

# INVENTARISATIE BELEIDSANALYSE

---

Het programma iCentrale is een initiatief van 13 private partijen: Arcadis, BNV Mobility, Be-Mobile, DAT.Mobility/Goudappel, Dynniq, Isolectra, MAPtm, Siemens, Sweco, Technolution, Trigion, Trinité en Vialis en 6 decentrale overheden: gemeenten Almere, Den Haag en Rotterdam en de provincies Flevoland, Utrecht en Noord-Holland. Het programma is gericht op een beter functionerend netwerk en betere dienstverlening aan mobilisten en burgers tegen lagere kosten van assets en betere kosteneffectiviteit van de exploitatie in centrales.

## Inhoud

<b>Inhoud .....</b>	<b>2</b>
<b>Beleidsvisie, kernwaarden en indicatoren t.a.v. bereikbaarheid.....</b>	<b>4</b>
<b>Bijlage: Samenvattingen .....</b>	<b>8</b>
Samenvatting Coalitieakkoord 2014 – 2018 .....	8
Samenvatting Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2016 – 2030+.....	9
Samenvatting Rotterdamse Mobiliteitsagenda 2015 - 2018.....	10
Samenvatting Parkeerplan Rotterdam 2016 – 2018 .....	11
Samenvatting Fietsplan Rotterdam 2015 – 2018.....	11
Samenvatting Rotterdam Verkeersveilig 2016 – 2018.....	12
Samenvatting Strategische Mobiliteitsagenda MRDH (2013) .....	12
Samenvatting Interviews Sander van Beurden, Hans Goossens en Liesbeth Werdekker .....	13

**Opsteller/ projectteam:**

Arnoud Neidig

Gerben Quirijns

Mirza Hotic

Josine Reijnhoudt



## Beleidsvisie, kernwaarden en indicatoren t.a.v. bereikbaarheid

De beleidsanalyse tracht inzicht te bieden in de overkoepelende beleidsvisie van de gemeente, de kernwaarden t.a.v. bereikbaarheid en de koppeling/ samenhang met deze kernwaarden. Om inzicht te verkrijgen in alle kernwaarden en beleidsdoelen zijn alle onderstaande beleidsstukken van de gemeente Rotterdam geanalyseerd (zie Tabel 1). Inhoudelijk zijn de hieronder genoemde documenten samengevat in de bijlagen.

Tabel 1: Beleidsdocument voor de inventarisatie van de beleidsvisie, kernwaarden en bijbehorende indicatoren.

Document	Relevante doelstellingen aanwezig
Coalitieakkoord 2014- 2018 (Op Volle Kracht Vooruit)	<b>Ja</b> Overkoepelende visie Rotterdam waarop de overige documenten op voortborduren
Stedelijk verkeersplan Rotterdam 2016 – 2030+	<b>Ja</b> In grote lijnen betreft het de uitwerking van in de Rotterdamse Mobiliteitsagenda benoemde doelen
Rotterdamse Mobiliteitsagenda 2015 - 2018	<b>Ja</b> Geeft de visie weer, waarbij de focus ligt op verblijfskwaliteit, economische ontwikkeling, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid.
Fietsplan Rotterdam 2015 - 2018	<b>Ja</b> Beleidsdoelen t.a.v. fietsstimulering
Parkeerplan Rotterdam 2016 - 2018	<b>Ja</b> Beleidsdoelen parkeerbeleid per deelgebied
Rotterdam Verkeersveiligheid 2016 - 2018	<b>Ja</b> Beleidsdoelstelling t.a.v. aantal doden/gewonden, subjectieve veiligheid gebruikers en gevaarlijk wegontwerp
Interviews met Sander van Beurden, Hans Goossens en Liesbeth Werdekker	<b>Ja</b> Dit betreft de drie kernwaarden die de basis vormen voor deze studie: gastvrijheid, betrouwbaarheid en geloofwaardigheid
Strategische Bereikbaarheidsagenda MRDH (2013)	<b>Onzeker</b> Mogelijke interessante indicatoren
De 10 spelregels van de weg (2010)	<b>Ja</b> Verouderd, er wordt gewerkt aan een update.

De beleidsvisie van Rotterdam luidt: “een gezonde, economische sterke en aantrekkelijke stad”. Deze beleidsvisie wordt nageleefd vanuit verschillende beleids invalshoeken, waar voor dit onderzoek de focus uitgaat naar de bereikbaarheid. Zodoende draagt bereikbaarheid (slechts) deels mee aan het realiseren van de ambitie voor deze bovenliggende doelen.

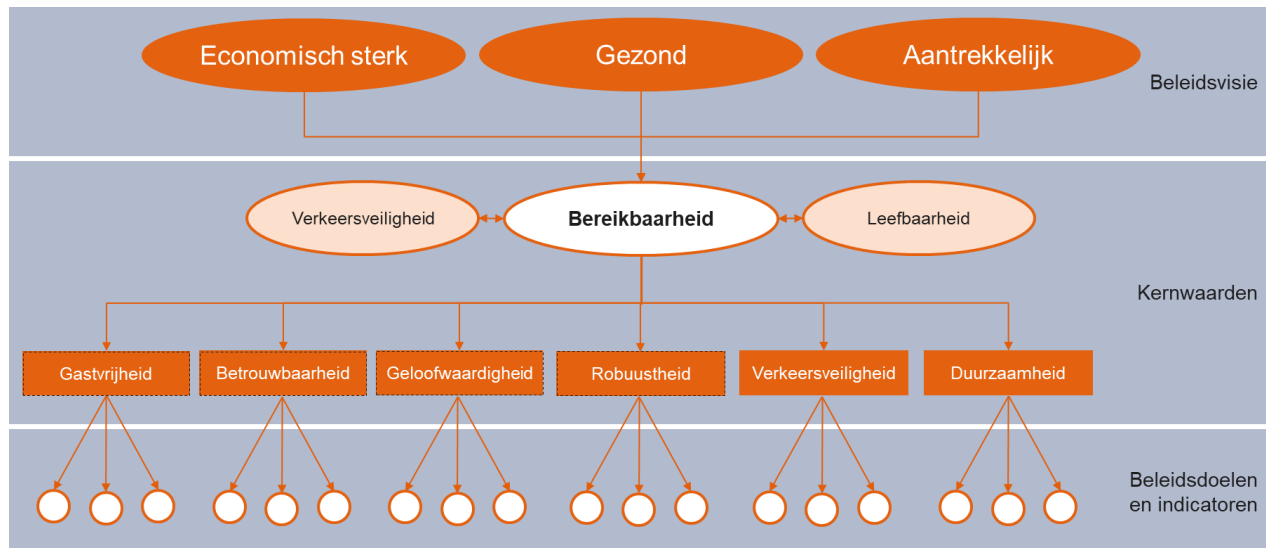
Voor de bereikbaarheid zijn o.b.v. interviews met de gemeente Rotterdam een drietal initiële kernwaarden bepaald:

- Gastvrijheid
- Betrouwbaarheid
- Geloofwaardigheid

Deze drie kernwaarden vormen het uitgangspunt voor de uitwerking van de praktijkcase Rotterdam.

Volgend uit de analyse en een workshop met de gemeente Rotterdam is verder naar voren gekomen dat ook verkeersveiligheid en leefbaarheid belangrijke parameters zijn omdat deze ook een invloed kunnen uitoefenen op de bereikbaarheid. Verbetering van de verkeersveiligheid leidt namelijk tot een verminderde kans op incidenten, waardoor de betrouwbaarheid van het netwerk en de reistijden op wegen kan verbeteren. Daarnaast speelt ook leefbaarheid een rol voor de bereikbaarheid vanuit het perspectief dat meerdere vervoersalternatieven beschouwd moeten worden voor het maken van een reis. Naast de auto kan voor het maken van een reis ook gedacht worden aan OV, fiets, lopen en/of multimodale vervoersalternatieven. Een mogelijke modal split verschuiving oefent daarmee invloed uit op de druk van het netwerk en daarmee op de bereikbaarheid. Daarnaast is ook robuustheid ook expliciet benoemd als een kernwaarden voor bereikbaarheid.

Een visueel overzicht van het bovenstaande is weergegeven in Figuur 1.



*Figuur 1: Overzicht van de relatie tussen de kernwaarden t.a.v. bereikbaarheid en de beleidsvisie van de gemeente Rotterdam*

Deze kernwaarden zijn geverifieerd bij de gemeente Rotterdam. Vervolgens is op basis van informatie uit de beleidsstukken en expert judgement een suggestieve invulling gegeven aan de ontwikkeling van indicatoren op strategisch, tactisch en operationeel niveau voor deze kernwaarden. De focus bij de ontwikkeling van deze indicatoren is het proces van “werken aan de weg”. De ontwikkelde indicatoren gelden als voorbeeld, waarbij ze inzicht geven in het bijbehorende “niveau” en “type” SLA/KPI. De gemeente dient echter zelf specifieke vulling te geven aan indicatoren door de voor hen belangrijke eenheden en voorwaarden terug te brengen in de SLA/KPI's.

Een overzicht van ontwikkelde indicatoren voor het proces van “werken aan de weg” op de verscheidene niveaus is weergegeven in Tabel 2.

Tabel 2: Overzicht kernwaarden met de bijbehorende beleidsdoelen en indicatoren voor het proces 'Werken aan de weg'.

Kernwaarde	Beleidsdoel	Strategisch (planvorming en planning)	Tactisch (Outcome)	Uitvoering (taakuitvoering)
Gastvrijheid	Goede doorstroming van het netwerk in relatie tot geplande en ongeplande verstoringen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gebiedsplanung o.b.v. de indientermijnen voor hindercategorieën (tijdige aanlevering planning)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Controleren en aanpassen regelscenario's voor ongeplande verstoringen</li> <li>Controleren of voldaan wordt aan randvoorwaarden van SBO+ in BLVC plan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Monitoren inzet regelscenario's</li> </ul>
	Het faciliteren van de weggebruikers met goede bereikbaarheidsinformatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opstellen communicatiestrategie o.b.v. de hindercategorie;</li> <li>Opstellen integrale (publieks)kalender (evenementen, bouwprogramma en jaarprogramma)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Begrijpelijke, inzichtelijke en actuele routeaanduiding en bewegwijzering opnemen in communicatieplan:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Duidelijke omleidingskaarten en bebordingsplan;</li> <li>Tijdige informatievoorziening bereikbaarheid;</li> <li>Informatievoorziening over planning werkzaamheden, in integrale kalender</li> <li>Informatievoorziening over hinder van werkzaamheden</li> <li>Tijdige reactie op verzoeken/opmerkingen                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>Maatregelen zijn alleen aanwezig wanneer ze van toepassing zijn</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluatie van communicatieplan (tevredenheid)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Meten tevredenheid communicatie over wegwerkzaamheden</li> <li>Meten gebruik van routeadviezen;                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>Meten meldingen over onnodige beperkingen (snelheid en/of omleidingen)</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
Betrouwbaarheid	Betrouwbare deur-tot-deur reisinformatie (voorafgaand aan reis)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reisinformatieplan (bijvoorbeeld via het bereikbaarheidsplatform Rotterdam Onderweg- (gebruiksvriendelijk, multimodaal, interactief digitaal platform)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Communicatieplan voldoet aan (nader te bepalen) voorwaarden, o.a.:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Plan voor inzet van middelen en kanalen;</li> <li>Plan voor borgen weggebruikerstevredenheid (algehele indruk, werkzaamheden, publieksgerichte uitvoering)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluatie van communicatieplan (betrouwbaarheid)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Meten van betrouwbaarheid verstrekte informatie</li> <li>Evalueren inzet middelen</li> </ul> </li> <li>Monitoring/ Evaluatie van onbetrouwbaarheid reistijden</li> </ul>
	Betrouwbare reistijd (tijdens de reis)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opstellen Minder Hinder plan voor Rotterdam</li> <li>Aanbieden open data t.b.v. reisinformatie door derden (9292OV)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Borgen van reisinformatie in projectvoorbereiding</li> <li>Actualiteit en juistheid van reisinformatie en omleidingsroutes</li> <li>Informatie over voorspelbaarheid van reistijden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meten afwijkingen                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Afwijking opgegeven reistijd op corridor/weg t.o.v. actuele reistijd (reistijd ratio)</li> <li>Ochtendspits als gevolg van uitlopen op planning</li> <li>Nachtelijke files</li> <li>Niet gecommuniceerde files</li> <li>Aantal keren dat uitgelopen is op de opgegeven planning (met files als gevolg)</li> </ul> </li> <li>Evaluatie door aangeboden reisinformatie door derden                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Meten gebruik van data door derden</li> </ul> </li> </ul>
Geloofwaardigheid	Geplande verstoringen goed op elkaar afstemmen zodanig dat de stad bereikbaar blijft	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prioriteringsplan voor projecten in netwerk o.b.v. hindercategorie en hernieuwde spelregels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Controleren beschikbaarheid alternatieve (omleidings)routes bij incidenten en/of werkzaamheden/ controleren of voldaan wordt aan randvoorwaarden van SBO+ (adhv 10 spelregels):                             <ul style="list-style-type: none"> <li>De omleidingsroute en parallel route moet beschikbaar zijn;</li> <li>Bundels zijn 95% van de tijd volledig beschikbaar</li> <li>De omleidingsroute moet voldoende capaciteit hebben (voor verwachte om te leiden verkeer)</li> <li>Bij omleidingen minimaal dezelfde wegcategorie hanteren</li> <li>Werkzaamheden vinden buiten de spits plaats</li> <li>Geen vertragingen voor fietsers en voetgangers</li> <li>Er vinden geen gelijktijdige versmallingen of afsluitingen plaats aan twee parallelle bundels of oeververbindingen</li> <li>Hulpdiensten krijgen speciale aandacht</li> </ul> </li> <li>Aantal dagen dat projecten met conflicten voor bereikbaarheid tegelijkertijd plaatsvinden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Monitoren doorstroming                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Voertuigverlies uren</li> <li>Reistijden</li> <li>Filezwaarte</li> <li>Wegbeeld</li> <li>Intensiteit weg en/of sluiptoutes</li> </ul> </li> <li>Beoordeling TVM/verkeersmaatregelen o.b.v. "handleiding werken in Rotterdam" (in ontwikkeling)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Monitoren/Evalueren of werkzaamheden buiten de spits plaats vinden;</li> <li>Check op juiste uitvoering bebordingsplan;</li> <li>Fietsers hoeven niet af te stappen en voor voetgangers wordt gezorgd</li> </ul> </li> </ul>
Robuustheid	Snel en alert handelen in geval van incidenten zodanig dat de doorstroming er zo min mogelijk hinder van ondervind	<ul style="list-style-type: none"> <li>Calamiteiten organisatie en handelingsplan bij calamiteiten/incidenten met veiligheidsregio's en bergers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Controleren en aanpassen regelscenario's voor calamiteiten</li> <li>Afspraken met bergers en hulpdiensten t.b.v. snelle afhandeling bij incidenten en calamiteiten</li> <li>Aanrijroutes (ondergrens voor bereikbaarheid i.h.k.v veiligheid)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Monitoring/Evaluatie van handelen operators en inzet middelen:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Gemiddelde reactietijd op detectie incident (of alarmering hulpdienst)</li> <li>Responstijd/aanrijtijd van (bedrijfsmatige) hulpdiensten</li> <li>Juiste afweging inzet maatregelen (geen, scenario, of losse ad-hoc) in lijn met regelstrategie</li> <li>Max. tijd detectie onveilige situatie, (differentiatie naar wegcategorie)</li> </ul> </li> </ul>
Leefbaarheid	Inzetten op milieuvriendelijke vervoerswijzen en verdringen van auto uit het straatbeeld voor binnenstedelijke gebieden	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ontwikkelen mobiliteitsstrategie t.a.v. OV, fiets en lopen bij afsluiting van wegen in deelgebieden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hinder voor OV en beschikbaarheid fiets- en looproutes bij werkzaamheden (garanderen);</li> <li>Aanbieden en/of faciliteren van alternatieve vervoersmodaliteiten bij wegwerkzaamheden t.o.v. auto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Monitoren/ Evaluatie van inzet en gebruik beschikbaar gestelde vervoersalternatieven                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Faciliteren groen licht en doorstroming</li> <li>Faciliteren beschikbaar modaliteit</li> </ul> </li> </ul>
Verkeersveiligheid	Verbeteren van de verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkeersveiligheidsplan (gewijzigde situaties)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aannemer hanteert CROW 96B: Richtlijnen Werk-in-uitvoering</li> <li>Goedkeuring verkeersveiligheidsplan voor start uitvoering                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Verkeersveiligheidsplan voor aanpak van gevaarlijke locaties</li> <li>Verkeersveiligheidsplan voor locaties op en rondom wegwerkzaamheden</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Monitoring en evalueren van                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Afwijkingen op ingediende TVM op locatie van werkzaamheden</li> <li>Naleving van CROW96B richtlijnen</li> <li>Weggebruikers tevredenheid t.a.v. verkeersveiligheid werkplaats en (omleidings)route</li> </ul> </li> </ul>

De bovenstaande tabel is vervolgens vereenvoudigd in de onderstaande tabel om een koppeling te kunnen maken tussen het proces en de beleidsanalyse. Een overzicht van de koppeling volgt in het document “Koppeling beleids- en procesanalyse PC Rotterdam” in Tabel 1.

Voor de vereenvoudiging is gebruikt gemaakt van een letter aanduidingen voor de kolommen, waarin de strategische, tactische en operationele kolommen gerepresenteerd worden door respectievelijk de letter A, B en C. De beleidsdoelen (van de kernwaarden) worden gerepresenteerd door een nummeraanduiding, waarbij bijvoorbeeld nummer 1 en 2 corresponderen met de beleidsdoelen van de kernwaarde gastvrijheid. Dit loopt op tot nummer 8, wat correspondeert met het beleidsdoel van de kernwaarde verkeersveiligheid.

Zodoende worden de indicatoren, zoals weergegeven in Tabel 2 van dit document, aangegeven als een combinatie van een letter en cijferaanuiding. Zo is bijvoorbeeld de eerste indicator “Opstellen communicatiestrategie o.b.v. de hindercategorie” op strategisch niveau van de kernwaarde gastvrijheid benoemd als A2i, terwijl de tweede indicator op dat niveau benoemd is als A2ii.

Tabel 3: Ingekorte tabel t.b.v. koppeling tussen beleids- en procesanalyse

Kernwaarde	Beleidsdoel	Strategisch (netwerk performance)	Tactisch (outcome)	Uitvoering (taakuitvoering)
<b>Gastvrijheid</b>	Goede doorstroming van het netwerk in relatie tot geplande en ongeplande verstoringen	• A1	• B1i • B1ii	• C1
	Het faciliteren van de weggebruikers met goede bereikbaarheidsinformatie	• A2i • A2ii	• B2	• C2
<b>Betrouwbaarheid</b>	Betrouwbare deur-tot-deur reisinformatie (voorafgaand aan reis)	• A3	• B3	• C3i • C3ii
	Betrouwbare reistijd (tijdens de reis)	• A4i • A4ii	• B4i • B4ii	• C4i • C4ii
<b>Geloofwaardigheid</b>	Geplande verstoringen goed op elkaar afstemmen zodanig dat de stad bereikbaar blijft	• A5	• B5i • B5ii	• C5i • C5ii
<b>Robuustheid</b>	Snel en alert handelen in geval van incidenten zodanig dat de doorstroming er zo min mogelijk hinder van ondervind	• A6	• B6i • B6ii • B6iii	• C6
<b>Leefbaarheid</b>	Inzetten op milieuvriendelijke vervoerswijzen en verdringen van auto uit het straatbeeld voor binnenstedelijke gebieden	• A7	• B7i • B7ii	• C7
<b>Verkeersveiligheid</b>	Verbeteren van de verkeersveiligheid	• A8	• B8i • B8ii	• C8

# Bijlage: Samenvattingen

## Samenvatting Coalitieakkoord 2014 – 2018

Beleidsvisie:

- **Bruisende woonstad**
- **Levendige binnenstad**
  - Minder auto's en meer fietsers en OV
  - Parkeren verschuiven naar gemeentelijke parkeergarages i.p.v. op straat
  - Meer fietsenstallingen
- **Rotterdam veiliger**
  - Verbeteren verkeersveiligheid
- **Groene en schone leefomgeving**
  - Herinrichting wijken/ buurten t.b.v. meer ruimte fiets en wandelen
- **Duurzaamheid dichterbij de Rotterdammers**
  - Verhogen aandeel fiets- en OV
  - Verlagen autokilometers binnenstad en doorgaand verkeer op stedelijke wegen
  - Vergroening wagenpark
- **Betere bereikbaarheid**
  - Impuls aan schoon en duurzaam vervoer
    - Meer elektrische oplaadinfrastructuur
  - Oplossen knelpunten infrastructuur
  - Verbeteren doorstroming
    - Door aanbieden alternatieven voor gebruikers (naast auto) zoals fiets en OV
      - Fietsvoorzieningen en -infrastructuur
      - Frequentieverhoging/ verbetering
      - Overstapvoorzieningen
      - Beïnvloeding reisgedrag
  - Verbeteren verkeersveiligheid
    - Black-spots aanpak
  - Parkeerbeleid
    - Striktere eisen parkeernormen
    - Stimuleren parkeergarages binnenstad



## Samenvatting Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2016 – 2030+

Uitdagingen zijn geformuleerd vanuit vier invalshoeken:

1. Economie
2. Gezondheid
3. Ruimtelijke kwaliteit
4. Bereikbaarheid

**Visie: “Bereikbaarheid in dienst van een economisch sterk, gezond en aantrekkelijk Rotterdam”**

Verkeer- en vervoersnetwerk moet zijn:

- **Betrouwbaar**
- **Robuust**
- **Herkenbaar**

Daarnaast spelen ook bewustwording en een veranderd reisgedrag een belangrijke rol voor de visie.

Relevante doelen:

- Betrouwbaarheid verplaatsingen
  - Efficiënter gebruik van infrastructuur
    - Betere informatievoorziening naar weggebruikers
- Afstemming modaliteitgebruik per gebiedstype
  - Stimuleren lopen, fiets en OV in binnenstedelijk gebied ten kosten van auto
  - Multimodale stedelijke knooppunten aan binnenranden van de stad
  - Auto, vrachtwagens op bedrijventerreinen aan buitenranden stad
- Verminderen autoverkeer en verhogen gebruik fiets en OV in centrum/stedelijk gebied:
  - Minder autokilometers binnen de Ring voor de afstand 3-5km (van 32% in 2016 naar 23% in 2030)
    - Verhogen aandeel fiets binnen de Ring (van 37% in 2016 naar 43% in 2030)
    - Verhogen aandeel OV binnen Ring (van 31% in 2016 naar 34% in 2030)
  - Verhogen aandeel fiets en OV op regionale verbindingen
    - Verhogen frequentie trein en light rail
    - Aanpak doorfietsbaarheid door aanleg nieuwe infrastructuur rondom barrières, verbeteren capaciteit rondom knelpunten, verbeteren doorstroming door aanpassingen aan de oversteekbaarheid en het verder ontwikkelen van een meer fijnmazig netwerk
    - Creëren voldoende uitwisselingsmogelijkheden tussen fiets en OV
    - Aanbieden betrouwbare multimodale reisinformatie
  - Meer autoluwere experimenteerruimte in het gebruik van de infrastructuur met initiatieven als Happy Streets, autovrije dagen en Parking Day
  - Versterken alternatieve vervoerwijzen last-mile en vervoer over water
    - Uitbreiding watertaxi
  - Verlagen verkeersdruk door aanleg alternatieve routes
    - Nieuwe Westelijke oeververbinding
    - Nieuwe Oostelijke oeververbinding
- Verduurzamen van mobiliteit t.b.v. leefbare stad
  - Ambitie voor Zero Emissie binnen de Ring
    - Vermindering aantal voertuigkilometers met auto en vrachtwagens
    - Verhoging aandeel elektrische voertuigen oftewel “schone kilometers” (auto, vrachtwagens en OV) op regionaal en stedelijk netwerk
    - Verhoging aandeel langzaam verkeer (wandelen en fietsen)
  - Herinrichting infrastructuur:
    - Aanleg fiets- en OV verbindingen en hernieuwing straat parkeren t.b.v. wandelen en fiets
- Flexibiliteit modaliteitgebruik en verkleining Maaswijdte

## Samenvatting Rotterdamse Mobiliteitsagenda 2015 - 2018

Twee invalshoeken voor oplossingen rondom mobiliteitsvraagstukken:

- Efficiënt benutten bestaand infrastructuur netwerk door middel van:
  - o Verkeersregie
  - o Gedragsbeïnvloeding
  - o Verbetering verblijfskwaliteit
- Waarborgen duurzaam en robuust stedelijk en regionaal vervoersnetwerk op lange termijn

Opgave (in relatie tot bereikbaarheid)	Doel/ oplossing
<b>Verblijfskwaliteit</b>	Stimulering fietsgebruik (streven naar 10% groei)
	Stimuleren OV-gebruik (streven naar 2% groei)
	Vergroting flexibiliteit modaliteiten en verkleining maaswijdte van het samenhangende vervoersnetwerk
	Autoparken ondergronds stimuleren en op straat afschaffen waar mogelijk. Inzet op intensiever gebruik parkeergarages, stimuleren P+W binnenstad
	Autoluwere binnenstad
<b>Verkeersveiligheid</b>	Afname autogebruik in binnenstedelijk gebied (ruimte voor fiets- en OV) t.b.v. afname aantal ongevallen met betrokkenheid van auto's
	Verbeteren oversteekbaarheid
	Educatie
<b>Luchtkwaliteit</b>	Afname totale volume autoverkeer in de stad
	Verschoning van het eigen wagenpark (streven naar 25%)
	Afname van autoverkeer op luchtkwaliteitsknelpunten
<b>Economische ontwikkeling</b>	Versterken multimodale bereikbaarheid
<b>Autoverkeer</b>	Betrouwbare bereikbaarheid
	Goede vindbaarheid van de binnenstedelijke economische kernlocaties
	Aanbieden alternatieven voor doorgaande route binnenstad
<b>OV-verkeer</b>	Verbeteren voor- en natransport (last-mile) naar OV-haltes
	Verbeteren toegankelijkheid fietsers naar knooppunten
	Prioriteren OV in verkeersregelingen t.b.v. reistijdverkorting
<b>Fietsverkeer</b>	Vergroting fietsenstallingen en fiets parkeerplekken binnenstad, bij OV haltes, Noord en Zuid
	Uitbreiding OV-fietsen bij NS stations en eenvoudiger maken van meenemen fiets in OV
	Vergroting fijnmazigheid en doordringbaarheid van fietsnetwerk in binnenstad
	Prioritering in verkeersregelingen
	Capaciteituitbreidingen

## Samenvatting Parkeerplan Rotterdam 2016 – 2018

Beleid per gebied:

Binnenstad:

- Minder parkeren op straat t.b.v. meer ruimte voor fietsers, wandelen en groen
  - Afname van 3000 parkeerplaatsen naar 2020
- Stimuleren parkeren in gemeentelijke garages
  - Klantgerichte parkeerstrategie door o.a. divers aanbod abonnementen voor parkeergarages met differentiatie naar doelgroepen (bezoekers, bewoners)
  - Aanscherping regels parkeervergunningen
  - Goede verwijzing naar parkeergarages
  - Innovatieve marketing acties

Wijken:

- Maatwerk in parkeerbeleid
  - Kansrijke gebieden omzetten naar meer gezins- en kindvriendelijk met meer ruimte voor openbare ruimte
  - Efficiënt benutten stallingsparkeergarages
  - Stimuleren gebruik deelauto's
  - Invoering betaald parkeren waar parkeerdruk bestaat

Stadsrand:

- Optimale benutting P+R faciliteiten stadranden ter bevordering verblijfskwaliteit binnenstad
  - Forensen en bezoekers aantrekken door aantrekkelijke parkeertarieven
  - Vergroten gebruikersgemak zoals maandabonnementen P+R, voldoende plekken, zelfde tarieven verschillende P+R's en goede aansluiting op OV
  - Vergroten gebruik door tariefverlaging (gratis) gedurende weekenden

Veranderingen in parkeernormen:

- Verscherpen vrijstelling
  - Focus op dubbelgebruik (overdag forensen, s' avonds bewoners) kan leiden tot versoepeling parkeereis
  - Benutten van leegstaande parkeercapaciteit
  - Mobiliteitsmaatregelen die autogebruik verminderen of wegnemen (ruimte voor fiets parkeren, deelauto's of OV)
- Afschaffing van afkoopregeling

## Samenvatting Fietsplan Rotterdam 2015 – 2018

Doelen

- Toename van fietsgebruik in en rondom de binnenstad van 10%
  - Afname fietsfiles in binnenstad
    - Grotere wachtplekken
    - Verbeteren doorstroming
      - Langer groen licht
      - Vaker groen licht
      - Direct links-afslaan mogelijk maken op kruisingen
      - Betere informatievoorziening fietsers (FLIP's)
  - Alternatieve fietsroutes
    - Promotie en aanduiding alternatieven/ mogelijkheden
    - Ontlasten oeververbindingen
  - Beter benutten van de bestaande stallingsruimte in de binnenstad
  - Uitbreiden van stallingsruimte op plekken waar structureel tekort blijft
  - De binnenstad als proeftuin voor innovatie op fietsparkeer gebied
  - Meer gebruik van inpandige fietsstallingen of goede inpassing in buitenruimte.
  - Stimuleren fietsverhuur en meenemen fiets in het OV
  - Verbeteren kwaliteit fietspaden
  - Verbeteren verkeersveiligheid fietsers (verwijderen obstakels, meer aandacht bij weg- en bouwwerkzaamheden)

## Samenvatting Rotterdam Verkeersveilig 2016 – 2018

### Beleid/doel:

- Afname verkeersdoden (25%) en gewonden (10%)
- Afname aantal black-spots (gevaarlijke kruispunten) door aanpak 40 kruispunten
- Toename in tevredenheid over verkeersveiligheid onder gebruikers met 10%

### Oplossing:

- Veranderingen aan fysieke inrichting wegen
- Educatie
- Handhaving

## Samenvatting Strategische Mobiliteitsagenda MRDH (2013)

- Bereikbaarheid en mobiliteit zijn geen doelen op zich, maar zijn randvoorwaarden voor een economisch vitale, leefbare, duurzame en sociale ontwikkeling van de Metropoolregio.
- Om te bepalen welke opgaven er liggen op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid in de Metropoolregio beginnen we daarom bewust bij doelen op het gebied van economie, ruimte, milieu en welzijn.
- Op basis van deze brede doelen is bepaald wat de opgaven zijn voor een succesvol verkeer- en vervoersysteem, waarbij we voortbouwen op de lopende programma's. We kijken wat de Vervoersautoriteit zelf kan oppakken binnen de wettelijke toegekende taken en waar we anderen voor nodig hebben.

Opdeling naar hoog stedelijk kerngebied, stedelijk/sub urbaan wonen en werken, landelijk wonen en recreatie en mainports (greenports).

### Kerdoelen en indicatoren:

- Kwaliteit van plekken
  - Toename gebruik en waardering van de openbare ruimte in een gebied
- Kansen voor mensen
  - Toename aantal voorzieningen en arbeidsplaatsen dat mensen binnen een reistijd van 45 minuten en tegen een redelijke prijs kunnen bereiken.
- Duurzame regio
  - Afname van emissies en geluid per reizigers- en tonkilometer
- Efficiënt en rendabel
  - Netwerkprestatie in termen van voertuigverliesuren, verbeterde reiskwaliteit of kwantiteit van reizigers of goederen op het netwerk per geïnvesteerde €
- Concurrerende economie
  - Economische kerngebieden moeten voor mensen binnen en buiten de regio te bereiken zijn binnen een reistijd van 45 minuten
    - Onderscheid naar bereikbaarheid op internationaal en regionaal niveau
    - Onderscheid naar bereikbaarheid per OV en auto
  - Toename betrouwbaarheid in reistijd op belangrijkste logistieke verbindingen

### Kwaliteitseisen OV:

- Frequentie OV
  - 4 a 6 maal per uur
- Hoge betrouwbaarheid
- Korte overstaptijden
- Concurrerende reistijd t.a.v. auto op vergelijkbare trajecten

### Kwaliteitseisen Auto:

- Ontwerpsnelheid
  - 100 km/h hoofdwegennet (buiten stedelijk gebied)
  - 70 km/h stedelijk gebied
  - 50 km/h op inprickers centraal stedelijk gebied
- Verkeersveilige reis deur-tot-deur
- Betrouwbare reistijd deur-tot-deur

### Kwaliteitseisen Fiets:

- Herkenbaarheid
- Continuïteit
- Comfort
- Snelheid
- Belevingswaarde
- Verkeersveiligheid

## Samenvatting Interviews Sander van Beurden, Hans Goossens en Liesbeth Werdekker

De iCentrale praktijktoepassing in Rotterdam zal gericht zijn op een voor de gemeente Rotterdam relevant onderwerp. De praktijktoepassing wordt opgezet met het doel om de belangrijkste bedrijfswaarden van de gemeente Rotterdam na te streven in de uitvoering van de praktijkcase.

Op basis van het Kick-Off gesprek met de gemeente Rotterdam is vastgesteld dat de volgende drie kernwaarden centraal staan in deze praktijkcase:

- Gastvrijheid
- Betrouwbaarheid
- Geloofwaardigheid

Deze kernwaarden zijn zodoende ook het uitgangspunt van de praktijktoepassing. Deze bedrijfswaarden zijn afgeleid van een hoger gelegen doel, namelijk het verbeteren van “**de bereikbaarheid voor de gebruiker**”. De gemeente streeft dit hoofddoel na door een goede invulling te geven aan de eerder beschreven bedrijfswaarden, die onder het hoofddoel hangen. De tien spelregels van de weg, die Rotterdam hanteert liggen in het verlengde van deze bedrijfswaarden.

### Gastvrijheid

- Niet wat niet kan, maar aangeven wat wel kan (zoveel mogelijk weggebruiker informeren en aangeven waar en wanneer hij welkom is). Het nieuwe beleid is gericht op parkeren aan randen van de stad.
- Focus lijkt hier al snel te liggen op de bezoekers (immers gastvrijheid), maar bedoeling is om de boodschap “Iedereen is welkom!” uit te dragen.

### Betrouwbaarheid

- Gaat niet over een gemiddelde snelheid die je op hoofdwegen kan rijden maar om het voorkomen van excessen in de reistijd. Daarop zit de KPI meer.
- Gebruikers over informeren over reistijd i.p.v. strakke doelen stellen m.b.t. KPI waarden.

### Geloofwaardigheid

- Randvoorwaarden voor targets o.b.v. risicobepalingen