beperkingen. Internationale studies wijzen uit dat tot wel de helft van de werkzoekenden moeizaam een baan kan vinden wegens gebrekkige vervoersmogelijkheden. Zaak is daarom ervoor te zorgen dat iedereen evenredige toegang tot mobiliteit heeft om deel te kunnen nemen aan de maatschappelijke activiteiten. Sociale uitsluiting heeft gevolgen op vele vlakken. Voorbeelden zijn: geen uitstapjes voor kinderen op het basisonderwijs (te duur), onbereikbaarheid voor werknemers met openbaar vervoer van werklocaties uit verschillende woonwijken (geen bediening in de ochtend) of het voedselpakket bij de voedselbank niet kunnen ophalen (fysiek niet in staat). Maar het gaat ook om bereikbaarheid (door middel van onder meer de fiets, te voet of per scootmobiel) van stedelijke voorzieningen in de woonwijken zelf.

Bijdragen aan maatschappelijke thema's

Daarmee raakt deze opgave vele maatschappelijke thema's, zoals eenzaamheid van ouderen, bijdrage aan mantelzorg en deelnemen aan onderwijs. Maar ook aan stedelijke programma's als Langer Thuis en Verkeersveiligheid. Een verkeersonveilige omgeving leidt er namelijk toe dat kinderen moeilijk kunnen buitenspelen of kunnen lopen naar voorzieningen in de directe buurt. Niet alleen het niet kunnen beschikken over vervoersmiddelen, beperkt de actieradius in de stad. Ook het ' niet kunnen fietsen' of niet weten 'hoe om te gaan met digitale ov chip' maakt dat fiets en ov niet worden gebruikt. Voor ouderen weegt de mate van zelfredzaamheid zwaar mee. Het onvoldoende deel kunnen nemen aan maatschappelijke activiteiten door gebrek aan vervoersmiddelen is daarmee niet direct in samenhangende opgave te definiëren. Het zijn allerlei verschillende doelgroepen die dit treft om uiteenlopende redenen.

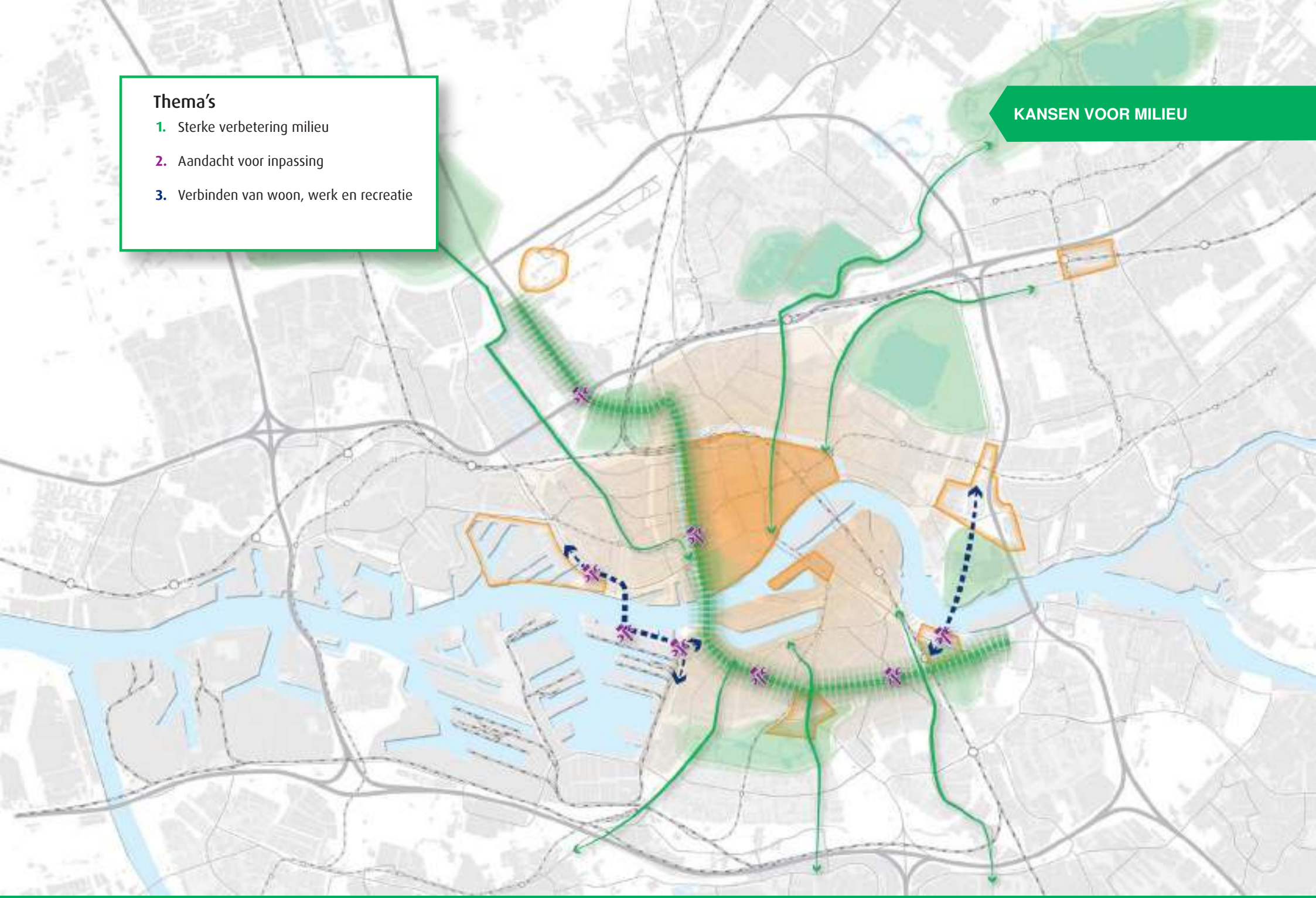
Oplossen van vervoersarmoede

De verantwoordelijkheid hiervoor, bestaat uit een samenspel van de gemeente en anderen actieve partijen in de stad die hierop inspelen. Natuurlijk is het ieders eigen verantwoordelijkheid om een baan te zoeken en daar te komen. Maar de stad als geheel heeft baat bij zoveel mogelijk werkenden. Iedereen is het over eens is dat het niet goed is wanneer kinderen in verschillende wijken door gebrek aan vervoermiddelen een verschillende algemene vorming krijgen. Elk Rotterdams kind heeft recht op eenzelfde basis van mogelijkheden en die verantwoordelijkheid ligt in beginsel bij de gemeente. Het oplossen van vervoersarmoede ten behoeve van de verschillende doelgroepen is daarmee geen eenduidige en eenvoudige opgave, maar het bij elkaar brengen van verschillende onderdelen maakt dat ze elkaar versterken, om zo te worden opgeschaald. Door per doelgroep de specifieke behoefte en problemen in kaart te brengen, kunnen overheid en strategische partners in de stad gezamenlijk tot oplossingen komen. Stichting Verre Bergen is een dergelijke actieve partner, die jaren geleden Buzz010 heeft geïnitieerd. Dit project richt op het faciliteren van het buitenschoolse excursies en activiteiten voor basisschool leerlingen. Inmiddels is met meerdere strategische partners in het onderwijs een vervolg opgezet.

Wat gaan we doen

De gemeente Rotterdam zet zich samen met maatschappelijke partners in om:

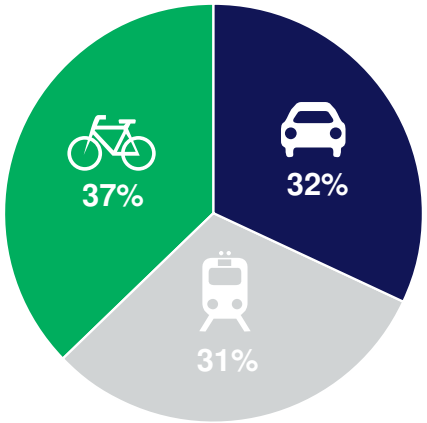
- Mobiliteit aan te bieden voor verschillende doelgroepen te beginnen bij schoolkinderen.
- Samen met de Stichting Verre Bergen wordt het initiatief BUZZ010 opnieuw gestart.
- De resultaten van het project Fietsen op Zuid samen met maatschappelijke partners uit te voeren.
- Mobiliteit aan te bieden die aansluit bij het programma langer thuis.
- De gemeente zet door met het versterken van de diversiteit van het aanbod op de mobiliteitsmarkt (Verkeersonderneming / Marktplaats voor Mobiliteit en Mobility as a Service).
- Samen met gebiedscommissies worden de kansen verkend om door mobiliteit een bijdrage te leveren aan meer participatie en aan het vergroten van maatschappelijke activiteit.


Thema's
1. Sterke verbetering milieu
2. Aandacht voor inpassing
3. Verbinden van woon, werk en recreatie
KANSEN VOOR MILIEU

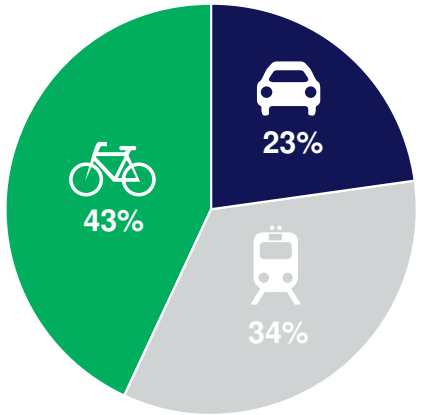
7. Gezonde leefomgeving: versterken kwaliteit en zero emissie

Anno 2016 worden op diverse plekken langs drukke, doorgaande wegen op vooral de rechter Maasoever, de grenswaarden voor luchtkwaliteit overschreden. De verwachting is dat vanaf 2020 in Rotterdam wel overal aan de jaargemiddelde grenswaarden zal worden voldaan, door de verlaging van de achtergrondconcentraties en de voortschrijdende verschoning van het autoverkeer. Door het verder verminderen van autokilometers zoals geschetst in dit verkeersplan, neemt de emissie gemiddeld met meer dan 10% af. De grootste verbeteringen zullen ontstaan langs de centrale Maastunnel corridor (van de Statenweg richting Maastunnel en van de Maastunnel via Pleinweg richting Breeweg en Marathonweg). Het investeren in een nieuwe oostelijke en westelijke oeververbinding is gericht laten afnemen van geluidshinder en luchtverontreiniging op bestaande trajecten als de tunneltraverse, 's-Gravendijkwal en Maastunnel. Het is dan ookeen belangrijk aandachtspunt om luchtverontreinigende stoffen niet te laten ontstaan en huidige geluidshinder te laten afnemen. Met behulp van extra verkeers- en geluidsmaatregelen en een goed ontwerp van de te reconstrueren stadsboulevards, kan de geluidbelasting van de woningen daar en langs soortgelijke wegen alsnog of juist verder worden verminderd door het Actieplan Geluid. Een positieve uitwerking voor de vele bewoners die aan deze straten wonen. Bovendien vormt de elektrische auto een uitgelezen kans om de wegen in de stad nog rustiger te maken, in combinatie met maatregelen als vergroening, stil asfalt en (nieuw) openbaar vervoer op stiller spoor en in het groen. Net als de toename van het aantal fietsers en voetgangers en de afname van het aantal autoverplaatsingen van en naar de binnenstad en de stadswijken.

Rotterdam binnenstad 2016



Rotterdam binnenstad 2030



Vergroening en verbreding stadsboulevards
De bovengenoemde ontwikkeling betekent dat meerdere stadsboulevards op termijn dienen te worden heringericht, met meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit is noodzakelijk omdat ondanks de daling in het autoverkeer, de verkeersveiligheid daar negatief wordt beïnvloedt. De ruimte die beschikbaar komt bij het verminderen van het aantal rijstroken kan een belangrijke bijdrage leveren aan een veiliger netwerk voor fietsen en wandelen.
De vergroening en verbreding van trottoirs en fietspaden biedt ook meer ruimte voor bewegen in de stad. Het wandelen, buiten spelen, fietsen, hardlopen en skaten krijgt hierdoor een impuls. De vernieuwde stadsboulevards en de nieuwe stadsbruggen bieden daarbij ook meer mogelijkheden om bijvoorbeeld hardlooprondjes van verschillende lengtes te maken; zowel in de directe woonomgeving als langs de rivier. De nieuwe hoogwaardige openbaar vervoerslijnen zorgen ervoor dat veel meer mensen de bestaande stedelijke sport- en recreatievoorzieningen gemakkelijker kunnen bereiken. De verwachting is dat dit op Rotterdam Zuid dit het sterkst merkbaar is in vergelijking met de rest van de stad.

HERVORMEN PLEINWEG

Betere oversteekbaarheid

De herinrichting van stadsboulevards zorgt ervoor dat duizenden Rotterdammers waarvan de voordeur aan een van deze verkeersaders ligt, aan een groenere weg komen te wonen. Het betreft hier juist de wijken waar het gemiddelde groengehalte per inwoner relatief laag is. De stedelijk-regionale recreatiegebieden komen daarnaast sneller binnen bereik van een steeds grotere groep van Rotterdammers en kunnen door de herinrichting van de stadsboulevards ook nieuwe verbindingen in het stedelijke natuurnetwerk ontstaan. Het beter oversteekbaar maken van de stadsboulevards leidt tot beter bereikbare stadscentra voor fietsers en voetganger. Ook worden stedelijke voorzieningen beter en sneller bereikbaar met (hoogwaardig) openbaar vervoer. De nieuwe openbaar vervoersverbindingen (door Maastunnel, over de (nieuwe) multimodale oeververbindingen en over de Willemsbrug) koppelen Rotterdam-Zuid bovendien beter aan de binnenstad en aan de stadsdelen in West en Oost. Ook hier geldt dat meer Rotterdammers, vooral op Zuid, meer en gemakkelijker toegang krijgen tot (hoogwaardig) openbaar vervoer.

Investeren in schoon vervoer

Het bevorderen van de elektrificatie van vrachtvervoer, personenauto's en het openbaar vervoer, is voor een gezonde leefomgeving essentieel. De ambities en de prognoses van de verkoop van elektrische auto's lopen wel sterk uiteen. Het is onzeker welk aandeel de elektrische auto heeft in het Rotterdamse wagenpark van 2030. Verwacht wordt dat het aandeel elektrische voertuigen op langere termijn in de richting gaat van 20-40 %. Dit is aanzienlijk meer dan in de huidige situatie. De ambitie is dat in 2030 alle voertuigen van de RET, ook de bussen, elektrisch worden aangedreven. Zeker wanneer in de toekomst (standaard) gebruik wordt gemaakt van groene stroom of waterstof, zal dit een substantieel effect op de klimaatdoelen hebben. Resultaat is namelijk dat er dan nog maar een op de zes verplaatsingen op fossiele brandstoffen wordt gemaakt, in plaats van een op de vier anno 2016. De bovenvermelde afname van het aantal autokilometers en de elektrificatie van het autoverkeer en openbaar vervoer gaan dan gepaard met een forse vermindering van de CO2-uitstoot. Het aandeel fiets- en openbaar vervoersverplaatsingen neemt flink toe en de autoverplaatsingen verminderen, waardoor een groot deel van het verkeer binnen de Ring emissievrij wordt.

Wat gaan we doen

De gemeente Rotterdam zet in op:

- De milieuzone te handhaven zolang dit nodig is voor schone lucht.
- De realisatie van een westelijke oeververbinding om de luchtkwaliteit in de stad verder te verbeteren.
- De nationale brandstofvisie vertalen naar de naar de Rotterdamse situatie, gericht op verdere verschoning van de vervoersmiddelen. Hierin is de opgave om op termijn zo'n groot mogelijk deel van het Rotterdamse wagenpark geheel emissievrij te laten zijn. Dit deel kan verder toenemen door naast de huidige inspanningen een extra stimulans voor emissievrij vervoer te bieden.
- Een emissievrije (binnen)stad: De Gemeente ondersteunt de transitie naar schone vervoersmiddelen door vergroting van het laadnetwerk voor elektrische auto's en het uitvoeren van de Green Deal Zero-Emissie Stadsdistributie.
- Uiterlijk in 2025 worden voor het stadsvervoer alleen nog maar zero emissie bussen aanschaft; in 2030 zijn alle bussen emissievrij. Dit in samenwerking met de MRDH en RET.

8. Slimme mobiliteit: Technologische innovatie en ICT

Rotterdam wil koploper zijn en een uitdagende stad zijn als het gaat om nieuwe ontwikkelingen op het gebied van SMART Mobility oftewel slimme mobiliteit. Dit behelst het efficiënter inwinnen en delen van informatie en het samen leren. Slimme mobiliteit heeft ook invloed op hoe we de stad inrichten en gebruiken. Zo houden we rekening met elektrische voertuigen, maar zijn we ook nieuwsgierig naar wat zelfrijdende auto's of drones betekenen voor de stad.
Beter inwinnen en uitwisselen van informatie over mobiliteit zorgt ervoor dat we slimmer en efficiënter omgaan met de schaarse ruimte, de beschikbare infrastructuur en dat reizigers beter zijn geïnformeerd en op basis daarvan efficiëntere keuzes kunnen maken. Daarvoor is de combinatie van een groot aantal datasets van wegbeheerders, van in-car systemen (navigatieapparaten) en mobiele telefoons en van de ov-bedrijven, onmisbaar.

Goede multimodale reisinformatie

Er worden nu al grote stappen gezet naar goede multimodale reisinformatie. Zo is Nederland door Google als pilotland gekozen om in Google Maps reisinformatie te verstrekken voor alle modaliteiten, inclusief het openbaar vervoer. Anno 2016 wordt al data gecombineerd uit traditionele online wegkantsystemen, mobiele telefoons en in-car systemen. Door de combinatie van data kunnen wegbeheerders het netwerk beter beheren en bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelen stellen. En wordt in samenwerking met marktpartijen en mobiliteitsdiensten gezocht naar nieuw te ontwikkelen reisproducten. Een mooi voorbeeld is de informatie over weersomstandigheden, zoals de regensensor (extra groen licht voor fietsers bij regen) en warmtesensoren (meer groen voor fietsers bij drukte op het fietspad). Informatie over fiets- en voetgangersstromen in de stad wordt nu al via mobiele telefoon verzameld. Deze data wordt gebruikt om de knelpunten te signaleren en om prognoses binnen verkeersmodellen nauwkeuriger te maken. Het plaatsen van oplaadpalen voor elektrische auto's wordt ook al gedaan op basis van data.

Ruimte voor experimenten

Experimenteren stimuleert doorontwikkeling en leidt tot een ander inzicht over het gebruik van bewegingsstromen in de stad. Het draagt bovendien bij aan het ontwikkelen van nieuwe schone mobiliteitsproducten en –concepten, samen met andere (markt)partijen. De Rotterdamse regio kent al een marktplaats voor mobiliteit en infrastructuur, waar deze experimenten tot wasdom kunnen komen. De Verkeersonderneming en het Rotterdam Mobility Lab zijn goede voorbeelden in de regio als broedplaatsen voor innovatieve ideeën. Zij focussen zich in het bijzonder op producten en concepten die gericht zijn op 'Deur-tot-Deur mobiliteit' en die aansluiten bij de toenemende vraag naar persoonsgerichte verkeersinformatieproducten. De verdere verdichting van de stad leidt er toe dat de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk dient te worden gebruikt. Slimme parkeermanagement systemen bij parkeergarages stellen ons anno 2016 al in staat om de parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk te benutten. Voor de parkeerruimte op straat loopt er in Rotterdam een experiment, Parking Day. Samen met andere overheden stimuleert Rotterdam marktpartijen om diensten aan te bieden die zorgen voor een optimale communicatie tussen de verkeerslichten en de weggebruikers. De komende jaren ligt onze focus op het verbeteren van de doorstroming voor fietsers, openbaar vervoer en hulpdiensten.

Ruimte voor nieuwe technische ontwikkelingen

Op dit moment is het vooral de gemeente zelf die, samen met collega-wegbeheerders zoals Rijkswaterstaat en de provincie, de regie voert over het verkeer in de stad. Technische ontwikkelingen maken het mogelijk om voertuigen onderling en voertuigen en wegkantsystemen (zoals verkeerslichten) onderling met elkaar te laten communiceren. Dit kan worden ingezet om bijvoorbeeld de luchtkwaliteit te verbeteren maar ook om het comfort voor de reiziger te verhogen. Zo worden nu al groene golven voor fietsers ontwikkeld en biedt Rotterdam daarnaast ruimte voor experimenten met zelfrijdend vervoer. Samen met de MRDH en kennisinstellingen zoals de TU Delft en de Hogeschool Rotterdam doen we onderzoek naar de effecten van zelfrijdend vervoer in stedelijk gebied. Hiervoor wordt onder andere gekeken naar de verbinding tussen halte Meijersplein en de terminal van de luchthaven. Daarnaast worden aan de hand van een pilot in Rotterdam-Noord de effecten van zelfrijdende auto's in stedelijke woonbuurten onderzocht.

De afgelopen jaren is in Rotterdam geëxperimenteerd met verschillende tijdelijke projecten in de buitenruimte die gericht zijn op ander gebruik. Denk daarbij aan terrasvlonders, fietsvlonders, droomstraten, flying grass carpet, flaneren op de flyover van het Kleinpolderplein, Parking Day en Open Streets. Het zijn nu nog losse, eenmalige of jaarlijkse initiatieven die vooral gericht zijn op het bewustzijn bij de Rotterdammer; namelijk dat bijvoorbeeld een parkeerplaats of een fly-over op een verkeersplein ook anders ingevuld kan worden. Op termijn helpen deze initiatieven echter om eventuele stappen te zetten naar meer definitieve andere inrichtingen. Rotterdam wil de ontwikkelingen stimuleren die gericht zijn op overschakeling op emissievrije distributiesystemen, in ieder geval binnenstedelijk. De elektrische auto krijgt volop de ruimte in het stedelijk gebied. Een dekkende oplaadinfrastructuur voorziet in de basisbehoefte van elektrische rijders en opent deuren en schept voorwaarden voor innovaties. Zowel innovaties op voertuigtechniek, op zelfrijdende auto's die zich elektrisch kunnen laden, als op de laadinfrastructuur zelf. Met inductieladen heeft Rotterdam een wereldwijde primeur. Er is groei van het aantal (vracht) fietskoeriersdiensten. Wanneer dit doorzet is het nodig om de verkeersinfrastructuur van de binnenstad hierop tijdig aan te passen. Stedelijk distributie oftewel de toevoer van goederen aan winkels en bedrijven in de stad, blijft namelijk structureel uitmaken van de stedelijke

verkeersstroom. Verschoning van deze vervoersstroom is daarom een “must”. Hiervoor gaan wij de dialoog aan met alle spelers die deel uitmaken van het distributieproces. Daarnaast sluiten we aan bij landelijke netwerken om zoveel mogelijk uniformiteit in beleid te geven. De gemeente heeft dan ook de landelijke Green Deal Zero Emissie Stadsdistributie ondertekend en is met lokale partijen een Rotterdamse Green Deal aangegaan.

Wat gaan we doen

De gemeente zet in op:

- Een platform dat maximaal open data beschikbaar stelt om de markt uit te dagen met slimme oplossingen te komen, bijvoorbeeld app’s voor betrouwbare reistijden, real time parkeerinfo voor keuzes tussen modaliteiten en routes.
- Met initiatiefnemers en partners uit de stad experimenten aangaan én experimenteerruimte geven, voor nieuwe technologische ontwikkelingen die bijdragen aan de doelen van het Stedelijk Verkeersplan, zoals inductief laden elektrische voertuigen, slimme routes samen met Tom Tom ontwikkelen en slimme digitale fietshulpmiddelen.

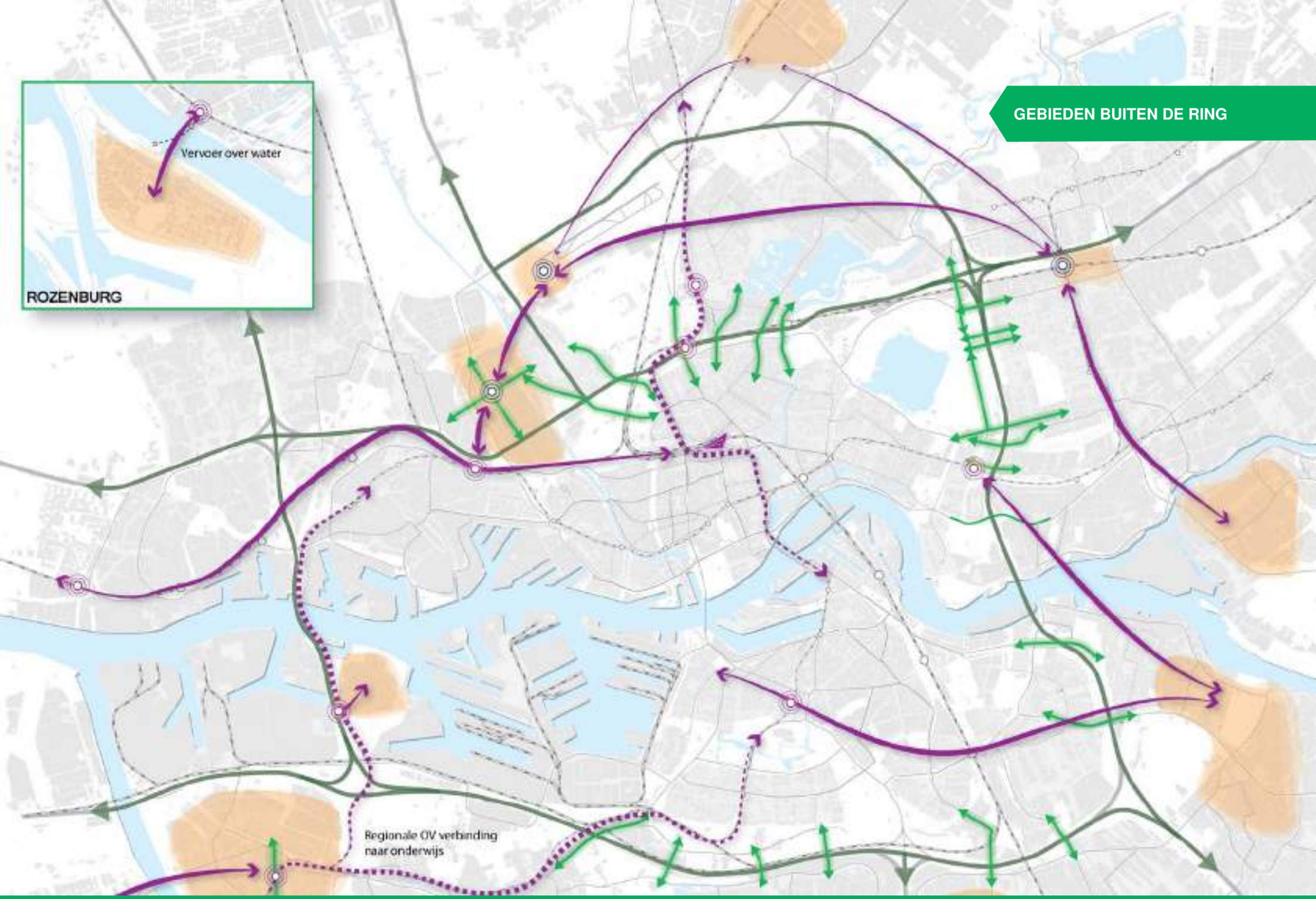
9. Gebieden Buiten de Ring: duurzaam verbonden

De aantrekkelijke woongebieden buiten de Ring van Rotterdam zijn belangrijke vestigingsplekken. De verschillende onderlinge verbindingen tussen deze woongebieden en de verbindingen vanuit de woongebieden naar de binnenstad zijn cruciaal voor het functioneren van deze gebieden. Aan de Noordoostkant hebben Alexander, Hillegersberg-Schiebroek en Overschie onvoldoende duurzame verbindingen van en naar de binnenstad en onderling. Aan de Zuidoostkant van de regio geldt hetzelfde voor de woongebieden Barendrecht, Ridderkerk, Capelle en Krimpen. In de westkant van de regio gaat het om de woongebieden Pernis, Hoogvliet en Rozenburg.

Noordoostkant van Rotterdam

Het versterken van de fiets en openbaar vervoer verbindingen tussen de gebieden onderling is een belangrijke opgave. De komst van de Rijksweg A16 maakt dit voor de auto goed. Het verbeteren van de ov-bereikbaarheid van het bedrijventerrein Spaanse Polder en de ov-verbinding tussen Hillegersberg-Schiebroek, Overschie en Alexanderpolder is echter essentieel. Daarbij is de ov-bereikbaarheid van de het Sint-Franciscus Gasthuis en vanuit bovengenoemde gebieden naar Schiedam ook voor verbetering vatbaar.

Viersporigheid tussen Rotterdam en Den Haag en extra ov-stations op de Oude Lijn en de spoorlijn naar Utrecht zijn zeer kansrijk. Het gebied Spaanse Polder en rond het Sint-Franciscus Gasthuis kan door nog beter ov worden versterkt, met daarmee een positieve uitwerking op omliggende woongebieden, Nieuw Terbregge in het bijzonder. Anno 2016 is de RandstadRail in de spits overvol. Het verhogen van de frequentie zorgt voor minder capaciteitsproblemen op het deel tussen Leidschenveen en Rotterdam Centraal. RandstadRail-halte Meijersplein kan beter op Melanchthonweg aansluiten zodat de loopafstand tussen beide plekken wordt verkort. Met de fiets zijn de verbindingen tussen de wijken onderling redelijk goed. Het aantal fietsverbindingen onder de A20 en A16 van en naar de binnenstad zijn voldoende, maar de kwaliteit kan omhoog. Hoofdfietswegen zijn op bepaalde punten erg druk langs de hoofdwegen voor het autoverkeer. Vanuit Hillegersberg-Schiebroek en Alexander zijn er veel onderdoorgangen waar zowel het auto- als fietsverkeer gebruik van maakt. Zeker in de spits leidt dit in gevallen tot verkeersonveilige situaties. Dat maakt dat nieuwe vrij-liggende fietsverbindingen van hoge kwaliteit nodig zijn van en naar de binnenstad. Vooral het Kleinpolderplein is voor de fietsers een grote


GEBIEDEN BUITEN DE RING
Vervoer over water
ROZENBURG
Regionale OV verbinding
naar onderwijs

barrière. De fietsverbinding van de binnenstad naar Nieuw Terbregge is onduidelijk en indirect. De Alexanderknoop wordt de komende jaren verbeterd om aan te sluiten bij de ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Hierbij wordt het station beter aangesloten op de directe omgeving om het ov-gebruik verder te stimuleren. Daarnaast zijn de verbindingen met Lansingerland en Krimpen belangrijk voor het goed economisch functioneren van Alexandrium. De autobereikbaarheid van Alexandrium blijft een belangrijk aandachtspunt met als aandachtspunt de kruising Hoofdweg en Prins Alexanderlaan. In deze woongebieden is bovendien extra aandacht nodig de mobiliteit van de ouderen. Zij blijven langer thuis wonen waardoor de fiets- en voetgangersroutes extra aandacht op verkeersveiligheidgebied vragen en de toegankelijkheid van ov-haltes moet worden verbeterd.

Rozenburg, Hoogvliet en Pernis

De Hoekse Lijn is een belangrijke impuls voor een verbeterde duurzame verbinding vanuit Hoek van Holland en het Westland. De Hoekse Lijn verbindt de woonkern direct met de Rotterdamse binnenstad als dat Rotterdam direct aan het strand ligt. Rozenburg en Pernis zijn woongebieden die langzaam krimpen, omdat de werkgelegenheid in het havengebied niet meer aansluit bij de bevolkingssamenstelling. Beide gebieden willen wel graag aantrekkelijk zijn en blijven als woonlocatie voor werknemers in het havengebied. Aantrekkelijke duurzame verbindingen kunnen de ‘nieuwe havenarbeider’ lokken en de bestaande bevolking beter bedienen. Rechtstreekse verbindingen naar de metro Schiedam en de Hoekse Lijn zijn hierbij essentieel. Dit kan door nieuwe busverbindingen en bestaande veerverbindingen, maar ook door het ontwikkelen van een nieuwe metrostation ‘Maassluis – Rozenburg’ als onderdeel van Hoeksche Lijn. Met de Blankenburgverbinding komen heel veel plekken voor autogebruikers dichterbij. Nieuwe ov-verbindingen kunnen daarnaast scholieren faciliteren die door de schaalvergroting binnen het onderwijs verder moeten reizen. Ook zijn de stedelijke voorzieningen voor ouderen hiermee gemakkelijker te bereiken. Daarnaast is er een nadrukkelijke wens voor een rechtstreekse verbinding van vervoer over water naar de binnenstad van Rotterdam.

Zuidoostkant van Rotterdam

Aan de zuidoostkant van Rotterdam liggen een aantal op de stad georiënteerde gemeenten. Denk aan Ridderkerk en Barendrecht. Duurzame verbindingen naar Rotterdam en tussen deze gemeenten onderling, zijn belangrijke om binnen deze gemeenten een aantrekkelijk woongebied te blijven creëren. Vanuit Ridderkerk en Barendrecht zijn de ov-verbindingen vooral gericht op de Rotterdamse ov-knooppunten Zuidplein en Kralingse Zoom. Deze kunnen echter sneller en directer. Op de langere termijn zijn directe ov-aansluitingen vanuit deze gebieden op het nieuwe ov-knooppunt Stadionpark aantrekkelijk. De fietsverbindingen over en onder de A15 en A16 zijn in aantal genoeg, maar de kwaliteit kan beter. De (regionale) fietsverbindingen tussen de woongebieden onderling worden door de nieuwe oost west route verbetert, maar zeker richting Rotterdam, op de langere termijn kunnen worden verbeterd. Aan de oostkant is sprake van een nieuwe multimodale oeververbinding die een belangrijke rol speelt in de te verwachten ontsluitingsproblematiek van de Van Brienenoordcorridor. Vanuit de woongebieden Capelle en Krimpen is de verwachting dat deze ontsluitingsproblematiek aansluit bij de opgave rondom de Algaracorridor. Dit is essentieel voor het functioneren van de direct aanliggende regionale economische gebieden in Rotterdam als Capelle en Krimpen.

Wat gaan we doen

De Gemeente zet in op:

- Korte termijn de uitvoering van het fietsplan, verkeersveiligheidsplan en parkeerplan waardoor meer ruimte voor de fiets en voetganger ontstaat en de leefbaarheid van straten en pleinen vergroot wordt.
- Nieuwe duurzame (fiets en OV) verbindingen opnemen in de nog uit te werken OV visie.
- Een functionele verkenning Ring (A13 en A20) in relatie tot de gebiedsontwikkeling Overschie na aanleg van de A16 Rotterdam (2023) met RWS.

Regie blijven voeren

Rotterdam kán en wíl de regie houden over haar stedelijke en, samen met de MRDH, het regionale infrastructurele netwerk. Het Stedelijk Verkeersplan is primair bindend richting de gemeente zelf, zonder direct rechtsgevolg richting de samenleving. Het Stedelijk Verkeersplan geeft de richting aan op welke wijze het college van burgemeester en wethouders anno 2016 de kernvragen op de korte termijn en de lange termijn wil beantwoorden. Dit college kiest er daarnaast bewust voor om een lange termijn ontwikkelstrategie in gang te zetten door nu een aantal bereikbaarheidsmaatregelen te nemen. Het vooruit kijken om een ambitie te formuleren hoe om te gaan met de ontwikkeling van de mobiliteit in de stad en regio. Tegelijkertijd niet zó ver vooruit dat het plan voortijdig wordt ingehaald door technologische en maatschappelijke ontwikkelingen. Het Stedelijk Verkeersplan zet in op een aantal samenhangende projecten die het meest bijdragen aan de toekomst van de stad.

Het Stedelijk verkeersplan geeft inhoudelijke kaders mee voor de verdere uitwerking van de thema's voetganger, fiets, verkeersveiligheid, openbaar vervoer, goederenvervoer en is een hulpmiddel om projecten te programmeren, zowel intern als extern. Het college zal zijn regie concretiseren in een Uitvoeringsprogramma bij het Stedelijk Verkeersplan. De eventuele financiële intensiveringen volgend uit dat programma zullen in het kader van de komende begrotingsbehandelingen worden bezien. Dit Uitvoeringsprogramma kan enkel door gemeentebestuur, gemeentelijke afdelingen en alle betrokkenen partners, instellingen, burgers, ondernemers en stakeholders gezamenlijk worden uitgevoerd. De rol van de gemeente zal variëren, en soms kader stellend of stimulerend zijn, zoals bij parkeernormen of bij initiatieven van bewoners of marktpartijen, en soms initiërend en realiserend, bijvoorbeeld in het aanleggen van fietspaden en de aanpak van verkeersonveilige kruisingen. Ook zal de gemeente actief de samenwerking blijven zoeken met de regionale overheidspartners ten behoeve van de grotere bereikbaarheidsvraagstukken in de regio.

Gemeente Rotterdam