

Buiten de 'sectorale lijntjes kleuren: drie pijlers onder het Rotterdams Stedelijk Verkeersplan

Auteurs:

Kristiaan Leurs, gemeente Rotterdam
Bas Govers, Goudappel Coffeng bv

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2014
19 en 20 november, Antwerpen

Samenvatting

De gemeenteraad heeft begin 2015 de Rotterdamse Mobiliteitsagenda (RMA) vastgesteld. In de RMA is de koers uitgezet hoe Rotterdam in de toekomst wil omgaan met mobiliteit in de stad en regio. De nadruk ligt daarbij op schoon en gezond. Dus meer ruimte voor fiets, OV, voetgangers en vervoer over water. In de RMA is het uitgangspunt geformuleerd dat mobiliteit geen doel is maar een voorwaarde voor een economisch sterke en veerkrachtige, gezonde stad.

Momenteel werkt Rotterdam aan de uitwerking van het RMA in de vorm van een nieuw Verkeersplan. Dit paper beschrijft een voor de gemeente Rotterdam, nieuwe werkwijze om een stedelijk verkeerplan op te stellen. Een verkeersplan dat de economische vitaliteit, de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van de stad centraal stelt en tegelijkertijd inspeelt op trends en ontwikkelingen binnen mobiliteit. Per vakgebied zijn de opgaven waar verkeer een bijdrage aan kan leveren verzameld. Samen met de opgaven binnen verkeer leidt dit tot 16 opgaven voor het Verkeersplan. In de volgende fase, die van de structuurverkenning, worden deze opgaven aan een structuur opgehangen. Buiten de lijntjes kleuren voor verkeerskundigen.

1 Naar een nieuw Stedelijk Verkeersplan in Rotterdam

Wereldwijd trekken mensen naar de stad. Ook in Nederland trekken vooral jonge, hoger opgeleide huishoudens, de gevestigde bovenlaag en de comfortabel gepensioneerden naar de stad. De nabijheid van voorzieningen en werk is voor deze mensen belangrijk (Bron: 'de veranderende geografie van Nederland, atelier Tordoir).

In Rotterdam is de trek naar de stad vooral zichtbaar in de binnenstad en wijken rondom de binnenstad. Hier neemt de druk op de ruimte zichtbaar toe. Waar in het verleden, onder andere dankzij de wederopbouw- en stadsvernieuwingsplannen altijd voldoende ruimte was om te voorzien in elke ruimtevraag, ontstaat nu het moment dat er keuzes gemaakt moeten worden. De vraag naar meer leefkwaliteit in de vorm van een gezondere en aangenamere buitenruimte neemt toe bij zowel bewoners, bezoekers, werknemers en -gevers.

Het nieuwe college in Rotterdam wil, mede door deze ontwikkelingen, een sterke transitie in de mobiliteitsprofiel van Rotterdam bereiken. De gemeenteraad heeft begin 2015 de Rotterdamse Mobiliteitsagenda (RMA) vastgesteld. In de RMA is de koers uitgezet hoe Rotterdam in de toekomst omgaat met mobiliteit in de stad en regio. De nadruk ligt daarbij op schoon en gezond. Dus meer ruimte voor fiets, OV, voetgangers en vervoer over water. In de RMA is het uitgangspunt geformuleerd dat mobiliteit geen doel is maar een voorwaarde voor een economisch sterke en veerkrachtige, gezonde stad. In de RMA staan vijf punten centraal:

- Rotterdam ideale fietsstad
- Binnenstad citylounge, de auto te gast
- Rotterdam gezonde en bereikbare stad
- Rotterdam Marktplaats voor mobiliteitsinnovatie en samenwerking
- Rotterdam bereikbaar en dus economisch sterk

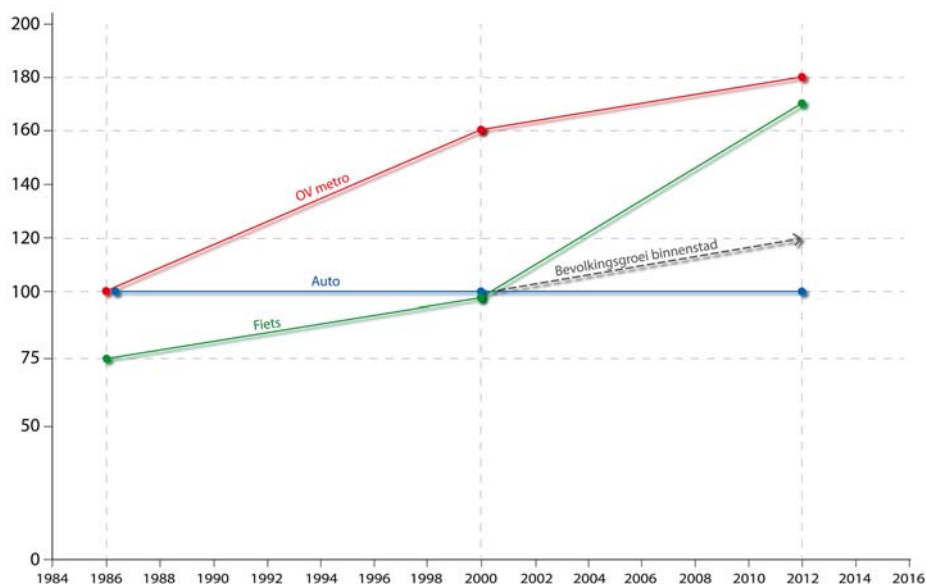
De visie in de RMA vormt de kapstok voor vier concrete uitvoeringsplannen die in onderlinge samenhang ontwikkeld worden: het stedelijk verkeersplan, verkeersveiligheidsplan, fietsplan, en het parkeerplan.

Het stedelijk verkeersplan zal een multimodaal plan zijn, dus voor het auto's, fietsers, openbaar vervoer en voetgangers. Het stedelijke verkeersplan speelt in op trends en ontwikkeling binnen mobiliteit en draagt bij aan het versterken van een aantrekkelijke leefbare stad.

Deze paper beschrijft een voor de gemeente Rotterdam, nieuwe werkwijze om een stedelijk verkeersplan op te stellen. Een verkeersplan dat inspeelt op trends en ontwikkelingen binnen mobiliteit maar dat het versterken van de economische vitaliteit, de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van de stad centraal stelt. Buiten de lijntjes kleuren voor verkeerskundigen.

2 De uitgangssituatie: transitie is al gaande

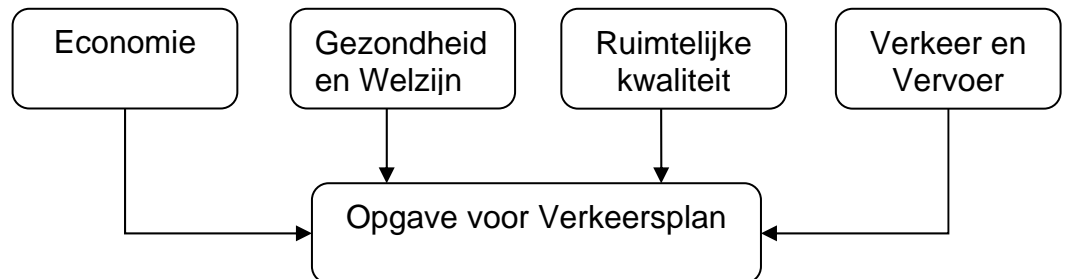
Op basis van kordonmetingen rondom de binnenstad blijkt dat de transitie van gebruik van modaliteiten al lange tijd gaande is. Hoewel de auto in Rotterdam altijd ruim baan heeft en het aantal woningen en werkplekken is toegenomen, is het autoverkeer in de binnenstad al vanaf de jaren 80 constant. Er is zelfs een lichte daling merkbaar. Het openbaar vervoergebruik, met name de metro, stijgt gestaag en het fietsgebruik is explosief gestegen. Er is op de kordonpunten een toename van 60% meer fietsers in 10 jaar tijd. Verhoudingsgewijs ligt het fietsgebruik in Rotterdam lager dan in Amsterdam, Utrecht en Den Haag. Er is in Rotterdam nog geen onderzoek geweest naar de oorzaken van de groei in fietsgebruik. Er wordt echter aangenomen dat het mede komt door de toename van jonge, hoog opgeleide mensen, die vaker de fiets prefereren boven de auto.



3 Werkwijze voor Stedelijk Verkeersplan

Bij traditionele verkeersplannen wordt de opgave vooral geformuleerd vanuit verkeers- en vervoersdoelstellingen, bijvoorbeeld 'een snellere doorstroming van het autoverkeer', of 'het toevoegen van capaciteit in het openbaar vervoer'. Bij dit stedelijke verkeersplan zetten we juist de doelstellingen op het gebied van gezondheid, economie en ruimtelijke kwaliteit centraal. Mobiliteit is niet langer het doel, maar een belangrijk middel om Rotterdam aantrekkelijker, gezonder en economisch vitaler te maken. Dit levert een integraal en multimodaal plan op. Om grip te krijgen op de opgaven vanuit vitaliteit, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit is de afdeling Verkeer & Vervoer de boer opgegaan. Met elk van de betrokken afdelingen zijn verscheiden gesprekken gevoerd en is een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste stedelijke opgaven, waaraan het Verkeersplan een bijdrage kan leveren. Daarnaast heeft Verkeer ook enkele eigen opgaven.

Vanuit de vier invalshoeken (economie, gezondheid, ruimtelijke kwaliteit en verkeerscirculatie) zijn zo in totaal 16 doelstellingen geformuleerd die bepalend zijn voor de uitwerking van het stedelijk verkeersplan. Deze zijn vertaald naar een viertal opgavenkaarten. Deze inventarisatie (ophaalfase 1) wordt afgesloten aan de hand van gebiedsgerichte conclusies.



In de volgende fase, de atelierfase, wordt een structuurverkenning uitgevoerd in verschillende extreme scenario's. De hoekpunten worden gevormd door:

- De mate waarin de mobiliteitstransitie doorzet (matig, redelijk, sterk)
- De ruimte voor uitbreiding van netwerken (weinig, enigszins, hoog)
- De basisfilosofie van het netwerk (sectoren, grid of binnenring)

Steeds wordt de bijdrage aan de doelstellingen voor vitaliteit, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit getoetst. Vanuit deze verkenning wordt uiteindelijk een koers voor het Verkeersplan vastgesteld.

4 Opgave vanuit economie

Vanuit economisch perspectief staat de vraag centraal wat Rotterdam moet doen om de economische vitaliteit van de stad en haar (internationale) concurrentiepositie te versterken? Elke economische sector kent vergelijkbare activiteiten, uiteenlopend van research & development, productie tot transport. Er wordt gezocht naar de mobiliteitsprofielen die de economische activiteiten het beste ondersteunen. Voor het bepalen van de mobiliteitsopgaven kijken we niet langer naar de economische sectoren, maar juist naar de economische activiteiten.

Bij het formuleren van de economische bereikbaarheidsopgave worden de economische activiteiten naar 4 locaties gegroepeerd:

- Metropolitaan centrum: kernwinkelgebied en zakelijke dienstverlening
- Stadswijken: kennis- en ambachtslocaties, lokale economie
- Stedelijke knooppunten: voorzieningencampussen, winkelcentra, transformatiegebieden
- Bedrijventerreinen: transport en logistiek, productie

De mobiliteitsbehoefte verschilt sterk per activiteit, per gebied en per moment. Keuzevrijheid en multimodale bereikbaarheid zijn daarom belangrijke randvoorwaarden. De trend van verstedelijking zorgt voor een toenemende dichtheid en een groeiende diversiteit in de stad. De auto is daarin niet meer vanzelfsprekend de meest efficiënte en voor de hand liggende vervoerskeuze. Vanuit economisch perspectief is voor elk van de bovengenoemde type economische activiteit de bereikbaarheidsopgave geformuleerd.

1. Een metropolitaan centrum met excellente verblijfskwaliteit

In het metropolitaan centrum staat de voetganger centraal. De binnenstad als citylounge. Dit vraagt om een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de buitenruimte waar mensen elkaar kunnen ontmoeten met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen en soms minder ruimte voor de auto. OV-knooppunten vormen in het metropolitaan centrum belangrijke aankomstpunten voor werknemers en bezoekers. De belangrijkste opgave ligt bij het verbinden van de verschillende binnenstadskwartieren en het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de binnenstad. Multimodale bereikbaarheid is daarbij randvoorwaardelijk.

2. Fietsvriendelijke stadswijken

Rondom het metropolitaan centrum bevinden zich de stadswijken. Binnen dit stedelijk weefsel staan de woon- werkverbindingen centraal. Nabijheid, diversiteit en dichtheid gelden nu als de sleutels tot economisch succes. Binnen en tussen deze gebieden is een belangrijke rol weggelegd voor de fiets, met name voor afstanden tot 5km. De belangrijkste opgave is het aanleggen van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, het bevorderen van de fijnmazigheid én het verhogen van de stallingscapaciteit voor fietsen. Naast fietsbereikbaarheid is ten bate van de economische activiteiten in de stadswijken ook het schoner en efficiënter organiseren van stadsdistributie een belangrijke opgave.

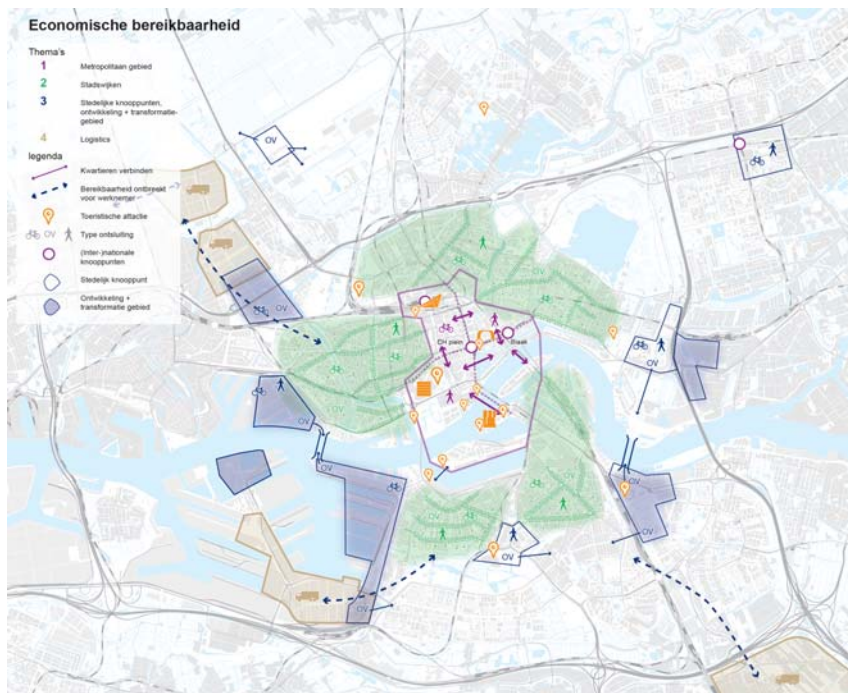
3. Multimodale stedelijke knooppunten

Op het stedelijk knooppunt komen netwerken van verschillende schaalniveaus en verschillende modaliteiten samen. Deze stedelijke knooppunten kunnen zeer verschillend zijn van aard¹ en hebben elk hun eigen interne milieu. Het is daarom belangrijk om onderscheid te maken tussen interne en externe bereikbaarheid. De opgave bestaat enerzijds uit het verbeteren van de externe OV- en fietsverbindingen en anderzijds uit het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het interne milieu. De multimodale bereikbaarheid vormt een belangrijke troef.

4. Het bedrijventerrein als logistieke hub

Kenmerkend voor het klassieke bedrijventerrein is de uitstekende autobereikbaarheid. Gelegen aan de rand van de stad en goed ontsloten vanaf de snelweg. 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. De bereikbaarheid van de haven voor vrachtverkeer en de ontwikkeling van het voedselcluster vormen binnen dit thema belangrijke opgaves om rekening mee te houden.

¹ oa Blijdorp, Zuidplein, EUR, ErasmusMC, M4H, Prins Alexander, Rivium



5 Opgave vanuit gezondheid en welzijn

Vanuit het gezondheidsperspectief staat niet het verkeerssysteem, maar de mens centraal. De centrale vraag is hoe mobiliteit kan bijdragen aan de gezondheid en welzijn van een ieder die in Rotterdam woont, werkt of 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. Op basis van de volgende vier thema's is de bereikbaarheidsopgave vanuit gezondheidsperspectief benaderd:

- Luchtkwaliteit en geluid
- Sociale mobiliteit
- Beweging en recreatie
- Veiligheid

1. Verbeteren van de luchtkwaliteit en geluid

Door in te zetten op lopen, fietsen, openbaar vervoer en elektrisch vervoer kunnen we de luchtkwaliteit in de stad verbeteren en de geluidsoverlast verlagen. Vanuit gezondheid willen we het aantal autokilometers door de stad verminderen en daarbij het doorgaand autoverkeer te verleiden om gebruik te maken van de ruit. Daarbinnen promoten we het gebruik van actieve en schone modaliteiten.

2. Verhogen van de sociale mobiliteit

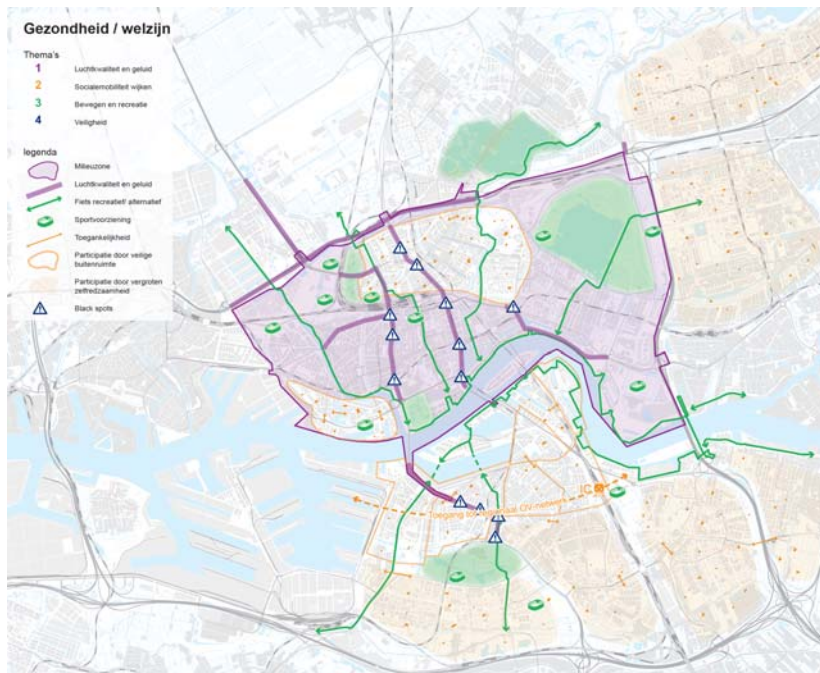
Grote groepen mensen hebben moeite om zich te verplaatsen. In sommige gebieden is zelfs sprake van zogenaamde verkeersarmoede. Dit bemoeilijkt de toegang tot voorzieningen of werk. De opgave bestaat uit het beter ontsluiten van (buurt)voorzieningen, het verhogen van de zelfredzaamheid van ouderen en jongeren en het opheffen van ruimtelijke barrières tussen de wijken.

3. Stimuleren van beweging en recreatie

Actieve modaliteiten zoals lopen en fietsen bevorderen de gezondheid. Het versterken van blauwe en groene netwerken nodigt bewoners uit om meer en vaker te bewegen. De opgave is om de bestaande recreatieve routes langs singels en parken beter te benutten, de relatie met de rivieroever te versterken en de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de stadsparken (Zuiderpark, Kralingse plas) en regionale recreatiegebieden (Midden-Delfland, Rottemeren) te verhogen.

4. Verhogen van de (verkeers)veiligheid

Lopen en fietsen is gezond. Tegelijk vormen voetgangers en fietsers de meest kwetsbare groepen in het verkeer. Het stimuleren van lopen en fietsen gaat hand in hand met het verhogen van de (verkeers)veiligheid. Aantrekkelijke recreatieve (fiets)routes worden zoveel mogelijk gescheiden van het autoverkeer en autoluwe woonbuurten bieden een veilige (spel)omgeving voor kinderen en ouderen. Op deze manier werken we aan een aantrekkelijke stad voor jong en oud. Daarnaast is er inzet nodig op het verbeteren van locaties waar veel verkeersongevallen plaatsvinden (blackspots), verkeerseducatie over verkeer voor jong en oud en handhaving op ongewenst verkeersgedrag.



6 Opgave vanuit ruimtelijke kwaliteit

Rotterdam zet naast een sterke economie in op goede en complete woonmilieus.² Een aantrekkelijke openbare ruimte vormt daarbij een belangrijke randvoorwaarde. 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. Door vanuit dit perspectief te kijken naar de betekenis van verkeer en vervoer kunnen plekken die nu worden ervaren als ruimtelijke barrières getransformeerd

² Stadsvisie 2030

worden tot aantrekkelijke verblijfs- en ontmoetingsplekken. Hierbij zijn vier opgaven geformuleerd.

1. Van bundel naar boulevard

De hoofdwegen van en naar de binnenstad worden bundels genoemd³. Deze bundels vormen de belangrijkste ontsluiting van de ruit naar het centrum. De verkeersfunctie is hier momenteel dominant. Dit zorgt in veel gevallen voor barrièrewerking tussen omliggende woonwijken en voorzieningen. transformatie van- of versterken van programma langs deze bundels, om onder andere leegstand te verminderen, is gebaat bij een goede ruimtelijke kwaliteit. De opgave ligt enerzijds in het verbeteren van de dwarsverbindingen en de oversteekbaarheid van deze bundels en anderzijds in het verhogen van de verblijfskwaliteit, zodat nieuwe ontwikkelingen aan deze boulevards worden aangejaagd. We maken daarbij onderscheid tussen stadsboulevard (bijvoorbeeld Pleinweg, Schieweg) en centrumboulevard (bijvoorbeeld Coolingsingel, Blaak)

2. Aantrekkelijke stadsstraten

De stadsstraten vormen belangrijke verbindingen vanuit de stadswijken naar de binnenstad toe. Vaak zijn het winkelstraten met een sterke functiemix. Ze vormen vaak het cement in de wijken waar bewoners elkaar ontmoeten. Het profiel van de stadsstraat is smaller dan het profiel van de boulevard. De belangrijkste opgave is daarom een balans te vinden in het ruimtegebruik. De verdeling van de beschikbare ruimte dwingt tot het maken van keuzes. De opgave zit voornamelijk in het proces: de koppeling van ruimtelijke en programmatische kwaliteit aan technische verkeerseisen.

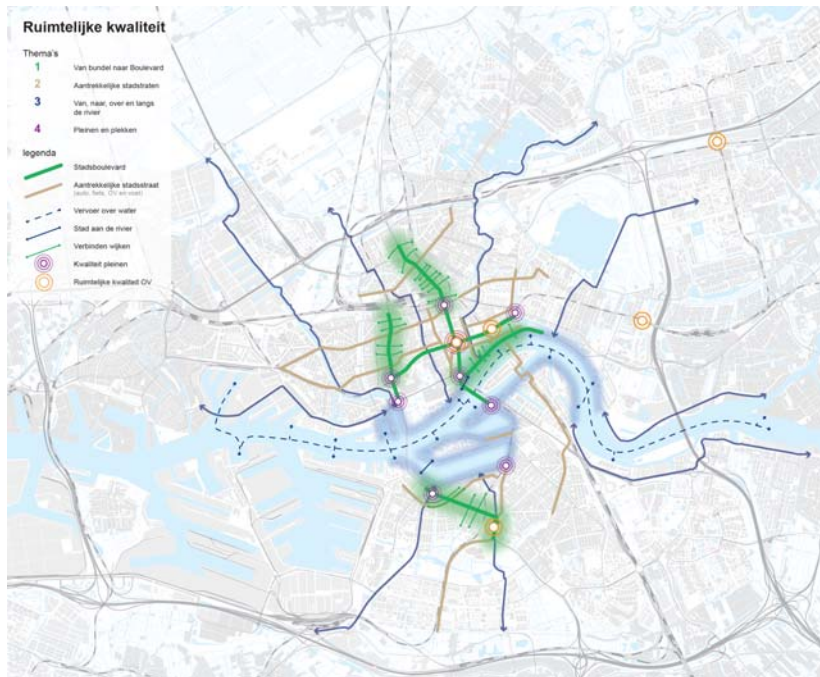
3. Van, naar, langs en over de rivier

De rivieroeveren (Maas, Rotte en Schie) vormen een belangrijke troef voor Rotterdam. De beleving van de rivieroeveren moet meer worden benadrukt. Dit vraagt om goede verbindingen van, naar en langs de rivier. De rivier vormt ook een belangrijke ruimtelijke barrière tussen Noord en Zuid. Het ontwikkelen van nieuwe oeververbindingen kan de samenhang van het stedelijk weefsel enorm versterken en biedt nieuwe kansen voor ontmoeting en verblijf.

4. Pleinen en plekken

Plekken als het Drooglever Fortuijnplein, het Churchillplein, het Oostplein en het Hofplein zijn nu autopleinen. Het comfort van de voetganger wordt totaal genegeerd. Ruimtelijke continuïteiten worden onderbroken door dit soort kruispunten. De opgave is om op deze plekken meer verblijfskwaliteit toe te voegen door de voetganger een belangrijkere rol te geven. Ook de aanlandingen van de bruggen spelen daarin een belangrijke rol. Tot slot is het belangrijk om goed aan te haken op bestaande OV-knooppunten.

³ De bundels bestaan uit de volgende routes: Giessenplein – Tjalklaan – Vierhavenstraat – Fortuynplein – Westzeedijk – Vasteland. / Kleinpolderplein – Stadhoudersweg – Statenweg – 's Gravendijkwal – Drooglever Fortuynplein – Maastunnel. / Schieplein – Schieweg – Schiekade – Hofplein. / Kralingse plein – Abraham van Rijckevorselweg – Maasboulevard – Boompjes. / Vaanweg – Strevelsweg – Zuidplein – Pleinweg – Maastunnel. / IJsselmondseplein – Stadionweg – Laan op Zuid – Erasmusbrug – Boompjes / Erasmusbrug. / Groene Kruisweg – Dorpsweg – Maastunnelplein – Maastunnel.



7 Opgave vanuit verkeerscirculatie

De Rotterdamse mobiliteitsagenda (RMA) beschrijft mobiliteit als een middel om bij te dragen aan een vitale economie en een aantrekkelijke en gezonde stad. Als we de doelstellingen die zijn geformuleerd vanuit gezondheid, ruimtelijke kwaliteit en economie willen realiseren heeft dit gevolgen voor de verkeerscirculatie in de stad. Op basis daarvan zijn voor het Rotterdamse verkeerssysteem ook opgaven te benoemen. Het stedelijk verkeersplan geeft invulling aan deze opgaven. Er zijn voor de verkeerscirculatie 4 opgaven geformuleerd.

1. Verschuiving Rijkswegverkeer

Om bij te dragen aan de geformuleerde doelstellingen is het verminderen van het aantal auto's in de stad nodig. Veel autoverkeer in Rotterdam heeft geen herkomst of bestemming binnen de ruit. Dit 'regionale' autoverkeer zal meer gebruik moeten maken van de ruit (rijkswegen). Het goed functioneren van het regionale en rijksnetwerk en het versterken van dit netwerk met o.a. de A13/16 en de Blankenburgtunnel zijn ook van belang voor de stad Rotterdam.

2. Knelpunten stedelijke oeververbindingen

Een aantal bundels en pleinen waar een ruimtelijke kwaliteitslag als doelstelling is geformuleerd, zijn gekoppeld aan de stedelijke oeververbindingen. Het interne stedelijke autoverkeer is sterk geconcentreerd op de 3 stedelijke oeververbindingen. Een betere balans in gebruik tussen de oeververbindingen biedt kansen voor een ruimtelijke kwaliteitslag op de pleinen en bundels

Voor het economisch functioneren is betrouwbaarheid en snelheid belangrijk. De opgave bestaat dan ook uit het verbeteren van de uitwisselbaarheid tussen –en de

betrouwbaarheid van de oeververbindingen. Extra oeververbindingen kunnen hierbij een rol spelen.

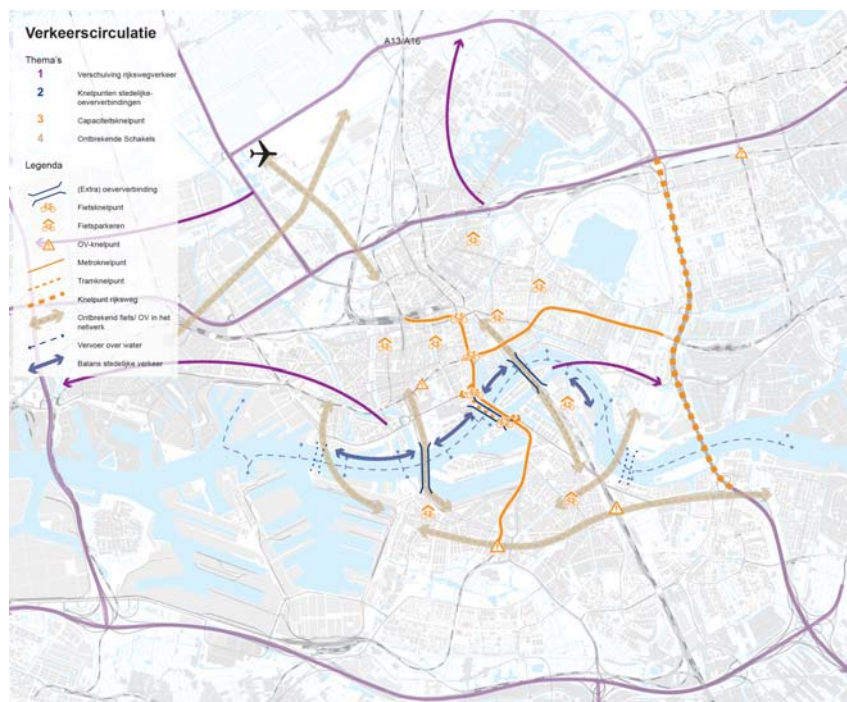
3. Capaciteitsknelpunten

Stremming op de rijkswegen rondom Rotterdam heeft direct negatieve gevolgen voor betrouwbaarheid van het stedelijk verkeersnetwerk (auto en OV). Als afgeleide van autohinder in de stad, zijn er ook negatieve gevolgen voor de gezondheid en ruimtelijke kwaliteit in de stad. Het goed functionerende ruit zorgt draagt bij aan een goed functionerende stad.

Op het rijkswegennet is er voor het autoverkeer een capaciteitsknelpunt op de Brienoord- en de Algeracorridor. Op het stedelijke wegennet zijn er voor het autoverkeer geen capaciteitsknelpunten. Voor het behalen van de collegetarget 10% extra fietsers en 2% extra OV-gebruikers. Het fietsnetwerk kent capaciteitsknelpunten bij een aantal kruispunten waar de eerste Rotterdamse fietsfiles zichtbaar zijn. Ook is er tekort aan stallingsruimte voor de fiets, in de binnenstad, bij ov haltes en in de woonwijken. Het tramnetwerk kent een capaciteitsopgave op de Erasmusbrug. Het metronetwerk kent een capaciteitsknelpunt tussen de haltes Kralingse Zoom en Beurs en tussen Beurs en Zuidplein.

4. Ontbrekende schakels

Een andere manier om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te vergroten zijn het realiseren van aanvullende verbindingen. Uit eerdere netwerkstudies is naar voren gekomen dat op een aantal verbindingen de fiets en het OV niet concurrerend zijn met de auto. Dit zijn verbindingen waar op dit moment barrières zijn in de vorm van bijvoorbeeld water of (snel)wegen.



8 Gebiedsgerichte conclusies

Vanuit gezondheid, economie, ruimtelijke kwaliteit en verkeerscirculatie zijn in totaal 16 opgaven geformuleerd. Deze opgaven gelden niet voor heel Rotterdam. Door de 16 opgaven naar gebieden te vertalen kunnen stevige conclusies worden getrokken.

Binnenstad

De hoofdopgave ligt in het creëren van een metropolitaan centrum met excellent verblijfsklimaat. Ruimtelijke kwaliteit is hier dominant. De transformatie van de centrumboulevards en daarmee verbinden van de binnenstadskwartieren, het versterken van de positionering van de rivier, verbijzonderen van plekken en pleinen en de kwaliteitsslag in de stadsstraten. Dit staat ten dienste van de verlevendiging- en verdichtingsopgave in de binnenstad. De samenstellende delen van de binnenstad, RCD, Kop van Zuid, Erasmus MC en Blaak moeten elkaar meer gaan versterken door de ruimtelijke herkenbaarheid op de verbindende boulevards. Meer ruimte voor de verblijvende voetgangers en de fietsers als vanzelfsprekende hoofdgebruikers. Een betrouwbare maar meer gestuurde toegankelijkheid voor het autoverkeer. Huidige knelpunten en ruimten in gebruik voor autoverkeer kunnen worden herverdeeld door herroutering van autostromen, aansluitend op de parkeerfaciliteiten (geen doorgaand verkeer) en beter gebruik maken van de Rijkswegen. Naast Centraal moet ook Blaak en Churchillplein als OV-knooppunt in de binnenstad worden versterkt in samenhang met het omliggend stadsgebied. Kwaliteit- en capaciteit van OV-verbindingen door de binnenstad moet worden gegarandeerd. Bijzondere aandacht vragen de (ruimtelijke en verkeerskundige) knelpunten, gekoppeld aan de oeververbindingen voor auto, ov en fiets.

Stadswijken

De stadswijken rond de binnenstad bieden het klimaat voor de nieuwe stedelijke economie, zowel door de eigen kracht van de wijk als door de nabijheid van de binnenstad. Ten aanzien van de uitgangspositie zijn er wel grote verschillen, met name tussen noord en zuid. De hoofdopgave ligt er om de kwaliteit van de wijken vanuit het perspectief van de bewoners te verhogen. Dat betekent het terugdringen van geluid- en luchthinder, het vergroten van de toegankelijkheid tot werk en voorzieningen, het verhogen van de veiligheid en het verbeteren van de recreatieve mogelijkheden in, van en naar stedelijke groengebieden. Het ruimtelijk stelsel van boulevards en stadsstraten vormt het dragende systeem: continu, ruimtelijke herkenbaar, veilig, oversteekbaar en fietsvriendelijk. Barrières in de aansluiting met de binnenstad en de (bovenregionale) ov-knooppunten moeten worden geslecht (o.a. 's Gravendijkwal). Deze maatregelen dragen bij aan het aantrekkelijker maken van het gebruik van de fiets op korte afstand en daarmee terugdringen van het aantal korte autoritten. De toegang van voorzieningen /werklocaties vanuit de stadswijken kan worden verbeterd door schakels door het versterken van het netwerk. De routevorming voor het autoverkeer van- en naar de wijken kan meer worden gestuurd gericht op terugdringen van overlast in de wijken.

Rivier

De Maas biedt Rotterdam een uniek stadsprofiel met een geheel eigen identiteit. Tegelijkertijd is de rivier ook een barrière in de stad. Nu de Kop van Zuid zich ontwikkelt tot een levendig deel van de binnenstad komt de Maas in de binnenstad te liggen, maar

daarmee ook de grote verkeersknooppunten aan beide zijden van de rivieroeveren. Door de ligging van de oeververbindingen in het centrum worden ook autoverkeersstromen juist naar dit centrum getrokken en conflicteren daar met fietsers en openbaar vervoer. Ook leggen ze een groot beslag op de openbare ruimte waarmee ruimtelijke continuïteit wordt onderbroken en potenties onbenut blijven. Ook aan weerszijden van de Maastunnel doet dit laatste zich voor. De verkeersinfrastructuur vormt een scheiding tussen de stad (Erasmus MC) en de groengebieden aan het water. Hier ligt een belangrijke opgave. Ook is de toegang tot voorzieningen en werkgelegenheid vanuit Zuid beperkt door het geringe aantal mogelijkheden om het water te kruisen met fiets en/of openbaar vervoer. Capaciteitsproblemen dreigen voor het Maaskruisend openbaar vervoer (metro, tram). Juist in de langsrichting is de continuïteit en beleving, ook vanuit recreatief oogpunt, van groot belang.

Stedelijke knooppunten

In het stedelijk gebied liggen grote concentraties van voorzieningen of werkgelegenheid als Erasmus MC, Erasmus Universiteit, Waalhaven, Zuidplein, Airport, Alexander en Stadionpark. Juist door verbijzondering en differentiatie kan de economische potentie worden verhoogd. Traditioneel zijn deze gebieden naar binnen gericht en is de ontsluiting vanuit het wegverkeer dominant. De opgave ligt voor om de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van de stedelijke knooppunten te versterken en de openheid naar de omgeving te verhogen. De gebieden moeten zodoende meer onderdeel van het stedelijk weefsel worden. De (boven-) regionale bereikbaarheid per OV moet in veel gevallen worden verbeterd daar deze locaties ook op dit hogere schaalniveau functioneren. Vanuit de stad dient de fietsbereikbaarheid te verbeteren, waarbij ook de barrièrewerking van infrastructuur of de scheidende werking van de Maas voor de fietser moet worden verminderd.

Logistieke terreinen

Functionaliteit en bereikbaarheid per auto staan centraal op logistieke terreinen. Schaalvergroting en kennisintensivering zijn belangrijke trends. Betrouwbaarheid is een sleutelbegrip en vraagt permanente aandacht als het gaat om de aansluiting van deze gebieden op het Rijkswegennet en de verkeersafwikkeling op het Rijkswegennet zelf. Daarnaast is toegankelijkheid voor fiets en nieuwe vormen van ov-voorzieningen van belang, niet alleen om vanuit verkeer de autodruk te verminderen, maar ook om als werkgevers attractief te blijven voor jongeren en kenniswerkers.

9 Vervolg

Zoals gezegd zal het inhoudelijke werkproces bestaan uit structuurverkenningen. Hiervoor zijn aan elk van de 16 opgave 1 of meerdere onderzoeksvragen met bijbehorende analysemethode geformuleerd. Analysemethodes lopen uiteen van kwantitatieve modelanalyses en luchtberekeningen tot kwalitatieve effectbeschrijvingen. Op basis van de resultaten van de structuurverkenningen zal het verkeerplan haar uiteindelijke gestalte krijgen. Aan de hand van de resultaten in de uitwerkfase zal er eerst een 'concept' stedelijk verkeersplan 1.0' worden samengesteld. Dit plan zal ter consultatie aan de stad worden voorgedragen.

Meedoen

Het is belangrijk dat de Rotterdammer zich herkent in de maatregelen en het liefst ook een bijdrage kan leveren. Naast interne gesprekken zijn er ook diverse externe gesprekken gevoerd met belanghebbenden. Bij het samenstellen van het verkeersplan zal dit gesprek met de omgeving ook worden voortgezet. Het gaat ook om het handen en voeten geven aan de transitie. Zo zullen maatregel voor de korte termijn aan de hand van pilots worden getoetst. Het zijn maatregelen waarbij mensen kunnen wennen en/ of hun mening kunnen vormen over ander gebruik van de ruimte en ook zelf actief een bijdrage in kunnen leveren. Een goed voorbeeld is Parkingday waarbij iedereen parkeerplaatsen mag inruimen voor o.a. groen of terrassen. Pilots kunnen ook gaan over het lanceren van nieuwe mobiliteitsconcepten, bijvoorbeeld flexibele fietsenstallingen. Bij maatregelen voor de middellange en lange termijn wordt ook nu al stad betrokken, door bij verschillende stakeholders in de stad draagvlak voor maatregelen te vinden.

Flexibiliteit

Flexibiliteit is een belangrijk kenmerk van het stedelijk verkeersplan. De basisstelling is immers dat verkeer en vervoer ten dienste staat van een vitale en gezonde stad. De dynamiek van de stad verlangt dan ook dat het stedelijk verkeersplan flexibel kan inspelen op de opgaven in de stad.

Het Stedelijk Verkeersplan zal begin 2016 gereed zijn.