



Gemeente Rotterdam

Rotterdamse Mobiliteits Aanpak

Februari 2020



Inhoudsopgave

Voorwoord	3		
1. Inleiding	4	4. Perspectieven	21
1.1 Mobiliteit als onderdeel van een integrale opgave		4.1 Stad	
1.2 Urgentie		4.2 Binnenstad	
1.2.1 Opgave groei en verdichting		4.3 Buurt	
1.2.2 Opgave milieu en klimaat		4.3.1 Stads wijken	
1.2.3 Opgave buitenruimte en groen		4.3.2 Buitenwijken	
1.2.4 Opgave inclusiviteit in mobiliteit		4.3.3 Kleine kernen	
2. Analyse	9	4.4 Regio	
2.1 Groei van de stedelijke mobiliteit		5. Experimenten	30
2.2 Andere manier van verplaatsen			
2.3 Intensiteiten fiets en OV		6. Ontwikkelstrategie	31
2.4 Potentie voor alternatieven		Tot 2022	
2.5 Het knelt op stadsstraten		2022-2025	
2.6 Conclusies		2025- 2030	
3. Leidende principes	15	Doorkijk 2040	
3.1 Ruim baan voor voetgangers, fietsers en OV:			
Van doorkruisen naar verblijven			
3.2 Veilige en gezonde verbindingen:			
Van indeling op modaliteit naar indeling op			
snelheid en keuze per modaliteit			
3.3 Iedereen kan meedoen!			
Verrijking mobiliteitskeuzes			
3.4 Vitaal economisch verkeer:			
Efficiënte en schone logistiek			

Voorwoord

Iedereen voelt zich welkom in Rotterdam, omdat de stad goed bereikbaar is. Om ervoor te zorgen dat dit zo blijft, maken we ruimte voor gezonde en actieve mobiliteit. Meer ruimte voor fietsers en wandelaars. Dat levert ook nog eens minder geluidsoverlast en schonere lucht op. Na het werk of het winkelen is het zo nog prettiger om een terrasje te pakken.

Deze Rotterdamse MobiliteitsAanpak legt voor de toekomst de nadruk op drie V's: Volume, Veranderen en Verschonen. Met volume zetten we in op minder korte autoritten door de stad en minder verkeer door de binnenstad. Veranderen van het verkeer betekent dat mensen minder vaak de auto pakken, maar kiezen voor openbaar vervoer of actieve en gezonde mobiliteit. Met verschonen zetten we in op minder CO₂-uitstoot en geluidsoverlast door de schonere vervoersmiddelen.

Steeds meer Rotterdammers pakken al het openbaar vervoer, de fiets of lopen als ze naar de binnenstad gaan. Die actieve en gezonde mobiliteit krijgt meer ruimte in de toekomst. Zo krijgen fietsers en voetgangers in de binnenstad meer ruimte. De aanpassing van de Coolingsingel is daar een voorbeeld van. Bestemmingsverkeer kan nog steeds het centrum in, maar voor verkeer dat voorheen door de stad ging is het nu aantrekkelijker om de binnenstad te mijden. Na de Coolingsingel komen andere stadsboulevards in aanmerking voor een soortgelijke aanpassing. De aanpassingen combineren we zo veel mogelijk met andere grote werkzaamheden of bouwprojecten.

Rotterdammers hebben in een aantal wijken last van slechte luchtkwaliteit, geluidsoverlast en onveiligheid. Dat komt vooral door het verkeer op drukke stadsstraten. Snelheidsverlaging voor het autoverkeer kan hiervoor een goede

oplossing zijn. Langzamer rijden is voor iedereen veiliger. Die veiligheid stimuleert anderen weer om op de fiets te stappen. Ook richten we deze straten anders in.

Door schoon en actief verkeer meer ruimte te geven blijft Rotterdam in de toekomst bereikbaar én gezond.



Wethouder Judith Bokhove
Mobiliteit, jeugd en taal

Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1 Mobiliteit als onderdeel van een integrale opgave

Rotterdam ontwikkelt zich en groeit. De Rotterdamse MobiliteitsAanpak (RMA) is een aanpak om te werken aan een betere bereikbaarheid van onze groeiende stad. Een aanpak die met ons mobiliteitssysteem helpt invulling te geven aan diverse opgaven van de stad en bijdraagt aan goede groei van de stad.

Een bereikbare stad, waar mobiliteit kansen biedt voor alle Rotterdammers om te wonen, werken, leren, recreëren en spelen. Een stad waarin iedereen mee kan doen en een vuist wordt gemaakt tegen vervoersarmoede. Die voor inwoners, bezoekers en toeristen keuze biedt om veilig te lopen, fietsen, het OV te pakken en auto te rijden. En dat op een gezonde en duurzame manier: met schone lucht, minder CO₂-uitstoot en het stimuleren van schone en gezonde vervoerswijzen.

De RMA faciliteert de groei van de stad door met verschoneren en verbeteren van de mobiliteit bij te dragen aan de bereikbaarheid van 18.000 nieuwe woningen tot 2022 en 50.000 nieuwe woningen tot 2040. Ook biedt de RMA kansen voor het accommoderen van een vitale economie met efficiënte schone en nieuwe vervoerswijzen, inclusief nieuwe arbeidsplaatsen en maatschappelijke voorzieningen. Daarnaast draagt de RMA bij aan het vergroenen van de buitenruimte, onder andere met de 5 grote buitenruimte projecten (deze worden toegelicht op pagina 7).

De RMA is een uitwerking van bestaand beleid voor mobiliteit zoals geformuleerd in het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam (SVPR) en de OV-visie 2040. Daarnaast geeft de RMA invulling aan diverse kernopgaven van de Rotterdamse Omgevingsvisie.



Perspectieven
Omgevingsvisie
Rotterdam



Stedelijk Verkeersplan Rotterdam en OV-visie Rotterdam

“Doorgaand en passerend verkeer, sturen we zoveel mogelijk over de ringwegen om de stad. Daarvoor maken we gebruik van slimme technologieën en een verkeerscirculatieplan. We monitoren het effect van minder binnenstedelijk verkeer op de luchtkwaliteit.”

Uit: Coalitieakkoord 2018-2022 ‘Nieuwe Energie voor Rotterdam’

1.2 Urgentie

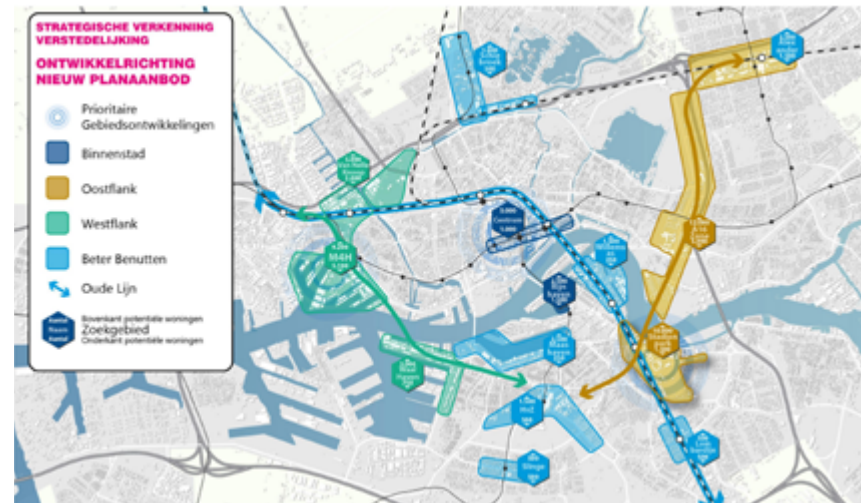
1.2.1 Opgave groei en verdichting

Rotterdam staat voor een forse verstedelijkingsopgave: 18.000 woningen tot 2022 en 50.000 woningen tot 2040. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 20 november 2019 is de Strategische Verkenning Verstedelijking bevestigd. De groei van de stad gaat uiteraard om meer dan alleen extra woningen. Het vraagt ook om voldoende voorzieningen als goede scholen, sportvelden en groen, maar ook om voldoende geschikte werklocaties. Al deze functies zorgen voor een toenemende mobiliteitsvraag. Rotterdam en Den Haag zijn samen de twee centrale steden van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH). De uitdaging is dat op dit niveau de arbeidsmarkt, vervoersmarkt en woningmarkt steeds meer als één geheel gaan functioneren. Rotterdamse inwoners moeten beter gebruik kunnen maken van banen in de regio en andersom. Rotterdam is onderdeel van de Verstedelijkingsalliantie. Dit is een samenwerking tussen een groot aantal gemeenten om te verstedelijken, gekoppeld aan de Oude Lijn (de spoorlijn van Leiden naar Dordrecht). De Oude Lijn en het metronetwerk zijn belangrijke en relatief weinig ruimte vragende 'backbones' voor de bereikbaarheid van de stad. Een schaa sprong in het OV is nodig om de mobiliteitsgroei van de stad en regio de komende decennia op te vangen. Samen met de provincie Zuid-Holland, MRDH, het Rijk en vervoerders, onderzoekt Rotterdam hoe deze schaa sprong OV gerealiseerd kan worden.

De verdichtingsopgave leidt ook tot investeringen in infrastructuur in de regio. Grote ingrepen vanuit het Rijk zoals de A16 en de Blankenburgverbinding helpen om de mobiliteitsgroei op het hoofdwegennet op te vangen. Tevens is met onder andere de provincie Zuid-Holland een MIRT-verkenning gestart naar een nieuwe oeververbinding in Rotterdam tussen Feijenoord/IJsselmonde en Kralingen. Daarnaast kijkt Rotterdam naar de regionale bereikbaarheid waaronder de Algeracorridor.



Regionale OV- en infra-opgaven (uit MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag 2017)



Strategische verkenning verstedelijking 2019

1.2.2 Opgave milieu en klimaat

Lucht en geluid

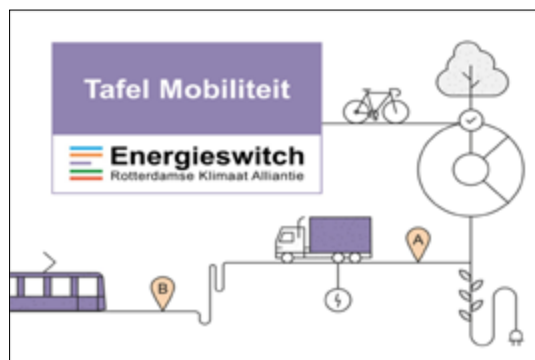
De luchtkwaliteit voldoet niet overal in de stad aan de Europese normen. Zowel bij de Maastunnel en de wegen daarnaartoe, alsook de Schiekade, zijn maatregelen nodig om de luchtkwaliteit aan de normen te laten voldoen.

Met de Koersnota Lucht heeft de gemeente besloten om maatregelen te nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit houdt in dat we inzetten op schoner (auto) verkeer en meer en betere vervangende vervoerskeuzes (lopen, fiets, OV). Daarnaast kent Rotterdam een aantal plekken met een hoge geluidsbelasting bij belangrijke verblijfs- en ontwikkelgebieden. Zoals Blaak, Hart van Zuid, Weena en Laan op Zuid. De RMA maakt een aantal keuzes die bijdragen aan het verminderen van deze lucht- en geluidsknelpunten en aan het verbeteren van de gezondheid.

CO₂-reductie

Rotterdam heeft een opgave om CO₂-uitstoot te verminderen met 30% in 2025 en 49% in 2030. Dit betekent dat er veel moet gebeuren om de CO₂-uitstoot door het wegverkeer te verminderen: nieuwe voertuigen en technologie, maar ook gedragsverandering, economische verschuivingen, en aanpassingen in de publieke ruimte. De Aanpak Nul Emissie Mobiliteit werkt aan verschoning van de mobiliteit.

Rotterdamse
Klimaattafel Mobiliteit



Aan de Rotterdamse Klimaattafel Mobiliteit hebben bedrijven, organisaties en instellingen afgesproken om samen maatregelen te nemen om CO₂-uitstoot door het verkeer te verminderen en de mobiliteitstransitie te versnellen. De RMA helpt mee om hier uitvoering aan te geven.

Klimaatbestendigheid

Rotterdam moet bestendiger worden voor de effecten van klimaatverandering. Denk hierbij aan ruimte voor waterberging bij hevige regenval en bestendigheid tegen extreme hitte. Dit vraagt om een andere inrichting van de stad:

- meer groen en blauw (en de combinatie)
- nabijheid groen en blauw
- andere materialen

De RMA helpt hier ruimte voor te scheppen.



1.2.3 Opgave buitenruimte en groen

Rotterdam werkt continu aan het aantrekkelijker, groener en gezonder maken van de stad. Niet alleen voor de huidige, maar zeker ook voor de toekomstige generatie Rotterdammers. Dit vergt een gezamenlijke inspanning van gemeente, bewoners, ondernemers, instellingen, natuurorganisaties, bedrijven, provincie, Rijk en vele anderen. Een goed functionerende en aantrekkelijke openbare ruimte is een van de belangrijkste voorwaarden voor fijn wonen, werken en leven. De buitenruimte is dé plek waar mensen elkaar ontmoeten. Iedereen gebruikt haar vrijwel dagelijks om zich te verplaatsen en te verblijven; een groot deel van de stedelijke dynamiek speelt zich hier af. De openbare ruimte is ook hét visitekaartje van de stad. Investerings in de buitenruimte zijn cruciaal voor het vestigingsklimaat en de afgelopen vijftien jaar investeerde Rotterdam fors en mét succes. Het gebruik van de openbare ruimte is hierdoor enorm gegroeid.

De RMA is randvoorwaardelijk om de benodigde infrastructuur-ingrepen te doen die de vijf beoogde grote buitenruimte projecten mogelijk maken. Over de 'big five' moet nog besluitvorming plaatsvinden. Bij de uitwerking ervan zijn keuzes in het huidige verkeerscirculatiesysteem van de stad noodzakelijk, waarbij meer ruimte voor voetgangers, fietsers en OV het uitgangspunt is. De grote buitenruimte projecten verbeteren de ruimtelijke kwaliteit van de volgende plekken:

- Groene Long (Westblaak-Hofplein) | • Schouwburgplein | • Alexanderknoop
- Maashaven | • Hofbogen

Actieve mobiliteit en Walk21 als inspiratie

De voetganger centraal stellen in het mobiliteitsbeleid is een nieuwe aanpak. Ruimte voor voetgangers in buurten, wijken, binnenstad en rondom grote OV-stations is cruciaal voor het bewegen. Het is een middel om gezonde actieve mobiliteit en het sociaal-maatschappelijk deelnemen te versterken. Het lopen in de directe leefomgeving is daarbij belangrijk. Meer ruimte voor groen, aantrekkelijke looproutes naar voorzieningen en bijvoorbeeld OV-halten zijn nodig. Het congres Walk21 leerde Rotterdam dat inzetten op voorzieningen voor de voetganger veel bijdraagt aan een aantrekkelijke stad en het mobiliteitsgeluk van bewoners.



Schouwburgplein



Hofbogen



Alexanderknoop



Groene Long



Park Maashaven

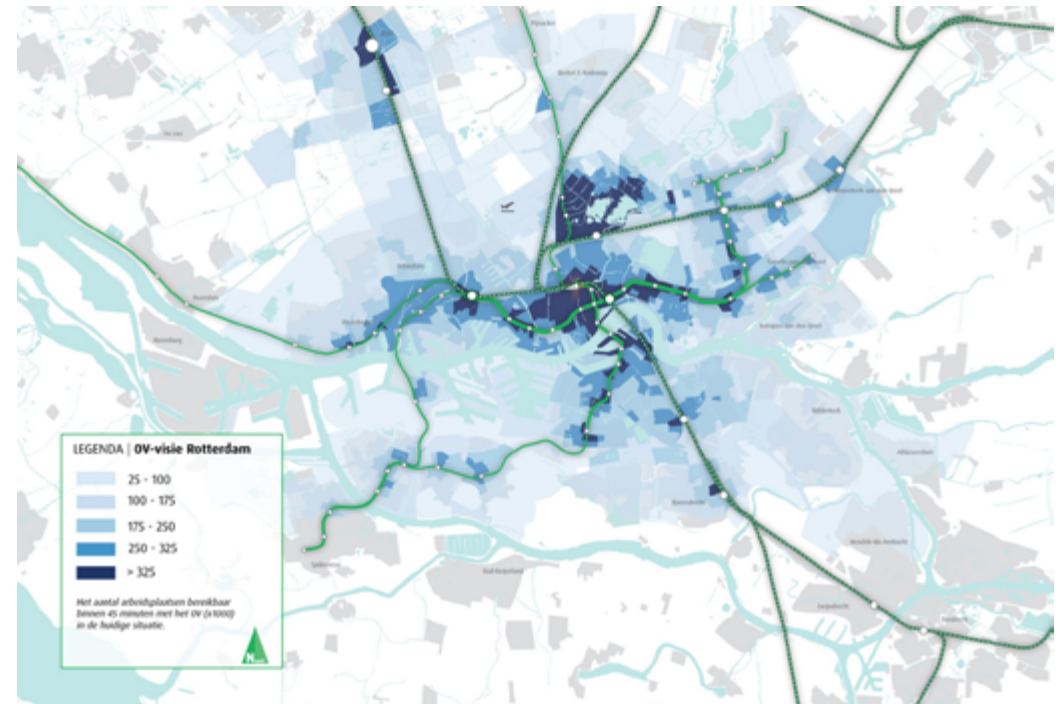
5 grote buitenruimte projecten

1.2.4 Opgave inclusiviteit in mobiliteit

Voldoende vervoersmogelijkheden en het snel kunnen bereiken van werk, voorzieningen en vrienden en familie zijn belangrijke factoren om 'mee te kunnen doen'. Sociale uitsluiting door gebrek aan vervoersmogelijkheden heeft gevolgen voor het geluk van de Rotterdammer. Ook verkeersveiligheid draagt bij aan dit geluk. Een veilige omgeving maakt dat kinderen fijner buitenspelen of zelf kunnen fietsen of lopen naar school en vriendjes. Niet alleen de betaalbaarheid of de beschikbaarheid van vervoer beperkt de mogelijkheid tot verplaatsen in de stad. Ook het 'niet kunnen fietsen' maakt dat de fiets niet wordt gebruikt of een alternatief is voor de auto of het OV. Ook hebben bepaalde delen van de stad, onder andere buurten in Rotterdam Zuid, onvoldoende snelle OV-verbindingen binnen de stad en naar de regio voor met name werklocaties. Het makkelijk en aangenaam kunnen lopen naar OV-voorzieningen is daarbij een belangrijke voorwaarde.

Om mobiliteit inclusiever te maken, is het de opgave om:

- het lopen naar dagelijkse voorzieningen makkelijk en aangener te maken;
- de schaalprong OV op Zuid te realiseren;
- OV-locaties beter en prettiger bereikbaar te maken.



Bereikbaarheid van werkplaatsen (uit OV-visie Rotterdam 2040)

Hoofdstuk 2. Analyse

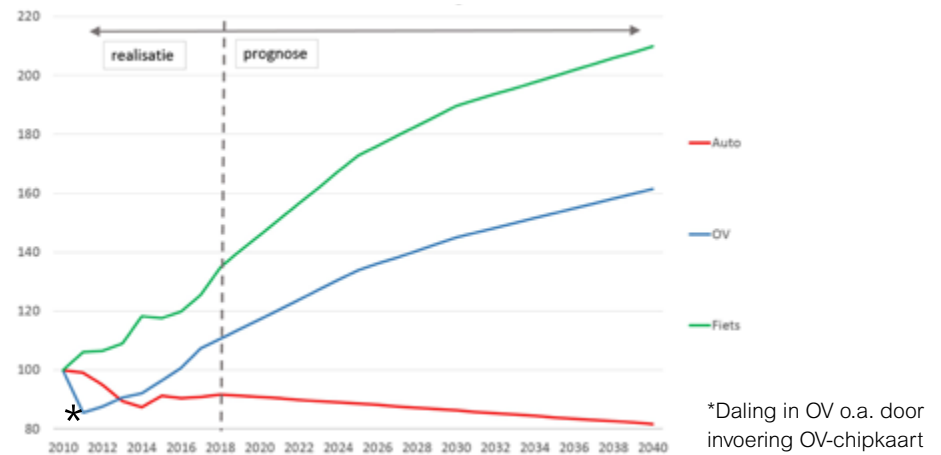
2.1 Groei van de stedelijke mobiliteit

Wat zien we?

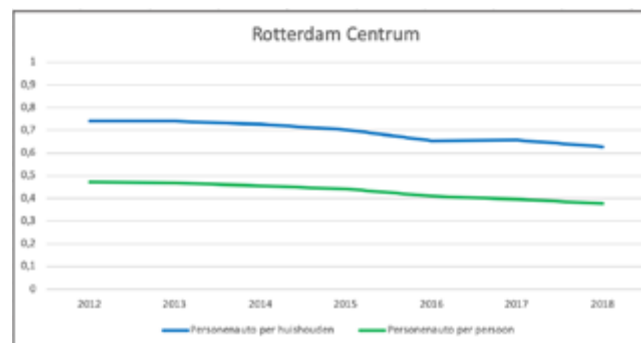
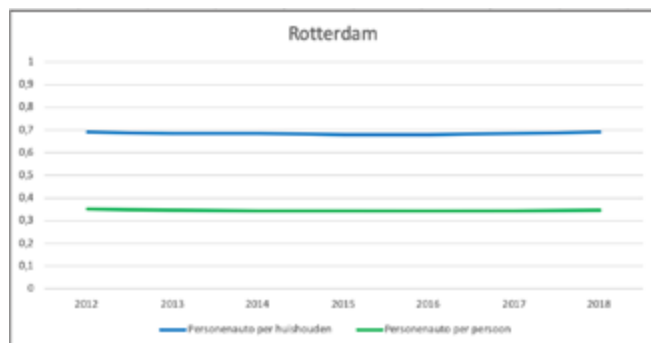
- Recente tellingen vanaf 2010 laten zien dat het autoverkeer van en naar de binnenstad aan het dalen is. Dit is een landelijke trend die zich naar verwachting verder doorzet met de ingezette mobiliteitstransitie. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer is de afgelopen tien jaar fors gestegen.
- De trendprognoses voor de komende jaren laten zien dat in de binnenstad de totale mobiliteit flink groeit. Uiteraard door de groei van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en toerisme.
- Terwijl het aantal autoverplaatsingen in de binnenstad ook op de langere termijn afneemt, groeit het gebruik van fiets en OV enorm. De fiets zal daardoor de dominante vervoerswijze zijn en daarna het openbaar vervoer (inclusief het lopen) in de binnenstad. De auto blijft een belangrijke rol houden in het totaal van het aantal verplaatsingen, maar wordt de laatste in volgorde.
- Ook laat het autobezit in de binnenstad van Rotterdam een lichte afname zien. De laatste jaren gaat deze afname sneller dan de voorgaande jaren. In de gehele stad laat het autobezit over vijftien jaar geen stijging zien.

Constateringen:

- De groei van het gebruik van de fiets en het OV (inclusief lopen) is in absolute aantallen groot.
- Het aantal autoverplaatsingen van en naar de binnenstad neemt af in absolute aantallen.
- Dit betekent dat er meer ruimte in de infrastructuur van de binnenstad nodig is voor fietsers, voetgangers en OV en minder voor de auto.



Mobiliteitsontwikkeling Centrum



Ontwikkeling autobezit Rotterdam

2.2 Andere manier van verplaatsen

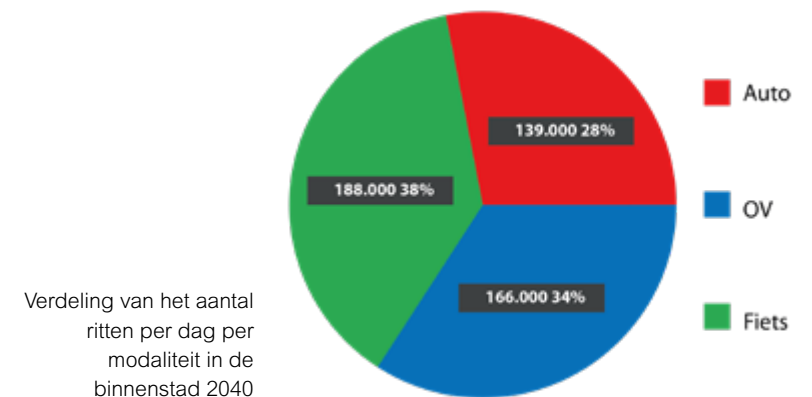
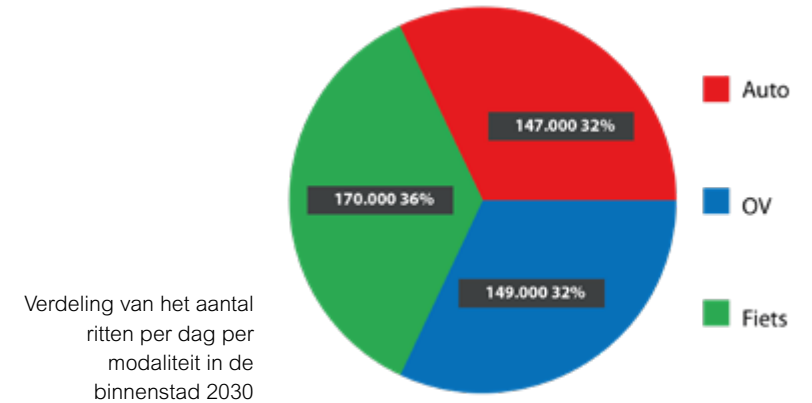
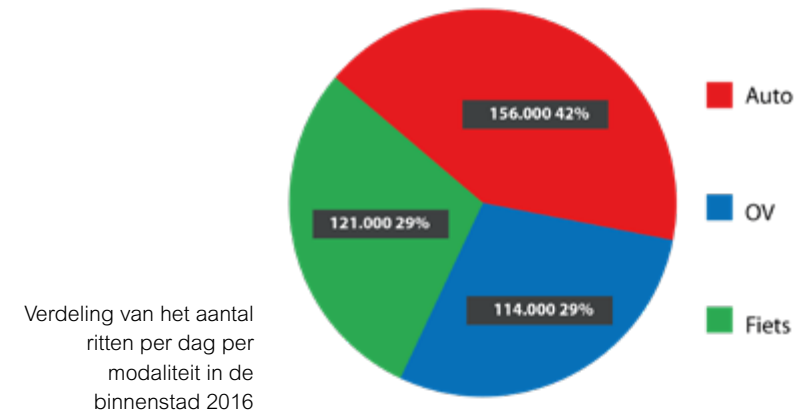
Wat zien we?

- Het aandeel auto bij verplaatsingen van, naar en in de binnenstad daalt van 42% naar 32% in 2030 naar uiteindelijk 28% in 2040.
- Het aandeel fiets bij verplaatsingen van, naar en in de binnenstad stijgt van 29% naar 36% in 2030 naar uiteindelijk 38% in 2040.
- Het aandeel OV (inclusief lopen) bij verplaatsingen van, naar en in de binnenstad stijgt van 29% naar 32% in 2030 naar uiteindelijk 34% in 2040.

In absolute aantallen daalt het autoverkeer in 20 jaar in de binnenstad met 17.000 autoritten. Het aantal fietsritten stijgt met 67.000 en het aantal OV-verplaatsingen stijgt met 52.000.

Constateringen

- De fiets wordt in de nabije toekomst de dominante vervoerswijze in de binnenstad. We zien dat het aantal fietsverplaatsingen in 2040 50.000 meer is dan het aantal autoverplaatsingen. Dit vraagt erom de infrastructuur en de faciliteiten voor de fiets nog beter te maken.
- Er zullen bovendien 30.000 meer OV-verplaatsingen zijn dan autoverplaatsingen. Bij deze OV-verplaatsingen is het laatste deel van de reis – het natransport – belangrijk. In de binnenstad bestaat het voor- en natransport voor 90% uit lopen.
- Dit betekent dat de ruimte voor infrastructuur wordt herverdeeld, waarbij de fiets, voetganger en het OV meer ruimte krijgen.
- De mobiliteitstransitie is al jaren aan de gang in de binnenstad en ook een toenemende variëteit aan vervoerswijzen zoals deelfietsen, scooters, steps en andere 'light electric vehicles' vraagt meer ruimte.



2.3 Intensiteiten fiets en OV

Wat zien we?

- Veel fietsverkeer concentreert zich op de grote stadsassen en de oeververbindingen. In noord-zuidrichting zijn dat de as van de Coolsingel en de Erasmusbrug (de centrale Stadsas) en de Westersingel. Dit zijn ook juist de assen waar veel kruisingen en conflictpunten zijn met andere modaliteiten, zoals trams en auto's.
- Het OV zal een knelpunt hebben in 2030 op het bestaande assenkruis van CS tot Zuidplein en van Kralingse Zoom tot Coolhaven.
- Het gebruik van nieuwe snelle OV-lijnen zal op stedelijke en regionale knopen het aantal reizigers fors doen toenemen, zoals Station Stadionpark (2025) en Kralingse Zoom en Hart van Zuid. Op de OV-knooppunten in de binnenstad, blijft het aandeel OV-reizigers toenemen, zoals op Beurs, Blaak, Rijnhaven en CS.

Constateringen

Het fietsverkeer en OV-gebruik nemen fors toe op de grote stadsassen. Om te zorgen dat we deze groeiende vraag naar gezonde en schone mobiliteit kunnen faciliteren, moeten we de ruimte voor het verkeer anders verdelen.



Intensiteiten in het fietsverkeer



Intensiteiten in het OV

2.4 Potentie voor alternatieven

Wat zien we?

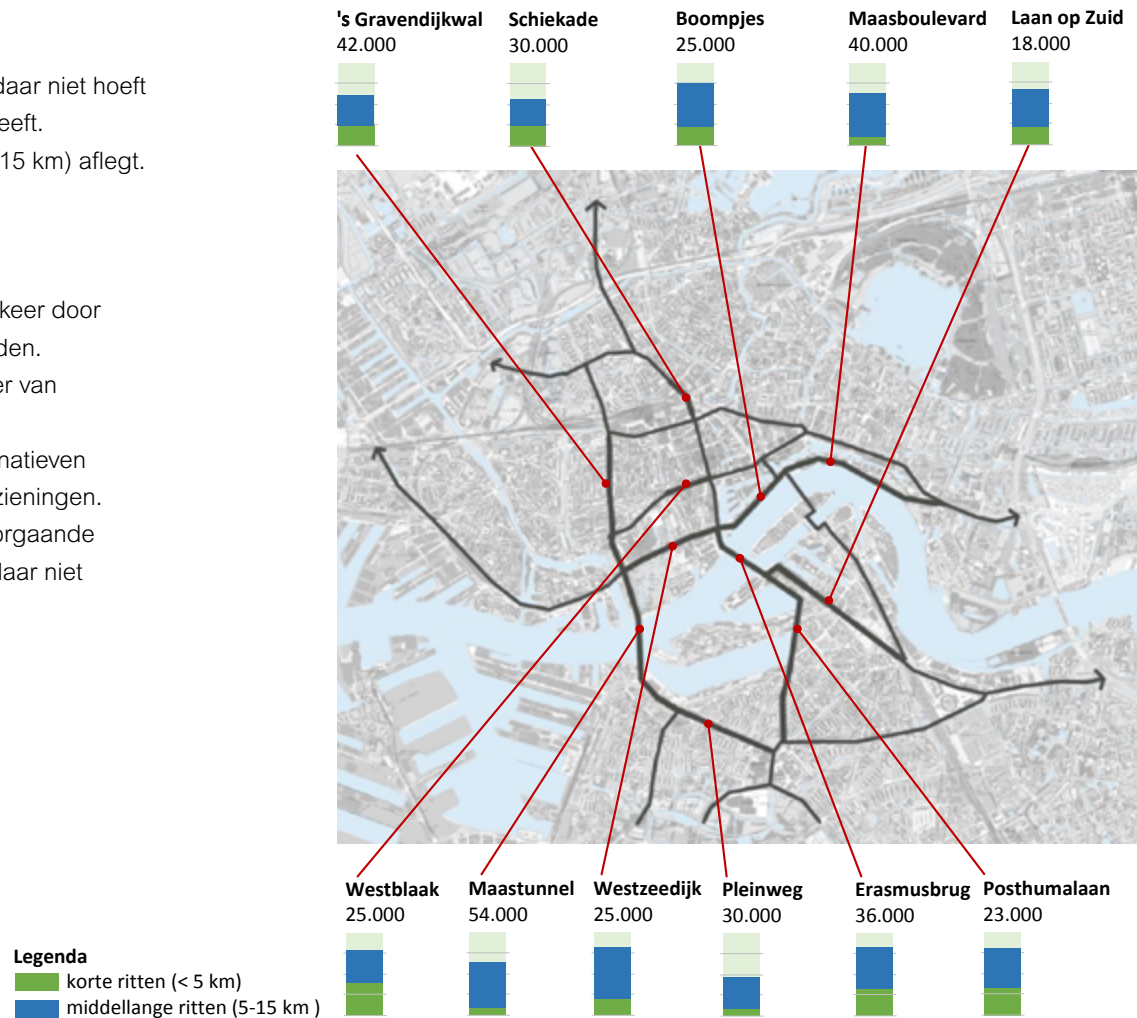
Op veel van de stadsboulevards bevindt zich veel autoverkeer dat daar niet hoeft te rijden, maar een alternatief vervoermiddel of alternatieve route heeft.

Dit is autoverkeer dat alleen korte (< 5 km) of middellange ritten (5-15 km) aflegt.

Dit verkeer kunnen we een alternatief bieden (lopen, fiets en OV).

Constaties

- Op de grote stadsboulevards is veel potentie voor minder autoverkeer door het doorgaande verkeer anders te leiden of een alternatief te bieden.
- In de avondspits betekent dit een potentie voor minder autoverkeer van 40 tot 70% van de huidige hoeveelheid autoverkeer.
- Het terugbrengen van de korte ritten kan door aantrekkelijke alternatieven te bieden voor deze korte autoritten: goed OV en goede fietsvoorzieningen.
- Door in de binnenstad een goed alternatief te bieden voor de doorgaande ritten, verminderen we het aantal autoritten in de binnenstad die daar niet vandaan komen of moeten zijn.



Aandeel korte en middellange ritten van het totale autoverkeer op stadsboulevards

2.5 Het knelt op stadsstraten

Wat zien we?

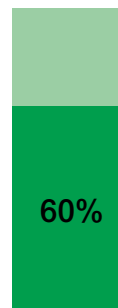
- Op veel stadsstraten en boulevards geldt 50 km/u en deze hebben een sterke doorgaande verkeerscomponent. Tegelijkertijd zijn dit de straten waar veel stedelijke voorzieningen en kernwinkelgebieden zijn.
- De meeste verkeersongevallen concentreren zich op straten waar 50 km/u geldt.
- Op de stadsstraten komen veel soorten en maten verkeer samen (auto, logistiek, OV, fiets en voetganger).

Constatering:

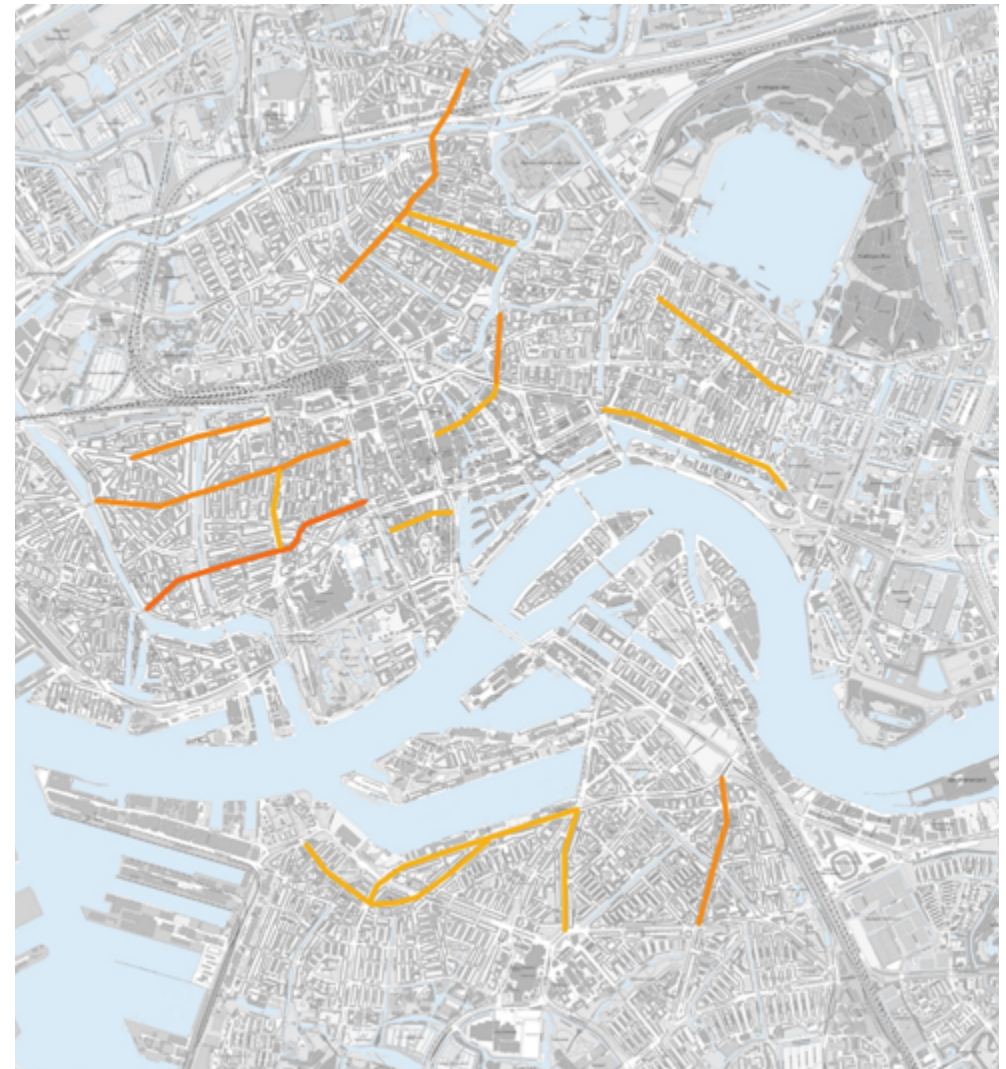
- Het is nodig om te werken aan verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit op de stadsstraten waar het knelt. Door:
 - snelheidsverlaging;
 - minder doorgaand autoverkeer;
 - andere balans in soorten en maten verkeer.



Op stadsstraten komen veel soorten verkeer samen



60% van alle ongevallen op 50km/u-wegen



Stadsstraten waar het knelt: hoge concentraties ongevallen, veel verblijfsfuncties en modaliteiten

2.6 Conclusies

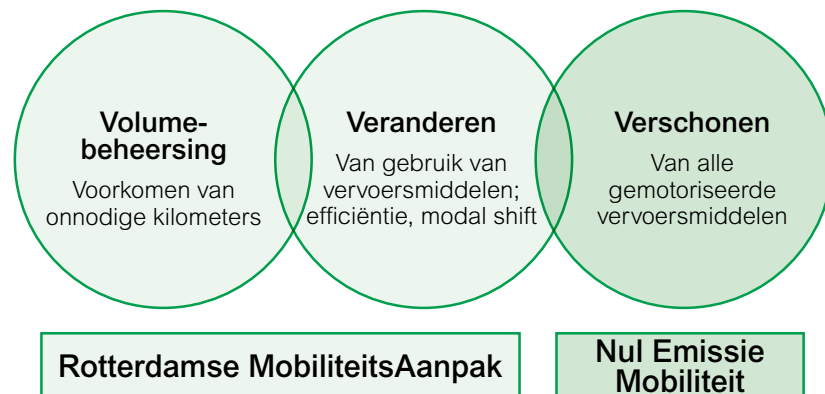
De totale mobiliteit is aan het veranderen. Vanaf 2010 daalt het autogebruik in de stad en stijgt het fietsverkeer en OV-gebruik. Deze trend zet zich verder door naar 2040, waarbij lopen steeds een groter aandeel krijgt, zeker in relatie tot OV-gebruik. De mobiliteitstransitie krijgt vorm door de drie V's: het volume door het stimuleren van gewenst verplaatsingsgedrag en de vervoerkeuzes van mensen, het veranderen door in te zetten op vervoerkeuzes met ruimtegebruik passend bij de omgeving, en het verschonen van de mobiliteit. Verschonen is uitgewerkt in de aanpak Nul Emissie Mobiliteit (NEM). In de RMA zijn volume en veranderen uitgewerkt.

De conclusies van de analyse zijn:

- In 2040 is het aantal fietsverplaatsingen in de binnenstad dominant (50.000 meer) ten opzichte van het aantal autoverplaatsingen.

- Ook het aantal OV-verplaatsingen is 30.000 meer dan het aantal autoverplaatsingen in de binnenstad.
- Bij OV-verplaatsingen is het natransport belangrijk en dat is in de binnenstad hoofdzakelijk lopen.
- De auto blijft een belangrijk aandeel houden in het verplaatsen van en naar de stad, maar is slechts 28%, waarbij de fiets 38% en het OV 34% zijn.
- Dit betekent dat de ruimte voor infrastructuur zal moeten worden herverdeeld, waarbij fiets, voetganger en OV meer ruimte en prioriteit hebben.
- De oeververbindingen komen vanaf 2020 onder druk voor fietsers, voetgangers en OV. Deze groep verkeersdeelnemers stijgt fors, waarbij nu te weinig infrastructuurle ruimte is.
- Een groot deel van het autoverkeer op het wegennet in de (binnen)stad heeft een alternatieve route (ritten van >15 km) of een alternatief vervoermiddel (ritten van <15 km).

- Op stadsstraten “knelt het” tussen de verkeersdeelnemers. Vaak hebben alle modaliteiten (auto, fiets, OV en voetganger) te weinig ruimte. De conflicten zijn fors en dit leidt tot onveilige situaties voor met name fietsers en voetgangers.
- Op stadsstraten speelt het verschil in snelheid (met 50 km/u voor auto en OV) een belangrijke rol in de beleving van de daadwerkelijke verkeersveiligheid.
- Aantrekkelijke obstakelvrije looproutes in buurten/wijken en straten naar dagelijkse voorzieningen zijn cruciaal in het kunnen deelnemen aan het verkeer en de bijdrage aan mobiliteitsgeluk.



De 3 V's

Hoofdstuk 3. Leidende principes



1: Ruim baan voor voetgangers, fietsers en OV
Van doorkruisen naar verblijven



2: Veilige en gezonde verbindingen
Van indeling op modaliteit naar indeling op snelheid en keuze per modaliteit



3: Iedereen kan meedoen!
Verrijking mobiliteitskeuzes



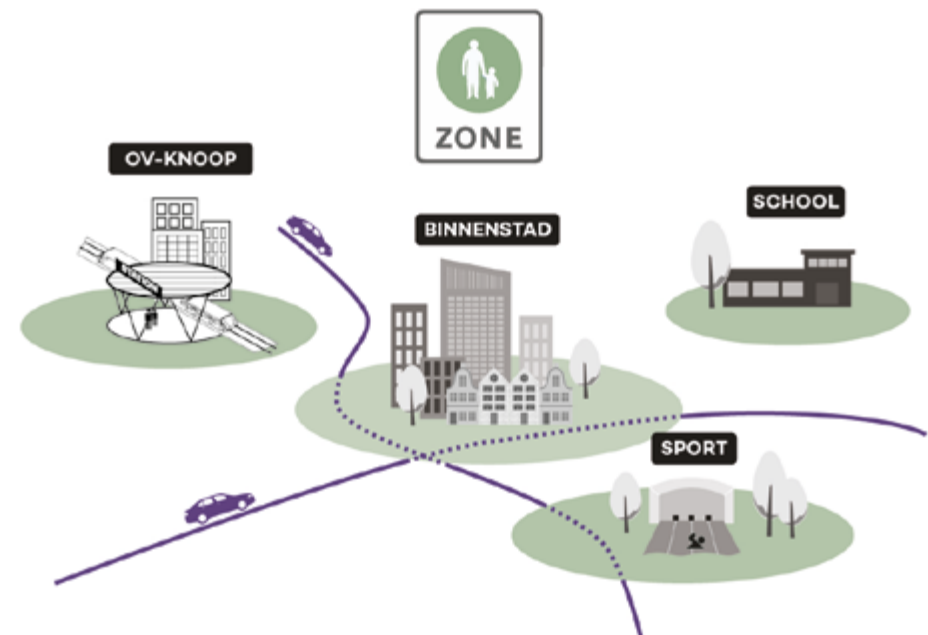
4: Vitaal economisch verkeer
Efficiënte en schone logistiek

3.1 Ruim baan voor voetgangers, fietsers en OV

Van doorkruisen naar verblijven

Type maatregelen:

- Vergroten van woon- en verblijfgebieden.
- Bestemmingsverkeer kan overal blijven komen, doorgaand autoverkeer concentreren op zwaardere infrabundels, gekoppeld aan snelle routes voor de hulpdiensten.
- Weren wijkvreemd verkeer, vergroten verkeersveiligheid.
- Meer en kwalitatief betere ruimte voor voetganger en fiets in verblijfsgebieden.
- Rondom OV-knopen, scholen en sportvoorzieningen is de inrichting primair gericht op de voetganger en daarna op de fietser.
- Autovrije zones nabij scholen rondom haal- en brengtijden.

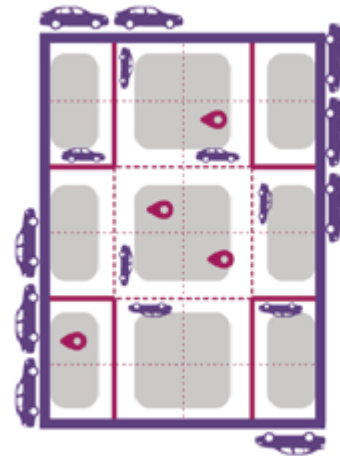
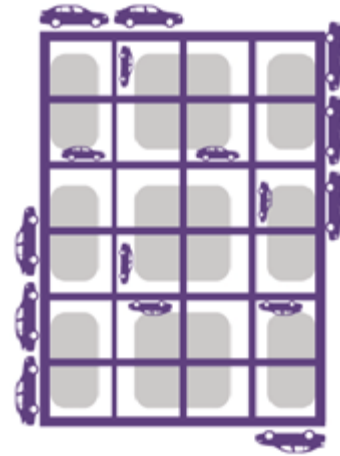


Voetganger op plek één rondom OV-knooppunten, bij scholen, sportvoorzieningen en in de binnenstad.

3.1 Ruim baan voor voetgangers, fietsers en OV (vervolg) Van doorkruisen naar verblijven

Type maatregelen:

- We leiden verkeer anders door de stad.
- Autoverkeer met een bestemming in de binnenstad blijven we faciliteren, maar minder auto's doorkruisen het centrum. We vangen de auto's ook eerder af. Dit geeft betere luchtkwaliteit, leefbaarheid en meer ruimte voor aantrekkelijke woonmilieus.
- Ook in de stadswijken en buitenwijken maken we meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Autoverkeer dat niet in de wijken hoeft te zijn verdelen we naar de hoofdroutes. De belangrijkste ontsluitingsroutes blijven goed doorstromen.



3.2 Veilige en gezonde verbindingen

Van indeling op modaliteit naar indeling op snelheid en keuze per modaliteit

Type maatregelen:

- Geleidelijke transformatie van boulevards, stadsstraten en verblijfsstraten naar wegprofielen met indeling op snelheid.
- Ruimtebesparend door gedeeld gebruik van dezelfde infrastructuur.
- Ook geschikt voor het ruimte geven aan zero emissie stadsdistributie (laden/lossen).
- Geeft ruimte voor toekomstige vormen van mobiliteit en innovatie zoals 'light electric vehicles', steps.
- Transformatie naar Nul emissie mobiliteit en het stimuleren van lopen/fietsen draagt bij aan gezondheid, minder geluid en betere luchtkwaliteit.



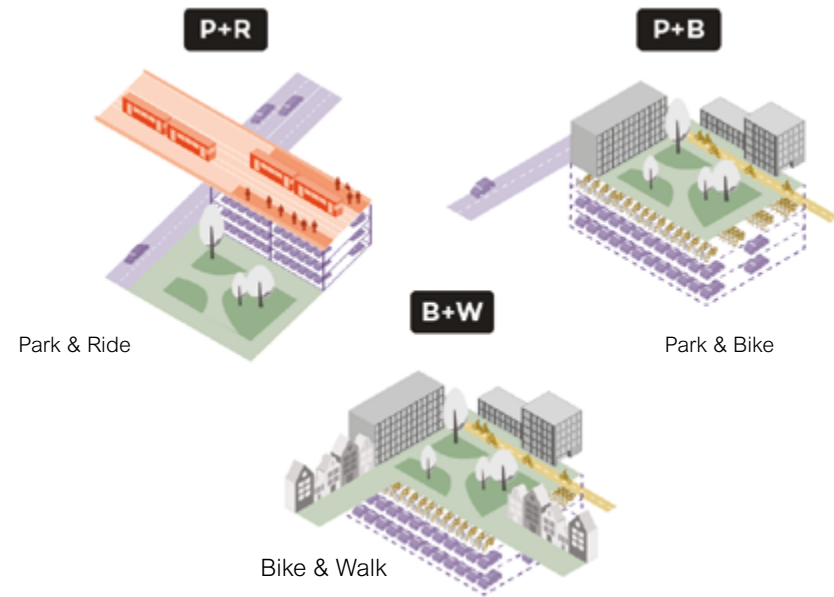
3.3 Iedereen kan meedoen!

Verrijking mobiliteitskeuzes

We willen de alternatieven nog beter op orde hebben. We maken het aantrekkelijker en makkelijker om voor fiets, OV en lopen te kiezen, of andere vormen van schoon en gezond vervoer.

Een mooi voorbeeld hiervan is de Coolsingel, waar alle modaliteiten een plek krijgen, maar waar de verblijfskwaliteit vooropstaat.

- Aantrekkelijk maken van lopen, fietsen en OV.
- Goede koppeling en gemak van 'overstap': toegankelijke en gebruiksvriendelijke deelmobiliteit op OV-knopen. Overstap van de auto naar het OV en fietsen vergemakkelijken:
 - Park & Ride (P+R)
 - Park & Bike (P+B)
 - Bike & Walk (B+W)
- Aantrekkelijke looproutes in een ruime zone van en naar OV-knooppunten voor het vergroten van het bedieningsgebied.
- Speciale aandacht voor deelvoorzieningen op bestemmingslocaties rondom OV-knopen voor het vergroten van het bedieningsgebied van OV-knooppunten.
- Doorstroomroutes voor OV: zorgen voor voldoende snelle OV-verbindingen.
- Verder uitbouwen en realiseren van metropolitane en stedelijke fietsroutes met prioriteit voor fietsers en goede (bewaakte) fietsvoorzieningen nabij verblijfsgebieden en OV-knooppunten.



3.4 Vitaal economisch verkeer

Efficiënte en schone logistiek

Uitgangspunten voor de Zero Emissie Stadsdistributie (ZES) zijn ruimte voor innovatie, verkeersveilig en schoon. Het stappenplan bevat een aantal maatregelen hoe Rotterdam dit wil bereiken:

- Logistieke hubs langs de Ruit en nabij invalswegen

We willen dat vervuilend vrachtverkeer naar het centrum wordt vervangen door slimme en schone 'last-mile' oplossingen. Goederen die gebundeld worden op logistieke hubs aan de rand van de stad, die met schone en volgeladen voertuigen de stad in gaan.

- Kleinere buurthubs, waar logistiek op wijkniveau gebundeld wordt. Denk aan afvalinzameling en ophalen van pakketjes.
- Instellen van een zone voor Zero Emissie Stadsdistributie (ZES)

We sluiten aan bij de vanaf 2025 geldende regels vanuit het Rijk en het Klimaat-akkoord. De zero emissie zone voor stadslogistiek bestaat grofweg uit het gebied binnen de Ruit van Rotterdam. Bedrijventerreinen die aan de binnenkant van de Ruit van Rotterdam liggen, grenzend aan de Ruit, vallen buiten de zone. Zodoende blijven deze gebieden bereikbaar voor alle voertuigen. Ze zijn tevens kansrijk voor het realiseren van (grote) logistieke hubs gebundeld met binnenstedelijke zero emissie transporten. De zone geldt vanaf 2025 voor stadslogistiek, met een overgangsregeling voor bestaande EuroVI vrachtwagens tot 2030.

- Schone logistiek met prioriteit

We onderzoeken hoe schone logistiek meer prioriteit kan krijgen in het stedelijk verkeersnetwerk. Een denkrichting hierin is om ruim vóór 2030 alleen emissievrije vrachtwagens toe te staan op de drie stedelijke oeververbindingen: Maastunnel, Erasmusbrug en Willemsbrug. Een andere maatregel die onderzocht wordt, is een rijstrook voor uitsluitend schoon verkeer (de E-lane) in het verkeersnetwerk van de stad, waarbij de Maastunnelcorridor (Pleinweg, Maastunnel en 's Gravendijkwal) een van de eerste verbindingen is. De e-lane is een rijstrook die uitsluitend bestemd is elektrisch hoogwaardig openbaar vervoer, emissievrije stadslogistiek en nood- en hulpdiensten.

In het stappenplan ZES werken we hieraan en gaan we in 2020 met de logistieke sector een ZES-zone afspreken en werken we stimuleringsmaatregelen voor schone logistiek uit, waaronder de E-lanes.



Hoofdstuk 4. Perspectieven

4.1 Stad

Binnen de Ruit van Rotterdam ligt de opgave om de enorme groei van met name fietsverkeer en OV-gebruik te accommoderen. Het doorgaand autoverkeer gaat een minder dominante rol spelen.

Ingrepen in fiets, OV en auto vallen samen met de verstedelijkingsstrategie. De transformatie van de netwerken gaat hand in hand met de ontwikkeling van locaties als Merwe-Vierhavens, Hart van Zuid, Feijenoord en Kralingse Zoom.

Van doorkruisen naar verblijven

- Fietsparkeren dicht bij / direct rondom het centrum en verblijfsgebieden zoals Alexander, Hart van Zuid en Feijenoord.
- Autoverkeer met een bestemming in de stad maakt gebruik van hoofdroutes en wordt geacommodeerd tot aan de randen van de verblijfsgebieden. Binnen de verblijfsgebieden krijgen voetgangers en fietsers prioriteit.



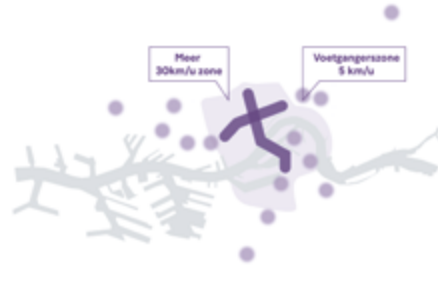
Van doorkruisen naar verblijven

Van indeling op modaliteit naar indeling op snelheid en keuze per modaliteit

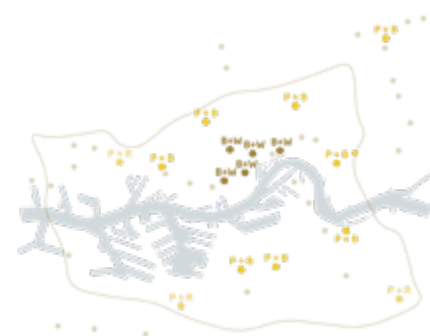
- Versterken en uitbouwen Citylounge in de binnenstad en binnenstedelijke knooppunten.
- Aantrekkelijker wandel-/fietsroutes om en nabij HOV-haltes (Hoogwaardig Openbaar Vervoer).
- Terugbrengen van de snelheid naar 30 km/u zorgt voor meer veiligheid en leefbaarheid op stads- en verblijfsstraten.

Verrijking mobiliteitskeuzes

- Nabij de invalsroutes de stad in, realiseren we aantrekkelijke parkeeroplossingen met goede OV- en deelvoorzieningen. P+R's komen meer aan de rand van de stad en worden prettiger ingericht.
- Extra HOV-hubs met meer voorzieningen (meer mobiliteitskeuze, hoger kwaliteitsniveau, bijvoorbeeld services als leenbuggy, sociaal aantrekkelijke en levendige routes).



Van indeling op modaliteit naar indeling op snelheid en keuze per modaliteit

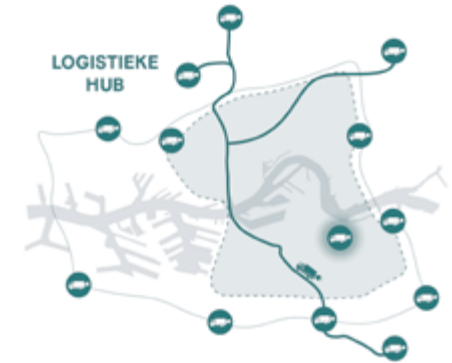


Verrijking mobiliteitskeuzes

- We versterken het fietsnetwerk. De metropolitane fietsroutes de stad in, voor langere afstanden, en goede fietsvoorzieningen aan de randen van de zones voor voetgangers en bij de OV-locaties.
- In de stadswijken en de binnenstad is het fietsnetwerk fijnmaziger.
- HOV door de Maastunnel met een eigen rijstrook.
- Meer capaciteit in bestaande HOV-lijnen.

Efficiënte en schone logistiek

- Rijstrook voor uitsluitend schone voertuigen en logistiek.
- Logistieke hubs op wijk- en stadsniveau.



Efficiënte en schone logistiek

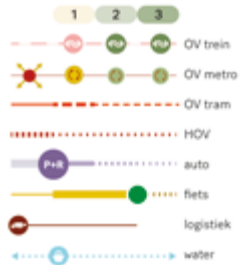
Perspectief Stad

LEGENDA

Zones



Modaliteiten

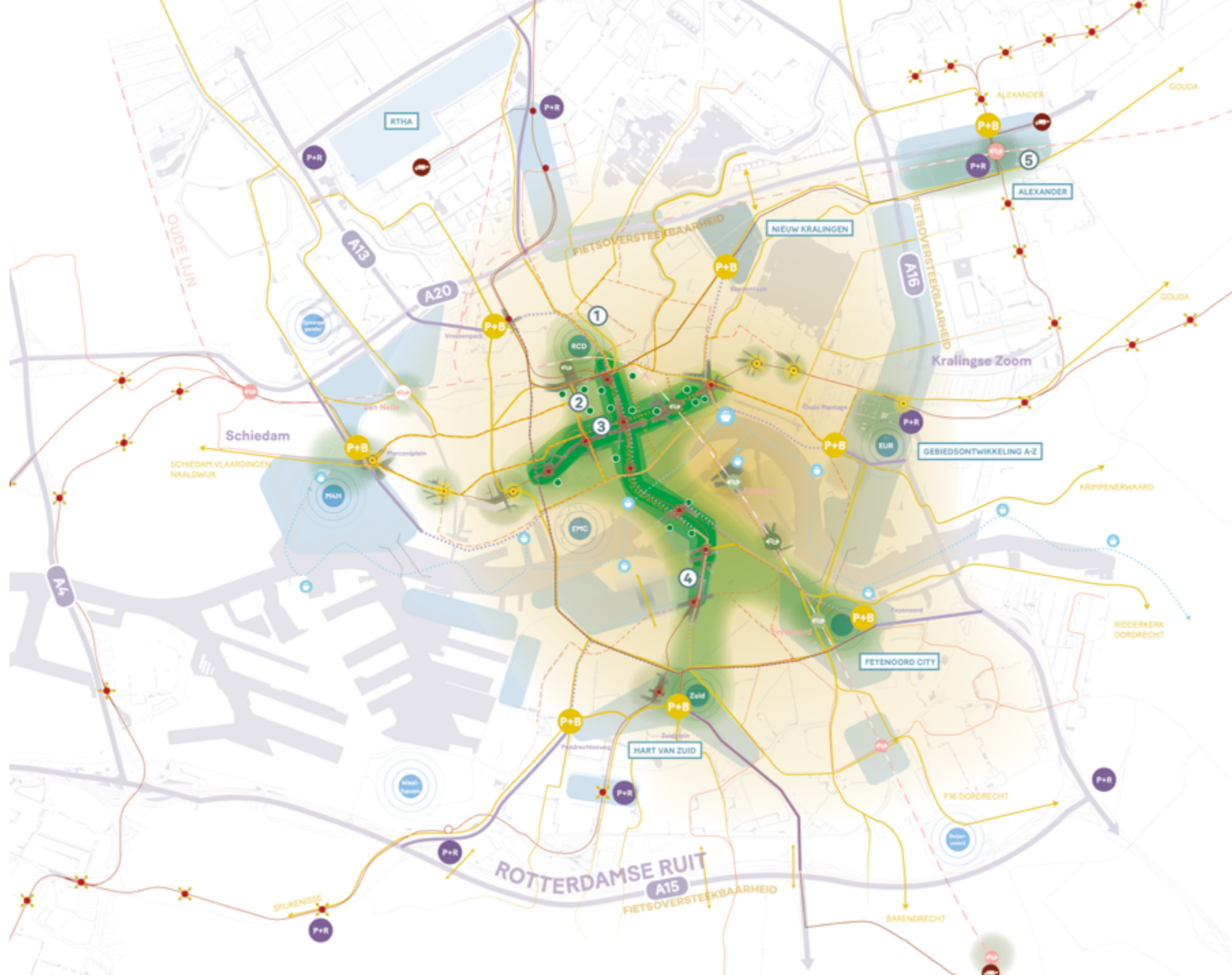


Grote buitenruimte projecten

- Hofbogen
- Schouwburgplein
- Westblaak-Coolsingel-Hofplein
- Maashaven
- Alexandrium

Andere

- economische toplocaties
- gebiedsontwikkeling
- metrostation: RET-fiets
- metrostation: fietsparking
- metrostation: deelfiets
- kwaliteit OR rondom knooppunten
- train + metrostation
- trainstation
- nieuwe trainstation
- logistiek hub
- Park&Ride
- Bike&Walk



4.2 Binnenstad

In de binnenstad komen voetgangers en fietsers nog meer centraal te staan. We gaan de komende jaren stapsgewijs de verblijfskwaliteit nog verder verbeteren en meer ruimte bieden aan lopen en fietsen als verplaatsingswijze. Dat betekent een andere inrichting van het verkeersnetwerk om ruimte te bieden aan lopen, fietsen en OV-gebruik in de binnenstad.

Van doorkruisen naar verblijven

- Stapsgewijze snelheidsverlaging in de binnenstad. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid en ontstaat een betere interactie tussen weggebruikers. Ambitie is meer 30km/u-straten. Te beginnen bij de stadsstraten, Stadsas en Kennisas (binnenstad – universiteit). Later volgen de overige boulevards en assen.



Van doorkruisen naar verblijven

Van indeling op modaliteit naar indeling op snelheid en keuze per modaliteit

- Anders omgaan met de indeling van de boulevards. Waar nu sprake is van een scheiding naar verkeerssoorten, kan bij een snelheidsverlaging meer gewerkt worden met een indeling op basis van verplaatsings-snelheid. Meerdere stadsboulevards kunnen heringericht worden met een 2x enkelbaans-profiel.

Verrijking mobiliteitskeuzes

- Versterken van de alternatieven voor het verkeer zonder bestemming in de binnenstad en de korte autoritten. Er moet meer ruimte komen voor lopen, fiets en OV. Op korte termijn beginnen met verbeteren van OV-knopen voor lopen en HOV-verbinding van Zuidplein door de Maastunnel naar CS.



van indeling op modaliteit naar indeling op snelheid en keuze per modaliteit

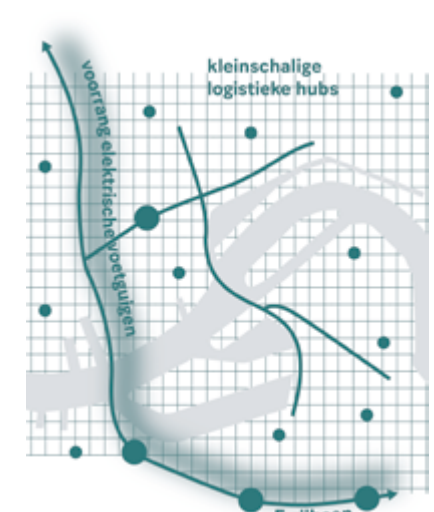


Verrijking mobiliteitskeuzes

- Alternatieven bieden voor bezoekersparkeren in de binnenstad. Als bezoekers aan de binnenstad minder gebruikmaken van de auto, nemen pieken af en kunnen we meer ruimte bieden aan gezonder verplaatsen: lopen en fietsen in de binnenstad. De alternatieven zijn onder andere uitbreiding P&R, betere fietsparkeervoorzieningen, fietsvriendelijkere stadsstraten.

Efficiënte en schone logistiek

- Door schaalverkleining en overslagpunten komen er kleinere voertuigen in de stad te rijden. Tot 2025 wordt zero emissie stadslogistiek gestimuleerd met doelgroepstroken voor onder andere schone logistiek.



Efficiënte en schone logistiek

Perspectief Binnenstad

LEGENDA

- Verbeteren kwaliteit openbare ruimte:**
- hoofd voetgangersnetwerk
 - fijnmazig ondersteunend voetgangersnetwerk
 - rivieroevers

- Infrastructuur:**
- spoor
 - metro
 - nieuwe HOV-lijn
 - tram
 - auto snel/langzaam
 - fiets
 - station
 - nieuw station
 - metrostation

- Grote buitenruimte projecten**



4.3 Buurt

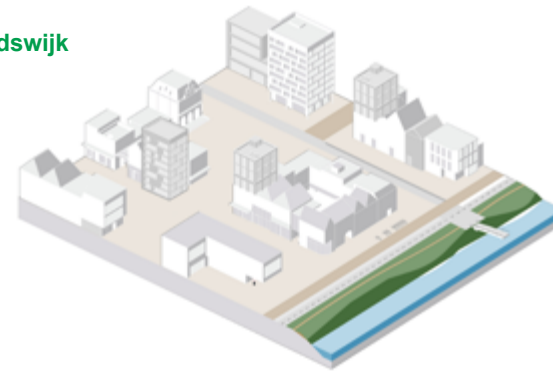
Een vitale buurt betekent voor iedere wijk in Rotterdam iets anders. Er zijn grote verschillen tussen de wijken als het gaat om de bereikbaarheid met OV, auto-acceptatie, en de positie van de fiets en de voetganger. Vaak hangen deze verschillen sterk samen met de stedenbouwkundige opzet en de beschikbare ruimte, maar ook met de geografische ligging van de wijk ten opzichte van de rest van de stad. Stadswijken, buitenwijken en de kleine kernen hebben elk hun eigen thema's.

Experimenten in de wijk

Een aantal experimenten die momenteel worden uitgevoerd in het kader van de RMA zijn ook toepasbaar in andere wijken. Bij succes worden experimenten zoals de Mobility Challenge in het Hoogkwartier en de verkeersveilige schoolomgevingen verder uitgerold in andere wijken.



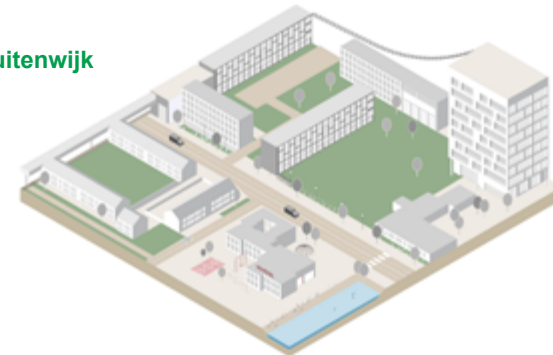
stadswijk



Strijden om de Ruimte

Afrikaanderwijk
Oude Noorden

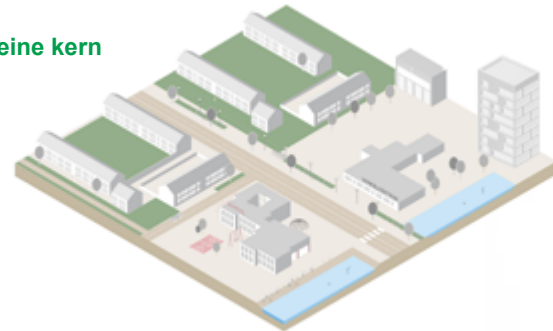
buitenwijk



Ruimte genoeg?!

Overschie
Reyeroord

kleine kern



Trots op de stad

Rozenburg

4.3.1 Stadswijken

In de stadswijken is ruimtegebrek een belangrijk thema: auto's, fietsen en OV strijden met parkeerplaatsen en speelplekken om een stukje openbare ruimte. Dit leidt tot drukke (stads)straten met veel autoverkeer dat soms niet in de wijk hoeft te zijn en regelmatig te hard rijdt. Het is moeilijk om drukke straten over te steken, met name voor kinderen en ouderen. In schoolomgevingen leidt dit ruimtegebrek tot chaotische en onveilige taferelen. Ook bij evenementen in de wijk zien we overlast ontstaan rondom het parkeren van auto's, maar ook van fietsen.

Oplossingsrichtingen voor de stadswijken

Van indeling op modaliteit naar snelheid

Zorg voor ruimte voor fietsers, bijvoorbeeld door middel van fietsstraten.

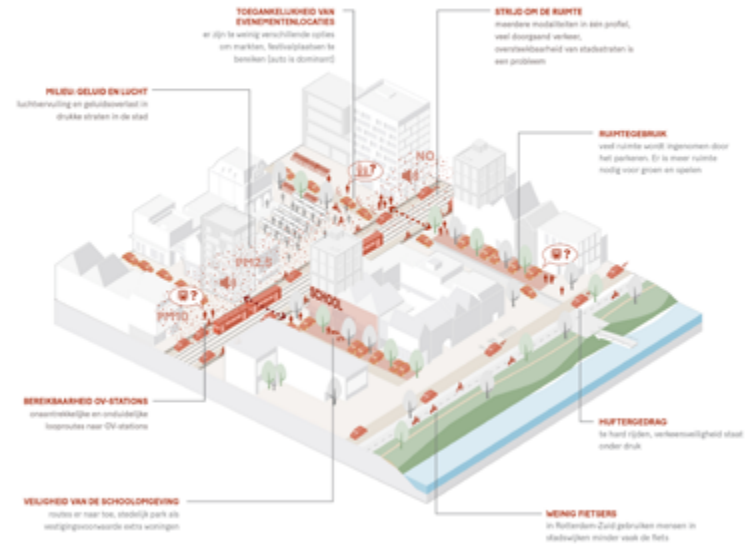
Van doorkruisen naar verblijven

In stadswijken is het OV vaak binnen handbereik. Focus op het OV goed en prettig bereikbaar maken/houden voor de voetganger en fietser. In deze wijken waar loopafstanden kort zijn, is een goed wandelnetwerk van belang. Door rondom scholen autovrije straten of zones in te richten, ontstaat ruimte voor de voetganger. En, als alle scholen goed aangehaakt zijn op het wandelnetwerk, creëer je voor de hele buurt een degelijke basis voor de voetganger.

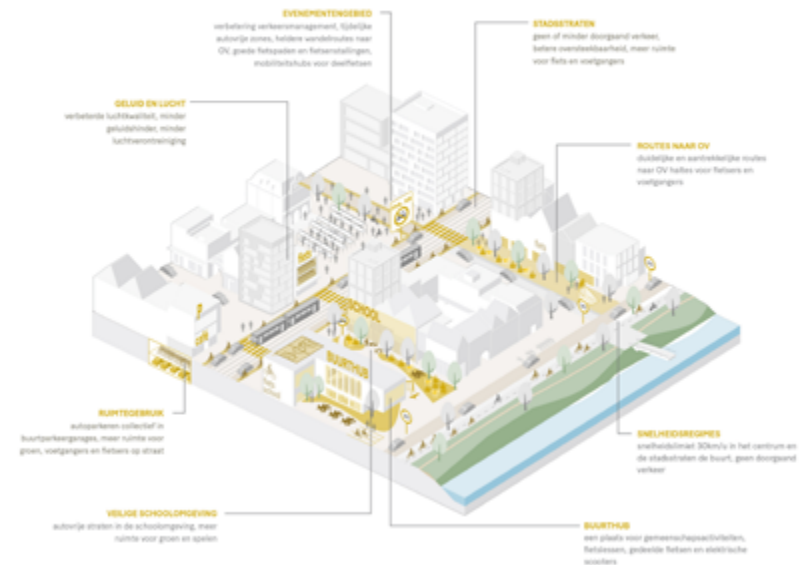
Verrijking mobiliteitskeuzes

In de stadswijken kan ruimte worden gecreëerd door het autoparkeren te concentreren in wijkhubs, waarbij bewoners ook meer keuze wordt geboden in mobiliteit door middel van deelsystemen. In deze stadswijken is het op orde brengen van de alternatieven heel belangrijk: zorg voor fietsstimulering en fietseducatie (bijvoorbeeld fietsenbank op Zuid), maar ook voor goede fietsenstallingen rondom evenementen en OV-haltes.

STADSWIJKEN. PROBLEMEN



STADSWIJKEN. OPLOSSINGEN



4.3.2 Buitenwijken

In de buitenwijken is het autobezit hoger dan in de wijken dichterbij het centrum. Dit leidt tot meer autogebruik, ook voor korte ritten binnen de wijk. De intensief gebruikte (spoor)wegen zijn forse barrières voor fietsers en voetgangers. Deze autobundels leiden tot een ongezonde omgeving om in te fietsen, maar ook tot onprettige plekken in het kader van sociale veiligheid. Het OV is in de buitenwijken beschikbaar, maar vaak op grotere afstand. Het voor- of natransport is daarbij een knelpunt. Zowel het wandel- als fietsnetwerk wordt vaak als matig bestempeld, zowel naar het buurtwinkelcentrum als naar omliggende gebieden toe.

Oplossingsrichtingen voor de buitenwijken

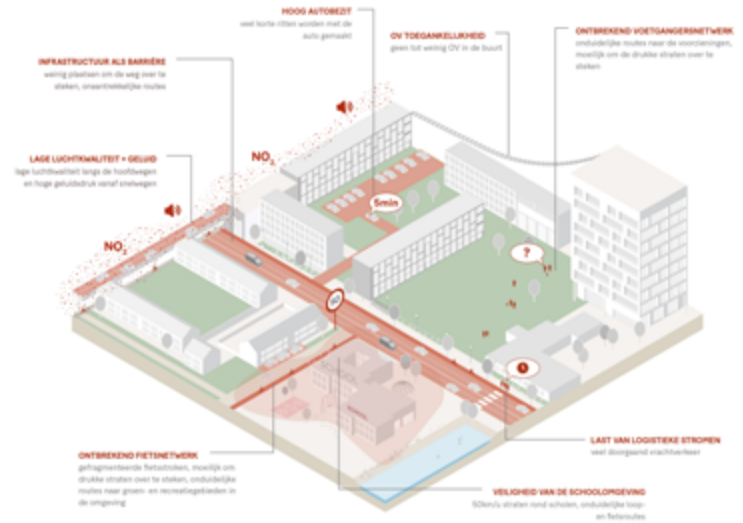
Van doorkruisen naar verblijven

In buurtwinkelcentra is het belangrijk te investeren in verblijfskwaliteit en alternatieven voor de auto te faciliteren door goede wandel- en fietsroutes naar buurtwinkelcentra. Bij de inrichting moeten de voetganger en fietser op de eerste plek staan.

Verrijking mobiliteitskeuzes

In de buitenwijken liggen veel kansen op het gebied van fietsen. Met name het gebruik van elektrische fietsen is enorm kansrijk gezien de afstanden naar het centrum van Rotterdam, maar ook naar de omliggende recreatiegebieden. Hiervoor is het belangrijk dat het fietspadennetwerk goed op orde is, en dat barrières zoveel mogelijk opgeheven worden. Verder dient fietsparkeren bij OV-haltes voldoende beschikbaar te zijn. In schoolomgevingen draagt een reductie van de maximaal toegestane snelheid bij aan een verkeersveilige situatie voor scholieren. Ten slotte liggen er in de wijken waar veel sociale huurwoningen zijn, kansen om in samenwerking met de woningcorporaties de keuzemogelijkheden op het gebied van deelmobiliteit te versterken.

BUITENWIJK. PROBLEMEN



BUITENWIJK. OPLOSSINGEN



4.3.3 Kleine kernen

Het belangrijkste mobiliteitsthema voor de kleine kernen is de verbinding met de omgeving vanuit een relatief geïsoleerde ligging. Het OV heeft veelal een lage frequentie of ligt relatief ver weg, waardoor de reistijd ten opzichte van de auto lang is. Dit verklaart een hoog autogebruik en files op uitvalswegen in de spits, maar ook veel korte ritten naar bijvoorbeeld winkels en scholen binnen de kern. Andere thema's zijn uitstoot, externe veiligheid en overlast van doorgaand vrachtverkeer.

De wegenstructuur is doorgaans ruim van opzet en de maximumsnelheid is veelal 50 km/u. Dit zorgt voor een lage kwaliteit voor voetgangers: de overstekbaarheid van wegen is slecht. Ook fietsroutes worden regelmatig als matig van kwaliteit ervaren, bijvoorbeeld op het gebied van sociale en verkeersveiligheid.

Oplossingsrichtingen voor kleine kernen

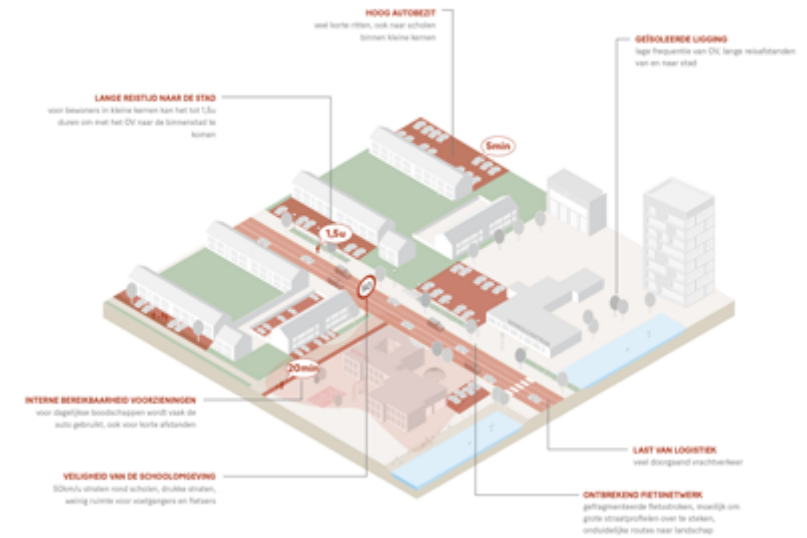
Van doorkruisen naar verblijven

Het inzetten op verblijfskwaliteit op straat is belangrijk: door bij schoolomgevingen de fietser en voetganger voorop te stellen en bijvoorbeeld door de snelheid van 50 naar 30 km/u te reduceren. Ook in woonwijken inzetten op ingrepen die doorgaand verkeer ontmoedigen. Hierdoor ontstaan er mogelijkheden om de groenstructuur te versterken en wandelroutes aantrekkelijker te maken. Dit kan op kleine schaal in de woonstraten, en ook de grootschalige groene plekken (langs de Maas) vormen een belangrijk onderdeel van dit wandelnetwerk.

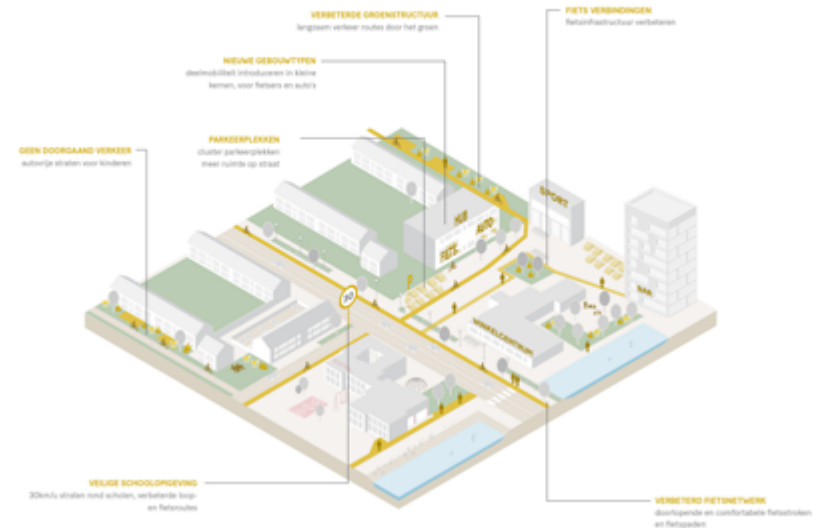
Verrijking mobiliteitskeuzes

Verbeteren aansluiting op OV via de fiets: goede fietsverbindingen richting OV-knooppunten en parkeermogelijkheden (fietsveer Rozenburg).

KLEINE KERN. PROBLEMEN



KLEINE KERN. OPLOSSINGEN



4.4 Regio

Vanuit regionaal perspectief is het belangrijk de Ruit draaiende te houden en doorgaand nationaal vracht- en personenverkeer te waarborgen. De Ruit is cruciaal voor achterlandverbindingen vanuit de haven en het Westland. Zeker gezien de grote onderhoudsopgaven de komende decennia die druk zetten op de capaciteit van de snelweg. Daarom is het van belang minder korteafstand-personeverkeer over de Ruit af te wikkelen. En ook regionaal verkeer een goed alternatief te bieden met goede P+R-voorzieningen bij metro- en treinverbindingen en hogere metro-frequenties op de spoorlijn richting Den Haag en richting Dordrecht.

Van doorkruisen naar verblijven

Met de komst van de verlengde A16 maakt doorgaand verkeer meer gebruik van de A16. De A20 aan de noordkant van Rotterdam en een deel van de A13, krijgen een andere functie in het netwerk. Dit betekent dat de gebieden



Van doorkruisen naar verblijven



Van indeling op modaliteit naar indeling op snelheid en keuze per modaliteit'



Verrijking mobiliteitskeuzes



Efficiënte en schone logistiek

daaromheen ook meer het karakter van een verblijfsgebied krijgen en minder als ontsluiting richting de snelweg. Dat biedt kansen voor bijvoorbeeld een andere inrichting van invalswegen als de G.K. van Hogendorpweg en de Schiekade/Schieweg. Ook het realiseren van goede alternatieven met fiets en OV in de stad, draagt bij aan minder korte ritten op de Ruit.

Van indeling op modaliteit naar indeling op snelheid en keuze per modaliteit

Een snelheid van 80-100 km/u op de Ruit draagt bij aan een optimale doorstroming en een betere leefbaarheid en luchtkwaliteit rondom de Ruit.

Verrijking mobiliteitskeuzes

Deze alternatieven worden geboden met de verdere versterking van het metropolitane fietsnetwerk, verminderen van de barrièrewerking van de snelwegen voor de fietser en goede (deel)fietsvoorzieningen en fietsparkeer-

voorzieningen, vooral in centrum.

Versnelling van het tram- en busnetwerk en kwaliteitsverbetering van OV-haltes en stations met goede voorzieningen en prettige verblijfskwaliteit maken het OV tot een goed alternatief voor het reizen met de auto. Regionaal autoverkeer wordt met P+R-voorzieningen met voldoende capaciteit en bij hoogwaardig OV de gelegenheid gegeven nog sneller en goedkoper de stad in te komen. Per windrichting wordt een P+R-strategie uitgewerkt (Noordwest: Maassluis, Noordoost: Gouda en Alexander, Zuidoost: Lage Zwaluwe en Zuidwest: Heinoord, Charloisse Poort).

Efficiënte en schone logistiek

Met het stappenplan Zero Emissie Stadsdistributie zet de gemeente in op regionale logistieke hubs in de buurt van de Ruit.

Hoofdstuk 5. Experimenten

In 2019 en 2020 wordt een eerste aanzet van de Rotterdamse MobiliteitsAanpak gegeven in de vorm van experimenten.



Maastunnelcorridor

Maatregelen om uitstoot te verminderen bij de Maastunnel door bijvoorbeeld minder voertuigen door de Maastunnel. Meerdere scenario's worden uitgewerkt.

Start: 2020



Schoolomgevingen

Veilige Schoolomgeving bij Basisschool Het Pluspunt in Prinsenland en de Theresiaschool in Bloemhof. Maatregelen zodat kinderen veilig en zelfstandig naar school kunnen fietsen en lopen. Start: Q1 2020



Erasmusbrugroute

Maatregelen om op de Erasmusbrugroute de doorstroming, ruimte en het comfort voor de fietser en de voetganger te verbeteren.

Start: 2020



Oude Westen

Herziening van de verkeerscirculatie in het Oude Westen, om leefbaarheid en veiligheid te verbeteren. Nu uitwerking voor West Kruiskade, Kruisplein, Nieuwe Binnenweg en Eendrachtsplein.

Start: 2020



Mobility Challenge Hoogkwartier

Bewoners maken gebruik van deelmobiliteit en parkeerplekken zijn ingericht met groen. Eénrichtingsverkeer in de Hoogstraat voor meer fietscomfort en veilige voetgangersoversteek op de Mariniersweg.

Afgerond: november 2019

Hoofdstuk 6. Ontwikkelstrategie

Rotterdam ontwikkelt zich de komende jaren naar een stad waar het steeds fijner is om te verblijven en te verplaatsen. Om dit te bereiken is voor de komende tien jaar een stapsgewijze ontwikkelstrategie nodig.

De gemeente werkt op dit moment aan de uitvoering van maatregelen en projecten die zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam. De leidende principes van de Rotterdamse MobiliteitsAanpak passen we hierop toe.

Tot 2022

Nog deze collegeperiode wordt in het centrum de eerste basis gelegd met de herinrichting en kwaliteitsimpuls van de Coolsingel. Plannen voor vergroening en herinrichting van het Hofplein en Schouwburgplein worden nu uitgewerkt. Fietsvoorzieningen worden aantrekkelijker gemaakt bij zowel OV-knopen – bijvoorbeeld de uitbreiding van de capaciteit van de fietsenstalling van Rotterdam Centraal – als bij verblijfsgebieden zoals het Schouwburgplein. De OV-verbinding tussen Hart van Zuid en Rotterdam Centraal versnellen we met hoogwaardig OV door de Maastunnel. We pakken een aantal stadsstraten aan om de verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit te vergroten. Tevens voert de gemeente experimenten uit ten behoeve van autoluwe schoolomgevingen, gebruik van deelmobiliteit in het Hoogkwartier en een andere verkeerscirculatie in het Oude Westen en op onder andere de Maastunnel-corridor.

2022-2025

De periode tot 2025 staat in het teken van het verder uitbreiden van de verblijfskwaliteit van het centrumgebied richting Schiekade, Blaak/Westblaak en het verder uitbreiden van de stadsstraten met een aangepast snelheidsregime. We vergroenen de rivieroever bij de Boompjes en Maasboulevard. De verblijfskwaliteit van Rotterdam Alexander wordt verbeterd. Meer ruimte voor de fietser bieden we door realisatie van meer fietsparkeerplaatsen bij OV-haltes en in bestaande parkeergarages, de aanleg van metropolitane fietsroutes en verminderen van de barrièrewerking van de snelwegen in en rond Rotterdam. De ketenmobiliteit verbeteren we door realisatie van (wijk)hubs in bijvoorbeeld wijkstallingsgarages en door verbetering van P+R-locaties Meijersplein en Kralingse Zoom. In 2025 wordt de 'Zero Emissiezone' voor stadsdistributie van kracht om een verdere impuls te geven aan de verbetering van de luchtkwaliteit in Rotterdam.

2030

Op de wat langere termijn tot 2030 worden een aantal grote infrastructurele projecten in en rond Rotterdam gerealiseerd. De verlengde A16 en Blankenburgtunnel verbeteren de doorstroming op de Ruit. De A13 en A20 krijgen hierdoor een ander karakter met minder doorgaand regionaal verkeer. De nieuwe oeververbinding maakt het doortrekken van de HOV-lijn van Hart van Zuid via Feijenoord naar Kralingse Zoom mogelijk. En mogelijk

wordt rond 2030 de 'schaalsprong OV' op de Oude Lijn gerealiseerd, waardoor een bediening met metrofrequenties en potentiële nieuwe stations bij Van Nelle en Kethel mogelijk worden. De huidige spoorlijn gaat als extra metro-as door Rotterdam functioneren. Ook op de lange termijn zet de gemeente in op het verbeteren van fiets- en ketenvoorzieningen bij hubs, P+R-terreinen en OV-knooppunten om de mobiliteitstransitie te faciliteren.

2040

Richting 2040 komt een nieuwe westelijke oeververbinding in beeld die de mogelijkheid geeft het hoogwaardig OV-netwerk aan de westkant van de stad uit te breiden. Ook doortrekken van de HOV-lijn van Feijenoord - Kralingse Zoom richting Alexander is mogelijk, afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkeling aan de oostkant van de stad. Tot slot maken de realisatie van station Entrepot en een hoogwaardige OV-verbinding over de Willemsbrug het beeld voor 2040 compleet.

	tot 2022	2022-2025	2025-2030	doorkijk 2040
RUIM BAAN VOOR VOETGANGERS, FIETSERS EN OV	<ul style="list-style-type: none"> 1. Herinrichting Coolsingel 2. Experiment Erasmus-as 3. Experimenten Oude Westen 4. Grote buitenruimte projecten: Hofplein en Schouwburgplein 5. Experimenten Autoluwe schoolomgevingen 	<ul style="list-style-type: none"> 11. Grote buitenruimte projecten: <ul style="list-style-type: none"> 11.1 Blaak/Westblaak 11.2 Alexander 11.3 Maashaven 12. Herinrichten Maasboulevard en Boompjes 13. Metropolitane fietsroutes 14. OV hubs, zoals: <ul style="list-style-type: none"> Rijnhaven Maashaven Beurs 	<ul style="list-style-type: none"> 26. Herinrichting stadsboulevards en -straten, zoals: <ul style="list-style-type: none"> G.K. Van Hogendorpweg Molenlaan Groene Kruisweg Stadionweg Schieweg-Schiekade 	
VEILIGE, GEZONDE VERBINDINGEN	<ul style="list-style-type: none"> 6. Herinrichting van (stads)straten door lagere snelheid en/of eenrichtingsverkeer en herinrichting stadsboulevards: <ul style="list-style-type: none"> Meent Nieuwe Binnenweg West Kruiskade Jonker Fransstraat Witte de Withstraat Pleinweg 	<ul style="list-style-type: none"> 15. Herinrichting van meer (stads)straten door lagere snelheid en/of eenrichtingsverkeer 16. Verdere herinrichting Stadsas, Kennisas 	<ul style="list-style-type: none"> 27. Lagere snelheid op de Ruit, minder ruimtelijke barriere A16, A20 en A13 	
GEZOND VERKEER: IEDEREEN KAN MEEDOEN	<ul style="list-style-type: none"> 7. HOV lijn (Hart van Zuid- Erasmus MC – CS) 8. Experiment Maastunnelcorridor 9. Toevoegen fietsparkeren: <ul style="list-style-type: none"> 9.1 Schouwburgplein 9.2 CS uitbreiden capaciteit 	<ul style="list-style-type: none"> 17. Station Stadionpark 18. HOV-lijn Hart van Zuid naar Stadionpark 19. Merwe4Haven HUB mobility 20. Upgrade P+R: <ul style="list-style-type: none"> 20.1. Meijersplein 20.2. Kralingse Zoom 21. Deelmobiliteit P+B+W in de wijk (wijkhubs) 22. Barrièrewerking A20 verminderen, aantrekkelijke doorgangen 23. Toevoegen fietsparkeren, zoals: <ul style="list-style-type: none"> Parkeergarage Museumpark Kralingse Zoom 	<ul style="list-style-type: none"> 28. Nieuwe oeververbinding Feijenoord – Kralingen 29. HOV Stadionpark - Kralingse zoom 30. Barrièrewerking A13, A20, A16 verminderen, aantrekkelijke doorgangen 31. P+R mobility hubs 32. Metropolitane OV lijn Leiden – Delft Nieuw station Van Nelle Nieuw station Kethel 33. P+B 	<ul style="list-style-type: none"> 34. Westelijke oeververbinding + HOV 35. WillemsAs + HOV 36. Station Entrepot 37. HOV naar Alexander
VITAAL, ECONOMISCH VERKEER	<ul style="list-style-type: none"> 10. Dedicated lane schone logistiek, gecombineerd met HOV Maastunnel 	<ul style="list-style-type: none"> 24. Zero Emissie zone groot binnen de ruit 25. Logistieke Hubs, zoals <ul style="list-style-type: none"> Spaanse Polder Waalhaven Alexander 		

tot 2022

RUIM BAAN VOOR
VOETGANGERS,
FIETSERS EN OV

1. Herinrichting Coolsingel
2. Experiment Erasmus-as
3. Experimenten Oude Westen
4. Grote buitenruimte projecten: Hofplein en Schouwburgplein
5. Experimenten Autoluwe schoolomgevingen

VEILIGE, GEZONDE
VERBINDINGEN

6. Herinrichting van (stads)straten door lagere snelheid en/of eenrichtingsverkeer en herinrichting stadsboulevards:
Meent
Nieuwe Binnenweg
West Kruiskade
Jonker Fransstraat
Witte de Withstraat
Pleinweg

GEZOND VERKEER:
IEDEREEN KAN
MEEDOEN

7. HOV lijn (Hart van Zuid- Erasmus MC - CS)
8. Experiment Maastunnelcorridor
9. Toevoegen fietsparkeren:
9.1 Schouwburgplein
9.2 CS uitbreiden capaciteit

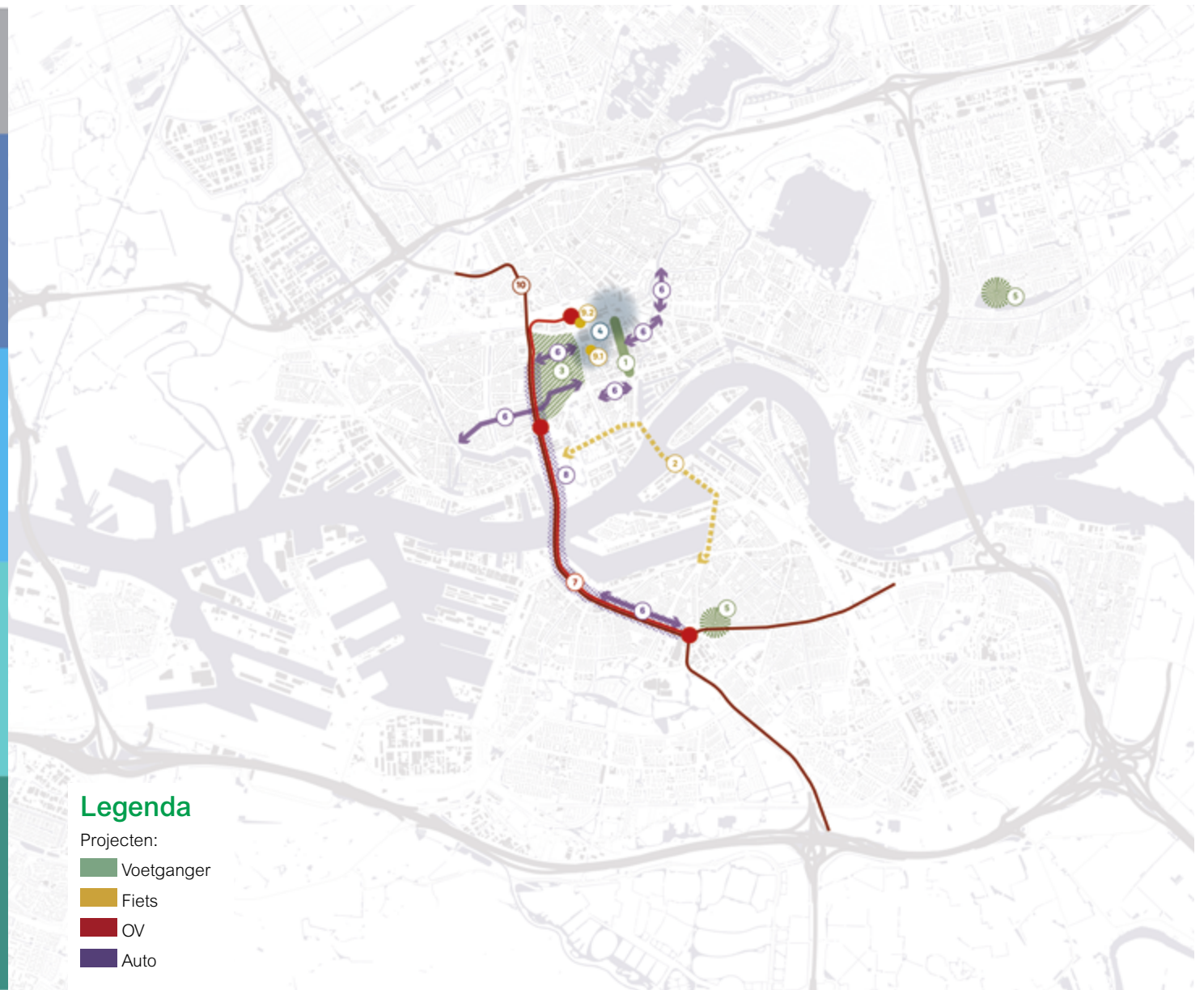
VITAAL,
ECONOMISCH
VERKEER

10. Dedicated lane schone logistiek, gecombineerd met HOV Maastunnel

Legenda

Projecten:

- Voetganger
- Fiets
- OV
- Auto



2022-2025

RUIJ BAAN VOOR VOETGANGERS, FIETSERS EN OV

- 11. Grote buitenruimte projecten:
 - 11.1 Blaak/Westblaak
 - 11.2 Alexander
 - 11.3 Maashaven
- 12. Herinrichten Maasboulevard en Boompjes
- 13. Metropolitane fietsroutes
- 14. OV hubs, zoals:
 - Rijnhaven
 - Maashaven
 - Beurs

VEILIGE, GEZONDE VERBINDINGEN

- 15. Herinrichting van meer (stads)straten door lagere snelheid en/of eenrichtingsverkeer
- 16. Verdere herinrichting Stadsas, Kennisas

GEZOND VERKEER: IEDEREEN KAN MEEDOEN

- 17. Station Stadionpark
- 18. HOV-lijn Hart van Zuid naar Stadionpark
- 19. Merwe4Haven HUB mobility
- 20. Upgrade P+R:
 - 20.1. Meijersplein
 - 20.2. Kralingse Zoom
- 21. Deelmobiliteit P+B+W in de wijk (wijkhubs)
- 22. Barrièrewerking A20 verminderen, aantrekkelijke doorgangen
- 23. Toevoegen fietsparkeren, zoals:
 - Parkeergarage Museumpark
 - Kralingse Zoom

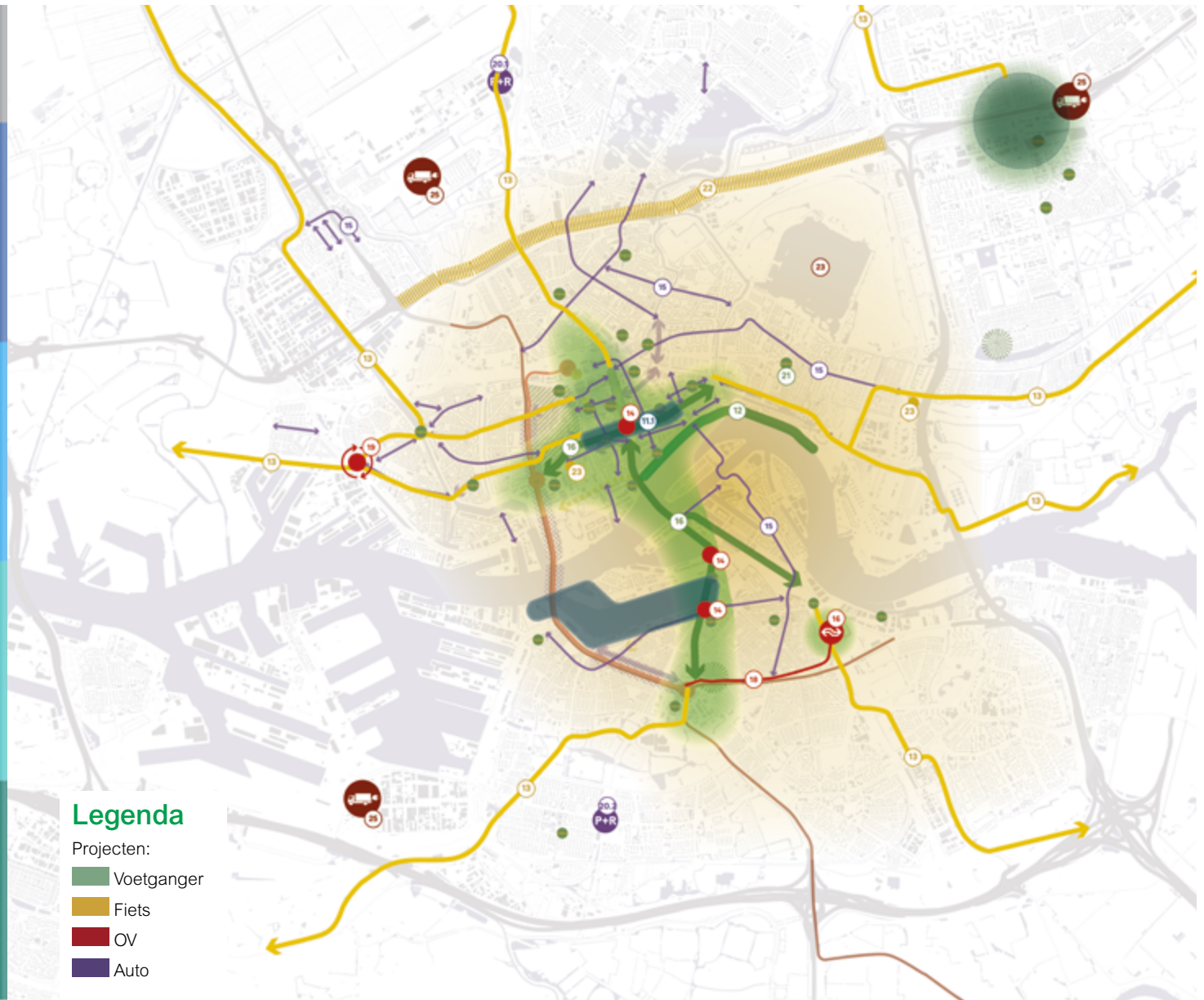
VITAAL, ECONOMISCH VERKEER

- 24. Zero Emissie zone groot binnen de ruit
- 25. Logistieke Hubs, zoals
 - Spaanse Polder
 - Waalhaven
 - Alexander

Legenda

Projecten:

- Voetganger
- Fiets
- OV
- Auto



2025-2030

RUIM BAAN VOOR
VOETGANGERS,
FIETSERS EN OV

26. Herinrichting stadsboulevards en -straten,
zoals:
G.K. Van Hogendorpweg
Molenlaan
Groene Kruisweg
Stadionweg
Schieweg-Schiekade

VEILIGE, GEZONDE
VERBINDINGEN

27. Lagere snelheid op de Ruit, minder
ruimtelijke barriere A16, A20 en A13

GEZOND VERKEER:
IEDEREEN KAN
MEEDOEN

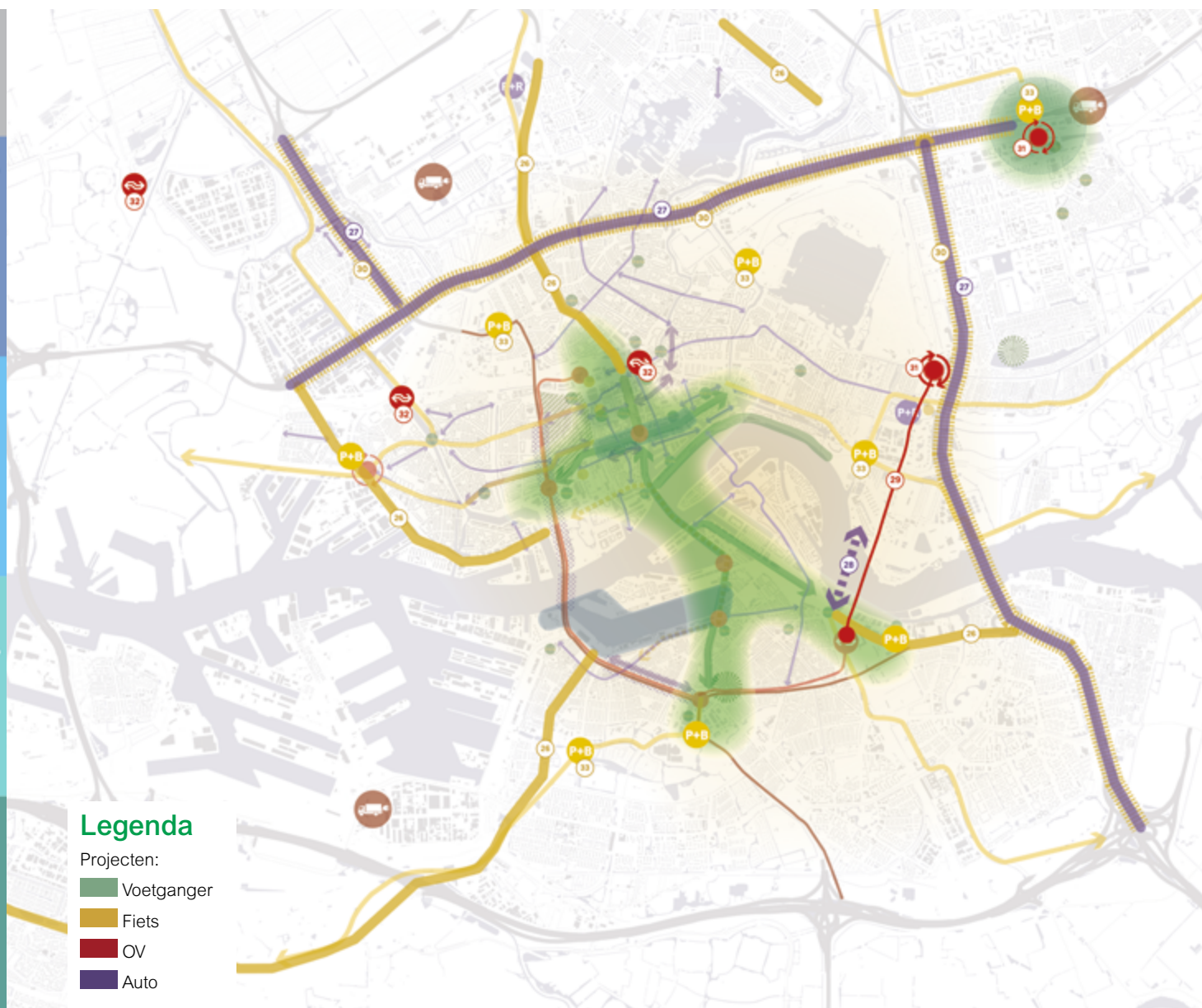
28. Nieuwe oeververbinding Feijenoord -
Kralingen
29. HOV Stadionpark - Kralingse zoom
30. Barrièrewerking A13, A20, A16 verminderen,
aantrekkelijke doorgangen
31. P+R mobility hubs
32. Metropolitane OV lijn Leiden - Delft
Nieuw station Van Nelle
Nieuw station Kethel
33. P+B

VITAAL,
ECONOMISCH
VERKEER

Legenda

Projecten:

- Voetganger
- Fiets
- OV
- Auto



doorkijk 2040

RUIM BAAN VOOR
VOETGANGERS,
FIETSERS EN OV

VEILIGE, GEZONDE
VERBINDINGEN

GEZOND VERKEER:
IEDEREEN KAN
MEEDOEN

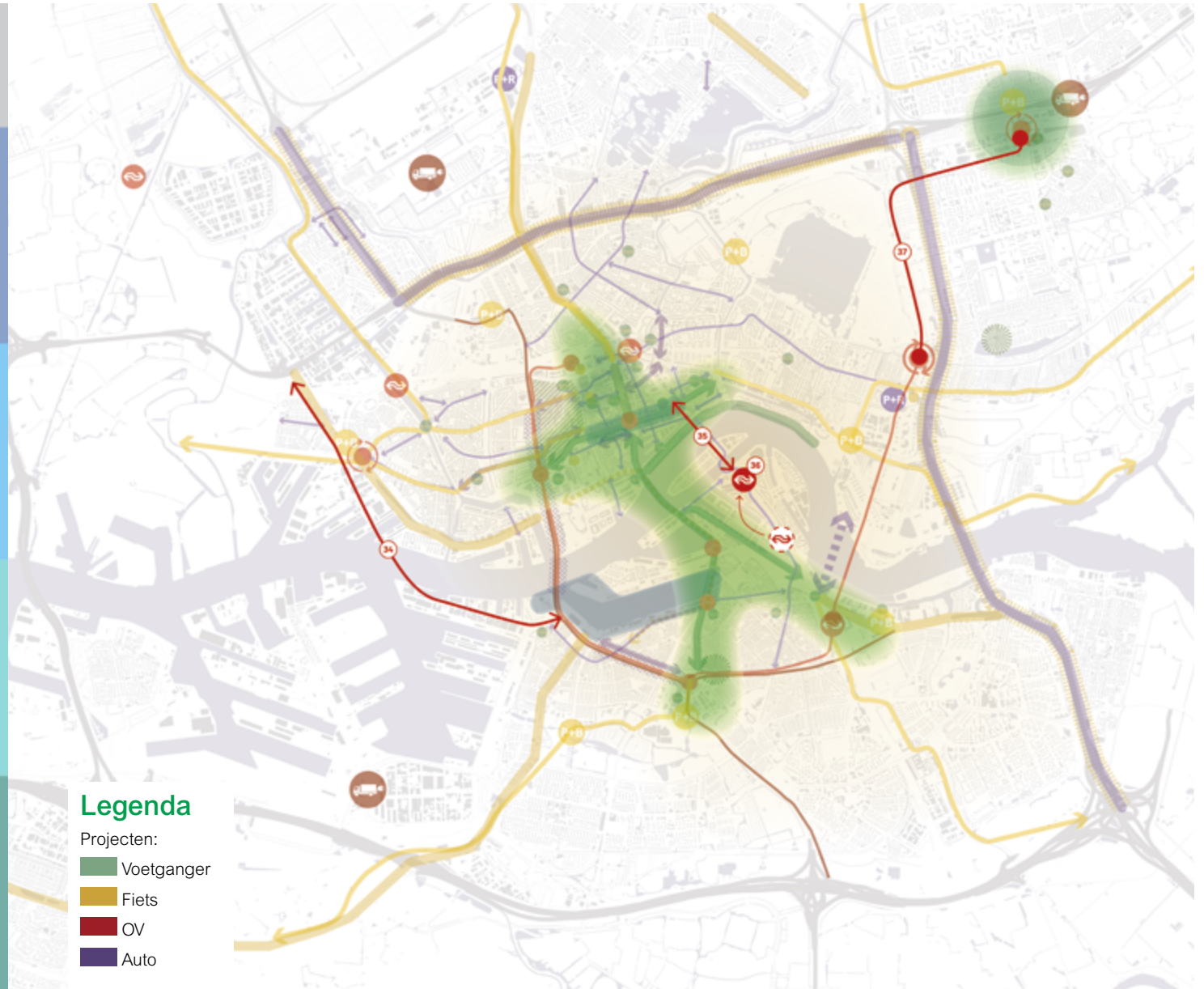
VITAAL,
ECONOMISCH
VERKEER

- 34. Westelijke oeververbinding + HOV
- 35. WillemsAs + HOV
- 36. Station Entrepot
- 37. HOV naar Alexander

Legenda

Projecten:

- Voetganger
- Fiets
- OV
- Auto





Gemeente Rotterdam