



Adem in Rotterdam | Mathenesserlaan 227 | 3021 HA Rotterdam | the Netherlands

College van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam
T.a.v. de heer P. Langenberg

FROM

Stichting Adem in Rotterdam
Mathenesserlaan 227
3021 HA Rotterdam

Mobile +31 6 464 264 82

Email info@ademinrotterdam.nl

www.ademinrotterdam.nl

DATE

19 May 2016

SUBJECT

Reactie Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2016-2030+

Geachte heer Langenberg,

Graag gaan wij in op uw uitnodiging te reageren op het Concept Stedelijk Verkeersplan 2016-2030+.

Samenvatting

Kort samengevat: de intentie en de toon van het Plan spreken ons zeer aan. Wij vinden echter dat concrete maatregelen eerder moeten worden uitgevoerd en dat de plannen voor concrete maatregelen al in deze collegeperiode moeten worden ingezet. De gedeeltelijke afsluiting van de Maastunnel in 2017-2019 moet worden aangepakt om verkeer door de tunneltraverse ook na 2019 op de Ring en buiten de stad te houden. Het momentum en de opportuniteit van de tijdelijke afsluiting is een unieke kans voor de stad.

Algemeen

Adem in Rotterdam vindt dat de stad van de bewoners is en niet van het autoverkeer. Om de leefbaarheid in de stad te vergroten en de luchtkwaliteit te verbeteren bepleiten we een radicale omkeer in het denken over mobiliteit in de stad en een reductie van 50% van het autoverkeer. Veel van het autoverkeer in de stad is onnodig. Meer dan de helft betreft doorgaand verkeer dat de stad helemaal niet in hoeft of verkeer dat vanaf de snelwegen dwars door de stad rijdt om op bestemming te komen. Dat verkeer moet de stad uit en vanaf de Ring insteken op de plek die het dichtst bij de bestemming is. Door verkeer over de Ring te sturen, krijgt de stad lucht en komt er veel ruimte vrij voor verbindingen tussen wijken, met OV, fiets en lopend.

Wij verwelkomen de uitgangspunten van het Plan en de toon waarmee het Plan is geschreven. Het uitgangspunt dat er een einde komt aan het primaat van de automobiliteit en dat de stad een balans moet vinden tussen fietsen, lopen, openbaar vervoer en autoverkeer is een doorbraak in het Rotterdamse denken over mobiliteit.

Algemene intenties die wij van harte onderschrijven zijn:

- Vergroten van gebruik fiets en OV;
- Barrières slechten tussen Noord-Zuid en tussen buurten (wegen die buurt scheiden);

PAGE

1/3

SUBJECT

Reactie Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2016-2030+

DATE

19 May 2016

- Minder onnodige autokilometers in het algemeen en op termijn 50% minder autoverkeer op het hele Maastunneltracé;
- Hervormen van stadsboulevards (o.a. Schieweg, Pleinweg, 's-Gravendijkwal).

Specifiek

Een specifieke intentie die ons aanspreekt is een nieuwe snelle OV-verbinding door de Maastunnel (van Hart van Zuid naar Rotterdam Centraal). Deze is zeer kansrijk en kan een impuls geven aan het ontlasten van het hele Maastunneltracé.

Oeververbindingen

Over de nieuwe oeververbindingen zijn we kritischer. Investeren in oeververbindingen voor het autoverkeer, zal meer autoverkeer aantrekken, zowel in het oosten als in het westen. Een oostelijke autoverbinding wordt al rap gebruikt als doorsteek voor het doorgaand verkeer wanneer het druk is op de Van Brienoordbrug. Een westelijke autoverbinding van de Schiemond naar de Sluisjesdijk maakt van het traject Tjalklaan – Marconiplein – Vierhavenstraat – Sluisjesdijk – Waalhaven een nieuwe stadssnelweg waar doorgaand verkeer de Ring zal afsnijden. Meer verkeer in de stad met bijbehorende vervuiling, overlast en gescheiden wijken zijn het gevolg. Voor het autoverkeer voorzien de bestaande oeververbindingen in de huidige en toekomstige behoefte, zeker als de Ring beter wordt gebruikt. Wanneer de Ring geen capaciteit meer heeft voor extra verkeer, dan dient het Rijk dat probleem op te lossen. Het heeft geen pas dat de bewoners van Rotterdam met hun gezondheid betalen voor knelpunten op rijkswegen.

Wel zien wij een behoefte aan nieuwe oeververbindingen voor het openbaar vervoer, zowel in het oosten van de stad (verbinden van de Kralingse Zoom met het stadion en het Zuidplein) als in het westen (verbinden van het Zuidplein met Rotterdam-West), beiden als onderdeel van een metro-ringlijn. En al helemaal in de tunneltraverse: verbinden van het Zuidplein via de Maastunnel en de tunneltraverse met Blijdorp en Rotterdam-Noord.

Tunneltraverse

In 2017 gaat de Maastunnel twee jaar lang gedeeltelijk dicht voor groot onderhoud. In die twee jaar zal het verkeer zich herverdelen. Een groot deel van het verkeer zal uitwijken naar de Ring. Wanneer de Maastunnel in 2019 weer opengaat, moet dat verkeer op de Ring blijven en niet opnieuw de stad inkomen. Het momentum van de gedeeltelijke afsluiting van de Maastunnel moet worden gebruikt om de tunneltraverse structureel een andere functie te geven: als lokale oeververbinding en als verbinding voor het openbaar vervoer. Tolheffing is een andere mogelijkheid om het autoverkeer door de tunneltraverse en Maastunnel te beperken.

Het plan suggereert op de langere termijn een verbinding voor het openbaar vervoer door de Maastunnel en de tunneltraverse, te realiseren wanneer de nieuwe stadsbrug in het westen is gerealiseerd en het autoverkeer heeft overgenomen. De koppeling tussen een nieuwe westelijke stadsbrug en een OV-verbinding door de tunneltraverse is flauwekul. Veel autoverkeer door de tunneltraverse hoort op de Ring en moet niet door de stad worden gefaciliteerd. Uitstellen van onderzoek naar een OV-verbinding door de tunneltraverse gaat voorbij aan het momentum van de gedeeltelijke afsluiting van de Maastunnel in 2017-2019. De plannen moeten reeds deze collegeperiode worden ingezet en tegen 2019 in uitvoering worden genomen. Autoverkeer hoeft niet terug de stad in!

SUBJECT

Reactie Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2016-2030+

DATE

19 May 2016

Verbinden van wijken

Het verbinden van wijken met hoogwaardig openbaar vervoer is essentieel voor Rotterdam. Die verbindingen gelden ook voor Overschie, Zestienhoven, Schiebroek, Hillegersberg, Ommoord, Zevenkamp, Alexanderpolder, Prinsenland, Capelle, Beverwaard, IJsselmonde en Pendrecht. Het is onbegrijpelijk dat deze wijken waar veel Rotterdammers wonen, volledig buiten het Plan vallen. Wij bepleiten een ringlijn van de metro die deze wijken met elkaar verbindt en vanwaar het gemakkelijk is om met de bestaande snelle tram- en metroverbindingen de stad in te steken.

Automagneten

Het is nog steeds veel te gemakkelijk om de auto te nemen in en vooral ook door de stad. Bezoekers van buiten de stad worden uitgenodigd met de auto de stad te bezoeken door de grote parkeergarages die de laatste jaren zijn gebouwd. Dit leidt tot veel verkeer dwars door de stad. Wij willen dat deze automagneten worden verminderd. Veel parkeerplekken op straat in het centrum kunnen hiervoor worden veranderd in fietsparkeerplaatsen. Parkeerplekken in de garages zouden in toenemende mate kunnen worden gebruikt door bewoners in het centrum. Voor nieuwe vastgoedprojecten in het centrum zouden geen nieuwe parkeergarages moeten worden gebouwd. Eerst de bestaande garages vullen! Voor bezoekers moet meer worden geïnvesteerd in meer en betere P&R-voorzieningen aan de rand van de stad en voor goede en goedkope toegang tot het Rotterdamse OV-net.

Coolsingel

De herinrichting van de Coosingel heeft onze sympathie. Of het wegnemen van slechts één rijstrook zoveel moet kosten vinden we twijfelachtig. Daarnaast kan de herinrichting van de Coolsingel niet los bezien worden van herinrichting van de andere doorgaande routes in de stad.


Scooters

In het hele verkeersplan wordt met geen woord gerept over scooters. Dat is een slechte zaak. Er zou best een intentie in mogen staan om het zeer vervuilende scootergebruik terug te brengen. Zeker wanneer de fietsinfrastructuur in Rotterdam wordt verbeterd, dienen maatregelen te worden genomen dat deze niet wordt ingenomen door scooters.

Wij wensen u veel succes met de volgende versie van het Verkeersplan.

Met vriendelijke groet,

Stichting Adem in Rotterdam



Adriaan Korthuis
Voorzitter



S. Somsen
Steven Somsen
Secretaris