

Verkeerscirculatieplan Rotterdam



Foto: Eric Fecken

Op weg naar een bereikbaar en veilig Rotterdam in 2030



Gemeente
Rotterdam

Voorwoord

Rotterdam groeit en ontwikkelt zich in hoog tempo. Steeds meer mensen wonen, werken en bezoeken onze stad. Dat is een mooie ontwikkeling, maar brengt ook uitdagingen met zich mee, zeker als het gaat om mobiliteit en verkeersveiligheid. De ruimte in onze stad is schaars en moet goed worden verdeeld. We willen dat Rotterdam bereikbaar blijft, maar ook veilig en leefbaar. Dat betekent dat we zorgvuldig moeten afwegen hoe we de beschikbare ruimte inzetten: voor verkeer, maar ook voor wonen, werken, groen en verblijven.

Het Verkeerscirculatieplan (VCP) omvat een pakket aan circulatiemaatregelen dat zorgt voor een efficiënter gebruik van het wegennet in onze binnenstad en de omringende wijken. Kort gezegd gaan we daarmee de doorstroming verbeteren. 24% van het verkeer in het VCP-gebied is doorgaand verkeer. Dit verkeer heeft geen directe herkomst of bestemming in het gebied en doorkruist de binnenstad alsof het een ringweg is. Met deze maatregelen begeleiden we doorgaand verkeer zo snel mogelijk onze stad uit. Verkeer dat hier niets te zoeken heeft, rijdt voortaan niet dóór, maar óm onze wijken heen, over onze hoofdwegen en naar de Ring.

Onze woonwijken worden hierdoor rustiger en daarmee veiliger, gezonder en aantrekkelijker. Tegelijkertijd houden we de stad goed bereikbaar en creëren we meer ruimte voor fietsers, voetgangers en groen.

Deze keuzes maken we niet zomaar. Ze zijn gebaseerd op onderzoek, op de ontwikkelingen in de stad en op gesprekken met bewoners, ondernemers en andere betrokkenen. Hun inbreng heeft geholpen om tot een evenwichtig plan te komen, waarin bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid samenkomen.

Met dit VCP zetten we een belangrijke stap naar een toekomstbestendige stad waarin iedereen zich vlot en veilig kan verplaatsen. Een stad die prettig blijft om te wonen, te werken en te verblijven.

Pascal Lansink-Bastemeijer

Wethouder Handhaving, Buitenruimte & Mobiliteit



Colofon

Opgesteld door:
Gemeente Rotterdam

Vormgeving en opmaak:
Opschudders

Publicatiedatum:
Mei 2025

Voor meer informatie:
www.rotterdam.nl/verkeerscirculatieplan





Foto: Gemeente Rotterdam

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
2. Doelen en opgaven	8
3. Verkeerscirculatieplan Rotterdam	10
4. Een bereikbaar en veilig Rotterdam	17
5. Verkeerscirculatieplan in het centrum	27
6. Verkeerscirculatieplan in West	35
7. Verkeerscirculatieplan in Noord	44
8. Verkeerscirculatieplan in Oost	51
9. Uitvoeringsagenda	57

1. Inleiding

Rotterdam groeit! Er wonen en werken steeds meer mensen en ook het aantal bezoekers neemt toe. We investeren daarom in ruimte voor meer woningen, meer werkplekken en prettige (groene) plekken om te verblijven. Maar, waar men wil zijn, moet men ook zien te komen. De groei van de stad zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen, terwijl de ruimte daarvoor juist beperkt is. Met drukker wordende straten daalt de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het leefplezier in Rotterdam. Als we nu niets doen, doet deze groei ons pijn. Of je nu te voet, op de fiets, met het openbaar vervoer (OV) of met de auto komt, de stad moet nu en in de toekomst bereikbaar blijven. Dat kan alleen als we slim omgaan met de beschikbare ruimte en de wijze waarop we ons verplaatsen door de stad. Met het verkeerscirculatieplan (VCP) wordt hier invulling aan gegeven. 25 maatregelen moeten de stad bereikbaar houden en positief bijdragen aan de (ervaren) verkeersveiligheid en aan prettiger wonen, werken en verblijven.

Naar verwachting groeit het inwonersaantal van Rotterdam tussen 2020 en 2030 met 9% en het aantal arbeidsplaatsen met 7%. Ook het toerisme blijft toenemen. De verwachting is dat de stad, ook na 2030, verder zal blijven groeien. Daarmee is de verwachting dat het totaal aantal verplaatsingen in de binnenstad tussen 2020 en 2030 met circa 15% toeneemt. Het aantal autoverplaatsingen groeit met 11%, het aantal OV-verplaatsingen met 14% en het aantal fietsverplaatsingen met 18%. Het wordt dus simpelweg drukker op straat. Met als gevolg dat de verkeersveiligheid afneemt. Uit de cijfers blijkt dat vooral de kwetsbare verkeersdeelnemers - voetgangers, fietsers, e-bikers, bromfietsers, motorrijders - daarvan het slachtoffer zijn. Het afgelopen jaar is het aantal gewonden in het verkeer met 6% gestegen, van 1.713 gewonden in 2023 naar 1.814 gewonden in 2024.

Als we nu niets doen, en ons op de huidige manier blijven verplaatsen, verslechtert de situatie. De bereikbaarheid, verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid nemen dan af. De toename in het aantal verkeersbewegingen is nu al terug te zien in hoe men zich verplaatst door de stad. Automobilisten maken graag gebruik van de wegen door de wijken, zonder dat zij daar een bestemming hebben.

Dit zijn wegen waar ook veel voetgangers en fietsers zijn, en waar kinderen op straat spelen. Voor het behoud van een bereikbare, veilige en aantrekkelijke stad is het nodig om in de wijken in te zetten op prettige loop- en fietsroutes, waarbij ruimte blijft voor auto's met een bestemming in de wijk.

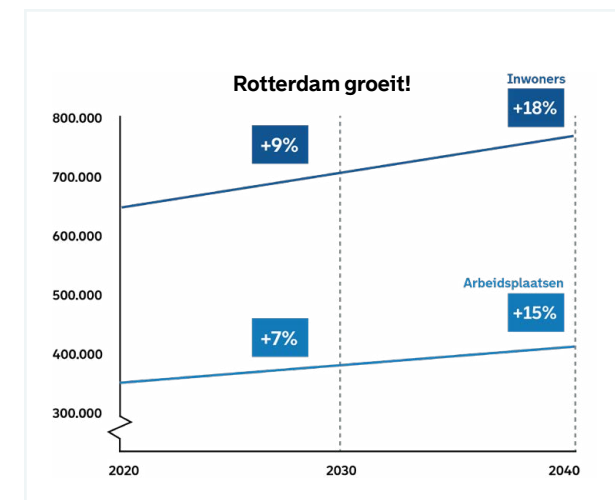
Ook de hoofdstructuur zal de komende jaren steeds meer moeite krijgen met het verwerken van het groeiende aantal verkeersbewegingen. Dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid, de betrouwbaarheid van de reistijden in de stad, en niet in de laatste plaats voor de economie.

Daarom doen we wél iets. We grijpen in. Ruimte om meer infrastructuur te bouwen is er niet. Dus moeten we ons op een efficiëntere manier gaan verplaatsen.

Belangrijkste veranderingen

Met de maatregelen in het VCP leiden we doorgaand autoverkeer (verkeer dat niet in de wijk hoeft te zijn) primair over de hoofdwegen in de stad en de Rijkswegen rondom de stad, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid. Deze wegen zijn ingericht op grote hoeveelheden autoverkeer. Wel zijn op een aantal van deze hoofdwegen maatregelen nodig om de toename

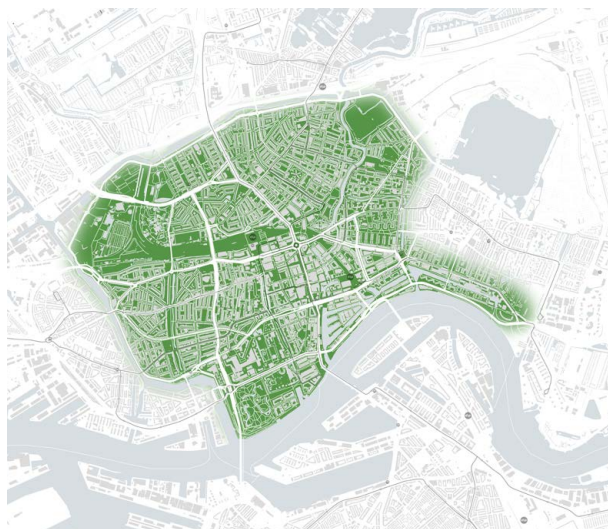
van verkeer beter te kunnen verwerken, bijvoorbeeld door het weghalen van kruisende bewegingen. In de wijken worden maatregelen getroffen om doorgaand verkeer te ontmoedigen, zonder daarbij in te leveren op de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer.



Figuur 1: Groei van inwoners en arbeidsplaatsen

Een VCP voor het centrum en de omliggende woonbuurten

Dit VCP richt zich op het centrum en de woonbuurten daaromheen. In deze gebieden bevinden zich veel locaties die om aandacht vragen, omdat ze verkeersonveilig zijn. Tegelijkertijd zijn hier de ambities met betrekking tot woningbouw, kantoren en buitenruimte, zoals beschreven in de Omgevingsvisie "De Veranderstad", hoog. De maatregelen die in dit VCP beschreven worden, geven ruimte om die plannen en ambities te verwezenlijken. Ze scheppen de voorwaarden voor een 'goede groei' van het centrum en de omliggende buurten. Daarbij ligt prioriteit op het bereikbaar houden van winkels, kantoren, voorzieningen en parkeergarages.



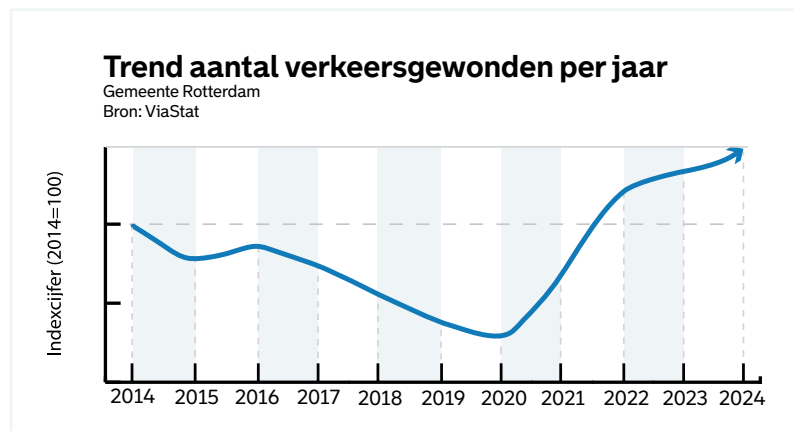
Figuur 2: Het VCP-gebied

Totstandkoming

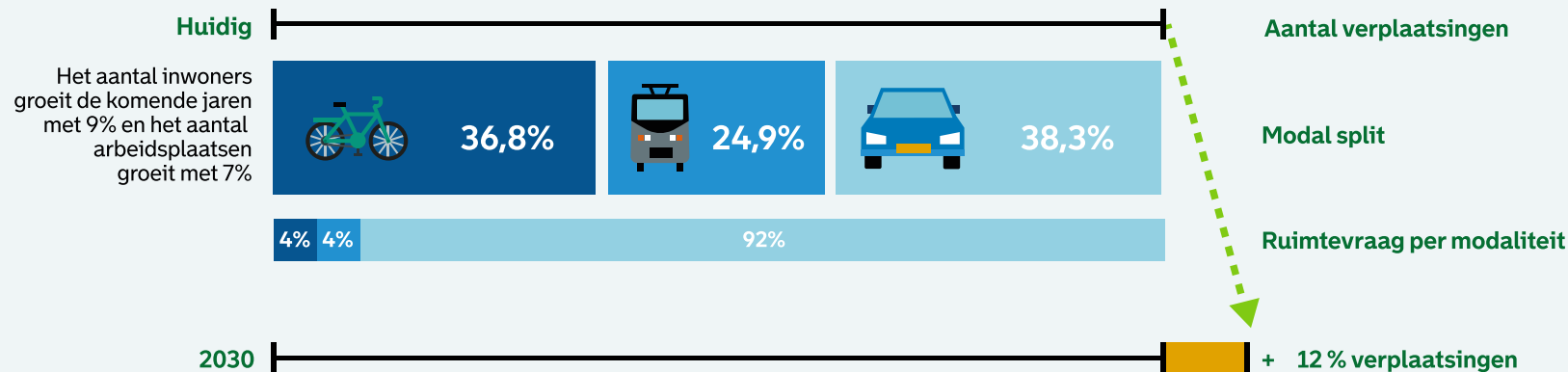
Aan dit VCP is met grote zorgvuldigheid gewerkt. De opgaven in het gebied zijn uitgebreid onderzocht en geanalyseerd. Samen met de stad zijn de knelpunten en vervolgens de mogelijke oplossingen onder de loep genomen. Verschillende belanghebbenden, zoals wijkraadsleden, bewoners, ondernemers (verenigd in Bedrijfsinvesteringszones) en (grote) instituten/organisaties, hebben in drie participatiefasen hun mening en visie gegeven over de verschillende opgaven en conceptplannen. Op basis van alle verzamelde input is het plan aangescherpt en uitgebouwd tot het definitieve VCP. Een samenvatting van het uitgebreide participatieproces is te vinden in bijlage 1 - 'Verslag Participatie'.



Figuur 3: Kiezen voor een bereikbaar, veilig en aantrekkelijk Rotterdam



Figuur 4: Ontwikkeling van het aantal verkeersgewonden per jaar



Figuur 5: De ruimtevrage voor mobiliteit neemt toe



Figuur 6: Het VCP in samenhang met andere projecten

Samenhang

Het succes van het VCP staat niet op zichzelf, en is het meest effectief in samenhang met de uitvoering van aansluitend beleid op het gebied van mobiliteit. Denk aan de invoering van 30 km/uur op 115 straten en de aanpak van de dertig meest verkeersonveilige locaties in de stad, die een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid en de doorstroming. Ook de P+R-strategie draagt bij, door automobilisten te stimuleren hun auto aan de rand van de stad te parkeren en met het openbaar vervoer verder te reizen. Daarbij komt het Plan Toekomstvast Tramnet (PTT), dat gericht is op het verhogen van de snelheid van de trams die de wijken met het centrum verbinden, om het reizen per tram aantrekkelijker te maken. Ook wordt de frequentie van de metro verhoogd. Stuk voor stuk maatregelen die de bereikbaarheid en de doorstroming van het verkeer verbeteren en bijdragen aan een veiligere en een aantrekkelijker stad.

Op verschillende locaties in de stad, zoals op de kruising Rodenrijselaan-Rodenrijsestraat, worden (buiten dit VCP om) nu al circulatiemaatregelen genomen die doorgaand verkeer door de wijken tegengaan en meer ruimte geven aan fietsers en voetgangers.

Het VCP is bekeken in samenhang met alle bovengenoemde maatregelen, maar ook met andere grote projecten zoals het Hofplein en de A16 Rotterdam.

Leeswijzer

Na de inleiding in het huidige hoofdstuk begint het VCP met de uiteenzetting van de doelen en opgaven in [hoofdstuk 2](#). In [hoofdstuk 3](#) wordt uitgelegd wat het VCP voor 2030 inhoudt. In [hoofdstuk 4](#) wordt geschetst hoe het VCP bijdraagt aan de centraal gestelde doelen en wat op hoofdlijnen de effecten van het maatregelenpakket zijn. In de [hoofdstukken 5 tot en met 8](#) worden de maatregelen en de effecten per gebied gedetailleerder toegelicht. Tot slot wordt in [hoofdstuk 9](#) de Uitvoeringsagenda voor de VCP-maatregelen weergegeven.

Bijlagen

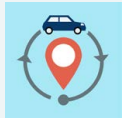
Voor meer achtergrondinformatie verwijzen we naar de volgende bijlagen:

- Bijlage 1 – Verslag Participatie
- Bijlage 2 – Uitwerking Verkeersfilters
- Bijlage 3 – Toelichting en Samenvatting Effectstudies

2. Doelen en opgaven

Om de bereikbaarheid, doorstroming, veiligheid en aantrekkelijkheid van Rotterdam te verbeteren, is het noodzakelijk dat we ingrijpen. Op verschillende plekken in de stad zullen we de ruimte simpelweg anders moeten verdelen. Het VCP is geen doel op zich, maar een middel om de gestelde doelen te bereiken.

De 25 maatregelen die we invoeren, hangen samen met drie urgente opgaven waar de stad Rotterdam voor staat:



Bereikbaarheid en doorstroming

Rotterdam moet bereikbaar blijven voor iedereen: voor bewoners, bezoekers, ondernemers en hun werknemers. Verschillende manieren van vervoer moeten de ruimte krijgen. Goede verbindingen voor de auto tussen delen van de stad, met een goede doorstroming en betrouwbare reistijden zijn essentieel. Mensen die afhankelijk zijn van de auto moeten hun werk, de winkel of de dokter kunnen bereiken. Voor al het autoverkeer en logistiek verkeer zijn duidelijke routes belangrijk. Fietzers en voetgangers moeten zich comfortabel kunnen verplaatsen. OV-reizigers moeten kunnen rekenen op een vlotte reis. En nood- en hulpdiensten moeten snel van A naar B kunnen komen.



Veiligheid en aantrekkelijkheid

Het gaat niet goed met de (ervaren) verkeersveiligheid in Rotterdam. Dat blijkt uit ongevalgegevens en feedback van Rotterdammers. Na jaren van verbetering is er sinds 2020 een stijging te zien in het aantal verkeersongevallen. In 2024 waren er 1.814 verkeersgewonden in Rotterdam. Wanneer woonbuurten autoluwer worden gemaakt, ontstaan veiligere routes voor lopen en fietsen en minder conflicten met het autoverkeer. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Ook de luchtkwaliteit verbetert.



Ruimte maken voor o.a. bouwen en groen

Er is in Rotterdam veel vraag naar ruimte om te groeien. Voor groen, voor water, voor woningen, voorzieningen en werk. Dat vraagt om het anders verdelen van schaarse ruimte. Door de verkeerscirculatie aan te passen, kunnen we de druk op de wegen in de wijken verminderen en zo ruimte creëren voor bijvoorbeeld het toevoegen van groen.

Opgavelocaties inzichtelijk

Op een aantal locaties komen meerdere opgaven samen. Deze opgaven gaan onder meer over verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtegebruik, aantrekkelijkheid van winkelstraten en vergroening. Dit blijkt uit verschillende databronnen en uit kennis die is opgehaald uit de gebieden en gesprekken met Rotterdammers. Op deze locaties is verandering het hardst nodig. De kaart op de volgende pagina geeft die locaties weer.

Opgavenkaart

Opgaven voor VCP en lopende projecten

Op deze kaart staan de locaties waar in het kader van het VCP, opgaven zijn geformuleerd, samen met de locaties waar de stad reeds werkt aan herinrichtingen van verkeerssituaties.

Lopende projecten

Op basis van huidige planvorming, eerdere besluitvorming en/of een bestuurlijke wens worden locaties al aangepakt. Deze locaties worden op de kaart gezet als lopende projecten, omdat deze nieuwe inrichting als uitgangspunt dient bij het opstellen van het verkeerscirculatieplan.

VCP opgave

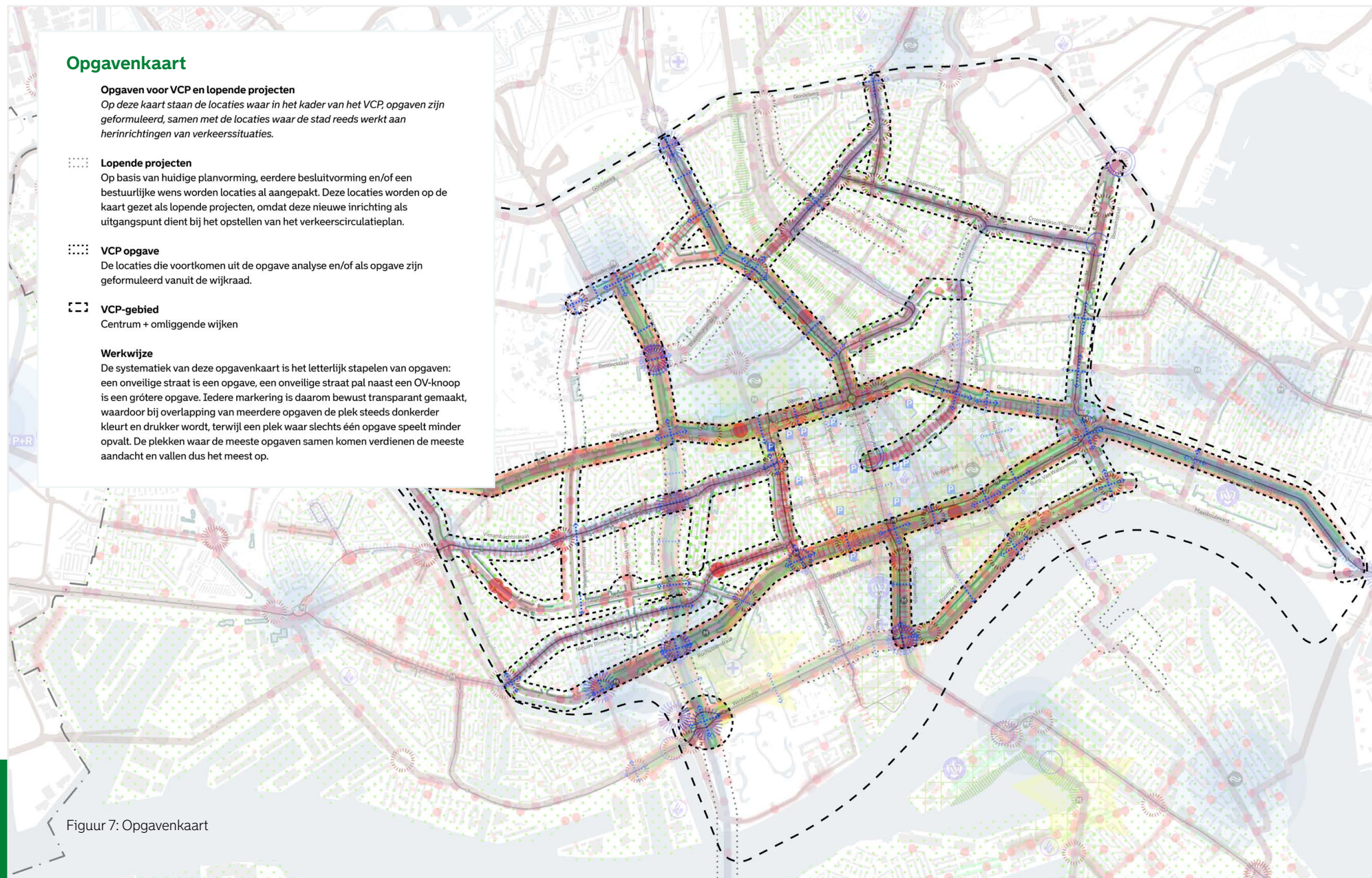
De locaties die voortkomen uit de opgave analyse en/of als opgave zijn geformuleerd vanuit de wijkraad.

VCP-gebied

Centrum + omliggende wijken

Werkwijze

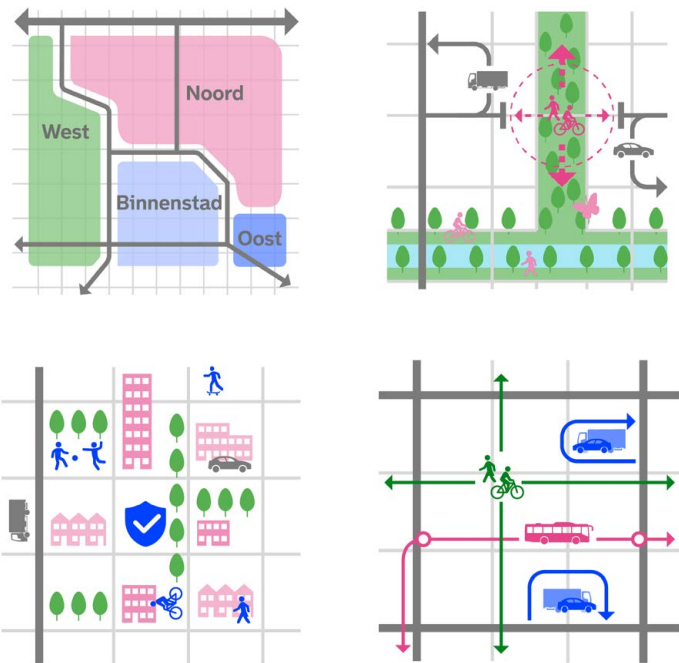
De systematiek van deze opgavenkaart is het letterlijk stapelen van opgaven: een onveilige straat is een opgave, een onveilige straat pal naast een OV-knoop is een grotere opgave. Iedere markering is daarom bewust transparant gemaakt, waardoor bij overlapping van meerdere opgaven de plek steeds donkerder kleurt en drukker wordt, terwijl een plek waar slechts één opgave speelt minder opvalt. De plekken waar de meeste opgaven samen komen verdienen de meeste aandacht en vallen dus het meest op.



Figuur 7: Opgavenkaart

3. Verkeerscirculatieplan Rotterdam

Het VCP gaat uit van de bestaande stad, waarin elke wijk een eigen, herkenbare identiteit heeft. Het gekozen maatregelenpakket sluit daarop aan. De maatregelen zijn met grote zorg gekozen en worden genomen op plaatsen waar dat het meest logisch en effectief is.



Figuur 8: Vanaf links boven met de klok mee: autoluwer gebied (schematisch) bestaand uit gebieden Centrum, West, Noord en Oost; Groen-blauwe en infranetwerken als structurerende elementen; Veiligheid en aantrekkelijkheid in woonbuurten centraal; Alle locaties blijven bereikbaar met vervoerswijze naar keuze

Het VCP-gebied is op te delen in vier deelgebieden: Centrum, West, Noord en Oost. Elk deelgebied vormt een samenhangend geheel van wijken en buurten, met eigen voorzieningen. In deze deelgebieden bevinden zich infrastructurele netwerken, zoals wegen en fietspaden, maar ook kenmerkende groene en blauwe netwerken. Denk aan lange lanen en singels met veel groen en water, zoals de Heemraadssingel, de Westersingel en de Noordsingel. Al deze netwerken zijn van groot belang voor de mensen die in Rotterdam wonen, werken of verblijven, maar ook voor de dieren en de bodem- en waterkwaliteit van de stad.

Bereikbaarheidsprincipes

Het VCP is erop gericht het autoverkeer dat niet in de wijken hoeft te zijn, een andere route te geven via de hoofdwegen om de wijken heen. Deze wegen zijn ingericht op grotere hoeveelheden autoverkeer. Op enkele van deze hoofdwegen nemen we maatregelen om de toename van het verkeer beter te kunnen verwerken, bijvoorbeeld door het weghalen van kruisende bewegingen.

De circulatiemaatregelen in de wijken zorgen ervoor dat doorgaand autoverkeer niet langer door de wijken rijdt, waardoor er veilige en aantrekkelijke plekken ontstaan om te verblijven, te lopen en te fietsen.

Door de maatregelen kunnen auto's die wél een bestemming in het gebied hebben, OV-reizigers, fietsers en voetgangers zich makkelijker en sneller door de buurt bewegen. Op dit moment zijn er in Rotterdam tal van groene singels en voetgangersroutes die door drukke wegen doorkruist worden. Juist op deze locaties worden de meeste circulatiemaatregelen getroffen. Dit zijn tevens logische en herkenbare plekken voor de buurt. Hiermee verbeteren en versterken we de groen-blauwe structuren in deze wijken waardoor de aantrekkelijkheid en leefkwaliteit stijgt.

Zoals gezegd blijven de wijken voor de auto bereikbaar, zij het via een andere route. Bewoners horen hun huis te kunnen bereiken, werknemers hun werk en logistiek verkeer moet de winkels kunnen bevoorraden.

Figuur 9, op de volgende pagina, geeft de gewenste verkeerstructuur in het VCP-gebied weer, inclusief groen-blauwe structuren, zoals groenstroken, singels, parken en pleinen.

Legenda

➔ **Wegenstructuur**
Centrum/ wijkontsluiting

Wegenstructuur

- ➔ Centrum/ wijkontsluiting

Openbaar vervoer

- Treinstation
- Metrohalte
- Tramhalte
- Tramnetzwerk

P Parkeergarages met centrum functie

Groen-blauwe structuren

- Water
Groen

Voorzieningen/ Stadstraat

Langzaam verkeersroutes

Woon/ leefgebieden

Basis

-  VCP-gebied
 Water
 Groenstructuur



Figuur 9: Structuur van het VCP-gebied, met verbindende infrastructurale, groene en blauwe structuren

De stad beter bereikbaar, veiliger en aantrekkelijker

Door het VCP blijven alle locaties in de stad ook in de toekomst bereikbaar, ook met de auto. Zo kunnen mensen die afhankelijk zijn van de auto, zich in en door de stad blijven verplaatsen. Dat vereist soms een andere route. Middels duidelijke routing en tijdelijke bewegwijzering helpen we weggebruikers de eerste maanden bij het vinden en volgen van nieuwe routes naar bijvoorbeeld huis, werk, winkel of restaurant.

Ook hulpdiensten moeten hun bestemmingen snel kunnen blijven bereiken. Omdat er met het VCP minder verkeer door de wijken gaat, krijgen zij hier meer ruimte. Voertuigen van de politie, brandweer, ambulance en andere door de minister aangewezen (hulpverlenings) diensten zijn wettelijk vrijgesteld van bepaalde verkeersregels als zij een dringende taak uitvoeren en bepaalde optische en geluidssignalen voeren.

Een belangrijk uitgangspunt is dat de wijken onderling goed verbonden blijven. Voorzieningen en maat-

schappelijke functies blijven goed bereikbaar en voor voetgangers en fietsers ontstaan doorlopende, veilige routes binnen de wijk en naar nabijgelegen (groen-blauwe) gebieden. Daarmee wordt het aantrekkelijker om op deze manier door de stad te reizen. Voetgangers kunnen zich verplaatsen via aangename looproutes die goed met elkaar zijn verbonden. Daar waar de verkeersdruk afneemt, wordt oversteken veiliger. Ook fietsers krijgen meer ruimte. Zowel in de wijken, waar het een stuk rustiger wordt, als op de meeste hoofdfietsroutes.

Voor het OV ontstaan er mogelijkheden om te versnellen. Op een straat waar minder autoverkeer is, kan een tram of bus immers sneller naar de volgende halte rijden. De betere doorstroming, maar ook de verbeterde aansluitingen op P+R-voorzieningen en het regionale OV, maken het comfortabeler, efficiënter en dus aantrekkelijker om met het OV door de stad te reizen.

Het autoverkeer maakt gebruik van duidelijke en herkenbare hoofdroutes. Deze routes zijn ook voor logistiek verkeer, zoals vrachtwagens, te gebruiken.

Samenhangend pakket van 25 verkeers-circulatiemaatregelen

In totaal omvat dit VCP 25 maatregelen die de verkeerscirculatie in de stad aanpassen, zie figuur 10 op de volgende pagina. De maatregelen zijn enerzijds gericht op het verbeteren van de doorstroming op de hoofdroutes en anderzijds op het autoluwer maken van de straten in de wijken. Al deze maatregelen samen vormen één samenhangend pakket dat de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid van de stad verbetert.

Een maatregel heeft vaak effect op een gebied dat groter is dan alleen de directe omgeving. Daarom is niet op iedere locatie een maatregel nodig om opgaven aan te pakken.



Foto: Gemeente Rotterdam

Overzichtskaart circulatiemaatregelen

Legenda

Maatregel

-  Eenrichtingsverkeer
-  Aanpassing weginrichting
-  Verkeersfilter
-  Aanpassing kruispunt

Wegcategorie

-  Gebiedsontsluiting
-  Wijkontsluiting
-  Woonstraat

Voorzieningen/ stadsstraat

Al geplande projecten

Basis

-  VCP-gebied
-  Water
-  Groenstructuur



Figuur 10: Overzichtskaart circulatiemaatregelen

Soorten circulatiemaatregelen

Er zijn vier soorten maatregelen:

- Het invoeren van eenrichtingsverkeer
- Het aanpassen van een kruispunt
- Het toepassen van een verkeersfilter
- Het aanpassen van een weginrichting

Voornaamste effecten



Bereikbaarheid en doorstroming



Veiligheid en aantrekkelijkheid



Ruimte maken voor o.a. bouwen en groen



Eenrichtingsverkeer

Het instellen van eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer.

Bereikbaarheid, routes en kruispunten worden minder complex. Autoverkeer kan nog steeds overal komen, soms via andere routes.

Oversteken wordt overzichtelijker en veiliger voor voetgangers en fietsers.

Er ontstaat meer ruimte voor openbaar vervoer, fietsers, voetgangers, groen, terrassen en ondernemers.



Verkeersfilter

Het regelen van toegang voor verschillende modaliteiten.

Routes worden eenduidiger. In de wijken ontstaat een betrouwbaarder netwerk voor bestemmingsverkeer.

Het verkeersbeeld in de wijken wordt rustiger en de straten daarmee veiliger en aantrekkelijker, doordat doorgaand (auto) verkeer via de hoofdroutes rijdt.

In de directe omgeving ontstaat meer ruimte voor andere vervoerswijzen en (beleving van) groen t.b.v. het opvangen van water en tegengaan van hittestress.



Aanpassing kruispunt

Het kruispunt krijgt meer of minder rijrichtingen.

Verkeersstromen worden eenvoudiger. Doorstroming verbetert door vermindering kruisende bewegingen.

Oversteekbaarheid wordt vereenvoudigd. Kruispunten worden overzichtelijker en veiliger.

Er ontstaat ruimte voor onder andere extra groen.



Andere weginrichting

De ruimte wordt efficiënter ingedeeld, meer passend bij de omgeving (bijvoorbeeld door aanpassing van het aantal rijstroken voor autoverkeer).

Er komt ruimte beschikbaar, aansluitend op de vraag, voor betere doorstroming van bijvoorbeeld fietsers en openbaar vervoer.

Oversteekbewegingen worden korter en veiliger.

Er ontstaat ruimte voor onder andere extra groen.

Vier maatregelen in Noord 'onder voorbehoud'

Van de 25 maatregelen zijn de vier verkeersfilters in Noord nog onder voorbehoud. Hier is voor gekozen omdat de opgaven in dit gebied groot zijn en de netwerkstructuur kwetsbaar. De opening van de verlengde A16 zal invloed hebben op de hoeveelheid en de samenstelling van het verkeer in dit gebied. We wachten het effect hiervan eerst af. In [hoofdstuk 7](#) wordt deze keuze verder toegelicht.

Een verkeersfilter is een relatief nieuw type maatregel in Rotterdam. Hieronder volgt daarom een nadere toelichting op het verkeersfilter.

Verkeersfilters

Om doorgaand verkeer in de wijken te verminderen, worden op vijf locaties verkeersfilters geïntroduceerd. Mogelijk komen er op termijn in Noord nog vier bij. Een verkeersfilter is een maatregel waarbij een stuk weg alleen toegankelijk is voor bepaalde groepen weggebruikers.

De verkeersfilters worden zoveel mogelijk toegepast in de wijken, ter hoogte van lanen en singels met veel groen en water, en niet op de hoofdwegen. Auto's gaan andere routes rijden, via de bredere wegen om een wijk heen. Hierdoor worden buurten veiliger, comfortabeler en aantrekkelijker voor andere weggebruikers en bewoners.

Er zijn veel steden waar verkeersfilters succesvol zijn toegepast. Van de ervaringen van deze steden kunnen we in Rotterdam veel leren. Die lessen zijn meegenomen in dit VCP voor Rotterdam.

Verkeersfilters verschijnen in verschillende vormen. De verkeersfilters in Rotterdam zullen technisch en juridisch zo eenduidig mogelijk worden vormgegeven. De exacte inrichting kan wel verschillen per filterlocatie en hangt af van de situatie en de opgaven in het betreffende gebied.



Foto: Irene Hoekstra

Doelgroepen

Verkeersfilters richten zich voornamelijk op het omleiden van gemotoriseerd verkeer. Voor gemotoriseerd verkeer zal een streng toegangsbeleid gelden. Alle locaties blijven bereikbaar, al is dat soms via een andere route.

Er worden zo min mogelijk uitzonderingen gemaakt. Het positieve effect van de verkeersfilters op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijken neemt immers af naarmate meer doelgroepen toegang hebben. Daarnaast leidt het toestaan van uitzonderingen ertoe dat het onduidelijker wordt wie wel of niet door mag. In veel gevallen is dan een gewone rijbaan nodig, waardoor de vormgeving van de verkeersfilters ingewikkelder wordt. Dit kan leiden tot onnodig veel overtredingen,

en daarmee tot een gebrek aan draagvlak voor de verkeersfilters. Voetgangers, fietsers, snorfietzers, bromfietzers en LEV's (Licht Elektrische Voertuigen, zoals elektrisch aangedreven bakfietsen) kunnen altijd en overal door de verkeersfilters heen. Hetzelfde geldt voor nood- en hulpdiensten, veegwagens, strooiwagens en boa's.

Openbaar vervoer (tram en bus) krijgt alleen voor de verkeersfilters op hun route een uitzondering. Hoog of lang vrachtverkeer krijgt alleen doorgang bij die verkeersfilters waar de keermogelijkheden beperkt zijn of waar op de alternatieve routes sprake is van een hoogtebeperking of te krappe bochten.

Vormgeving

Voor alle weggebruikers moet direct duidelijk zijn of ze wel of niet gebruik mogen maken van een weg. Uit ervaringen uit eigen stad en andere steden blijkt dat het plaatsen van verkeersborden meestal niet voldoende is om te voorkomen dat mensen 'per ongeluk' toch door het filter rijden. Om misverstanden te voorkomen, is ook een duidelijke weginrichting wenselijk.

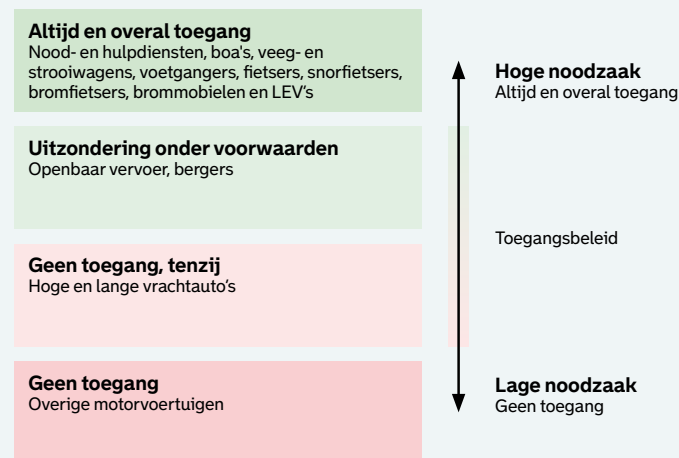
In Rotterdam gaat de voorkeur uit naar verkeersfilters met automatische handhaving (ANPR), in combinatie met een herkenbare weginrichting. Per locatie wordt bekeken of aanvullende fysieke maatregelen wenselijk zijn. Er is niet gekozen voor vaste fysieke maatregelen (bussluit, palen), persoonlijke handhaving (door politie, boa's of verkeersregelaars) of beweegbare barrières (slagbomen,

pollers) vanwege het gebrek aan flexibiliteit, hoge kosten en/of gevoeligheid voor storingen.

In het geval van werkzaamheden of incidenten op omliggende wegen, kan het wenselijk zijn om een bepaalde filter tijdelijk open te kunnen stellen voor groepen verkeersdeelnemers die in de reguliere situatie geen toegang hebben. Hier wordt bij de verdere uitwerking van de verkeersfilters rekening mee gehouden.

Het is wenselijk om op de filterlocaties buitenruimte-kwaliteit toe te voegen, zoals gras, bomen of wandelpaden, ter versterking van de groen-blauwe structuur in de wijk.

In bijlage 2 - 'Uitwerking verkeersfilters' wordt een verder toelichting gegeven op de verkeersfilters en de keuzes die we maken ten aanzien van de groepen verkeersdeelnemers die door de verkeersfilters heen mogen rijden, de manier waarop de verkeersfilters worden vormgegeven en de handhaving.



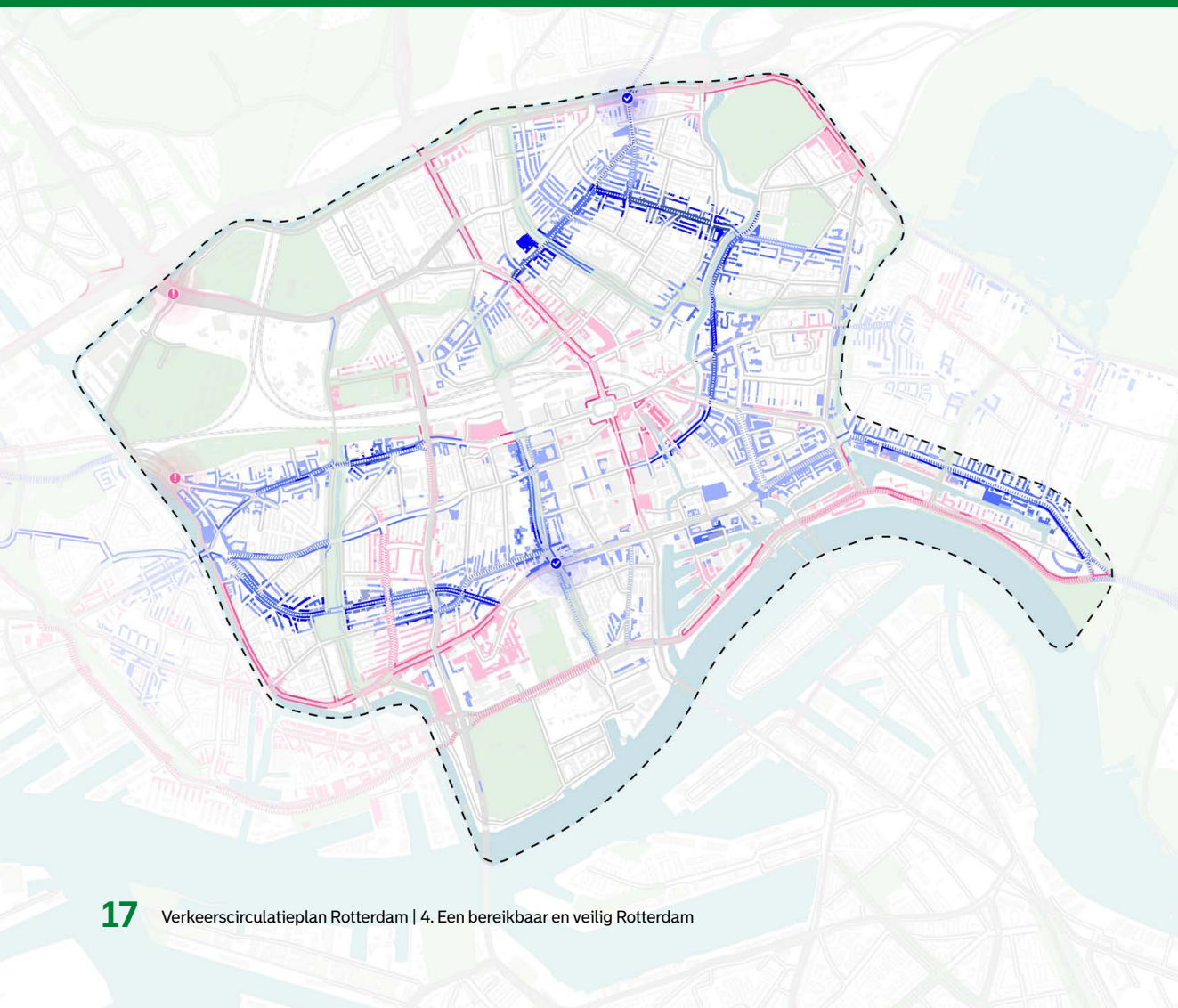
Figuur 11: Schema toegangsbeleid verkeersfilters



Figuur 12: Impressie van mogelijke vormgeving verkeersfilters. Boven: huidige situatie Meent. Beneden: mogelijke toekomstige inrichting.

4. Een bereikbaar en veilig Rotterdam

Een aantrekkelijke stad. Minder autoverkeer in woonbuurten. Verbeterde doorstroming op de hoofdstructuur. Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Fijne wijken om in te wonen. Dat is wat we graag willen voor Rotterdam. De groei van de stad zorgt echter voor uitdagingen. Mede daarom is dit VCP ontwikkeld. Het VCP is een plan met 25 samenhangende circulatiemaatregelen, die ervoor zorgen dat Rotterdam aantrekkelijker en verkeersveiliger wordt, alle bestemmingen goed bereikbaar blijven en er ruimte ontstaat voor meer groen en ontwikkelingen, ondanks de enorme groei die de stad doormaakt. Dit hoofdstuk laat de effecten op hoofdlijnen van het maatregelenpakket zien. In bijlage 3 – ‘Toelichting en Samenvatting Effectstudies’, zijn de uitgangspunten, methodes en belangrijkste resultaten per effectstudie samengevat.



Effectenkaart VCP

Legenda

Verkeersveiligheid:

Op het gebied van verkeersveiligheid gaat het over het aantal verwachte ongevallen per jaar. – is een afname van het aantal ongevallen (positief voor leefbaarheid) + een toename (negatief voor leefbaarheid)



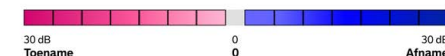
Luchtkwaliteit Stikstof NO2:

Voor Stikstof (NO2) gaat het hierbij om de uitstoot [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] – is een afname van de uitstoot (positief voor leefbaarheid) + een toename (negatief voor leefbaarheid)



Geluid:

Geluidsbelasting in [dB] op de gevel. – is een afname van de geluidsbelasting (positief voor leefbaarheid) + een toename (negatief voor leefbaarheid)



Doorstroming & kruispunten:

- ① Nieuw aandachtspunt als gevolg van VCP
- ② Dit was een aandachtspunt, door VCP geen aandachtspunt meer

Basis

- VCP-gebied
- Water
- Groenstructuur
- Wegen
- Spoor

Figuur 13: Effectenkaart totaal (doorstroming, verkeersveiligheid, lucht en geluid)

Het VCP heeft als doel positief bij te dragen aan 'een veilig en bereikbaar Rotterdam'. Op veel plekken zorgen de maatregelen voor een positieve ontwikkeling. De stad wordt, vooral in de wijken, leefbaarder en aantrekkelijker, terwijl alle locaties goed bereikbaar blijven. Het VCP zorgt er niet voor dat er minder auto's door de stad gaan rijden, wel dat ze andere routes gaan rijden. Met name het doorgaand verkeer, zonder herkomst of bestemming in het VCP-gebied, verschuift vanuit de wijken naar de stedelijke hoofdroutes. Verkeer dat niet uit Rotterdam

afkomstig is of er naartoe reist, verschuift van de stedelijke hoofdroutes naar de Ring en de rijkswegen rondom de stad. Momenteel is 24% van al het verkeer in het VCP-gebied nog doorgaand verkeer. Door met name dit verkeer te verschuiven ontstaat in de stad meer ruimte voor bestemmingsverkeer.

Het maatregelenpakket heeft positieve effecten op de bereikbaarheid van de stad en doorstroming van het verkeer en een positieve impact op de verkeersveiligheid,

economie, luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Deze verbeteringen treden met name op wijkniveau op. Op enkele locaties langs de hoofdstructuur ontstaan aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid, de uitstoot van emissies of geluid. Waar nodig en mogelijk worden flankerende maatregelen genomen om deze effecten tegen te gaan. Zowel de positieve als eventuele negatieve effecten worden per deelgebied besproken in de volgende hoofdstukken.

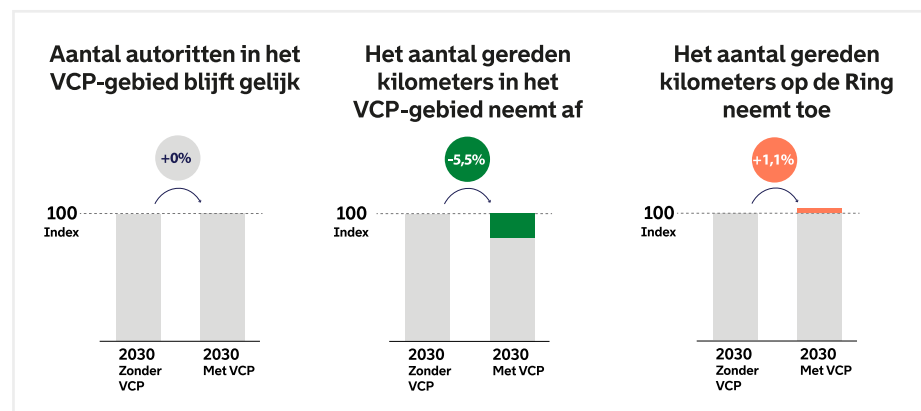


Foto: David Rozing

Verkeersstromen

Alle locaties in de stad blijven bereikbaar met de auto, maar niet altijd via elke route. Dat routes veranderen, betekent niet dat mensen de auto vaker zullen laten staan. De auto blijft in de meeste gevallen aantrekkelijk. Er wordt dan ook geen grootschalige verschuiving van de auto naar de fiets of het OV verwacht met de maatregelen uit het VCP. Wel zijn er routes waarop het autoverkeer lokaal afneemt en waar het aantrekkelijker wordt om te lopen, te fietsen of met het OV te reizen.

Het aantal verplaatsingen per auto van en naar het VCP-gebied zal gelijk blijven, maar het aantal gereden kilometers binnen het VCP-gebied neemt met 5,5% af. In het impactgebied (rondom het VCP-gebied) blijft het aantal gereden kilometers constant. Op de Ring zullen juist 1,1% meer kilometers worden afgelegd. De Ring kan dit opvangen, omdat door de nieuwe snelwegverbinding tussen de A13 en A16 meer capaciteit ontstaat. Netto blijft het aantal gereden kilometers (op de Ring, binnen het impactgebied en binnen het VCP-gebied) gelijk.



Figuur 14: Aantal autoritten binnen het VCP-gebied blijft gelijk, routes en daardoor de gereden hoeveelheid kilometers veranderen

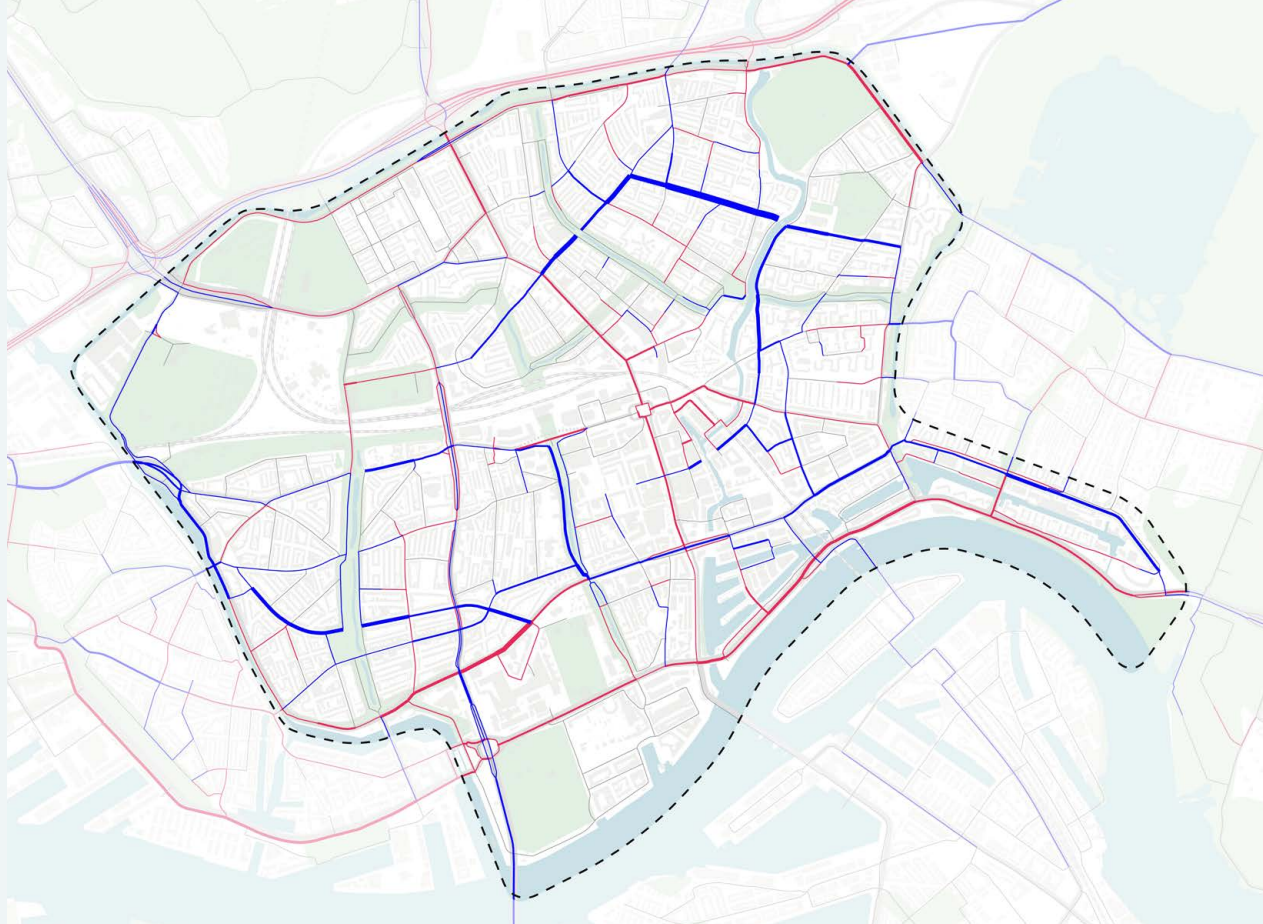
Door de veranderende routes, verandert ook de samenstelling van het verkeer in het VCP-gebied. Momenteel is 24% van het verkeer binnen het VCP-gebied doorgaand. Het gaat hier om verkeer zonder herkomst- en bestemming in het VCP-gebied. De maatregelen zorgen ervoor dat dit verkeer niet langer door de wijken zal rijden, maar via de hoofdstructuur naar de Ring geleid worden, waardoor in de wijken ruimte ontstaat voor bestemmingsverkeer. Omdat het op de hoofdstructuur drukker wordt, worden op wegen en kruisingen waar dit nodig is maatregelen genomen die de capaciteit vergroten en de doorstroming verbeteren. Zo wordt op sommige kruispunten het aantal kruisende bewegingen verminderd, zoals bij de Lage Erfbrug en op het Eendrachtsplein. Andere kruisingen, zoals de kruising van de Abram van Rijckevorselweg met de Honingerdijk en het Oostplein, worden versimpeld om de doorstroming te verbeteren.



Figuur 15: Illustratie van het verschuifeffect van doorgaand verkeer

De verschuiving zorgt ervoor dat bestemmingsverkeer dat in het VCP-gebied moet zijn, meer ruimte krijgt. Zéker in de wijken zal die verandering goed te merken zijn. Omdat daar geen doorgaand autoverkeer meer komt, wordt het er rustiger en wordt lopen en fietsen aantrekkelijker. Ook het OV profiteert van de betere doorstroming.

Door de veranderingen in de routes verandert ook de verkeersdruk op de straten en bij de kruisingen. De hoofdstructuurwegen krijgen over het algemeen meer verkeer te verwerken, terwijl het verkeer in de wijken afneemt. Omdat er minder verkeer door de wijken rijdt, neemt ook de hoeveelheid kruisend verkeer op de hoofdstructuur af, wat gunstig is voor de doorstroming.



Effectenkaart Verkeersstromen

Legenda

Verandering van het aantal motorvoertuigen per dag in 2030 met VCP ten opzichte van 2030 zonder VCP'



Blue	-15.000 en meer
Dark Blue	-15.000 -12.500
Medium Blue	-12.500 -10.000
Light Blue	-10.000 -7.500
Very Light Blue	-7.500 -5.000
White	-5.000 -2.500
Light Yellow	-2.500 -250
Yellow	-250 +250
Light Green	+250 +2.500
Green	+2.500 +5.000
Dark Green	+5.000 +7.500
Medium Green	+7.500 +10.000
Light Green	+10.000 +12.500
Dark Green	+12.500 +15.000
Red	+15.000 en meer

- De afname is onderzocht maar komt niet voor in de resultaten.

- De toename is onderzocht maar komt niet voor in de resultaten.

- "

Basis

Black dashed line	VCP-gebied
Blue line	Water
Green line	Groenstructuur
Grey line	Wegen
Light grey line	Spoor

Figuur 16: Verandering van het aantal motorvoertuigen per dag in 2030 met VCP ten opzichte van 2030 zonder VCP

Doorstroming & bereikbaarheid

Een goede doorstroming en bereikbaarheid zijn van groot belang voor de stad. Als onderdeel van het VCP nemen we dan ook niet alleen maatregelen in de wijken, maar ook op de hoofdstructuur. Door extra capaciteit toe te voegen, is de hoofdstructuur in staat om meer verkeer te verwerken.

Kruispunten zijn het maatgevende onderdeel in de doorstroming, want hier ontmoeten en kruisen verschillende verkeersstromen elkaar. Omdat zowel de routes van het verkeer als de samenstelling zullen veranderen, worden de verkeerslichtenregelingen geoptimaliseerd en afgestemd op basis van het nieuwe verkeersaanbod. Goede doorstroming op de stedelijke hoofdstructuur is hierbij het uitgangspunt. Een voorbeeld van een route waar de verkeerslichtenregelingen op deze manier worden aangepast, is de route Aelbrechtsweg-Rochussenstraat-Blaak.

Op een aantal belangrijke kruispunten die momenteel een aandachtspunt vormen omdat er in de spits wachtrijen ontstaan, verbetert de doorstroming. Deze kruispunten zullen straks beter functioneren omdat er, als gevolg van de maatregelen, minder (kruisend) verkeer overheen zal rijden. Dit geldt bijvoorbeeld voor het kruispunt Bergweg-Gordelweg waar de hoeveelheid kruisend verkeer afneemt (vanaf de Bergweg en de Straatweg) waardoor de toename van verkeer op de Gordelweg goed verwerkt kan worden en het huidige aandachtspunt komt te vervallen.

Op een aantal cruciale kruispunten op de stedelijke hoofdstructuur wordt capaciteit toegevoegd. Bijvoorbeeld door kruisende bewegingen (die veel capaciteit vragen) niet meer mogelijk te maken. Veelal zijn dit kruisingen waar als gevolg van de maatregelen verkeersstromen veranderen en bepaalde richtingen minder gebruikt zullen worden. Door deze weg te halen verbetert de doorstroming op deze kruispunten en zijn zij in staat om de toename aan verkeer te verwerken. Dit is bijvoorbeeld het geval op de kruispunten Eendrachtsplein en Mathenesserlaan-Rochussenstraat.



Effectenkaart Doorstroming & bereikbaarheid

Legenda

Kruispunten met nauwelijks verandering of die niet tot VCP-maatregelen behoren zijn niet meegenomen.

-  Knelpunt - is onderzocht, maar komt niet voor
 -  Nieuw aandachtspunt als gevolg van VCP
 -  Was aandachtspunt, blijft aandachtspunt
 -  Was geen aandachtspunt, nog steeds geen aandachtspunt
 -  Was aandachtspunt, geen aandachtspunt meer als gevolg van VCP
-
-  Basis
 -  VCP-gebied
 -  Water
 -  Groenstructuur
 -  Wegen
 -  Spoor

Aan de andere kant zijn er ook een aantal kruispunten die meer verkeer krijgen te verwerken en waar, op de drukke momenten van de dag, wachtrijvorming kan gaan ontstaan. Dit geldt bijvoorbeeld voor de kruispunten Stadhoudersweg-Statenvweg, 's-Gravendijkwal-Rochussenstraat en het Droogleefer Fortuynplein. Vooruitlopend op het VCP zullen deze kruispunten, dankzij de verlengde A16 en de aanpak van de hoogtemeldingen, al beter gaan doorstromen. Hierdoor zullen er - ondanks de toename van verkeer - geen knelpunten ontstaan.

Op een aantal locaties ontstaan aandachtspunten die te maken hebben met het doseren van verkeer. Het gaat dan om het Aelbrechtsplein en de kruisingen Spaansegweg-Horvathweg en Abraham van Stolkweg-Stadhoudersweg. Deze kruispunten kunnen meer verkeer verwerken dan nodig is voor een goede doorstroming. Om sluipverkeer tegen te gaan en een constante doorstroming te bieden is het belangrijk het verkeer op deze punten gereguleerd door te laten.

De VCP-maatregelen voegen capaciteit toe. Daardoor blijft de doorstroming op de stedelijke hoofdstructuur voldoende om de groei van het verkeer en de afwikkeling op kruispunten binnen acceptabele waarden te houden. Er ontstaan dan ook geen knelpunten in de doorstroming. Wel zijn er een aantal factoren buiten het VCP om, die invloed hebben op de doorstroming, waarvan het wenselijk is dat deze aangepakt en/of gemonitord worden. Zo is belangrijk dat het aantal hoogtemeldingen bij de Maastunnel wordt teruggebracht. Maatregelen hiervoor zijn inmiddels ingezet en laten een positief effect zien. Daarnaast is aanpassing van het kruispunt Nieuwe Boezemstraat-Boezemlaan nodig om een doorstromingsknelpunt aan te pakken dat ontstaat als gevolg van het verleggen van de Bosdreef. Om de duur van mogelijke verstoringen als gevolg van autopechgevallen zo kort mogelijk te houden, is het

wenselijk het Incident Management uit te breiden. Dit betekent dat wanneer een voertuig stil komt te staan door een defect of ongeval, bergingsbedrijven de weg weer snel vrij maken.

Reistijden

De routes in de stad gaan veranderen, daardoor nemen de reistijden voor automobilisten beperkt toe op de drukste momenten van de dag. De extra tijd die nodig is om van A naar B te komen, blijft op de piekmomenten beperkt tot slechts enkele minuten.

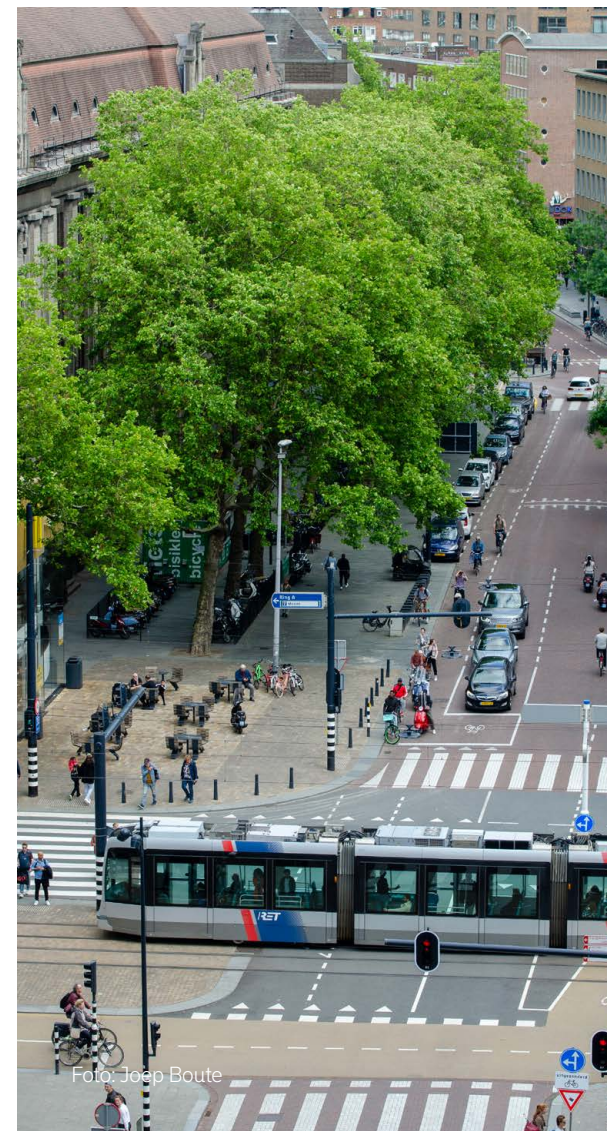
In de avondspits krijgen automobilisten op de korte verplaatsingen (<5 km) te maken met een reistijdtoename van gemiddeld 6%. Dat klinkt veel, maar betekent in de praktijk een extra reistijd van enkele minuten. In de ochtendspits is de toename minder groot. De rest van de dag en 's avonds is er nauwelijks effect merkbaar, doordat het dan minder druk is op de wegen in Rotterdam.

Doordat er minder auto's door de wijken rijden, krijgen fietsers, voetgangers en het OV meer ruimte. Dat is niet alleen aangenaam, het verkort ook de reistijd voor deze groepen.

Op de langere autoritten (>5km), bijvoorbeeld vanaf de zuidoever of vanaf buiten de stad naar binnen en andersom, zijn de effecten op de reistijd beperkt. De reistijd neemt hier met minder dan 1% toe, wat een fractie is van de totale reistijd.

Ook zonder VCP-maatregelen zullen weggebruikers de komende jaren steeds meer tijd nodig hebben om in Rotterdam van A naar B te komen. Dat komt door de toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de stad, in combinatie met de beperkte ruimte voor extra verkeer. Daar komt bij dat werkzaamheden en incidenten regelmatig voor oponthoud zorgen, waardoor reistijden toenemen. Vooruitlopend op het VCP wordt al via diverse

projecten gewerkt aan het oplossen van deze oorzaken om de reistijden betrouwbaarder te maken.



Leefbaarheid

De veranderende verkeersstromen hebben een overwegend positief effect op de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting in het VCP-gebied. De maatregelen zijn dan ook van groot belang voor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de Rotterdamse binnenstad en de wijken eromheen.

Verkeersveiligheid

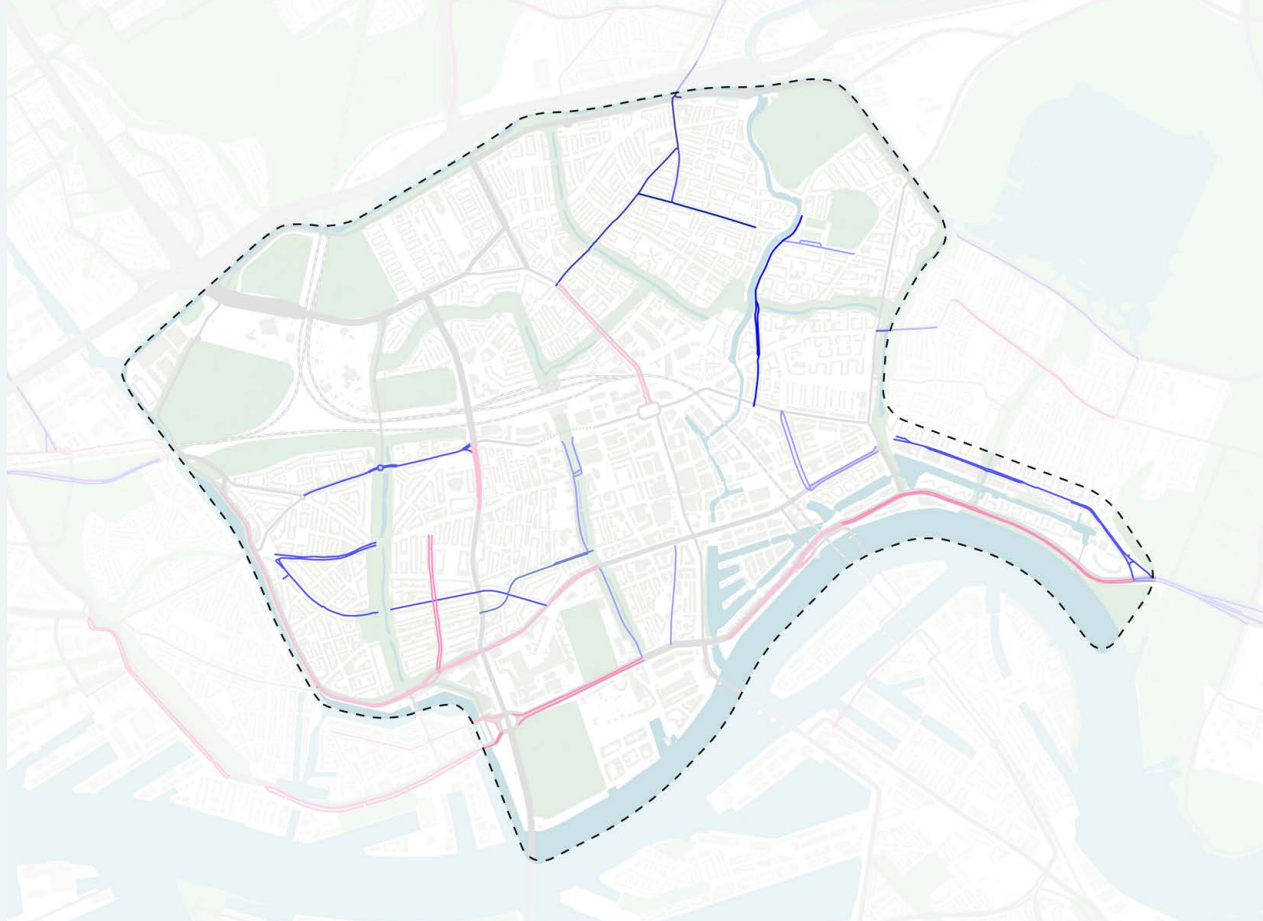
De afgelopen jaren is het aantal ongevallen in Rotterdam jaar na jaar toegenomen. Als we niet ingrijpen zal het nog verder toenemen. Het VCP keert dat tij, door het verkeer van onveilige, naar veilige(re) straten te verschuiven neemt het aantal verwachte ongevallen af.

De stad blijft goed bereikbaar met de auto, iets wat voor veel mensen van groot belang is. Tegelijkertijd wordt er gewerkt aan een veiligere verkeerssituatie door het autoverkeer zoveel mogelijk te geleiden via routes die hier beter op zijn ingericht (de hoofdstructuur). Zo blijft de bereikbaarheid behouden én wordt de verkeersveiligheid vergroot. Op deze hoofdstructuurwegen verplaatsen fietsers zich over fietspaden, gescheiden van het autoverkeer, en zijn de kruispunten veelal voorzien van verkeerslichten en veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers.



"Als gevolg van de maatregelen zal het aantal ongevallen in Rotterdam per jaar afnemen met 4 tot maar liefst 7%."

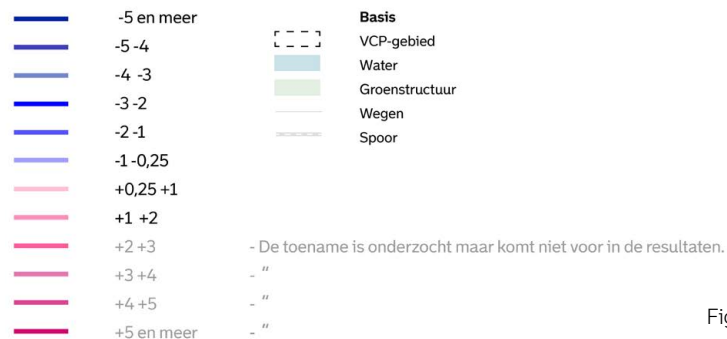
De effecten zijn bijzonder positief. In veel wijken wordt het rustiger en daardoor veiliger. In een aantal straten die nu bekend staan als druk, chaotisch en onveilig, zoals de Bergweg, de Zaagmolenstraat en de Nieuwe Binnenweg, zullen de maatregelen voor een flinke verbetering zorgen. Als gevolg van de maatregelen zal het aantal ongevallen in Rotterdam per jaar afnemen met 4 tot maar liefst 7%. Dat is een forse daling. Op een aantal corridors neemt de



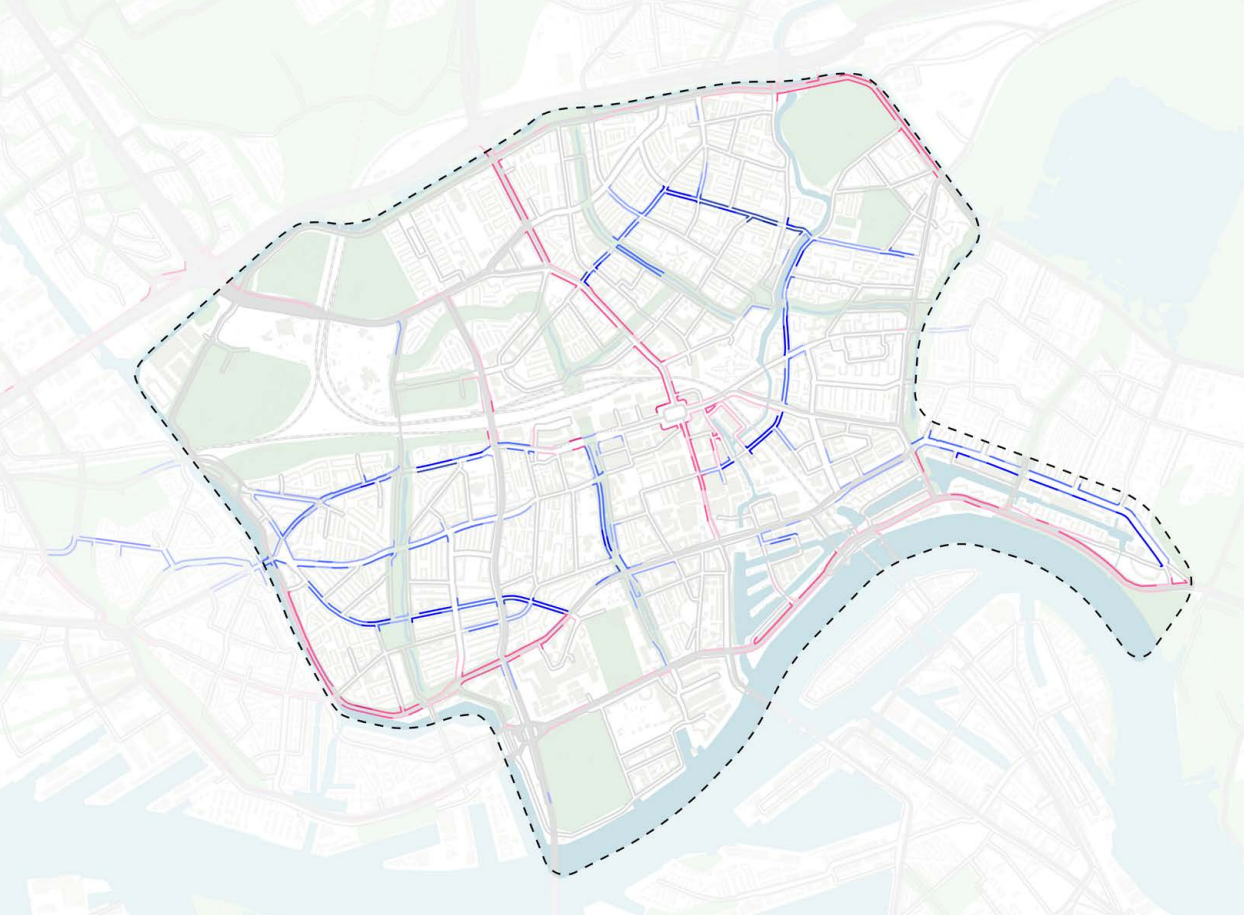
Effectenkaart Verkeersveiligheid

Legenda

Voor verkeersveiligheid gaat het over het aantal verwachte ongevallen per jaar. – is een afname van het aantal ongevallen (positief voor leefbaarheid) + een toename (negatief voor leefbaarheid)



Figuur 18: Effectenkaart Verkeersveiligheid



verkeersonveiligheid iets toe, als gevolg van een toename van verkeer. Per deelgebied (zie hoofdstukken [5,6,7,8](#)) zijn deze locaties inzichtelijk gemaakt. Indien nodig komen er flankerende maatregelen om de verkeerssituaties hier veiliger te maken.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit is overal in Rotterdam anders en verschilt van moment tot moment. De haven en de industrie hebben er een belangrijke invloed op, maar ook het verkeer. Ongeveer een kwart van de luchtverontreiniging in Rotterdam wordt veroorzaakt door verkeer. De uitstoot van stikstof en fijnstof blijft onder de huidige normwaarden. Met het VCP is er, op de straten waar maatregelen genomen worden, sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit. Daar waar de hoofdstructuur meer autoverkeer te verwerken krijgt, neemt de uitstoot toe, maar blijft binnen de norm. De toename is relatief beperkt. De afname in de wijken is groter dan de toename langs de hoofdstructuur. Omdat het totaal aantal gereden kilometers gelijk blijft, blijft ook de CO₂-uitstoot constant. Wel vindt er in de wijken een verbetering plaats als gevolg van de verschuiving van verkeer.

Effectenkaart luchtkwaliteit Stikstof (dNO₂)

Legenda

Voor Stikstof gaat het om de uitstoot [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] – is een afname van de uitstoot (positief voor leefbaarheid) + een toename (negatief voor leefbaarheid)



Figuur 19: Effectenkaart luchtkwaliteit, wegen waar veranderingen optreden als gevolg van de VCP-maatregelen.

Geluid

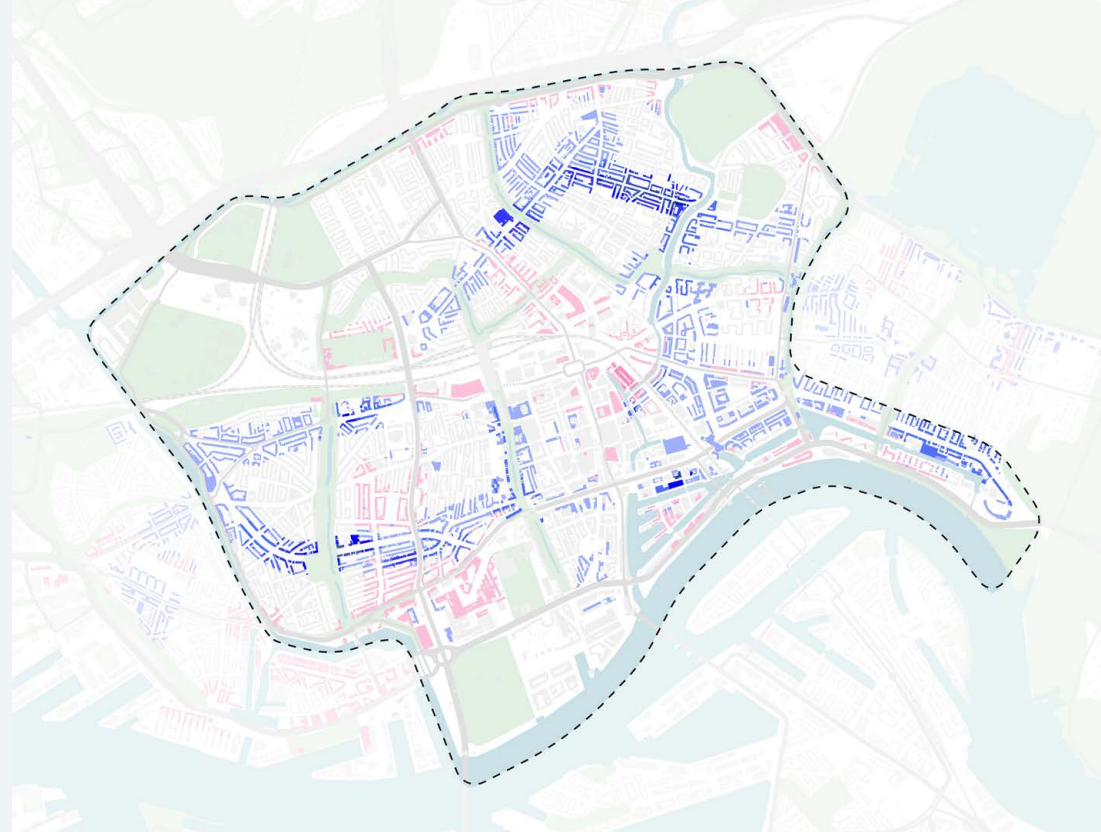
De verandering in de verkeersstromen heeft een positieve verandering in de geluidsbelasting tot gevolg. Op en rondom wegen waar minder verkeer gaat rijden, zal de geluidsbelasting op de gevels van woningen fors afnemen. En andersom: waar het drukker wordt, kan de geluidsbelasting toenemen. De belangrijkste conclusie is dat het VCP de totale geluidsbelasting in Rotterdam zal verlagen. Het aantal mensen dat (ernstig) geluidsoverlast ervaart, zal binnen het VCP-gebied afnemen met 21%. Met name in de (directe) omgeving van de plekken waar maatregelen worden ingevoerd, neemt de geluidbelasting af. In de wijken, waar mensen wonen, en langs andere wegen waar minder verkeer zal rijden, wordt het stiller. Hierdoor zullen veel Rotterdammers in en rondom hun woning meer rust ervaren. Binnen het VCP-gebied daalt het aantal (ernstig) geluidsbelaste woningen met ca. 3.700. De sterkste afnames vinden plaats op de meest 'lawaaiïge' locaties. Op de meerderheid van de momenteel 'lawaaiïge' straten, zoals de West-Kruiskade, de Mathenesserlaan, de Zaagmolenstraat en de Beukelsdijk, wordt de geluidsbelasting lager. Binnen heel de gemeente Rotterdam neemt het aantal geluidgehinderden met circa 3% af.

Doordat er veel autoverkeer vanuit de wijken naar de hoofdstructuur verschuift, zal de geluidsbelasting daar op sommige plekken toenemen. Een aantal gebouwen met een nu al hoge geluidsbelasting krijgen hierdoor te maken met een nog hogere geluidsbelasting. De gemiddelde toename op gebouwen met een reeds hoge geluidsbelasting is gemiddeld 1,5 dB. Bij uitvoering van de maatregelen waarbij wijzigingen aan de infrastructuur plaatsvindt, kan aanvullend akoestisch onderzoek nodig zijn.

Zo krijgen straten als de Schiekade en de Rochussenstraat, die al bekend stonden als 'lawaaiïg', er op sommige delen mogelijk meer verkeersvolume bij. Waar dat nodig en mogelijk is, worden daarom flankerende maatregelen getroffen. Denk hierbij aan stil asfalt, lokale snelheidsverlagingen of geluidsisolerende maatregelen aan woningen. Welke maatregelen genomen worden, is afhankelijk van de lokale omstandigheden en de technische staat van de gebouwen. Tegelijkertijd zijn er ook hoogbelaste gebouwen die juist een afname van geluidsbelasting zullen kennen en daardoor niet meer hoogbelast zullen zijn.



"Het aantal mensen dat (ernstig) geluidsoverlast ervaart, zal binnen het VCP-gebied afnemen met 21%."



Effectenkaart Geluid

Legenda

Geluidsbelasting in [dB] op de gevel. – is een afname van de geluidsbelasting (positief voor leefbaarheid) + een toename (negatief voor leefbaarheid)



Figuur 20: Effectenkaart geluidsbelasting, gebouwen waar veranderingen optreden als gevolg van de VCP-maatregelen

Het VCP draagt in algemene zin bij aan een vermindering van de geluidsbelasting. Dit heeft een positief effect op de gezondheid van de Rotterdammers. Door een stillere leefomgeving te creëren, ervaren mensen minder stress, slapen ze beter en verbeteren concentratie en algemeen welzijn. Dit draagt bij aan een hogere levenskwaliteit en een gezondere samenleving.

Economische effecten

Graag zien we dat Rotterdam nog aantrekkelijker wordt voor bewoners, bezoekers en werkenden in de stad. Ook een goed ondernemersklimaat is belangrijk. Van steden als Den Haag, Arnhem en Tilburg is geleerd dat veranderingen in de routes voor autoverkeer nieuwe economische kansen kunnen bieden, en daarmee ook een positief effect kunnen hebben op de omzetten van de detailhandel.

Voor wie met de auto naar de binnenstad van Rotterdam reist, zal de reistijd iets toenemen door de VCP-maatregelen. Voor bezoekers van buiten Rotterdam zal dit geen problemen opleveren, omdat de extra reistijd slechts een klein deel van de totale reistijd betreft. En de groep die in Rotterdam woont en de auto pakt om de binnenstad te bezoeken, is relatief klein. De overgrote meerderheid reist te voet, met de fiets en met het OV naar het winkelgebied. Voor hen wordt een bezoek aan de binnenstad aantrekkelijker, omdat de VCP-maatregelen voor een beter verblijfsklimaat zorgen en het aantrekkelijker maken om te lopen en te fietsen.

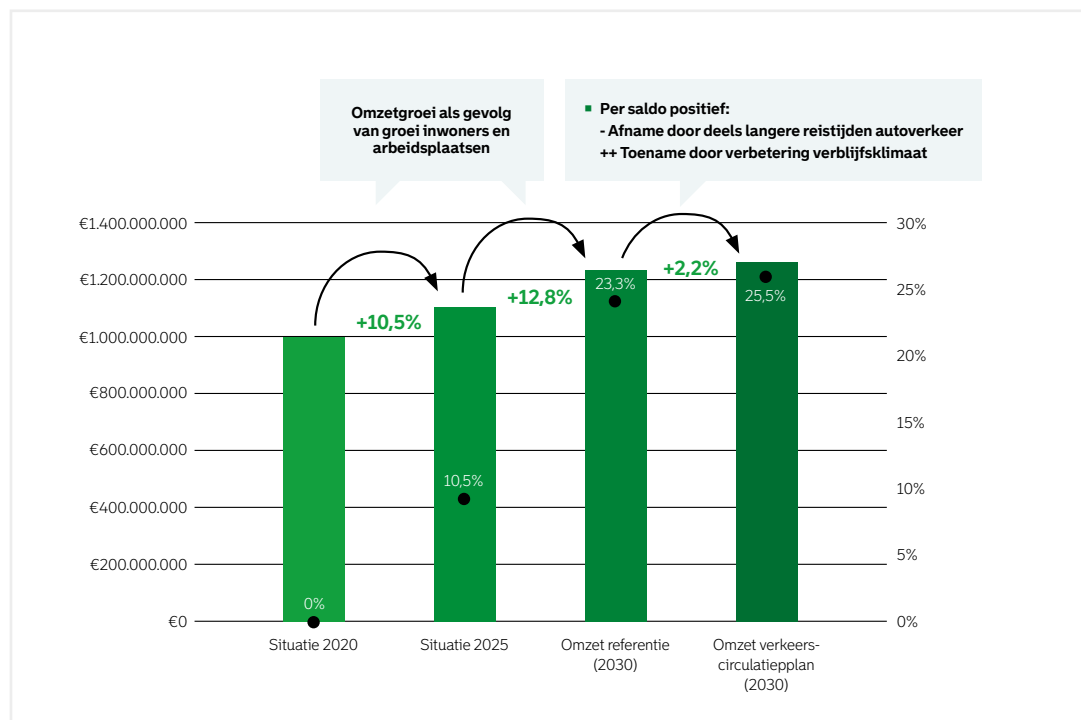
Van de inwoners noemt slechts 6% de bereikbaarheid per auto als belangrijkste motief om het winkelgebied te bezoeken. Het winkelaanbod, de kwaliteit ervan en de bereikbaarheid per OV, fiets en te voet vinden ze veel belangrijker, zo geven ze aan.

Van de bezoekers van buiten de stad pakt 43% meestal de auto om naar Rotterdam te komen. Daarvan noemt

10% de autobereikbaarheid als maatgevend motief voor een bezoek. Ook zij vinden de kwaliteit en de omvang van het winkelaanbod belangrijker, evenals de bereikbaarheid per OV en fiets.

De VCP-maatregelen hebben per saldo een positief effect op de omzetten van de detailhandel in de binnenstad en de omliggende gebieden. De impuls die de verblijfsruimte in het VCP-gebied krijgt en de ruimte die er ontstaat voor voetgangers en fietsers, zullen ervoor zorgen dat de omzetten zullen stijgen. De negatieve effecten als gevolg van de langere reistijden wegen daar niet tegenop. Per saldo zal de omzet met 2,2% stijgen. Niet alleen winkeliers, maar ook horeca en culturele instellingen zullen profiteren, omdat bezoekers langer zullen verblijven.

De groei van het aantal inwoners, zowel in de stad als in de regio, heeft een grote, positieve invloed op de omzetten van de detailhandel. Naar verwachting is het effect hiervan een factor 10 groter dan het effect van de circulatiemaatregelen. Als de bevolking minder hard groeit, dan zal de omzet ook minder hard groeien. Gezien de complexiteit in de woningbouw op dit moment zou de bevolkingsgroei minder snel kunnen toenemen. De uiteindelijke toename is, naast de groei van het inwonersaantal, van nog veel meer factoren afhankelijk. Ook het type detailhandel en de locatie maakt veel uit. Zo is de reistijd die mensen bereid zijn te nemen voor dagelijkse boodschappen anders dan voor recreatief winkelen. Een toename van omzet leidt overigens niet altijd tot meer winstgevendheid voor ondernemers. Dit is sterk afhankelijk van de bedrijfskosten en inflatie.



Figuur 21: Omzetontwikkelingen en effecten van het VCP

5. Verkeerscirculatieplan in het centrum

Het centrum is anders dan alle andere gebieden in de stad. Het is hoogstedelijk en divers, met veel winkels, horeca, belangrijke kantorenlocaties en andere voorzieningen. Ook komen er steeds meer woningen bij. Veel mensen starten of eindigen hun reis dan ook in het centrum. Voor een goede verbinding met de regio zijn de invalswegen, de bezoekersparkeergarages en OV-knooppunten Rotterdam Centraal, station Blaak en knooppunt Beurs erg belangrijk.

Veilige en aantrekkelijke woonbuurten

In het centrum is het vaak op veel plaatsen druk. Door de grote hoeveelheid weggebruikers en verkeersstromen kunnen onoverzichtelijke verkeerssituaties ontstaan, met een onveilig gevoel tot gevolg. Veelgenoemde locaties zijn het Stationsplein, de Meent en de Westersingel. Ook de Schiedamse Vest, de Coolsingel, de West-Kruiskade en het Vasteland zijn opgavenlocaties. Er is behoefte aan meer ruimte op straat voor verschillende vervoersmiddelen. Oversteken moet voor voetgangers en fietsers veiliger en makkelijker worden. Tegelijkertijd moet het centrum bereikbaar blijven voor bezoekers die met de auto komen, net als de parkeervoorzieningen. Heldere routes dragen daaraan bij.

Het toekomstbeeld van mobiliteit in het centrum

Tal van ontwikkelingen in het centrum zorgen voor een veranderend toekomstbeeld. Denk aan grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen, aan grote transformatieprojecten als Hofplein en Pompenburg, maar ook aan trends in modaliteit. Zo kiezen meer mensen voor andere modaliteiten om zich door het centrum van Rotterdam te bewegen. Voor de fors toenemende hoeveelheid fietsers in de stad biedt het fietsnetwerk een aantrekkelijke route naar het centrum.

De ruime fietspaden op de Coolsingel, de Blaak-Westblaak, het Weena, de Westzeedijk en de Boompjes zijn belangrijke routes door het centrumgebied. Er zijn regionale OV-verbindingen en snelle verbindingen met P+R-terreinen aan de rand en buiten de stad. De metrolijnen verbinden de verschillende delen van de stad en het centrum en gaan in de toekomst vaker rijden. Deze worden ondersteund door tramlijnen, die door het Plan Toekomstvast Tramnet frequenter gaan rijden, en busverbindingen. Automobilisten rijden via heldere routes over de hoofdstructuur naar de parkeervoorzieningen in het centrum. Ook logistieke bewegingen vinden zo hun weg van en naar de binnenstad.

Verkeerscirculatiemaatregelen en voornaamste effecten

In het centrumgebied worden negen maatregelen uitgevoerd, die met elkaar en met lopende projecten samenhangen. Deze maatregelen zorgen voor een paar belangrijke veranderingen: minder doorgaand autoverkeer in het centrum en verbeterde routes naar parkeervoorzieningen. Autoverkeer zonder bestemming in het centrum gaat via andere routes rijden. Hierdoor neemt de verkeersdruk af op de straten die daar niet op zijn ingericht en ontstaat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit heeft een positief effect op het verblijfsklimaat en de verkeersveiligheid. Straten worden overzichtelijker en oversteken eenvoudiger. Het centrum

blijft goed bereikbaar met de auto. Autoverkeer dat in het centrum moet zijn, rijdt via een duidelijke routing van en naar parkeervoorzieningen. Vanuit iedere windrichting kan een parkeervoorziening worden bereikt. Dit voorkomt dat parkeerverkeer elkaar hindert. Vanaf [pagina 29](#) lichten we elke maatregel toe.

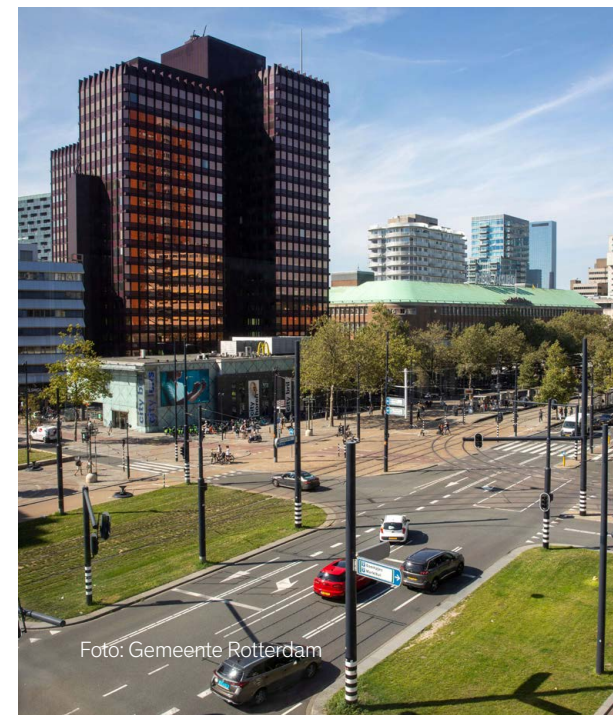


Foto: Gemeente Rotterdam

Overzichtskaart circulatiemaatregelen in Centrum

Legenda

Maatregel

-  Eenrichtingsverkeer 
-  Aanpassing weginrichting 
-  Verkeersfilter 
-  Aanpassing kruispunt 

Wegcategorie

-  Gebiedsontsluiting
-  Wijkontsluiting
-  Woonstraat

-  Parkeergarages met centrum functie

Groen-blauwe structuren die door het plan versterkt worden

-  Water
-  Groen

-  Voorzieningen/ Stadstraat

-  Woon/ leefgebieden

-  Al geplande projecten

Basis

-  VCP-gebied
-  Water
-  Groenstructuur



Figuur 22: Overzichtskaart circulatiemaatregelen

Overzicht maatregelen



1. Meent

Verkeersfilter

Asociaal verkeersgedrag maakt dat veel stadsbewoners de Meent als erg verkeersonveilig ervaren. Door een verkeersfilter aan te brengen ter hoogte van de Delftsevaart wordt doorgaand (show)verkeer geweerd. Hierdoor zal de verkeersdrukke en daarmee de overlast in het gebied fors afnemen. Parkeergarages, winkels en woningen blijven goed bereikbaar. Er is eerder met deze maatregel geëxperimenteerd. De positieve effecten die deze weekend-zomerafsluitingen hebben laten zien, gaven aanleiding voor permanente invoering.



2. Aert van Nesstraat

Verkeersfilter

Op de Lijnbaan, ter hoogte van de Aert van Nesstraat, kruist het winkelend publiek met het autoverkeer. Dit levert ongewenste en verkeersonveilige situaties op. Daarom wordt op de Aert van Nesstraat, ter hoogte van de Lijnbaan, een verkeersfilter aangebracht. Deze filter zorgt ervoor dat winkelend publiek niet meer wordt onderbroken door autoverkeer, maar vrij kan doorlopen. De parkeergarages aan beide kanten van de straat worden beter bereikbaar voor bezoekers die met de auto naar het centrum komen.



3. Karel Doormanstraat

Aanpassing weginrichting

De Karel Doormanstraat tussen het Schouwburgplein en de Crispijnstraat is nu een eenrichtingsstraat. Ten behoeve van de bereikbaarheid van het Lijnbaankwartier en de parkeergarages in het centrum, en in relatie met het verkeersfilter op de Aert van Nesstraat, wordt de Karel Doormanstraat een tweerichtingsstraat. Er zal voornamelijk bestemmingsverkeer rijden.



4. Eendrachtsplein – Westblaak

Aanpassing kruising

Op de route Rochussenstraat-Westblaak rijdt veel autoverkeer van en naar het centrum. De afslaande bewegingen op het kruispunt Eendrachtsplein-Westblaak staan een goede doorstroming op deze hoofdstructuurroute in de weg. Daarom wordt de kruising zo aangepast dat links afslaan - zowel van oost naar zuid als van west naar noord - niet meer mogelijk is. Autoverkeer dat vanaf de Westersingel of de Eendrachtsweg komt aangereden, kan alleen rechtsaf slaan. Door deze maatregel neemt de capaciteit van de kruising toe. Bij de inrichting wordt rekening gehouden met tijdelijke openstelling van bepaalde afslagbewegingen, mocht dat in het geval van omleidingen of evenementen nodig zijn.



Figuur 23. Links: huidige situatie Eendrachtsplein. Rechts: impressie mogelijke toekomstige situatie, waarbij de vrijgekomen ruimte benut wordt voor fietsers en/ of meer ruimte voor groen.

Overzicht maatregelen



5. Schiedamse Vest

Eenrichtingsverkeer

Langs de Schiedamse Vest bevinden zich diverse scholen en schoolpleinen. De huidige verkeerssituatie is niet veilig genoeg. Daarom wordt hier eenrichtingsverkeer ingevoerd. Kinderen, hun ouders en buurtbewoners kunnen voortaan beter oversteken. De rondom liggende locaties blijven via een duidelijke route met de auto bereikbaar.



6. Glashaven

Eenrichtingsverkeer

In de omgeving van de Glashaven vinden veel bouwontwikkelingen plaats. Ook wordt er hard gereden door sluipverkeer. Vanuit de buurt ligt er een wens om de stenige buitenruimte te vergroenen. Door eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting in te voeren tussen de Blaak en de Scheepmakershaven, slaan we twee vliegen in één klap.



7. Mariniersweg

Aanpassing weginrichting

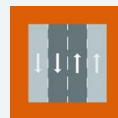
De Mariniersweg was in het verleden een belangrijke toegangsweg voor de Willemsbrug. Met de komst van de Erasmusbrug is de functie van de Willemsbrug in het wegennetwerk veranderd. De Mariniersweg is hierdoor veel minder druk geworden. De huidige vier rijstroken zijn daarom niet allemaal meer nodig. Met één rijstrook per richting behoudt de Mariniersweg voldoende capaciteit. Voor fietsers en voetgangers ontstaat een betere verbinding tussen het Hoogkwartier en het Laurenskwartier.



8. Weena

Aanpassing kruising

Op het Weena, ter hoogte van het Centraal Station, is de verkeerssituatie complex en onveilig. Om de verkeerssituatie te vereenvoudigen, wordt de bovengrondse doorgaande verbinding voor autoverkeer weggehaald. Al het doorgaand verkeer gaat voortaan ondergronds. Hierdoor ontstaat er een mooie entree vanaf Centraal Station naar de stad. Afslaande autobewegingen en de u-turn op het Weena, ter hoogte van de Conradstraat, blijven mogelijk. De Karel Doormanstraat wordt ook bereikbaar via de Weenatunnel. Dit is nu niet het geval. De afslaande weg vanaf het Weena richting het Kruisplein vanuit westelijke richting wordt verlegd, om fietsers de ruimte te geven om het autoverkeer veilig en met voorrang te kunnen kruisen.



9. Pompenburg - Goudsesingel

Aanpassing weginrichting

De verkeerssituatie op de route Pompenburg-Goudsesingel wordt als onveilig ervaren. Dit komt onder meer door het groeiende aantal fietsers. Ook sluit de huidige wegcapaciteit voor autoverkeer niet aan bij het nieuwe Hofplein, waardoor samenvoegend verkeer straks flink kan gaan ophopen. Om dat te voorkomen én om de veiligheid voor fietsers te verbeteren, gaan we, zodra het nieuwe Hofplein klaar is, het aantal rijstroken op de route Pompenburg-Goudsesingel terugbrengen van twee rijstroken per richting naar één rijstrook per richting. Hierdoor ontstaat een betere aansluiting op het Hofplein.

Effecten op het verkeer

De maatregelen in het centrum zorgen ervoor dat er minder doorgaand verkeer dwars door het centrum gaat rijden. Vooral op de nu nog drukke wijk- en buurtstraten is dat effect straks goed te merken. Het doorgaande verkeer gaat de hoofdstructuurwegen gebruiken. Daar ontstaat de komende jaren ruimte doordat de hoeveelheid verkeer, voorafgaand op het VCP, op een aantal stedelijke hoofdroutes, zoals de Blaak/Westblaak, de Goudsesingel en Pompenburg, de komende jaren afneemt. Dat komt door andere (stadsbrede) projecten, zoals de Aanpak 30 km/uur en het nieuwe Hofplein. Hierdoor zullen er minder doorgaande autoritten door het centrum van Rotterdam worden gemaakt.

Op veel van de opgavenlocaties in het centrum wordt het als gevolg van de circulatiemaatregelen een stuk rustiger. Dat geldt bijvoorbeeld voor het Weena, de West-Kruiskade, de Nieuwe Binnenweg, de Westersingel, de Mauritsweg, de Westblaak, de Blaak, de Mariniersweg, de Burgemeester van Walsumweg, de Goudsesingel, Pompenburg, de Jonker Fransstraat, de Meent en de Aert van Nesstraat. De nieuwe hoeveelheden passen bij de ambitie om deze straten aantrekkelijker, veiliger en leefbaarder te maken. De afname van de hoeveelheid autoverkeer creëert ruimte voor fietsers, voetgangers en het OV. Hierdoor neemt het OV-gebruik in het centrum op de oost-west-corridors lokaal toe. Ook fietsen wordt aantrekkelijker. Vooral in de wijken zal de hoeveelheid fietsverkeer lokaal toenemen.

Effecten op de doorstroming

De hoofdstructuur krijgt weliswaar op een aantal locaties meer verkeer te verwerken, maar die toename leidt niet tot knelpunten. Dat komt mede doordat de maatregelen minder afslaan en kruisende bewegingen toelaten. Dat heeft een belangrijk effect: de hoofdstructuur kan



hierdoor meer verkeer verwerken. Dit is bijvoorbeeld van toepassing op de Blaak, de Westblaak, de Westersingel en de Rochussenstraat. Ook de kruising Eendrachtsp plein-Westblaak, dat momenteel een aandachtspunt is, gaat er qua doorstroming op vooruit en vormt daardoor niet langer een aandachtspunt.

De kruisingen Vasteland-Erasmusbrug, Vasteland-Scheepstimmerlaan, West-Kruiskade-'s-Gravendijkwal en het Droogleever Fortuynplein zijn nu vrij druk en blijven druk. Dit zijn aandachtslocaties. Een belangrijke oorzaak van de drukte op deze plekken was het aantal hoogtemeldingen bij de Maastunnel. Er zijn inmiddels maatregelen genomen om het aantal hoogtemeldingen te verminderen. Deze maatregelen laten een positief effect zien. In de wijde omgeving van de tunnel zal de doorstroming verbeteren. Op piekmomenten zal het echter druk blijven op de eerder genoemde kruisingen.

Over het algemeen kun je zeggen dat de hoofdstructuur meer verkeer kan verwerken, doordat het aantal verstoringen verminderd wordt. Als gevolg van minder kruisende bewegingen verbetert de doorstroming op een aantal specifieke locaties.

Effect op reistijden

Wie zich te voet, met de fiets of met het OV door het centrum van Rotterdam verplaatst, gaat erop vooruit. Doordat er minder auto's door de wijken rijden, krijgen voetgangers, fietsers en het OV immers meer ruimte. Dat is niet alleen aangenaam, het verkort ook de reistijd. Voor de auto is dit anders, omdat de routes voor autoverkeer veranderen. Een groot deel van het (doorgaande) autoverkeer zal niet langer dwars door de stad rijden, maar naar de hoofdstructuur verplaatsen. Door dit 'omrijden' zullen de reistijden toenemen. Heel concreet gaat het op het drukste moment van de dag (avondspits) om een toename van enkele minuten. Dit is vooral merkbaar op de korte verplaatsingen (<5km) binnen het VCP-gebied. Voor langere ritten (>5km), van en naar het centrum van Rotterdam, is het effect beperkt ten opzichte van de totale reistijd. Gedurende de rest van de dag is de toename in reistijden nog kleiner.



Effecten op leefbaarheid

Verkeersveiligheid

Door de verschuiving van de verkeersstromen worden de wijken en buurten in het centrum verkeersveiliger. Dat is het directe gevolg van de dalende hoeveelheid auto's, de verbeterde oversteekbaarheid, de overzichtelijkere verkeerssituaties en de afname van verkeersdruk. Ook de eerder genoemde opgavelocaties worden veiliger. Op de Nieuwe Binnenweg, de Mathenesserlaan, de Jonker Frانسstraat, de Mariniersweg, de Westersingel, de Burgemeester van Walsumweg en de Schiedamse Vest neemt het risico op een ongeval af.

De grootste verbeteringen voor de verkeersveiligheid zijn te vinden bij de kruisingen Eendrachtsp plein-Westblaak en Mathenesserlaan-Rochussenstraat. Door het wegnemen van kruisende bewegingen ontstaat er ruimte, waardoor fietsers en voetgangers kunnen oversteken zonder deelconflicten met afslaand autoverkeer. Deze verbeteringen zullen gevoeld worden door vele Rotterdammers, want op deze kruisingen bevinden zich de drukste fiets- en looproutes van de stad.

Wegen waar het risico op een ongeval iets toeneemt zijn onder andere de Boompjes en de Rochussenstraat. De toename van het risico op deze wegen is beperkt en kleiner dan de afname van het risico in de wijken. Dat komt omdat deze hoofdwegen beter ingericht zijn op grotere hoeveelheden verkeer dan de wegen in de wijken. Gescheiden fietspaden en met verkeerslichten geregelde oversteekplaatsen dragen daaraan bij.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit wordt bepaald door de hoeveelheden stikstof en fijnstof die zich in de lucht bevinden. Doordat de verkeersstromen in het centrum veranderen, verandert de luchtkwaliteit op plaatsen mee. De grootste verbeteringen ($>1 \mu\text{g}/\text{m}^3$) zijn op en rondom de wegen in de wijken te verwachten, zoals de Westersingel, de Meent, de Mariniersweg en de Burgemeester van Walsumweg. Ook op andere wegen zijn verbeteringen merkbaar (tot $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Denk aan de Karel Doormanstraat, de Blaak, de Westblaak, het Kruisplein, de West-Kruiskade, de Veerhaven, de Glashaven, de Wijnhaven en de Goudsesingel.

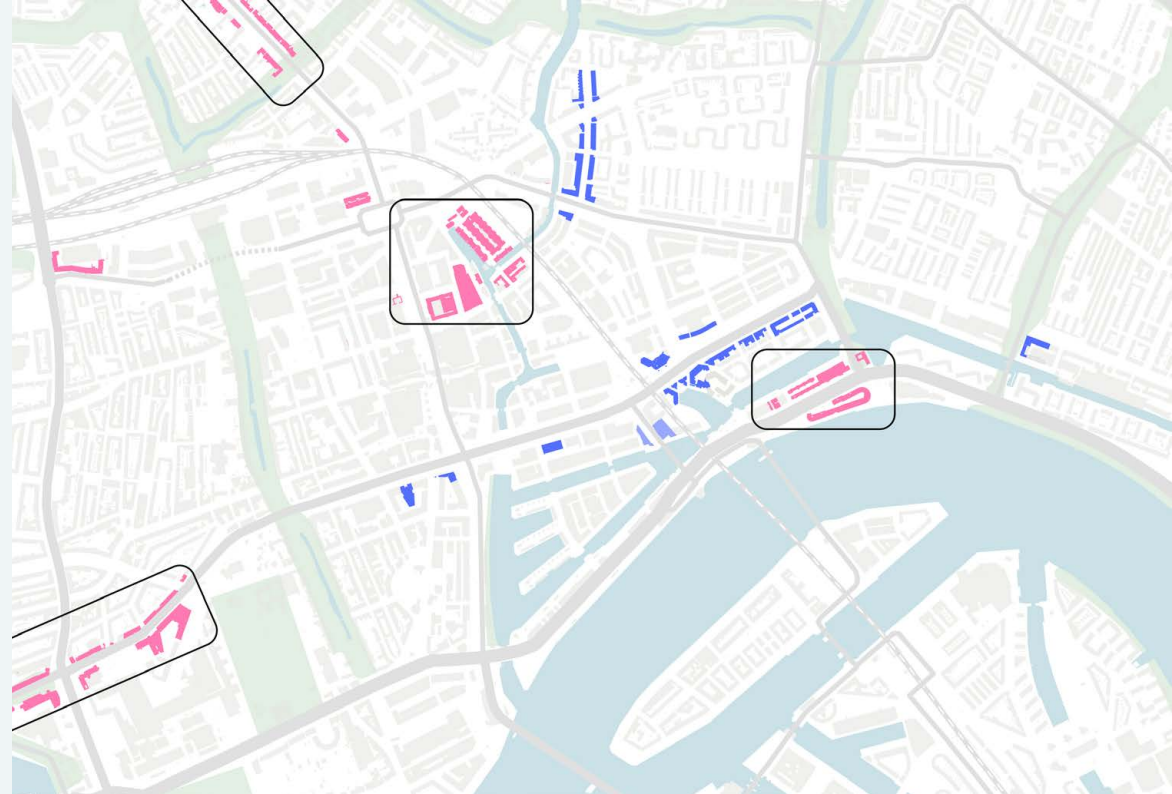
Doordat het op de wegen rondom de wijken drukker wordt, nemen op sommige wegen concentraties van zowel stikstof als fijnstof toe. Het gaat dan over de Coolsingel, de Rochussenstraat, de Westzeedijk, het Vasteland en de Boompjes. De toename van concentraties blijft echter beperkt tot $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en leidt niet tot een overschrijding van de huidige normen. Ook rond de Haagseveer en de Delftseveer zal sprake zijn van lichte toenames. Op delen van de 's-Gravendijkwal zijn lokaal zeer lichte toe- en afnames zichtbaar, netto blijft het niveau hier gelijk. Dit is in lijn met het verkeersbeeld dat op deze locatie als gevolg van de VCP-maatregelen slechts beperkt verandert. Op overige wegen in het centrum blijven de concentraties grotendeels constant.

Foto: Joep Boute

Geluid

In het centrum neemt het aantal geluidsgehinderden af door de VCP-maatregelen, met name rondom de maatregellocaties. De geluidsbelasting op de Meent, de Aert van Nesstraat, de Mariniersweg, de Westersingel, de Mauritsweg, het Kruisplein, de Jonker Fransstraat, de Burgemeester van Walsumweg en de Wijnhaven daalt. Gemiddeld nemen de waardes af met circa 2 dB. Lokaal zijn zelfs nog grotere dalingen merkbaar, tot 5 dB of meer. Ook rondom de Stadsdriehoek, het Wijnhavenkwartier, de Leuvehaven en Cool zijn verbeteringen merkbaar die de leefbaarheid in het centrum ten goede komen. Lichte toenames in de geluidsbelasting treden op rondom een deel van de Goudsesingel, Pompenburg en de Rochussenstraat. Dat is het directe gevolg van een toename van verkeer op die wegen.

Er zijn een aantal clusters van gebouwen waar de geluidsbelasting op sommige panden nu al hoog is en verder toeneemt als gevolg van het VCP. Zie het kaartbeeld op deze pagina. Het gaat dan om panden in de gebieden rondom de Haagseveer, de Blaak, rondom Dijkzigt, de Rochussenstraat en de Boompjes. Dit zijn aandachtslocaties, waarvoor we flankerende maatregelen zoeken om de geluidsbelasting te reduceren. Te denken valt aan stil asfalt, lokale snelheidsverlaging of aan woningisolatie. Tegelijkertijd zijn er ook gebouwen met een hoge geluidsbelasting waar deze juist afneemt (zoals de Jonker Fransstraat).



Effectenkaart Geluid - Hoogbelaste gebouwen

Legenda

De toe- of afname van de geluidsbelasting op de gevel is weergegeven voor gebouwen met een al reeds hoge geluidsbelasting.

	Geluidsbelasting neemt af		Basis VCP-gebied
	Geluidsbelasting neemt toe		Water
	Cluster van gebouwen		Groenstructuur
			Wegen
			Spoor

Figuur 24: Gebouwen die in de huidige situatie al een hoge geluidsbelasting kennen en die als gevolg van VCP toeneemt

Economische effecten

In het centrum bevinden zich meerdere winkelgebieden. Veruit het grootste deel van de detailhandel in de stad (ca 150.000m²) bevindt zich in dit gebied. Het grootste gebied waar veel recreatieve detailhandel aanwezig is, is het kernwinkelgebied. Als gevolg van de groei van het aantal inwoners zullen de omzetten de komende jaren stijgen. Ondanks de lichte toename die ze veroorzaken in de reistijden met de auto, zorgen de verkeersmaatregelen eveneens voor hogere omzetten. Dat komt door de impuls die aan het verblijfsklimaat wordt gegeven, waardoor de binnenstad aantrekkelijker wordt voor winkelend publiek.

Overzicht van aandachtslocaties en flankerende maatregelen

In het centrum zijn er meerdere aandachtslocaties geagendeerd. Dit zijn locaties waar mogelijk negatieve effecten optreden naar aanleiding van de circulatiemaatregelen. Tabel 1 geeft inzicht in het type aandachtspunt en de voorgestelde flankerende maatregelen.

Locatie	Aandachtspunt	Flankerende maatregel
Coolsingel	Geluid	Aandachtslocaties verder onderzoeken. Of deze aandachtsstraten een knelpunt vormen, hangt af van locatiespecifieke kenmerken, zoals gevelisolatie. Mogelijke maatregelen zijn het aanbrengen van stil asfalt of stille klinkers en/of het instellen van een lokale snelheidsverlaging.
Haagseveer	Geluid	
Weena	Geluid	
Hofplein	Geluid	
Rodezand	Geluid	
Galerij	Geluid	
Noordmolenwerf	Geluid	
Oppert	Geluid	
Binnenrotte	Geluid	
Blaak	Geluid	

Tabel 1: Overzicht van aandachtslocaties en flankerende maatregelen Centrum

6. Verkeerscirculatieplan in West

West is een levendig gebied, dat dicht tegen het centrum aan ligt. Het heeft een veelzijdige buurteconomie en karakteristieke, verbindende, groene structuren. Het is een gebied waar veel mensen wonen, die er hun dagelijkse boodschappen doen en naar school gaan. West verbindt Rotterdam met de omliggende plaatsen Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Hoek van Holland.

Veilige en aantrekkelijke woonbuurten

De woonbuurten in West bieden aan veel mensen een thuis. Ondanks de levendige wijkconomie en de groene structuren die het gebied rijk is, laat de leefbaarheid er te wensen over. Veel woonbuurten die aantrekkelijk en veilig zouden moeten zijn, worden gekenmerkt door onveilige verkeerssituaties. Dit komt vooral door de grote hoeveelheid auto's die door de buurt rijdt. Op straten als de Nieuwe Binnenweg, waar verschillende vervoersvormen samenkomen op een smal profiel, levert dit problemen op. Hetzelfde geldt voor de Mathenesserlaan, waar veel doorgaand verkeer overheen komt, zonder dat deze een herkomst of bestemming heeft in de wijk. Daarnaast vragen de West-Kruiskade, die met ruimtegebrek kampt, en de verkeersdrukte op de Westersingel en de Beukelsdijk om maatregelen.

Het toekomstbeeld van mobiliteit in West

In de toekomst is het in de woonbuurten van West een stuk veiliger dan het nu is. Voetgangers en fietsers krijgen de ruimte en kunnen veilig en overzichtelijk oversteken. Samen met de zuidelijk gelegen metrohaltes Coolhaven, Dijkzigt en Eendrachtsplein, de hoogwaardige busverbinding over het Maastunneltracé en de overige bus- en tramlijnen zorgt dit voor een goede bereikbaarheid van het gebied. Alle locaties in het gebied

blijven bereikbaar met de auto, via de hoofdstructuur en de 'inprikkers' in de wijk. De hoofdstructuur wordt gevormd door de Aelbrechtskade, de Rochussenstraat en de 's-Gravendijkwal.

Verkeerscirculatiemaatregelen en voornaamste effecten

De groene structuren en de levendige wijkconomie in West bieden volop kansen voor een aantrekkelijke wijk. Door op zeven locaties maatregelen te nemen, die nauw met elkaar samenhangen, geven we die positieve punten van West weer de ruimte.

De maatregelen zijn erop gericht de woonbuurten autoluwer te maken. Dat bereiken we door het doorgaande autoverkeer naar de hoofdstructuur aan de randen van het gebied te leiden. Hierdoor zal het in de woonstraten een stuk veiliger worden. Fietsers krijgen meer ruimte en voetgangers kunnen makkelijker oversteken. Door de afname van het aantal auto's kan de tram op de West-Kruiskade, de Middellandstraat en de Vierambachtsstraat betrouwbaarder rijden en op termijn versnellen, wat aansluit bij het Plan Toekomstvast Tramnet. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om te wonen, te winkelen en kriskras door de wijk te bewegen in West. Dat is prettig voor bewoners en bezoekers, maar ook voor ondernemers. De maatregelen zorgen er ook voor dat de rol van de groene Heemraadssingel als aantrekkelijke verbinder een stuk steviger wordt. Vanaf [pagina 37](#) lichten we elke maatregel toe.



Foto: Gemeente Rotterdam

Overzichtskaart circulatiemaatregelen in West

Legenda

Maatregel

-  Eenrichtingsverkeer 
-  Aanpassing weginrichting 
-  Verkeersfilter 
-  Aanpassing kruispunt 

Wegcategorie

-  Gebiedsontsluiting
-  Wijkontsluiting
-  Woonstraat

Parkeergarages met centrum functie

Groen-blauwe structuren die door het plan versterkt worden

-  Water
-  Groen

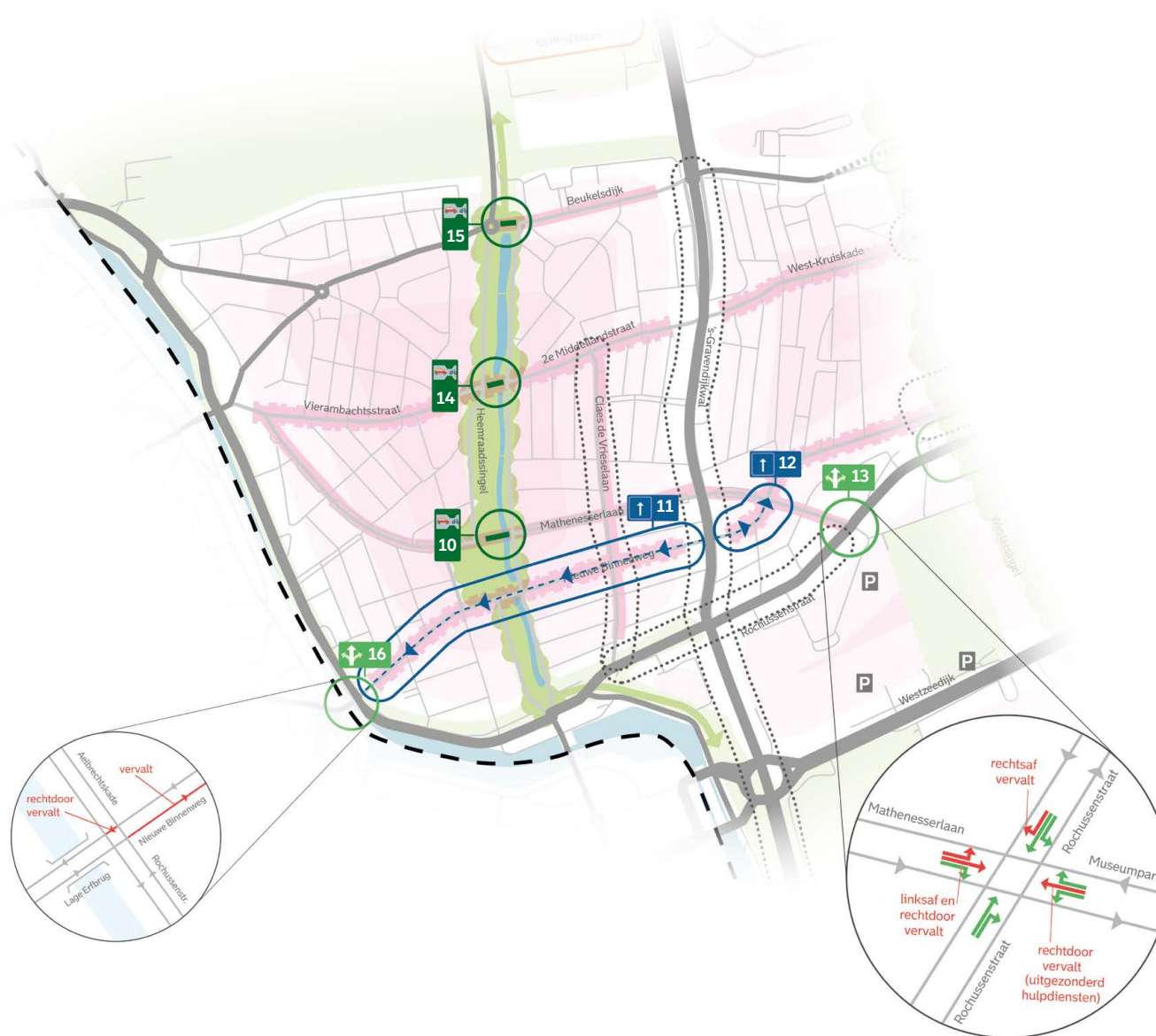
Voorzieningen/ Stadstraat

Woon/ leefgebieden

Al geplande projecten

Basis

-  VCP-gebied
-  Water
-  Groenstructuur



Figuur 25: Overzichtskaart circulatiemaatregelen in West

Overzicht maatregelen



10. Mathenesserlaan

Verkeersfilter

Over de Mathenesserlaan rijdt veel sluipverkeer dat niet in de wijk hoeft te zijn. Een verkeersfilter ter hoogte van de Heemraadssingel zal dit tegengaan. Het zorgt voor een rustiger en autoluwer verkeersbeeld in heel de wijk, die hierdoor leefbaarder wordt. Deze verkeersfilter werkt in samenhang met de verkeersfilters op de Beukelsdijk en de Vierambachtsstraat-Middellandstraat en de invoering van eenrichtingsverkeer op de Nieuwe Binnenweg.



11. Nieuwe Binnenweg (west)

Eenrichtingsverkeer

Op de Nieuwe Binnenweg tussen de 's-Gravendijkwal en de Lage Erfbrug komen veel verkeerssoorten samen op een smal wegprofiel. Dit leidt tot een slechte oversteekbaarheid en verkeersonveilige situaties. Vanaf 2026 verdwijnt de tram en ontstaat ruimte voor een andere inrichting van de straat. Door op dit gedeelte van de Nieuwe Binnenweg eenrichtingsverkeer richting west in te voeren maken we de straat veiliger en beter oversteekbaar.



12. Nieuwe Binnenweg (oost)

Eenrichtingsverkeer

Ook in het deel van de Nieuwe Binnenweg tussen de 's-Gravendijkwal en de Mathenesserlaan, dat dicht tegen het centrum aan ligt, voeren we eenrichtingsverkeer in. Op dit deel van de weg blijft rijden in oostelijke richting mogelijk. De maatregel hangt samen met de maatregel eenrichtingsverkeer op de Nieuwe Binnenweg (west). Het doel is dat voetgangers veiliger kunnen oversteken.



13. Rochussenstraat – Mathenesserlaan

Aanpassing kruising

Het kruispunt Rochussenstraat-Mathenesserlaan is erg druk en wordt als verkeersonveilig ervaren. Een inrijdverbod richting de Mathenesserlaan in combinatie met het enkel toestaan van rechtsafslaan vanuit de Mathenesserlaan maakt het kruispunt eenvoudiger. Daarnaast voorkomt deze maatregel omrijdbewegingen en sluipverkeer over de Mathenesserlaan.



14. Vierambachtsstraat – Middellandstraat

Verkeersfilter

Het kruispunt met de Heemraadssingel wordt als druk en onveilig ervaren. Daarom plaatsen we hier een verkeersfilter. De oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid op de Middellandstraat en de Vierambachtsstraat gaan er hierdoor op vooruit. Deze verkeersfilter werkt in samenhang met de verkeersfilters op de Mathenesserlaan en de Beukelsdijk.

Overzicht maatregelen



15. Beukelsdijk

Verkeersfilter

Langs de Beukelsdijk liggen meerdere basisscholen en middelbare scholen. Hier lopen en fietsen dagelijks veel kinderen. Ook rijdt er veel autoverkeer, waarvan een deel helemaal niet in de wijk hoeft te zijn. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties. Om de situatie te verbeteren wordt een verkeersfilter toegepast ter hoogte van de Heemraadssingel. Deze verkeersfilter werkt in samenhang met de verkeersfilters op de Mathenesserlaan en de Vierambachtsstraat-Middellandstraat.



16. Lage Erfbrug

Aanpassing kruising

Op het kruispunt Lage Erfbrug-Aelbrechtskade gebeuren veel verkeersongelukken. Dat het kruispunt erg druk is, leidt soms ook tot files op de Aelbrechtskade en de Rochussenstraat. Daarom passen we het kruispunt aan op het beoogde eenrichtingsverkeer op de Nieuwe Binnenweg (maatregel 11). Voor wie vanaf de Nieuwe Binnenweg komt gereden, vervalt de optie om rechtdoor over de Lage Erfbrug te rijden. Het is enkel toegestaan om rechtsaf te slaan, richting de Aelbrechtskade.



Foto: David Rozing



Foto: Arthur Scheltes

Effecten op het verkeer

In West zal het verschil tussen 'voor en na de maatregelen' goed merkbaar zijn. Op een aantal belangrijke opgavenstraten op de Oost-West-assen gaan aanzienlijk minder auto's rijden. Hier wordt het niet alleen rustiger op straat, maar ook veiliger. Doordat er minder kruisende bewegingen plaatsvinden op hectische kruispunten zoals Middellandstraat-Kruiskade-'s-Gravendijkwal en Mathenesserlaan-'s-Gravendijkwal, wordt de doorstroming beter. De afname van het autoverkeer biedt kansen om het OV te verbeteren. Dat geldt voor buslijn 32, de tram op de Vierambachtsstraat, de Middellandstraat en de West-Kruiskade.

Doordat het doorgaande autoverkeer naar de hoofdstructuur verschuift, zal het daar drukker worden. De Rochussenstraat, de Aelbrechtskade en de Westzeedijk krijgen hierdoor meer verkeer te verwerken. Daar staat tegenover dat de doorstroming op die wegen verbetert door de vereenvoudiging van een aantal op die routes gelegen kruispunten.

Er zijn ook effecten op straten en wegen die buiten het VCP-gebied liggen. Zo neemt de verkeersdruk op de Willem Buytewechstraat en de Schiedamseweg iets toe, maar binnen de acceptabele waarden. Op de Horvathweg ontstaat juist ruimte doordat doorgaand verkeer via de Ring gaat rijden.

De samenstelling van het verkeer in West verandert. In de woonbuurten komt alleen nog bestemmingsverkeer. Op de hoofdstructuur rondom de wijken zal meer doorgaand verkeer rijden. Tegelijkertijd verschuift een deel van het verkeer van deze hoofdstructuur naar de ring. Onder de streep daalt het aandeel doorgaand verkeer daardoor op veel plaatsen op de hoofdstructuur. Op reeds drukke wegen zoals de 's-Gravendijkwal en de Henegouwerlaan neemt de verkeersdruk beperkt toe. In de Maastunnel neemt de verkeersdruk zelfs af

doordat het voor doorgaand verkeer (vb. Pijnacker – Barendrecht) aantrekkelijker wordt om een route via de Ring te kiezen in plaats van door de stad te verplaatsen.

Voor hulpdiensten blijven de huidige routes in West beschikbaar. Op hulpdienstroutes zoals de Beukelsdijk, de Nieuwe Binnenweg en de Middellandstraat wordt het aanzienlijk rustiger als gevolg van de maatregelen. Voor de hulpdiensten is dit een voordeel, zij kunnen immers vrij door de filters heen bewegen.



Figuur 26: Boven: Huidige situatie 2e Middellandstraat. Beneden: Impressie van de mogelijke toekomstige situatie, waarin fietsers, voetgangers en groen de ruimte krijgen.

Effecten op de doorstroming

Op de hoofdstructuur nemen we op specifieke locaties maatregelen om de doorstroming te verbeteren. Dat is nodig, omdat de verkeersdruk op de hoofdstructuur toeneemt en tegelijkertijd een betere doorstroming gewenst is. Op een aantal kruisingen wordt het aantal kruisende bewegingen verminderd, waardoor het verkeer sneller kan doorstromen en de verkeerssituaties veiliger worden. Dit gebeurt bijvoorbeeld op de kruising bij de Lage Erfbrug en op de kruising Mathenesserlaan-Rochussenstraat. Dergelijke maatregelen worden ook toegepast op kruisingen in het centrum en in Oost, wat ook een positief effect heeft op de doorstroming in West. Er ontstaan dan ook geen knelpunten in de doorstroming in West. Wel zijn er een aantal aandachtspunten, waar flankerende maatregelen voor worden voorgesteld.

De kruisingen in en rondom West zijn erg gevoelig voor verstoringen. Incidenten en hoogtemeldingen bij de Maastunnel zorgden er in het verleden voor dat het verkeer vaak vast kwam te staan, met oplopende wachttijden tot gevolg. Dit geldt voor kruisingen in de directe nabijheid van de Maastunnel en voor de kruispunten die op de alternatieve routes liggen. De verlaging van de doorrijhoogte van de Maastunnel zorgt al voor een vermindering van het aantal hoogtemeldingen en een betere doorstroming. Uitbreiding van het Incident Management (IM) zal hier ook aan bijdragen. Door middel van monitoring houden we de voortgang in de gaten.

Door de wijzigingen in de verkeerscirculatie ontstaat een aantrekkelijke doorgaande route, waarmee je via de Horvathweg en het Kleinpolderplein, de Aelbrechtskade en de Rochussenstraat naar het oosten van de stad zou kunnen rijden, en andersom. Door op enkele kruispunten net buiten het VCP-gebied doserende maatregelen te treffen op het gebied van verkeersmanagement zal

het doorgaande verkeer sneller de Ring of de route via Westzeedijk en Tjalklaan gebruiken. Zo blijft het gebied goed bereikbaar voor diegenen die er moeten zijn, maar niet voor diegenen die de route als doorgaande weg willen gebruiken.

Effect op reistijden

Wie te voet, met de fiets of met het OV door West reist gaat erop vooruit. Doordat er minder auto's door de wijken rijden, krijgen voetgangers, fietsers en het OV meer ruimte. Dat is niet alleen aangenaam, het verkort ook de reistijd. Met de auto is dit anders, doordat autoroutes veranderen. Met name de verkeersfilters langs de Heemraadssingel en het eenrichtingsverkeer op de Nieuwe Binnenweg hebben impact. Ze zorgen ervoor dat doorgaand verkeer gebruik gaat maken van de hoofdstructuur, waar ze te maken kunnen krijgen met iets langere reistijden. Heel concreet gaat het tijdens de drukste momenten van de dag (de avondspits) om een toename van enkele minuten op de korte verplaatsingen (<5km) binnen het VCP-gebied. Voor langere ritten (>5km) tijdens de avondspits blijft de toename echter beperkt tot een fractie van de totale reistijd.

Effecten op leefbaarheid

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in Rotterdam-West gaat er flink op vooruit. Vooral de verkeersfilters langs de Heemraadssingel en de invoering van eenrichtingsverkeer op de Nieuwe Binnenweg maken een groot verschil. De grote hoeveelheden doorgaand autoverkeer die de Oost-West-assen (de Nieuwe Binnenweg, de Vierambachtsstraat, de Mathenesserlaan en de Beukelsdijk) nu onveilig maken, verschuiven naar de hoofdstructuur. Hierdoor neemt de drukte op de Aelbrechtskade, de Rochussenstraat en de Westzeedijk

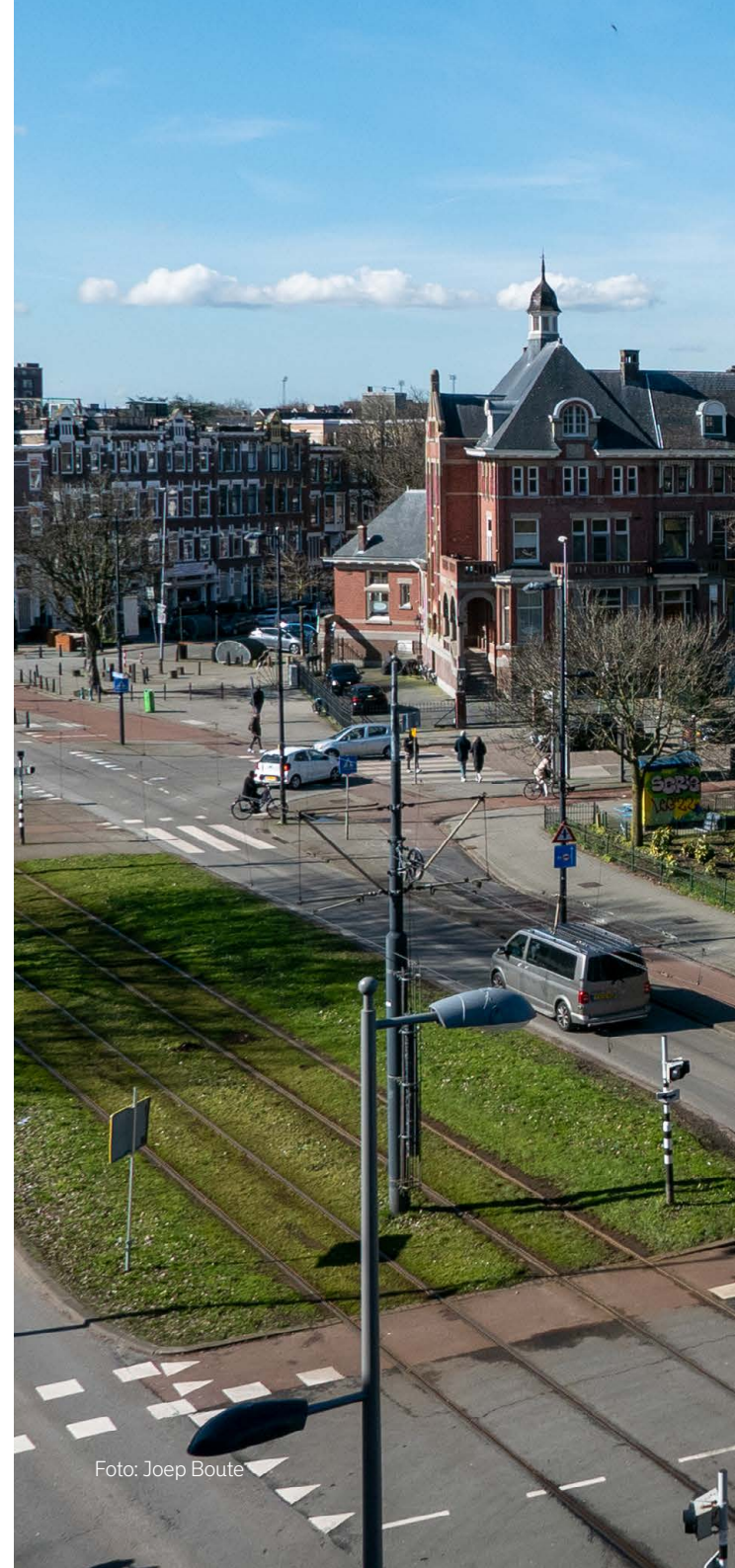


Foto: Joep Boute



Foto: Robin Utrecht

toe. Omdat deze wegen erop ingericht zijn om grote(re) hoeveelheden verkeer te verwerken, en er maatregelen genomen worden om de doorstroming te verbeteren, blijft de toename van risico's beperkt. Dat is te danken aan het brede wegprofiel, de gescheiden fietspaden en de geregelde oversteken op deze wegen. Onder de streep is de verbetering in de wijken veel groter dan de lichte verslechtering langs de hoofdstructuur.

Voor twee aandachtslocaties worden flankerende maatregelen voorgesteld om de negatieve effecten van extra drukte tegen te gaan. De eerste is de Aelbrechtskade. Hier wordt de smalle fietsstrook (tussen de Van der Hilstraat en het Aelbrechtsplein), die nu voor onveilige situaties zorgt, weggehaald. Om de oversteekbaarheid te verbeteren worden nieuwe, veilige oversteekplaatsen aangelegd. De tweede aandachtslocatie is de Claes de Vrieselaan, die meer verkeer te verwerken krijgt. De toename van verkeer zou het risico op een ongeval kunnen vergroten. Echter, de reeds geplande herinrichting van de straat zal dit negatieve effect opvangen.

Dat het veiliger wordt in West, komt ook doordat de inrichting van veel kruisingen wordt aangepakt. Op veel kruisingen worden minder kruisende bewegingen toegelaten. Dit komt de doorstroming op de hoofdstructuur ten goede, maar ook de veiligheid. De veiligheidseffecten van de maatregelen reiken verder dan het VCP-gebied. Zo zijn er ook positieve effecten te verwachten op de Schiedamseweg, de Mathenesserweg en de Horvathweg. Op de Vierhavenstraat en op de Westzeedijk neemt de verkeersdruk toe. Deze straten zijn hierop ingericht en kunnen de toename goed verwerken.

Eén van de grootste verbeteringen van de verkeersveiligheid wordt bij de kruising van de Lage Erfbrug met de Aelbrechtskade gerealiseerd. Doordat het autoverkeer minder kruisende bewegingen kan maken, kunnen voetgangers en fietsers oversteken zonder deelconflicten met afslaand autoverkeer.

Luchtkwaliteit

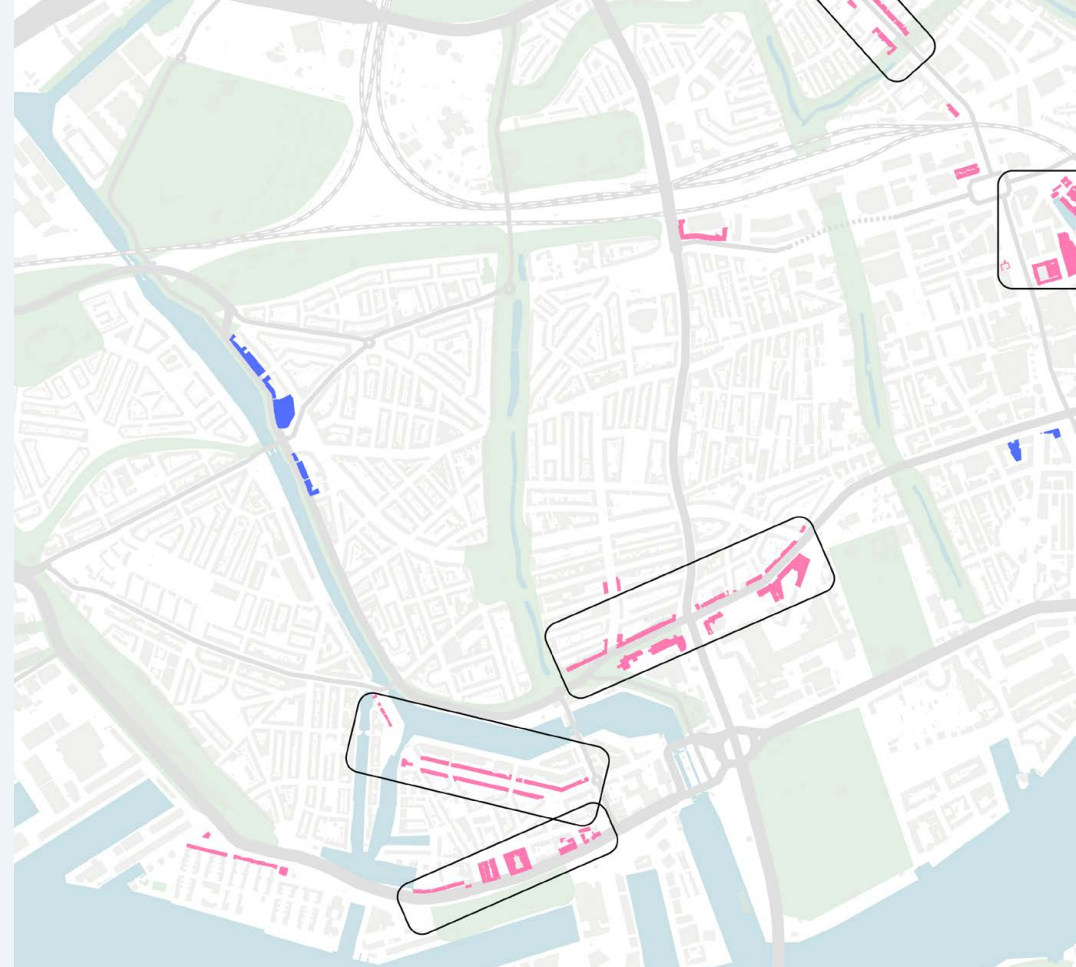
In West verbetert de luchtkwaliteit fors. Op de wegen waar verkeersfilters voorgesteld worden, nemen concentraties van fijnstof en stikstof behoorlijk af. Op de Beukelsdijk, de Vierambachtsstraat en de Mathenesserlaan gaat het om een stikstofafname van 1 tot 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentraties fijnstof nemen hier af met ca. 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Doordat er binnen de wijk andere routes worden gereden is op het zuidelijk deel van de Claes de Vrieselaan een beperkte toename in stikstofconcentratie zichtbaar, maar deze blijft binnen de huidige normen. Ook op de hoofdstructuur nemen concentraties van stikstof en fijnstof plaatselijk toe. Dat geldt bijvoorbeeld voor het tracé vanaf de tunnel op de Aelbrechtskade tot aan de Rochussenstraat, ter hoogte van Dijkzigt. Dat komt doordat er meer verkeer over deze route rijdt. De stikstofconcentraties nemen maximaal met ca. 1,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ toe en voor fijnstof met ca. 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Na realisatie van het VCP blijven de waarden daarmee binnen de huidige normen voor luchtkwaliteit. Per saldo wordt de luchtkwaliteit in Rotterdam-West een stuk beter, met uitzondering van de route Aelbrechtskade-Rochussenstraat (waar de concentraties stikstof en fijnstof wel binnen de huidige norm blijven).

Geluid

In West neemt het aantal geluidsgehinderden af.

Doordat in de wijken alleen nog bestemmingsverkeer rijdt, zullen daar lokaal forse afnames in de geluidsbelasting merkbaar zijn. Op de Beukelsdijk, de Mathenesserlaan en de Nieuwe Binnenweg zijn de grootste afnames merkbaar. Ter hoogte van de verkeersfilters kan de afname oplopen tot wel 10-20 dB. Op het noordelijk deel van de Aelbrechtskade is eveneens een afname zichtbaar. Ook op andere wijkwegen neemt de geluidsbelasting af.

Op de Claes de Vrieselaan en de omliggende straten zijn lichte toenames (variërend tussen de 0,5 en maximaal 2,5 dB) zichtbaar. Op enkele delen van de 's-Gravendijkwal gaat het om toenames van 1 tot 2 dB. Op een deel van de Rochussenstraat (tussen de Heemraadssingel en de Eendrachtsp plein) gaat het om toenames tot lokaal 3 dB. Op de Rochussenstraat (tussen de Heemraadssingel en de Aelbrechtskade) blijven de geluidsniveaus gelijk. De verkeerstoename op het zuidelijk deel van de Aelbrechtskade leidt niet tot een toename van geluidsbelasting. Enkele straten in Delfshaven, waaronder de Willem Buytewechstraat en de Westzeedijk, krijgen als gevolg van de verkeersverschuiving te maken met lichte toenames tot circa 1 dB. Langs de Rochussenstraat, de Willem Buytewechstraat en de Westzeedijk staan woningen waarop de geluidsbelasting al hoog is en die als gevolg van VCP nog iets hoger wordt. Onderzocht wordt in welke gevallen de toename tot overschrijding van de normen leidt en welke flankerende maatregelen passend zijn om deze effecten tegen te gaan.



Effectenkaart Geluid - Hoogbelaste gebouwen

Legenda

De toe- of afname van de geluidsbelasting op de gevel is weergegeven voor gebouwen met een al reeds hoge geluidsbelasting.

	Geluidsbelasting neemt af		Geluidsbelasting neemt toe		Basis
	Cluster van gebouwen				VCP-gebied
					Water
					Groenstructuur
					Wegen
					Spoor

Figuur 27: Gebouwen met een hoge geluidsbelasting in de huidige situatie en waar als gevolg van het VCP de geluidsbelasting toeneemt.

Economische effecten

In West vormen de Nieuwe Binnenweg en de 1^e Middellandstraat belangrijke voorzieningsstraten. Het grootste deel van de winkels op deze straten is gericht op de dagelijkse boodschappen. Bij het doen van dagelijkse boodschappen maken klanten vaker gebruik van de auto dan bij recreatieve boodschappen. Het belang van een goed verblijfsklimaat weegt minder zwaar mee. De verkeersmaatregelen zorgen ervoor dat de reistijden met de auto iets toenemen, hetgeen een licht negatief effect zou kunnen hebben op de omzet van de detailhandel. Echter, omdat het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de stad toeneemt, is per saldo toch een stijging van de omzet te verwachten.

Overzicht van aandachtslocaties en flankerende maatregelen

In West zijn er meerdere aandachtslocaties geagendeerd. Dit zijn locaties waar de circulatiemaatregelen mogelijk negatieve effecten hebben. Tabel 2 geeft inzicht in het type aandachtspunt en de voorgestelde flankerende maatregelen.

Locatie	Aandachtspunt	Flankerende maatregel
Rochussenstraat	Geluid	Aandachtslocaties verder onderzoeken. Of deze aandachtsstraten een knelpunt vormen, hangt af van locatiespecifieke kenmerken, zoals gevelisolatie. Mogelijke maatregelen zijn het aanbrengen van stil asfalt of stille klinkers en/of het instellen van een lokale snelheidsverlaging.
Westzeedijk	Geluid	
Willem Buytewechstraat	Geluid	
Havenstraat	Geluid	
Vierhavenstraat	Geluid	
Claes de Vrieselaan	Geluid	Tijdelijk knelpunt. Na de herinrichting (invoering 30 km/uur en snelheidsremmende maatregelen), die gepland staat voor 2025-2027, vormt deze straat geen knelpunt meer.
Claes de Vrieselaan	Verkeersveiligheid	
Aelbrechtskade	Verkeersveiligheid	Verwijderen fietsstrook, verbeteren oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers.
Droogleever Fortuynplein en 's-Gravendijkwal - Rochussenstraat	Doorstroming	Terugdringen hoogtemeldingen vrachtverkeer en uitbreiden Incident Management (IM)
Aelbrechtskade	Doorstroming	Terugdringen hoogtemeldingen vrachtverkeer en uitbreiden Incident Management (IM)
Abraham van Stolkweg-Horvathweg en Aelbrechtsplein	Doorstroming	Verkeersmanagement maatregelen: doseren doorstroming om sluipverkeer te ontmoedigen

Tabel 2: Overzicht van aandachtslocaties en flankerende maatregelen West

7. Verkeerscirculatieplan in Noord

Noord bestaat uit levendige woonbuurten met smalle stadsstraten vol reuring van winkels en horeca en grote assen met veel verkeer. Het is niet alleen maar druk in Noord. Het gebied kent ook mooie singels, parken en pleinen die als rustpunten fungeren en Noord geliefd maken als woonbuurt.

Veilige en aantrekkelijke buurtstraten

In Noord rijdt relatief veel doorgaand verkeer door de woonbuurten heen. Door de grote hoeveelheid autoverkeer hebben fietsers op de smalle stadsstraten nauwelijks ruimte. Op straten als de Rodenrijsestraat, de Zaagmolenstraat, de Bergweg en de Linker Rottekade is dit een probleem. Deze straten worden als erg onveilig ervaren. Daarnaast zijn de Benthuiserstraat, de Zwart Janstraat, de Crooswijksestraat, de Pijperstraat, de Schiekade en de Schieweg vanuit de wijkraden en diverse stakeholders als opgavenlocaties aangemerkt. Een aantal van deze straten zijn belangrijke voorzieningenstraten, zoals de Bergweg, de Zwart Janstraat en de Zaagmolenstraat. Hetzelfde geldt voor het Zwaanshals. Hier komen veel verkeersstromen samen.

Het toekomstbeeld van mobiliteit in Noord

Door de maatregelen verandert de verkeerscirculatie in Noord. Alle bestemmingen blijven met de auto bereikbaar. Wel zullen er soms andere routes gereden moeten worden. Voor fietsers en voetgangers blijven de huidige routes in stand, zij kunnen zich veiliger en sneller door de buurten verplaatsen. Onderweg zullen zij minder hinder ervaren van verkeersdrukte en makkelijker kunnen oversteken. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om

bijvoorbeeld langs de Bergweg, de Zaagmolenstraat en de Zwart Janstraat te fietsen of te lopen.

Voor het OV veranderen de routes niet als gevolg van de maatregelen. Wel ontstaat er meer ruimte voor het OV, wat versnelling en betrouwbaardere dienstuitvoering van de tram op de Bergweg mogelijk maakt. Hierdoor wordt Noord betrouwbaarder verbonden met treinstation Rotterdam Noord, het Centraal Station en het centrum van Rotterdam. Dit draagt bij aan de ambities uit het Plan Toekomstvast Tramnet.

Als gevolg van de maatregelen ontstaat er een nieuwe structuur voor het autoverkeer. De Schieweg, de Schiekade, de Statenweg, de Stadhoudersweg, de Gordelweg en de Boezemlaan worden benut als hoofdstructuur, waarop wegen vanuit de wijken aansluiten. Doorgaand autoverkeer kan niet langer door het gebied rijden, maar gaat gebruik maken van deze hoofdstructuur. Bestemmingsverkeer kan nog steeds overal komen, door gebruik te maken van de hoofdstructuur en via één van de 'inprikkers' de wijk in te rijden.

In Crooswijk hebben de Boezemstraat, de Boezemlaan en de Boezemweg een belangrijke functie voor de ontsluiting van de wijk. Voor Blijdorp blijven de Stadhoudersweg, de Bergselaan en de Statenweg hun rol behouden als belangrijke in- en uitvalsroute voor autoverkeer.

Verkeerscirculatiemaatregelen en voornaamste effecten

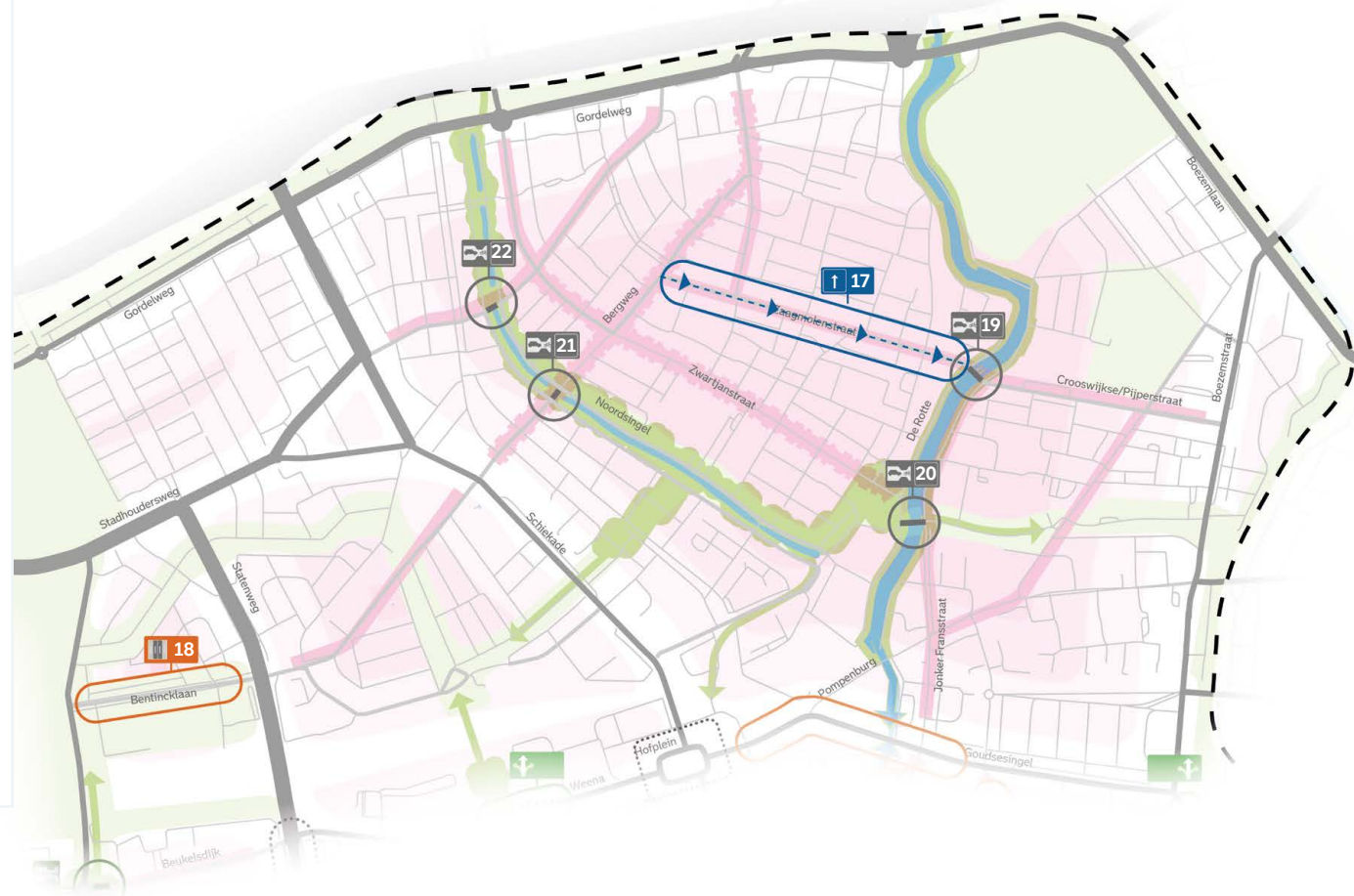
In Noord worden zes maatregelen in het hart van het gebied voorgesteld. Deze zijn er, net als in de andere gebieden, op gericht om doorgaand verkeer naar de randen van het gebied te verschuiven om daarmee de verkeersdrukte in smalle stadsstraten en woonwijken terug te dringen. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid. Er ontstaat ruimte om de smalle wegprofielen beter te verdelen onder de verschillende verkeersdeelnemers.

Van de zes maatregelen die voorgesteld worden zijn de vier verkeersfilters nog onder voorbehoud. Omdat de opgaven in het gebied groot zijn en de netwerkstructuur kwetsbaar, zijn we hier extra voorzichtig. De opening van de verlengde A16 zal invloed hebben op de hoeveelheid en de samenstelling van het verkeer op de A20, en daarmee op het verkeer op de Gordelweg en de andere wegen in en rondom Noord. Dat vraagt om een extra zorgvuldige aanpak. We wachten de effecten van de realisatie van de verlengde A16 af, voordat we besluiten de vier verkeersfilters in Noord in te voeren. De vier verkeersfilters zijn wel opgenomen in het VCP en meegenomen in de effectberekeningen, en worden vanaf [pagina 46](#), samen met de twee andere maatregelen, beschreven.

Overzichtskaart circulatiemaatregelen in Noord

Legenda

- Maatregel**
- Enrichtingsverkeer
 - Aanpassing weginrichting
 - Verkeersfilter
 - Aanpassing kruispunt
- Wegcategorie**
- Gebiedsontsluiting
 - Wijkontsluiting
 - Woonstraat
- Parkeergarages met centrum functie**
- Groen-blauwe structuren die door het plan versterkt worden**
- Water
 - Groen
- Voorzieningen/ Stadstraat**
- Woon/ leefgebieden**
- Al geplande projecten**
- Basis**
- VCP-gebied
 - Water
 - Groenstructuur



Figuur 28: Overzichtskaart circulatiemaatregelen in Noord

Overzicht maatregelen



17. Zaagmolenstraat

Eenrichtingsverkeer

Op de Zaagmolenstraat komen veel verkeerssoorten samen. De auto, de fiets en de tram bewegen momenteel allemaal over dezelfde smalle weg. Dit leidt tot veel onveilige verkeerssituaties. Voor voetgangers is het lastig om de straat over te steken. Met het verdwijnen van de tram ontstaat er ruimte voor een betere inrichting. Door eenrichtingsverkeer in te voeren wordt het eenvoudiger en veiliger om over te steken



18. Bentincklaan

Aanpassing weginrichting

De Bentincklaan heeft twee rijstroken per rijrichting terwijl er relatief weinig autoverkeer rijdt. Ook in de toekomst wordt op deze weg een beperkt aantal auto's verwacht. Daarom wordt het aantal rijstroken teruggebracht naar één per richting. Ten eerste wordt de oversteek hierdoor korter. Ten tweede wordt het voor automobilisten minder aantrekkelijk om (te) hard te rijden. Zeker met het oog op de scholen in dit gebied is dat belangrijke winst.

Maatregelen fase 2 (besluitvorming op later moment)



19. Zaagmolenbrug*

Verkeersfilter

Het kruispunt Crooswijksestraat-Linker Rottekade, dat naast de Zaagmolenbrug ligt, wordt door de buurt als verkeersonveilig en onoverzichtelijk ervaren. Daarom wordt op de Zaagmolenbrug een verkeersfilter toegepast, die een doorgaande autoroute door de wijken onmogelijk maakt en het kruispunt overzichtelijker maakt. Deze verkeersfilter werkt enkel in samenhang met de verkeersfilter op de Noorderbrug.



21. Bergweg*

Verkeersfilter

Buurtbewoners en ondernemers ervaren deze weg als onveilig. Ter hoogte van de Noordsingel wordt een verkeersfilter toegepast. Hierdoor ontstaat ruimte en verbetert de verkeersveiligheid. Ook de tram profiteert en zal minder te maken krijgen met opstoppen. Deze verkeersfilter werkt in samenhang met de verkeersfilter op de Bergselaan.



20. Noorderbrug*

Verkeersfilter

Op het kruispunt Crooswijkse singel-Linker Rottekade, dat naast de Noorderbrug ligt, gebeurt veel. Binnen een beperkte ruimte kruisen voetgangers, fietsers, tram en auto's elkaars wegen. Daarbij heeft de weg op de Noorderbrug een helling. Dit alles maakt het kruispunt onveilig. Op de Noorderbrug wordt daarom een verkeersfilter toegepast. Hierdoor wordt het kruispunt overzichtelijker. Deze verkeersfilter werkt enkel in samenhang met de verkeersfilter op de Zaagmolenbrug.



22. Bergselaan*

Verkeersfilter

Het kruispunt Bergselaan-Rodenrijse laan is verkeersonveilig. Een verkeersfilter ter hoogte van de Noordsingel verbetert de verkeersveiligheid en verhoogt de aantrekkelijkheid van de Bergselaan. De werking van deze verkeersfilter hangt samen met de verkeersfilter op de Bergweg.

*Deze maatregel wordt niet meteen ingevoerd, maar is in dit plan opgenomen als mogelijkheid voor de toekomst. Zie uitleg op [pagina 44](#).



Figuur 29: Boven: Huidige situatie Zaagmolenstraat. Onder: Impressie van de mogelijke toekomstige situatie, waarin meer ruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers en groen.

Effecten op het verkeer

De maatregelen in Noord zorgen ervoor dat auto's andere routes gaan rijden en gebruik maken van de wegen aan de randen van het gebied. Hierdoor neemt de verkeersdruk in het hart van Noord en in grote delen van Crooswijk sterk af. Dat zal goed merkbaar zijn op de gedefinieerde opgavenlocaties. De Zaagmolenstraat, de Bergweg, de Bergselaan, de Heer Bokelweg, de Walenburgerweg en de Jonker Fransstraat worden een stuk rustiger. Ook op straten in Crooswijk maken de maatregelen een belangrijk verschil. De Linker Rottekade, de Crooswijksestraat en de Pijperstraat worden rustiger. De nieuwe verkeershoeveelheden passen veel beter bij de functie die de wijk- en buurtwegen in het gebied hebben. Fietsers profiteren van de nieuwe verkeerssituatie.

Na de opening van de verlengde A16 gaan de verkeersstromen in en rondom Noord veranderen. Op de A20 zal meer ruimte ontstaan, doordat een deel van de automobilisten een andere route kiest. Door deze verschuiving ontstaat er capaciteit op de hoofdstructuur, waar doorgaand autoverkeer vanuit de wijken gebruik van kan maken. Desondanks wordt het op een aantal hoofdstructuurwegen drukker. Het gaat dan voornamelijk om de Statenweg en de Stadhoudersweg. Ook op een aantal inprickers, zoals bijvoorbeeld de Bentincklaan, neemt de verkeersdruk, weliswaar beperkt, toe. Ten opzichte van de huidige situatie zal de Van Aerssenlaan juist rustiger worden, mede door de geplande herinrichting van deze laan.

Effecten op de doorstroming

Door de verschuiving van verkeer wordt het op een aantal plekken op de hoofdstructuur drukker. De kruisingen krijgen meer verkeer te verwerken, zonder dat dit leidt tot knelpunten in de doorstroming. Een aantal kruisingen in Noord vroegen vóór het VCP om aandacht en zullen dat ook na invoering van de maatregelen blijven doen. Het gaat om de kruisingen Statenweg-Stadhoudersweg, Stadhoudersweg-Stadhoudersplein, Schieweg-Bergselaan en Gordelweg-Schieplein. Concreet betekent dit dat wachttijden kunnen oplopen, met name in de spits en bij incidenten en verstoringen. Met als gevolg daarvan: terugslag van verkeer. Deze kruispunten worden drukker, maar vormen niet direct een knelpunt. De kruispunten staan in nauwe relatie met de Ring. Het is belangrijk om de situatie goed te blijven monitoren, mede in relatie tot de herinrichting van het Hofplein en de opening van de nieuwe A16. Om de effecten van verstoringen zo veel mogelijk te beperken breiden we op deze plaatsen het Incident Management (IM) uit.

Het kruispunt Boezemlaan-Boezemstraat gaat in zijn huidige vorm een knelpunt vormen in de doorstroming. De huidige inrichting en de nieuwe verkeersstromen passen niet goed op elkaar. Dit heeft alles te maken met de ontwikkeling van Nieuw Kralingen en het verleggen van de Bosdreef, waardoor deze kruising meer verkeer te verwerken krijgt. Momenteel worden de mogelijkheden onderzocht om het ontwerp van deze kruising aan te passen, zodat deze beter in staat is de verwachte hoeveelheden verkeer te verwerken.

De kruising Bergweg-Gordelweg is nu nog een aandachtspunt, maar zal dat na invoering van de VCP-maatregelen niet meer zijn. Dit komt door de maatregelen op de Zaagmolenstraat en de Bergweg, die het aantal kruisende bewegingen op deze kruising verminderen. Dit komt de doorstroming ten goede.

Effect op reistijden

Doordat routes veranderen, neemt de reistijd van en naar Noord toe. Tenminste, voor wie met de auto reist. Wie te voet, met de fiets of met het OV reist, gaat er juist op vooruit. Doordat er minder auto's door de wijken rijden, krijgen voetgangers, fietsers en het OV meer ruimte. Dat reist niet alleen comfortabel, het gaat ook vlotter.

Doorgaand autoverkeer zal door de verkeersfilters in Noord genoodzaakt zijn de hoofdroutes te gebruiken, met mogelijk een langere reistijd tot gevolg. Voor korte autoverplaatsingen binnen het VCP-gebied (<5km) gaat het om een toename op het drukste moment van de dag (avondspits) van enkele minuten. Voor langere verplaatsingen (>5km) is het effect beperkt.

Effecten op leefbaarheid

Verkeersveiligheid

De maatregelen zorgen ervoor dat het een stuk verkeersveiliger wordt in Noord. Straten die werden aangemerkt als 'meest onveilig' worden rustiger. Hetzelfde geldt voor de door de wijkraden aangedragen 'aandachtsstraten'. De grootste vooruitgang wordt geboekt op de Bergweg, de Zaagmolenstraat en de Linker Rottekade. Ook de Benthuizerstraat, de Boezemstraat, de Crooswijksestraat en de Pijperstraat worden veiliger.

Er zijn ook wegen die drukker worden. Dit zijn wegen aan de randen van het gebied, die tot de hoofdstructuur behoren. Op de Stadhoudersweg, Schiekade, de Statenweg en de Gordelweg leidt dit echter niet tot een grote toename van de verkeersonveiligheid. Dat komt doordat deze wegen zijn ingericht op het veilig verwerken van grote hoeveelheden verkeer. Gescheiden fietspaden en met verkeerslichten geregelde oversteekplaatsen spelen hierin een belangrijke rol. De positieve effecten van de maatregelen zijn per saldo groter dan de negatieve.

Luchtkwaliteit

Door de maatregelen gaat de luchtkwaliteit in Noord er behoorlijk op vooruit. In het hart van de wijk zullen de concentraties stikstof en fijnstof flink afnemen. Op de Bergweg, de Zaagmolenstraat, de Linker Rottekade, de Crooswijkseweg, de Pijperstraat en de Jonker Fransstraat nemen stikstofconcentraties zelfs met meer dan $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ af. Voor fijnstof geldt hetzelfde, met extra positieve effecten op de Bergselaan, delen van de Noordsingel en de Benthuizerstraat, waar afnames van $0,5\text{--}1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ worden verwacht.

Op delen van de hoofdstructuur rondom Noord is sprake van een toename van fijnstof en stikstof in de lucht, omdat hier meer autoverkeer gaat rijden. Op de Schieweg en de Schiekade nemen tussen het Hofplein en het Schieplein zowel de stikstof- als de fijnstofconcentraties toe met $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en $0,25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ook op de Gordelweg is tussen de kruising met de Boezemlaan en de Bergweg sprake van een toename van stikstofconcentraties tot $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en fijnstof tot $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Op de andere delen van de Gordelweg blijven de concentraties onveranderd. Ook op delen van de Statenweg en de Stadhoudersweg is sprake van een lichte toename (tot $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) van stikstof, als gevolg van meer verkeer. De huidige normen worden niet overschreden.

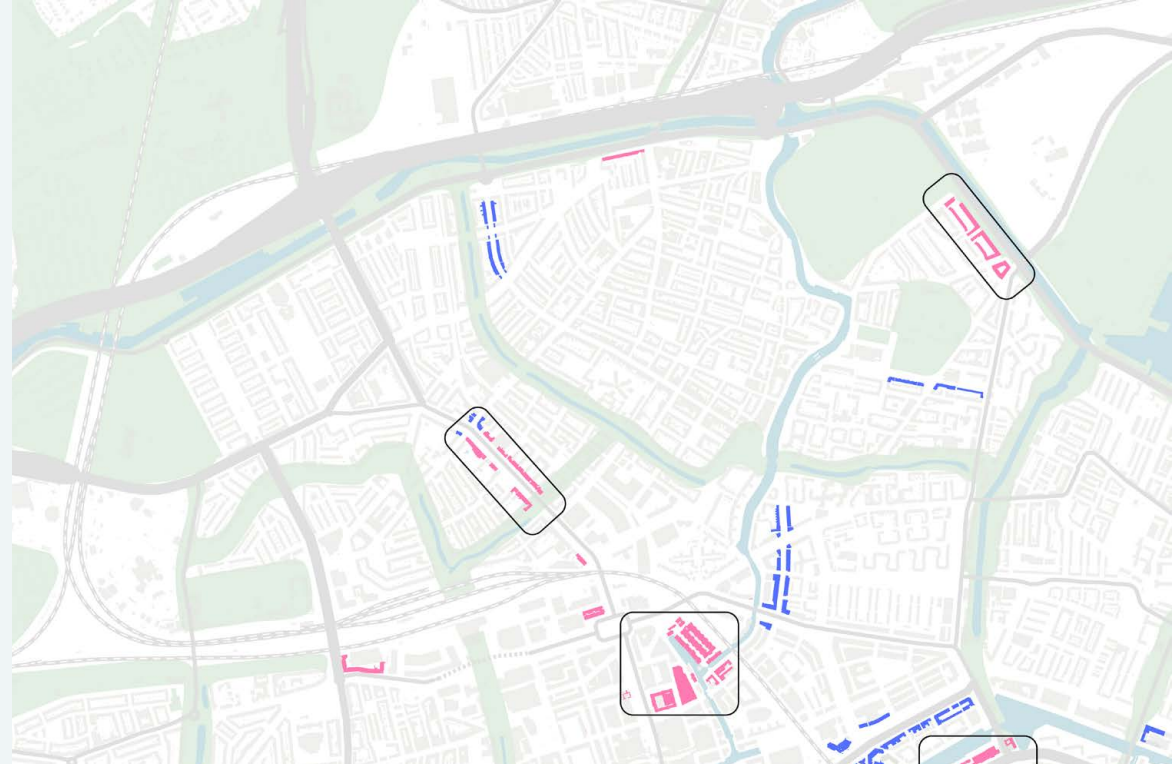


Foto: Arthur Scheltes

Geluid

Op tal van plaatsen in Noord neemt de geluidsbelasting door de maatregelen fors af. Dat geldt bijvoorbeeld voor de Zaagmolenstraat, de Zaagmolenkade, de Bergweg, de Linker Rottekade, de Crooswijksestraat en de Pijperstraat. Op al deze straten neemt de geluidsbelasting af met 5 tot 10 dB. Langs de Zaagmolenstraat is de grootste afname merkbaar. Op andere wijkwegen, zoals de Jonker Fransstraat, de Admiraal de Ruyterweg, de Boezemstraat, de Walenburgerweg, de Rodenrijselaan, de Bergeselaan, de Rodenrijsestraat en de Bergsingel, zijn afnames tot 3 db merkbaar.

Rondom de Bontincklaan, de Heer Bokelweg en de Van Aerssenlaan, zal sprake zijn van lichte toenames (circa 2 dB), doordat hier meer verkeer gaat rijden. Op een aantal delen van de hoofdstructuurwegen neemt eveneens de geluidsbelasting toe met circa 2 dB. Het gaat om de Schiekade, de Gordelweg en de Boezemlaan. Op de overige wegen (inclusief de wegen die nu al druk zijn) in Noord blijft de geluidsbelasting constant. Langs de Schiekade en de Boezemlaan staan meerdere panden die al een hoge geluidsbelasting hadden en als gevolg van de VCP-maatregelen nog iets zwaarder belast worden. Deze extra belasting blijft veelal beperkt tot 1 tot 2 dB. Onderzocht wordt welke flankerende maatregelen het meest passend zijn om dit effect tegen te gaan.



Effectenkaart Geluid - Hoogbelaste gebouwen

Legenda

De toe- of afname van de geluidsbelasting op de gevel is weergegeven voor gebouwen met een al reeds hoge geluidsbelasting.

	Geluidsbelasting neemt af		Basis
	Geluidsbelasting neemt toe		VCP-gebied
	Cluster van gebouwen		Water
			Groenstructuur
			Wegen
			Spoor

Figuur 30: Woningen in Noord die al een hoge geluidsbelasting kennen en waar als gevolg van het VCP een toename plaatsvindt.

Economische effecten

Gebied Noord bevat diverse vitale kernen. De meeste winkels bevinden zich in het Oude Noorden. In totaal is er ongeveer 40.000 m² aan winkelaanbod, waarvan het grootste deel voorziet in dagelijkse boodschappen. Als gevolg van de verkeersmaatregelen ontstaat er een kleine impuls in de verblijfskwaliteit, waardoor de omzetten van winkeliers naar verwachting met 2 tot 4% groeien. In Bergpolder en de Agniesebuurt wordt een kleine krimp voorzien als gevolg van de verkeersmaatregelen. Per saldo zullen de omzetten hier echter ook stijgen, als gevolg van het groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen.

Overzicht van aandachtslocaties en flankerende maatregelen

In Noord zijn er meerdere aandachtslocaties geagendeerd. Dit zijn locaties waar de circulatiemaatregelen mogelijk negatieve effecten veroorzaken. Tabel 3 geeft inzicht in het type aandachtspunt en de voorgestelde flankerende maatregelen.



Locatie	Aandachtspunt	Flankerende maatregel
Gordelweg	Geluid	Of deze aandachtsstraten een knelpunt vormen, hangt af van locatiespecifieke kenmerken, zoals gevelisolatie. Mogelijke maatregelen zijn het aanbrengen van stil asfalt of stille klinkers en/of het instellen van een lokale snelheidsverlaging. Aandachtslocaties verder onderzoeken.
Schiekade	Geluid	
Boezemlaan	Geluid	
Jonker Fransstraat	Geluid	
Rodenrijsestraat	Geluid	
Kruising Stadhoudersweg - Statenweg	Doorstroming	Deze kruispunten worden drukker, maar vormen niet direct een knelpunt. De kruispunten staan in relatie met de ring. Ook de herinrichting van het Hofplein en de opening van de verlengde A16 kunnen effect hebben op de doorstroming. Het is belangrijk om de situatie goed te blijven monitoren en het Incident Management (IM) uit te breiden.
Kruising Schieweg - Bergselaan	Doorstroming	
Kruising Stadhoudersplein	Doorstroming	
Kruising Boezemlaan - Nieuwe Boezemstraat	Doorstroming	Oplossen doorstromingsknelpunt dat ontstaat als gevolg van verleggen Bosdreef. Dit doen we door het aanpassen van de kruispuntinrichting (extra capaciteit).

Tabel 3: Overzicht van aandachtslocaties en flankerende maatregelen Noord

8. Verkeerscirculatieplan in Oost

Het gebied Oost is een langgerekt stuk stad ten oosten van het centrum, gelegen langs de Nieuwe Maas. Het omvat delen van de wijken Kralingen en Crooswijk, waar zich veel smalle woonstraten en voorzieningsstraten met winkels en horeca bevinden. De Maasboulevard en de Oostzeedijk zijn de centrale assen in het gebied. De Maasboulevard vormt samen met de Abram van Rijckevorselweg een belangrijke in- en uitvalsroute voor de stad.

Veilige en aantrekkelijke buurtstraten

De grootste uitdaging in Oost is het veiliger maken van de smalle straten, waar veel verschillende vervoerswijzen samenkomen. Op tal van plekken voelen verkeersdeelnemers zich onveilig. Het kruispunt Oostplein-Goudsesingel-Boezemweg is een belangrijk aandachtspunt. Daarnaast hebben de wijkraden en andere belanghebbenden de Honingerdijk en de Abram van Rijckevorselweg aangedragen als opgavenlocaties.

Het toekomstbeeld van mobiliteit in Oost

De maatregelen in Oost veranderen de Oostzeedijk en de Honingerdijk van snelle autostraten in buurtstraten waar je veilig kunt lopen en fietsen. Dat komt doordat het autoverkeer hier veel minder ruimte gaat innemen. De versnelde en comfortabele tramverbinding naar het centrum en De Esch biedt een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Vanuit het oosten kunnen bewoners en bezoekers van Kralingen de wijk met de auto bereiken via de Honingerdijk (beneden) of de Willem Ruyslaan. De Maasboulevard-Abram van Rijckevorselweg blijft een belangrijke in- en uitvalsroute van de stad.

Verkeerscirculatiemaatregelen en voornaamste effecten

De drie maatregelen die genomen worden in Oost hangen nauw met elkaar samen. Samen zorgen ze ervoor dat er minder autoverkeer over de Oostzeedijk en de Honingerdijk rijdt, waardoor deze straten veiliger worden en makkelijker over te steken zijn. Hierdoor neemt de hoeveelheid doorgaand verkeer in Oost af en ontstaat ruimte om zowel 30 km/uur in te voeren als de beide tramlijnen te versnellen. Dat laatste sluit aan op het Plan Toekomstvast Tramnet. Ook het Oostplein zal veiliger worden door de maatregelen. Op het kruispunt Honingerdijk-Maasboulevard creëren we meer overzicht door het versimpelen van de inrichting.

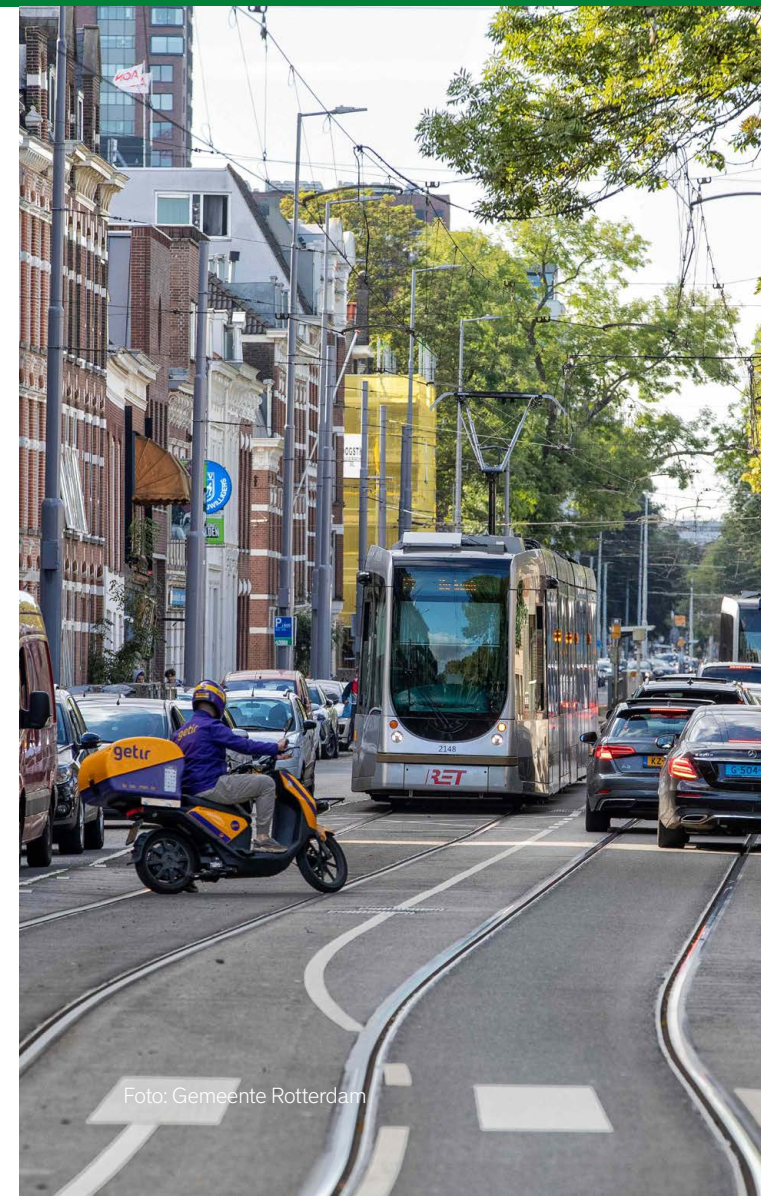


Foto: Gemeente Rotterdam

Overzichtskaart circulatiemaatregelen in Oost

Legenda

Maatregel

-  Eenrichtingsverkeer 
-  Aanpassing weginrichting 
-  Verkeersfilter 
-  Aanpassing kruispunt 

Wegcategorie

-  Gebiedsontsluiting
-  Wijkontsluiting
-  Woonstraat

-  Parkeergarages met centrum functie

Groen-blauwe structuren die door het plan versterkt worden

-  Water
-  Groen

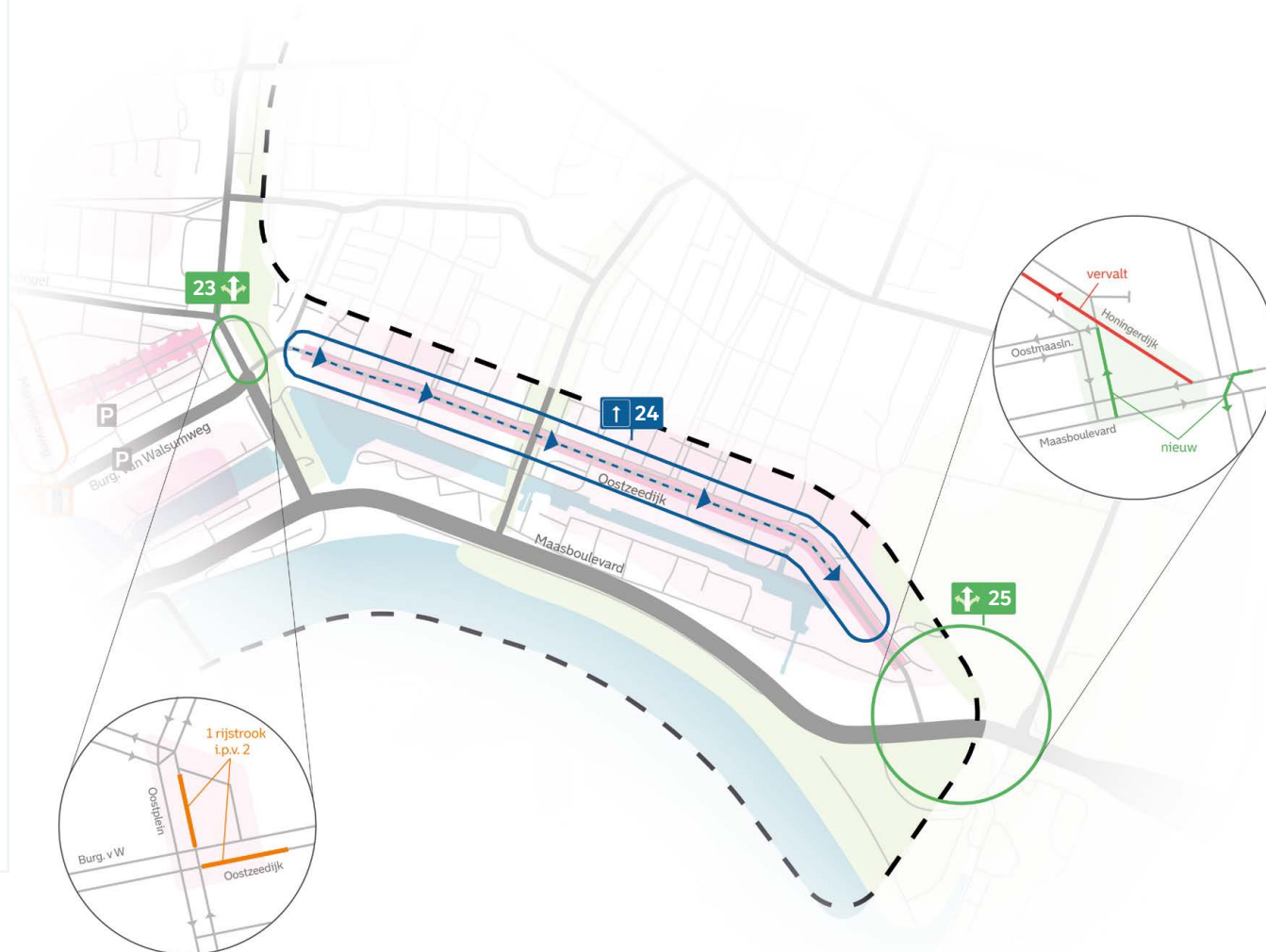
Voorzieningen/ Stadstraat

Woon/ leefgebieden

-  Al geplande projecten

Basis

-  VCP-gebied
-  Water
-  Groenstructuur



Figuur 31: Overzichtskaart circulatiemaatregelen in Oost

Overzicht maatregelen



23. Oostplein

Aanpassing weginrichting

Op het Oostplein komen vijf wegen samen. Dit maakt het kruispunt onoverzichtelijk. Omwonenden ervaren deze plek als verkeersonveilig. Daarom wordt de weginrichting aangepast. Het aantal rijstroken in noordelijke richting en vanaf Oostplein richting Slaak wordt teruggebracht van twee naar één. In combinatie met de maatregel eenrichtingsverkeer op de Oostzeedijk wordt het eenvoudiger, overzichtelijker en veiliger.



24. Oostzeedijk

Eenrichtingsverkeer

De combinatie van auto, fiets, tram en autoparkeerplaatsen in een smal wegprofiel maakt de Oostzeedijk en de Honingerdijk verkeersonveilig. Er is nu simpelweg te weinig ruimte om al deze verkeerssoorten een veilige plek te geven. Daarom wordt er ruimte gecreëerd door op deze wegen eenrichtingsverkeer in te stellen in oostelijke richting. Hiermee ontstaat de mogelijkheid om de tramlijnen te versnellen en tegelijkertijd 30 km/uur in te voeren.



25. Honingerdijk-Maasboulevard

Aanpassing kruising

In samenhang met het eenrichtingsverkeer op de Oostzeedijk wordt het kruispunt Honingerdijk-Maasboulevard aangepast tot een compact kruispunt. De overzichtelijkere verkeerssituatie die ontstaat, komt niet alleen de verkeersveiligheid ten goede maar bevordert ook de doorstroming op de hoofdstructuur. De mogelijkheid ontstaat om de tram sneller het kruispunt te laten passeren. Om De Esch beter te ontsluiten komt op het kruispunt Abram van Rijckevorselweg-Burgemeester Oudlaan een afslag naar De Esch.



Figuur 32: Boven: Huidige situatie Oostzeedijk. Beneden: Impressie van de mogelijke toekomstige situatie, waarin meer ruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers, de ambities van het Plan Toekomstvast Tramnet en groen.



Foto: Gemeente Rotterdam

Effecten op het verkeer

De maatregelen in Oost zorgen voor een flinke afname van autoverkeer op de Oostzeedijk en de Honingerdijk. Het OV, fietsers en voetgangers krijgen hierdoor meer ruimte. Ook de tram kan makkelijker doorrijden.

Als gevolg van het eenrichtingsverkeer op de Oostzeedijk verschuift een deel van het verkeer naar de Oudedijk en de 's-Gravenweg. De toenames zijn acceptabel en leiden niet tot knelpunten. Op termijn zal de tram op de Oudedijk verdwijnen, wat een positief effect heeft op de capaciteit en veiligheid. Een ander deel van het verkeer verschuift van de Oostzeedijk naar de Maasboulevard, die daarop ingericht is. Bestemmingsverkeer kan de Willem Ruyslaan gebruiken om de Kralingse woonstraten te bereiken.

Naast routes die veranderen, verandert ook de samenstelling van het verkeer. Doorgaand verkeer maakt ruimte voor bestemmingsverkeer. Op de Oostzeedijk neemt het aandeel doorgaand verkeer af. Ook op het Oostplein, de daarop aansluitende wegen en de noordelijker gelegen Kralingse Plaslaan neemt de hoeveelheid autoverkeer af. De afname op het Oostplein hangt samen met de afname op de aangrenzende Burgemeester van Walsumweg. Op de Boezemweg zijn toenames in de hoeveelheid verkeer te zien. Deze hangen samen met de in gebied Noord genomen maatregelen.

Effecten op de doorstroming

De afwikkeling van belangrijke verkeersstromen verandert. Kruisingen langs de Maasboulevard krijgen bijvoorbeeld meer verkeer te verwerken. Deze kruispunten kunnen dat aan, het leidt niet tot knelpunten. In de huidige situatie is de kruising Burgemeester Oudlaan-Abram van Rijkcevorselweg een aandachtspunt. In de spits kunnen hier wachtrijen

ontstaan als gevolg van verkeersdrukke. Door de aanpassing zal dit kruispunt ongeveer evenveel verkeer kunnen verwerken, en blijft daarmee een aandachtspunt. Dit vraagt om een goede monitoring.

Effect op reistijden

De reistijden van en naar Oost zullen niet veel veranderen. Dat komt omdat de enige maatregel die hier invloed op heeft het eenrichtingsverkeer op de Oostzeedijk is, waarvoor de nabijgelegen Maasboulevard een uitstekend alternatief biedt. Alleen tijdens de avondspits krijgt het autoverkeer dat naar de hoofdroutes wordt geleid te maken met iets langere reistijden.

Effecten op leefbaarheid

Verkeersveiligheid

De afname van het autoverkeer op de Oostzeedijk, de Honingerdijk en het Oostplein draagt positief bij aan de verkeersveiligheid in gebied Oost. De veranderingen werken door op tal van straten. De Kralingse Plaslaan, de Goudse Rijweg, de Burgemeester van Walsemweg en de Abram van Rijkcevorselweg gaan er allemaal op vooruit. Ook de aanpassing aan de kruising Abram van Rijkcevorselweg draagt bij aan de verkeersveiligheid. Er ontstaat meer overzicht en de routing wordt duidelijker. Op de Maasboulevard zal meer verkeer gaan rijden. Deze is daar beter op ingericht dan de Oostzeedijk. De veranderde routing zorgt ervoor dat de Oudedijk meer verkeer te verwerken krijgt. Dit heeft tijdelijk een negatief effect op de verkeersveiligheid. Voor de Oudedijk zijn verschillende plannen in voorbereiding die dit effect wegnemen: twee onveilige kruispunten worden aangepakt en op de langere termijn zal de tram uit de straat verdwijnen.

Luchtkwaliteit

Over de gehele lengte van de Oostzeedijk verbetert de luchtkwaliteit. De concentratie fijnstof neemt af tot $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$, de concentratie stikstof tot $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Op delen van de Maasboulevard zullen fijnstoftoenames van $0,1\text{--}0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ te meten zijn en stikstoftoenames van $0,5$ tot (op bepaalde delen) $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De afname in de wijken is in absolute zin groter dan de toename op de hoofdstructuur.

Geluid

Doordat er minder autoverkeer over de Oostzeedijk en de Honingerdijk rijdt, neemt de geluidsbelasting hier fors af. Voor het oostelijk deel van de Oostzeedijk gaat het om afnames van meer dan 10 dB, op het westelijk deel gaat het om afnames van 7 tot 10 dB. De verschuiving van verkeer naar de Maasboulevard en de Oudedijk leidt tot beperkte toenames. Slechts op een klein deel van de Maasboulevard leidt de toename van verkeer tot een hogere geluidsbelasting. Het gaat om een toename van 1 tot 3 dB.

Ook op wegen in Kralingen en Oud Crooswijk neemt de geluidsbelasting af. Op de Goudse Rijweg en de Gerdesiaweg vinden afnames plaats van 3 tot 7 dB. De geluidsbelasting op de Kralingse Plaslaan neemt met 1 tot 3 dB af. Ook langs de Kralingseweg gaat de geluidsbelasting omlaag. De verbetering van de luchtkwaliteit in de wijken is groter dan de verslechtering op de hoofdstructuur.



Economische effecten

In de deelgebieden in Oost zullen omzetten wisselend stijgen en dalen, als gevolg van de maatregelen. De toegenomen reistijd kan op sommige plaatsen voor een lichte omzetzdaling van enkele procenten zorgen. Echter wordt deze gecompenseerd door de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de stad, wat per saldo zal leiden tot een stijging van de omzet.

Overzicht van aandachtslocaties en flankerende maatregelen

In Oost zijn er enkele aandachtslocaties geagendeerd. Dit zijn locaties waar de circulatiemaatregelen mogelijk negatieve effecten veroorzaken. Tabel 4 geeft inzicht in het type aandachtspunt en de voorgestelde flankerende maatregelen.

Locatie	Aandachtspunt	Flankerende maatregel
Maasboulevard	Geluid	Of deze aandachtsstraten een knelpunt vormen, hangt af van locatiespecifieke kenmerken, zoals gevelisolatie. Mogelijke maatregelen zijn het aanbrengen van stil asfalt of stille klinkers en/of het instellen van een lokale snelheidsverlaging. Aandachtslocaties verder onderzoeken.
Willem Ruyslaan	Geluid	
Oudedijk	Verkeersveiligheid	Er zijn reeds maatregelen voorzien vanuit Colleegetarget Verkeersveiligheid. Uitvoeringsjaar is nog onbekend. Na uitvoering van deze maatregelen vormt de Oudedijk geen knelpunt meer.

Tabel 4: Overzicht van aandachtslocaties en flankerende maatregelen Oost



Foto: Gemeente Rotterdam

9. Uitvoeringsagenda

Om alles zo soepel mogelijk te laten verlopen, worden de maatregelen gefaseerd uitgevoerd. In de Uitvoeringsagenda staat welke maatregel wanneer wordt gerealiseerd. Deze Uitvoeringsagenda start in 2025 en loopt door tot na 2030. Omdat de planning afhankelijk is van andere ontwikkelingen in de stad, kan deze in de loop der jaren nog wijzigen. Voor de volledigheid zijn in de planning ook projecten opgenomen die samenhangen met de VCP-maatregelen.

Wanneer een maatregel wordt uitgevoerd, hangt af van vier aspecten:

1. Urgentie en samenhang

Op locaties waar veel verkeersongevallen plaatsvinden, is de urgentie om in te grijpen het grootst. De maatregelen die op die locaties de meeste impact hebben, zullen daarom zoveel mogelijk als eerst worden uitgevoerd. Daarnaast is er sprake van samenhang tussen locaties, sommige maatregelen zijn nodig om andere maatregelen te kunnen uitvoeren. Zo is het voor het verkeersfilter in de Aert van Nesstraat nodig dat de Karel Doormanstraat wordt ingericht als tweerichtingenstraat. In sommige gevallen is het belangrijk dat bepaalde maatregelen tegelijkertijd worden uitgevoerd, om negatieve effecten te voorkomen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de verkeersfilters in West.

2. (Technische) uitvoerbaarheid

De ene maatregel heeft meer (technische) voorbereidingstijd nodig dan de andere. Projecten met een langere voorbereidingstijd zullen later worden uitgevoerd.

3. Koppeling met andere projecten

Vanuit kostenoverweging en om overlast te beperken, worden maatregelen zoveel mogelijk gekoppeld aan de uitvoering van andere programma's en projecten. Denk aan onderhoudsprogramma's, de groen-blauw-agenda en mobiliteitsprogramma's als de Aanpak 30 km/uur, het Plan Toekomstvast Tramnet en het Collegetarget Verkeersveiligheid. De uitvoering van de maatregel Eendrachtsp plein-Westblaak en van de verkeersfilters in West worden gekoppeld aan de rioolvervanging die plaats gaat vinden op deze locaties. De maatregel Lage Erfbrug wordt uitgevoerd in combinatie met het verkeersveiliger maken van het kruispunt Lage Erfbrug-Aelbrecht skade.

4. Afstemming met geplande werkzaamheden

De komende jaren staat een aantal grotere werkzaamheden op de planning, zoals de herinrichting van het Hofplein, de renovatie van de Van Brienenoordbrug, het onderhoud aan de Maasboulevard en de herinrichting van de Claes de Vrieselaan en de Van Aerssenlaan. Om te zorgen dat de stad goed bereikbaar blijft, wordt de uitvoering van de maatregelen goed afgestemd met de planning van deze werkzaamheden. Zo is ervoor gekozen om de VCP-maatregelen die zich bevinden op de omleidingsroutes voor de werkzaamheden aan het Hofplein, pas uit te voeren als het Hofplein af is.

Toelichting Uitvoeringsagenda

In de Uitvoeringsagenda wordt onderscheid gemaakt tussen stadsbrede projecten, zoals de college targets voor verkeersveiligheid, en gebiedsgerichte projecten. Projecten met een grijze tijdsbalk zijn al gepland of worden op dit moment uitgevoerd. Deze maken geen onderdeel uit van het VCP. Voor de VCP-maatregelen zijn drie groentinten gebruikt om de voortgangsfase aan te geven:

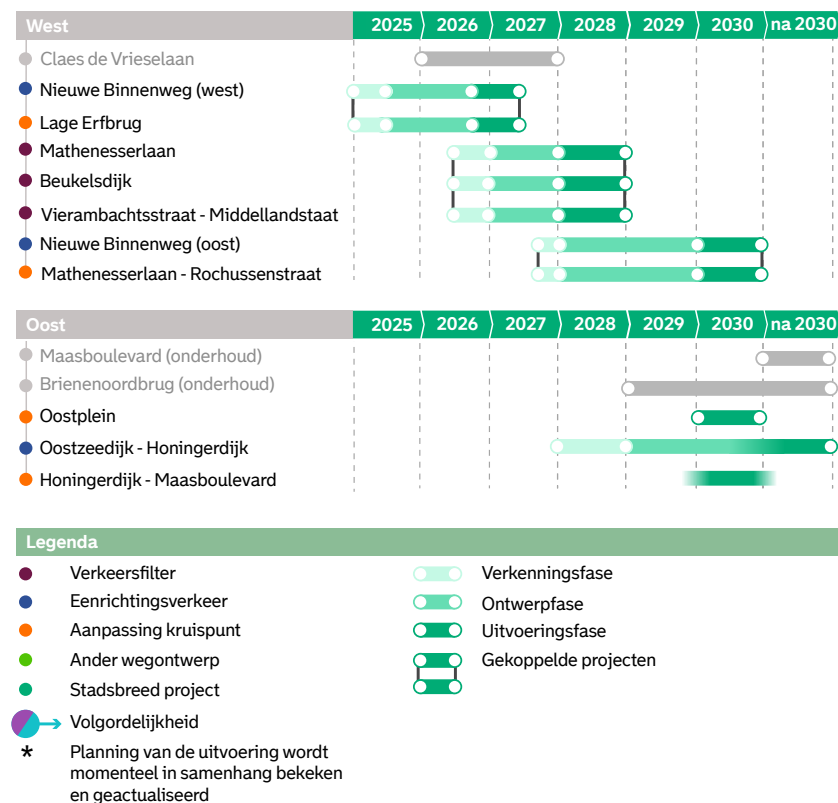
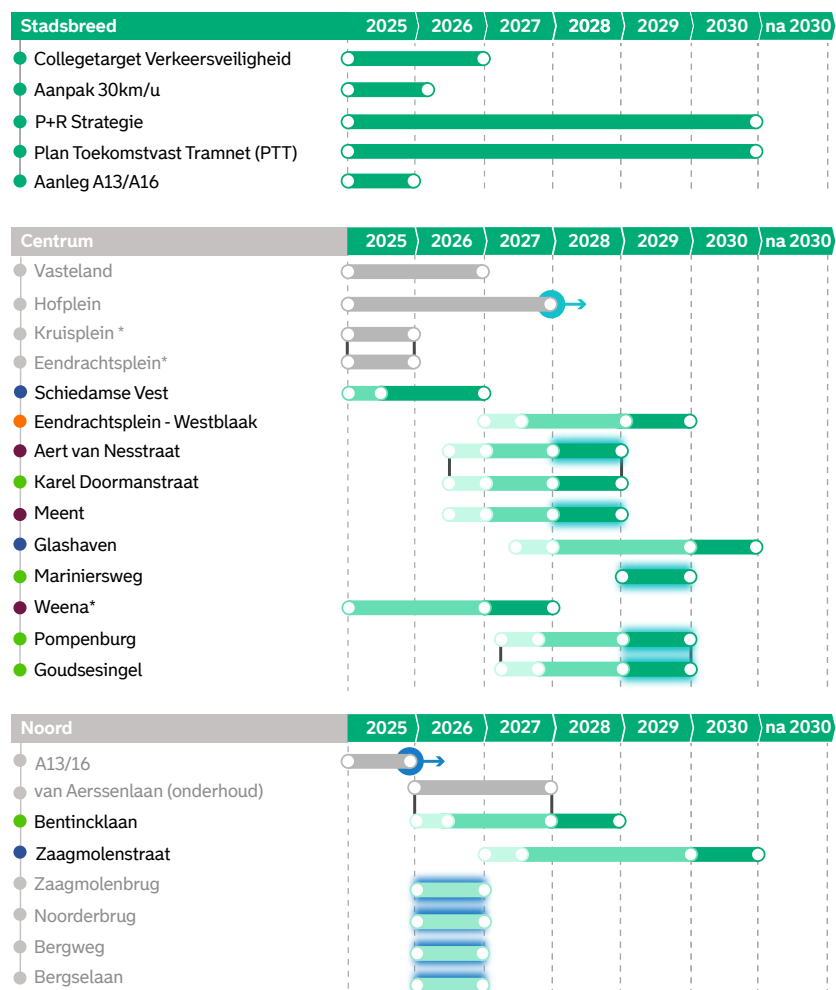
- Lichtgroen staat voor de "Verkenningfase",
- Middelgroen voor de "Ontwerpfase",
- Donkergroen voor de "Uitvoeringsfase".

Sommige projecten zijn afhankelijk van de uitvoering van andere projecten. In die gevallen geldt een logische volgorde: het ene project moet eerst afgerond zijn voordat het volgende kan starten. Deze afhankelijkheden worden in de tijdsbalk weergegeven met een blauwe cirkel en een pijl naar rechts aan het eind van het leidende project. De projecten die hiervan afhankelijk zijn, zijn herkenbaar aan een blauwe waas rondom hun uitvoeringsfase.

Tot slot zijn er projecten die tegelijkertijd worden uitgevoerd vanwege onderlinge samenhang. In de tijdsbalk zijn deze gelijktijdige projecten met twee verticale streepjes aan elkaar gekoppeld.



Foto: David Rozing



Figuur 33: Uitvoeringsagenda Verkeerscirculatiemaatregelen 2025-2030

Uitwerking maatregelen en communicatie

Na vaststelling van het VCP worden de afzonderlijke maatregelen verder uitgewerkt. Hierbij wordt het reguliere planvormingsproces voor buiten-ruimteprojecten gevolgd. Per maatregel zal, zoals gebruikelijk is bij dergelijke projecten, participatie georganiseerd worden.

Op het moment dat maatregelen op straat worden uitgevoerd, zal hierover duidelijk worden gecommuniceerd. De direct betrokken ondernemers en bewoners krijgen een brief. De rest van de buurt wordt geïnformeerd via de wijkraad, wijknieuws en wijkgerelateerde sociale mediakanalen. Indien nodig organiseren we informatieavonden.

Als de maatregelen zijn uitgevoerd, houden we de impact van de veranderingen nauwlettend in de gaten. Ook blijven we in gesprek met wijkraden, bedrijfs-investeringszones en/of ondernemersverenigingen en andere stakeholders in een gebied. Dit doen we om signalen tijdig te ontvangen, mee te nemen en waar nodig bij te sturen.

Monitoring

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) wordt gerapporteerd over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten. Ook worden hierin trends weergegeven met betrekking tot doorstroming en bereikbaarheid, verkeersamenstelling en verkeersveiligheid. Dit gebeurt niet alleen voor de gebieden en maatregelen uit het VCP, maar voor heel Rotterdam. Vanaf 2025 worden in deze UPMR-rapportage voor een periode van minimaal vijf opeenvolgende jaren maatregelen en trends opgenomen die een directe relatie hebben met het VCP. De UPMR-

rapportage wordt jaarlijks in het vierde kwartaal gedeeld met de gemeenteraad en is als digitale bijlage vindbaar via het raadsinformatiesysteem.

Bewegwijzering en parkeergeleiding

Door de maatregelen veranderen de routes in de stad. Wat dit betekent voor de bewegwijzering (bijvoorbeeld naar parkeergarages), is in beeld gebracht. Omdat de meeste maatregelen worden genomen in de wijken, en de routes via de hoofdstructuren intact blijven, zijn er slechts beperkt wijzigingen in de bewegwijzering nodig. Gelijktijdig met de invoering van een VCP-maatregel, vinden de benodigde aanpassingen aan de bewegwijzering plaats. Indien nodig worden weggebruikers de eerste maanden door middel van aanvullende, tijdelijke bewegwijzering begeleid bij het vinden van hun route.

Benodigde financiële middelen

De eerste maatregelen zullen deze collegeperiode worden uitgevoerd met middelen uit het Autoluw fonds, dat gericht is op het autoluw maken van de stad. Daarnaast is een investeringsvoorstel gedaan aan de Rotterdamse Investeringsmotor (RIM). In dit voorstel zoeken we de synergie met andere investeringsbudgetten, zoals de Groen-agenda en Rotterdams Weerwoord, en onderhoudsbudgetten bij Stadbeheer. Door zowel inhoudelijk als financieel aansluiting te zoeken, kunnen we méér doen voor hetzelfde geld.

Een nieuw stadsbestuur bepaalt in welk tempo en met welke prioriteit de binnenstad en omliggende wijken autoluw worden gemaakt. Voor de uitvoering van alle maatregelen tot en met 2030 zullen opvolgende stadsbesturen investeringsmiddelen beschikbaar moeten stellen.



Foto: Peter Schmidt



Gemeente
Rotterdam