

Het Rotterdamse concept Verkeerscirculatieplan



Op weg naar een veilig en bereikbaar Rotterdam in 2030



Gemeente
Rotterdam

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Doelen en opgaven	5
3. Verkeerscirculatieplan	8
3.1 Gebied Centrum	14
3.2 Gebied West	20
3.3 Gebied Noord	26
3.4 Gebied Oost	32
4. Uitvoeringsagenda	37

Disclaimer

Dit concept verkeerscirculatieplan bevat nog geen weergaven van effecten op het gebied van economie, luchtkwaliteit en geluid. Op dit moment doen we onder andere nog verder onderzoek naar de effecten op het gebied van leefbaarheid en de economische effecten (o.a. lucht, geluid en koopstromen). Deze effecten worden de komende maanden inzichtelijk gemaakt en toegevoegd aan het verkeerscirculatieplan.

1. Inleiding

Rotterdam groeit. Er wonen en werken steeds meer mensen in de stad. Al die mensen verplaatsen zich ook door de stad. Op de fiets, te voet, met de auto of in het openbaar vervoer (OV). Ook het aantal logistieke bewegingen in de stad neemt toe. Het wordt steeds drukker op straat, maar de ruimte in de stad is beperkt en de vraag naar méér ruimte is groot. Zo moeten we flink meer woningen bouwen, is er meer groen nodig in de stad en willen we het toenemende aantal fietsers en voetgangers een veilige plek geven in het verkeer. Maar niet alles kan op dezelfde vierkante meter, en niet alles kan tegelijk. Daarom moeten we slimme keuzes maken hoe we de ruimte op straat verdelen.

Een van de keuzes is om wijken autoluwer te maken. Dat betekent dat een wijk bereikbaar blijft, maar met minder doorgaand autoverkeer dwars door woonbuurten. Doorgaand autoverkeer gaat gebruik maken van de hoofdstructuren van de stad. Dit maakt woonstraten veiliger en aantrekkelijker. Ook kijken we naar een goede doorstroming van de stad, zodat iedereen altijd veilig van A naar B kan reizen.

Het Verkeerscirculatieplan richt zich op het centrum en de omliggende woonbuurten. Dit zijn de gebieden met veel verkeersonveilige locaties. Bovendien worden in deze gebieden in de komende jaren veel nieuwe plannen gerealiseerd. De opgaven rondom klimaatadaptatie, waaronder het vergroenen van de stad (om de temperatuur in de stad aangenaam te houden), en de urgentie om meer woningen te bouwen, zijn hier groot. Hiermee liggen in deze gebieden veel vraagstukken rondom verkeersveiligheid en doorstroming. Met name voor de tram en het groeiende aantal fietsers, en voor de bereikbaarheid van parkeergarages en winkels.

De doorstroming van het verkeer in de stad is voor dit plan uitgebreid onderzocht en geanalyseerd. Aanvullend op de al beschikbare verkeersdata is er samen met de stad gekeken naar knelpunten en mogelijke oplossingen.

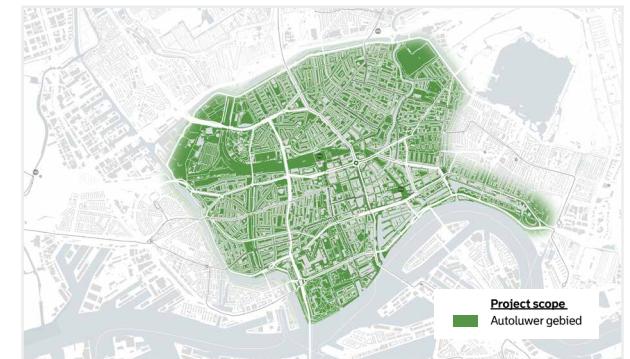
Meer dan 200 Rotterdammers, zoals leden van wijkraden, bewoners, ondernemers en belanghebbende (grote) instituten/organisaties, hebben op meerdere momenten hun meningen en visie gegeven over de opgaven en eerste concept plannen.

Dit document bestaat uit twee onderdelen:

- Concept Verkeerscirculatieplan (VCP) voor 2030;
- Concept uitvoeringsagenda met circulatiemaatregelen.

Samenhang

Voor het VCP zijn de bestaande stad en haar inwoners als vertrekpunt genomen. Eerder vastgestelde plannen zijn erin meegenomen. Ook wordt er voortgebouwd op het bestaand beleid en is het VCP bekeken in samenhang met het College target Verkeersveiligheid en de Aanpak 30km/u, dat een belangrijke basis legt voor de verbetering van verkeersveiligheid. Het Plan Toekomstvast Tramnetwerk (PTT), de Park + Ride (P+R) Strategie, dat een alternatief biedt om belangrijke bestemmingen in de stad te bereiken als onderdeel van een 'ketenreis', en andere lopende projecten die ingrijpen op de verkeerscirculatie beïnvloeden ook de verkeersstromen en dragen bij aan een verkeersveilig en bereikbaar Rotterdam in 2030.



Het autoluwer gebied/VCP-gebied

Leeswijzer

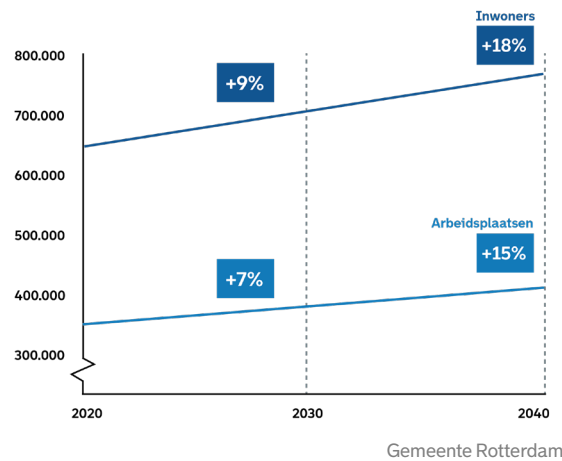
In dit concept VCP worden eerst de doelen en opgaven uiteengezet. Vervolgens wordt het VCP voor 2030 uitgelegd, aan de hand van de verschillende gebiedsstructuren en karakteristieken. Vanuit daar worden maatregelen om de verkeerscirculatie aan te passen voorgesteld en toegelicht. Tot slot worden de contouren geschetst van de Uitvoeringsagenda; hoe pakken we dit de komende jaren aan.

Grafieken

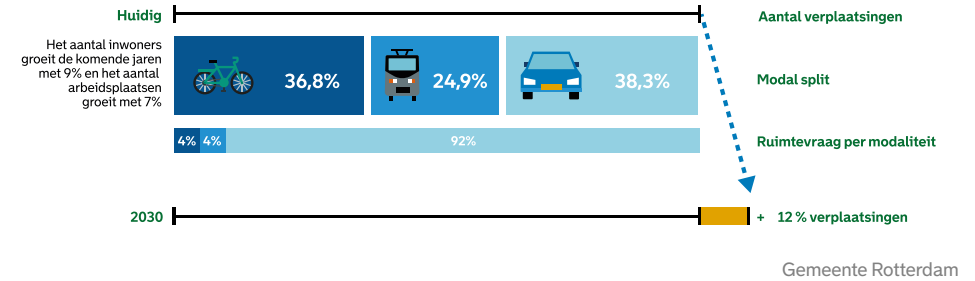
Rotterdam groeit

De komende jaren blijft het aantal inwoners en arbeidsplaatsen groeien. In 2030 zijn er meer dan 700.000 Rotterdammers die zich door de stad verplaatsen.

Groei van inwoners en arbeidsplaatsen



Ontwikkeling van de ruimtevraag



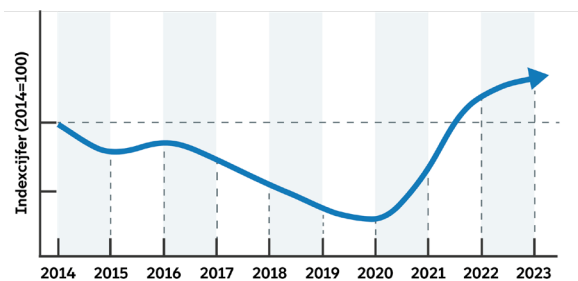
De vraag naar ruimte neemt toe

Meer inwoners in de stad betekent ook dat er meer mensen zich verplaatsen door de stad. Op de fiets, te voet, in de auto en met het OV. Als we nu niet ingrijpen past het in 2030 niet meer.

De verkeersonveiligheid neemt toe

Sinds 2020 is er een sterke stijging te zien in het aantal verkeersongevallen. Na jaren van verbetering van de verkeersveiligheid, wordt het verkeer nu juist onveiliger. **Dat moet anders!**

Trend aantal verkeersgewonden per jaar



Wat er gebeurt als we niet ingrijpen?



Een veilig, bereikbaar en aantrekkelijk Rotterdam



Slim kiezen voor goede groei

Als we ons vaker, maar op de huidige manier blijven verplaatsen in de toekomst, neemt de bereikbaarheid, veiligheid en aantrekkelijkheid af. Dit vraagt om slimme keuzes te maken om de groei te kunnen faciliteren.

2. Doelen en opgaven

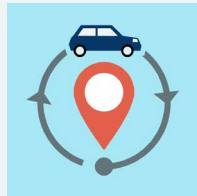
Dat een stad verandert door groei is een gegeven. Dit geldt ook voor Rotterdam. Het aantal inwoners groeit en dus ook het aantal verplaatsingen door de stad. En dat terwijl de beschikbare ruimte gelijk blijft. Doordat het steeds drukker wordt in de stad, wordt het verkeer ook onveiliger. Er gebeuren meer ongevallen en mensen voelen zich onveilig in het verkeer. Het is noodzakelijk nu keuzes te maken, en in te grijpen. Om Rotterdam in de toekomst veilig, bereikbaar en aantrekkelijk te houden.

Het VCP is geen doel op zich, maar een middel om de ruimte in de stad waar nodig anders te verdelen en in te spelen op de drie urgente opgaven:



Veilige en aantrekkelijke stad

Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in Rotterdam. Steeds meer mensen raken gewond in het verkeer. In de afgelopen tien jaar zijn deze aantallen alleen maar gestegen. Dat blijkt uit ongevalgegevens en feedback van Rotterdammers over verkeersonveilige locaties. Actie is nodig om Rotterdam leefbaar en aantrekkelijk te houden.



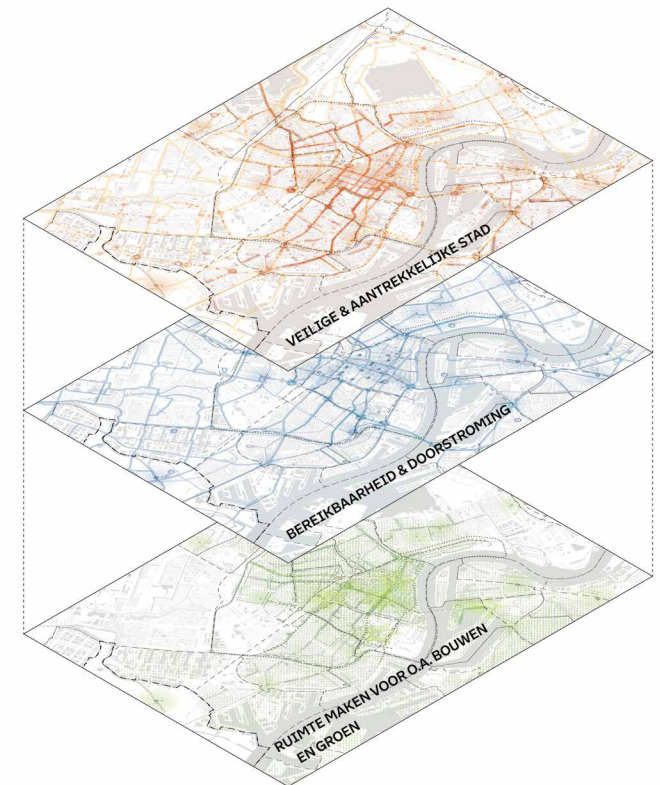
Bereikbaarheid en doorstroming

Rotterdam moet bereikbaar blijven voor iedereen. Tussen de delen van de (binnen)stad zorgen we voor goede verbindingen met verschillende vervoerswijzen, zoals lopen, fietsen, het OV of de auto. Met comfort voor fietsers en voetgangers, een vlotte OV-reis, doorgang voor nood- en hulpdiensten en duidelijke routes voor autoverkeer en logistiek.



Ruimte maken voor o.a. bouwen en groen

Rotterdam moet meer ruimte maken om aan de vele andere ambities in de stad te kunnen voldoen. Denk daarbij aan meer plek voor woningen of vergroening. Het verkeer neemt nu veel ruimte in. Om een veilige, bereikbare, en aantrekkelijke stad te blijven, moet de ruimte op straat in Rotterdam anders worden verdeeld.



Opgavenkaarten

De opgave van het VCP vraagt daarmee om een integrale blik. Met behulp van veel beschikbare databronnen, kennis uit de gebieden en gesprekken met Rotterdammers zijn de opgaven helder in beeld gebracht. Op een aantal locaties komen verschillende opgaven samen, daar is de urgentie het grootst. De kaart op de volgende pagina geeft zulke locaties met meerdere opgaven weer.

De invoering van 30 km/u, waar nodig en mogelijk, en de P+R Strategie dragen al bij aan een veiligere en aantrekkelijke stad en zorgen voor een betere balans in de verschillende vervoerswijzen in de stad. Ook nemen we nu al circulatiemaatregelen in de stad, zoals op de Rodenrijselaan/Rodenrijsestraat en werken we aan het Kruisplein. Door ook op andere (urgente) plekken in het centrum en omliggende woonbuurten diverse circulatiemaatregelen te nemen, zorgen we voor een passende verkeerscirculatie en wordt het verkeer in woonbuurten rustiger en veiliger.



Foto: Joep Boute

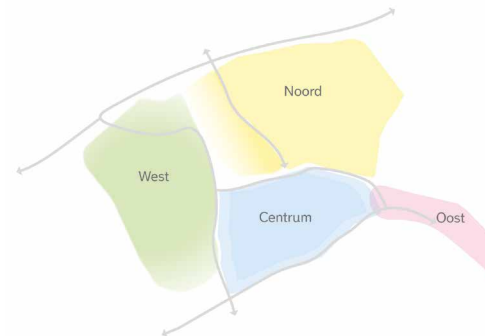
3. Verkeerscirculatieplan

Het VCP kijkt naar de kenmerkende structuren van vier deelgebieden (Centrum, West, Noord en Oost). In deze deelgebieden bevinden zich kenmerkende groene, blauwe en infrastructurele netwerken. Denk aan lange lanen, singels met veel groen en water (zoals de Heemraadsingel en Westersingel) of verbindingen met de rijkswegen (zoals de Maasboulevard). Die netwerken zijn van belang voor zowel de kwaliteit en bereikbaarheid van de woon- en leefomgeving van Rotterdammers, als voor het creëren van aangename routes door de stad. Door keuzes te maken in de verkeerscirculatie worden deze natuurlijke structuren goed benut. Er ontstaan zo doorgaande groene routes en een vitaal systeem waarin alle locaties blijvend bereikbaar zijn, met de vrijheid om een passende vervoerswijze te kiezen.

Verkeersveiligheid en bereikbaarheid staan centraal in het VCP-gebied. In de woonbuurten komen nu veel verschillende grote (veelal doorgaande) verkeersstromen samen op beperkte ruimte. Dit leidt tot veel verkeersonveilige situaties. Veel straten in de woonbuurten hebben immers smalle wegprofielen en kennen grote snelheidsverschillen tussen weggebruikers. Daar komt bij dat de beschikbare ruimte gedeeld moet worden door de verschillende vervoerswijzen. Om het verkeer over de daarop ingerichte hoofdstructuren te laten rijden, zijn aanpassingen in de verkeersstructuur nodig.

Natuurlijke structuren

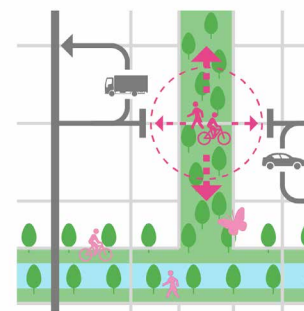
De verkeersstructuur in Rotterdam maakt gebruik van bestaande groen-blauwe structuren, zoals groenstroken, singels, parken en pleinen. Dit zijn natuurlijke structuren die gebieden in Rotterdam aan elkaar verbinden. Ter hoogte van deze structuren nemen we circulatiemaatregelen. Voor nood- en hulpdiensten verandert de route hier niet in verband met een betrouwbare doorstroming. Zij kunnen nog



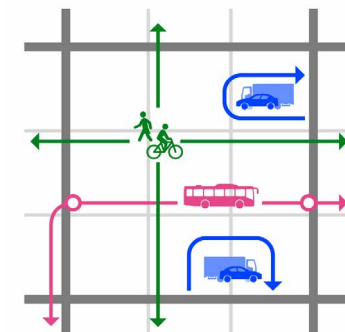
Autoluwer gebied bestaand uit gebieden centrum, west, noord en oost.



Veiligheid en aantrekkelijkheid in woonbuurten centraal.



Groen-blauwe en infranetwerken als structurerende elementen.



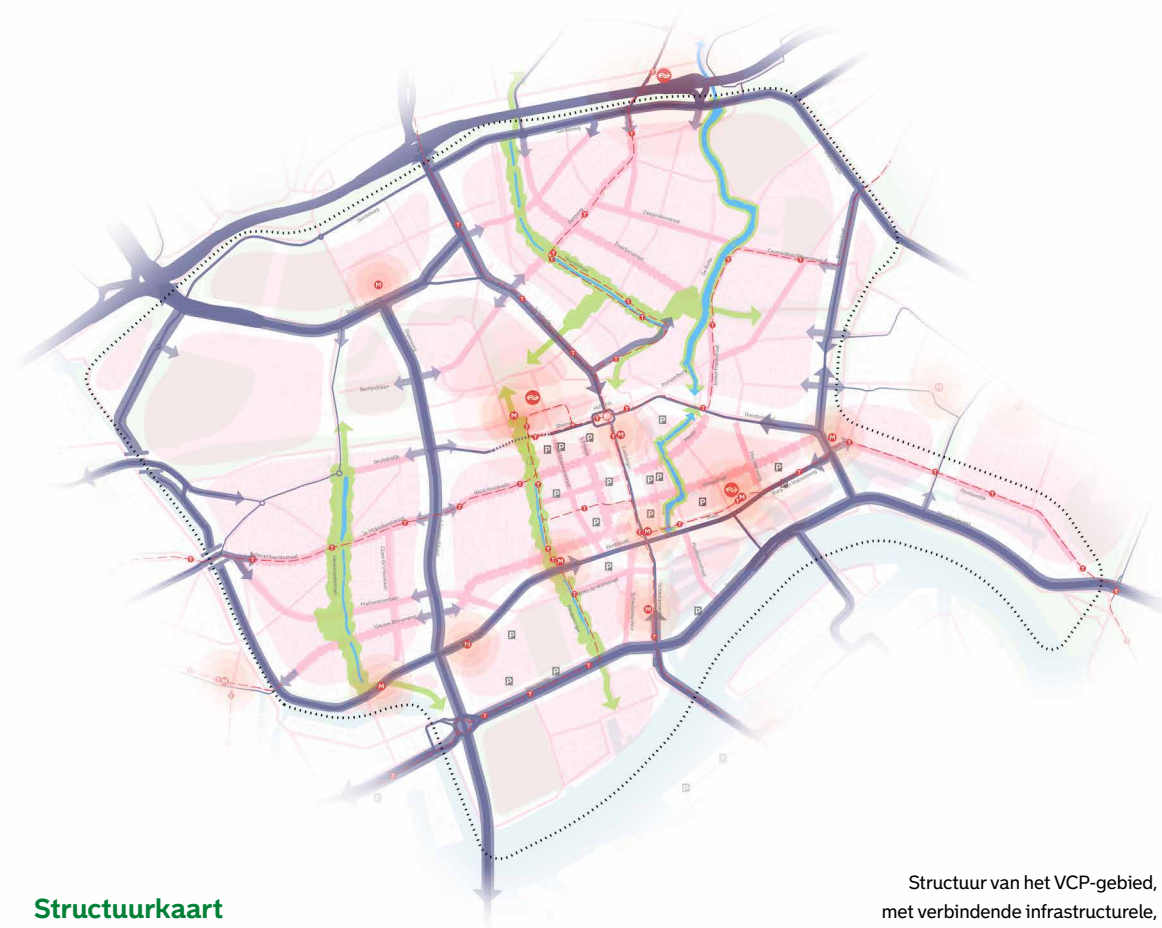
Alle locaties blijven bereikbaar met vervoerswijze naar keuze.

altijd snel ter plaatse komen. Ook verschillende wijken, met voorzieningen en maatschappelijke functies, blijven verbonden en voor voetgangers en fietsers ontstaan doorlopende veilige routes binnen de wijk en/of naar nabijgelegen (groen)gebieden.

Voetgangers ervaren hierdoor aangename looproutes die goed met elkaar zijn verbonden, met een verbeterde oversteekbaarheid van infrastructuur. Fietsers krijgen meer ruimte en kunnen via de hoofdfietsroutes makkelijk en veilig van en naar de binnenstad fietsen. Doordat de verkeersintensiteit in een woonbuurt lager wordt, groeit de verkeersveiligheid en ontstaan mogelijkheden voor het OV. Zo kan een tram sneller en betrouwbaarder naar de volgende halte rijden, en duurt een reis korter. Met meer comfort, een betere doorstroming en aansluitingen op P+R voorzieningen en het regionale OV. Het autoverkeer bereikt haar bestemming via duidelijke en herkenbare hoofdroutes. Dezelfde routes zijn ook voor logistiek verkeer te gebruiken. Voor nood- en hulpdiensten blijven de primaire routes onveranderd. Op de routes door de wijken verbetert de doorstroming.

De stad blijft bereikbaar

Alle locaties in de stad blijven bereikbaar, ook met de auto. Zo kunnen mensen die van de auto afhankelijk zijn zich ook in en door de stad blijven verplaatsen. Het betekent wel dat bestemmingen niet altijd via elke willekeurige route bereikbaar zullen zijn. Routes veranderen mogelijk. Door duidelijke routes te creëren, begeleiden we weggebruikers hierin.



Structuur van het VCP-gebied, met verbindende infrastructurele, groene en blauwe structuren

Structuurkaart VCP-gebied

Legenda

Hoofdwegenstructuur ➡ Ontsluiting van de stad ➡ Ontsluiting van de gebieden ➡ Ontsluiting van de wijk Openbaar vervoer ● Treinstation ● Metrohalte ● Tramhalte — Tramnetwerk	■ Parkeergarages met centrum functie Groen blauwe structuren ■ Water ■ Groen ■ Voorzieningen/ Stadstraat ■ Langzaam verkeersroutes	■ Woon/ leefgebieden Basis --- VCP gebied ■ Water ■ Groenstructuur
---	--	---



Soorten circulatiemaatregelen

Het concept VCP kent vier typen maatregelen. Het invoeren van eenrichtingsverkeer, het toepassen van een verkeersfilter, aanpassing van een kruispunt en het aanpassen van een weginrichting. Afhankelijk van de situatie en opgaven is per locatie onderzocht welke maatregel mogelijk en passend is. Daarbij hebben de maatregelen ook effect in

de omgeving en geldt dat niet overal maatregelen noodzakelijk zijn om opgaven aan te pakken. Gezamenlijk vormen de circulatiemaatregelen een integraal pakket dat bijdraagt aan een verkeersveilige, bereikbare en aantrekkelijke stad.

Voornaamste effecten	 Veiligheid en aantrekkelijkheid	 Bereikbaarheid en doorstroming	 Ruimte maken voor o.a. bouwen en groen
 Eenrichtingsverkeer Het instellen van eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer.	Oversteken wordt overzichtelijker en veiliger voor voetgangers en fietsers.	Bereikbaarheid, routes en kruispunten worden minder complex. Autoverkeer kan nog steeds overal komen, soms via andere routes.	Er ontstaat meer ruimte voor openbaar vervoer, fietsers, voetgangers, groen, terrassen en ondernemers.
 Verkeersfilter Het regelen van toegang voor verschillende modaliteiten.	Het verkeersbeeld in de wijken wordt rustiger en de straten daarmee veiliger en aantrekkelijker, doordat doorgaand (auto) verkeer via de hoofdroutes rijdt.	Routes worden eenduidiger. In de wijken ontstaat een betrouwbaarder netwerk voor bestemmingsverkeer.	In de directe omgeving ontstaat meer ruimte voor andere vervoerswijzen en (beleving van) groen t.b.v. het opvangen van water en tegengaan hittestress.
 Aanpassing kruispunt Het kruispunt krijgt meer of minder rijrichtingen.	Oversteekbaarheid wordt vereenvoudigd. Kruispunten worden overzichtelijker en veiliger.	Verkeersstromen worden eenvoudiger, doorstroming verbetert door vermindering kruisende bewegingen.	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).	Oversteekbewegingen worden korter en veiliger.	Er komt ruimte beschikbaar, aansluitend op de vraag, voor betere doorstroming van bijvoorbeeld fietsers en openbaar vervoer.	Er ontstaat ruimte voor onder andere extra groen.

Overzichtskaart circulatiemaatregelen

Legenda

Maatregel

-  Eenrichtingsverkeer 
-  Aanpassing weginrichting 
-  Verkeersfilter 
-  Aanpassing kruispunt 

Wegcategorie

-  Gebiedsontsluiting
-  Wijkontsluiting
-  Woonstraat

Voorzieningen/ stadsstraat

Al geplande projecten

Basis

-  VCP gebied
-  Water
-  Groenstructuur



Veranderende verkeersstromen in de stad

De circulatiemaatregelen dragen allemaal bij aan een veilige en bereikbare stad, bereikbaarheid en doorstroming, en ruimte maken voor onder andere bouwen en groen. Ze hebben effect op de routes die het verkeer rijdt. Kijkend naar de effecten van de maatregelen zijn afnames van doorgaand autoverkeer door woonbuurten zichtbaar. Dit komt door een verschuiving van een deel van het verkeer vanuit de wijken en buurten naar de hoofdstructuur. Daarnaast is er een klein lokaal effect te zien in de keuze van vervoerwijzen, dit effect betreft voornamelijk de kortere verplaatsingen tussen de wijken Kralingen-Noord, Delfshaven-Centrum en Noord-Centrum.

De verschuiving van het autoverkeer vanuit de wijken en buurten naar de hoofdwegen zorgt ervoor dat het op de hoofdwegen in de stad en de snelwegen rondom de stad druk blijft. Binnen de stad worden de Aelbrechtsskade, Gordelweg, Rochussenstraat en de Westzeedijk drukker. Daarnaast wordt er minder door de stad heen gereden, als een route ook over de A16 en A20 kan worden gevolgd. Dit zijn wegen die beter ingericht zijn op grote volumes verkeer dan de wegen in de wijken en buurten. Als gevolg van de maatregelen wordt vooral het doorgaande verkeer, dat geen herkomst of bestemming in het VCP-gebied heeft, naar de rand van de stad geleid. Mede als gevolg van dit effect neemt de hoeveelheid verkeer op de Erasmusbrug en de Willemsbrug en door de Maastunnel iets af.

De verschoven verkeersstromen zorgen ervoor dat een aantal kruisingen drukker kunnen worden, tegelijkertijd neemt de hoeveelheid kruisend verkeer af vanwege de bundeling op hoofdwegen. Belangrijk hierbij is

doorstroming op de hoofdstructuur te bevorderen. Enkele voorbeelden hiervan zijn de kruisingen Stadhoudersweg-Statenvweg en het Kleinpolderplein

Verbeterde veiligheid en leefbaarheid

De hoeveelheid verkeer in de wijken neemt af, waardoor daar de leefbaarheid en verkeersveiligheid verbetert. De verkeersintensiteit op onveilige wegen, zoals de Bergweg, West-Kruiskade, Westblaak, Zaagmolenstraat en Nieuwe Binnenweg, neemt aanzienlijk af, waardoor de oversteekbaarheid en daarmee de verkeersveiligheid verbetert.

De verbeterde oversteekbaarheid in de wijken zorgt bovendien voor meer ruimte voor het fors toenemende aantal fietsers (ook op elektrische fietsen) en voetgangers. Daarnaast leidt een afname van verkeer in de wijken tot een lokale vermindering van verkeersgeluid en uitstoot van bijvoorbeeld fijnstof en CO₂. Als gevolg van de maatregelen neemt op een groot aantal wegen de intensiteit af, waardoor er ook ruimte ontstaat rondom de groen-blauwe structuren voor het faciliteren van kwetsbare functies zoals scholen en kinderdagverblijven

Doorstroming en bereikbaarheid

Met de circulatiemaatregelen blijft de hoeveelheid verkeer nagenoeg gelijk. De toegankelijkheid met de auto naar alle belangrijke bestemmingen blijft gewaarborgd. Deze verschuiving van het doorgaande autoverkeer naar de hoofdwegenstructuur zorgt op veel plekken voor extra ruimte op het hoofdfietsnetwerk en biedt daarmee ruimte voor de versnellingsopgave van de tram op corridors die zijn benoemd in het PTT.

We streven ernaar de huidige aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten constant te houden. De effecten van maatregelen op aanrijtijden analyseren we gezamenlijk met de Veiligheidsregio. Voor logistiek treden er veranderingen in de routes op, maar de bereikbaarheid van logistiek benodigde voorzieningen blijft gewaarborgd.





Foto: Eric Fecken

3.1. Verkeerscirculatieplan in het centrum

Het centrum is anders dan alle andere gebieden in de stad. Het is een hoog stedelijk en divers gebied. Er is een groot kernwinkelgebied, vele horecaondernemingen en andere voorzieningen voor Rotterdammers en bezoekers van de stad. Ook komen er steeds meer woningen bij. Veel mensen starten of eindigen hun reis dan ook in het centrum. De bezoekersparkeergarages en belangrijke OV-knooppunten Rotterdam Centraal, station Blaak en knooppunt Beurs zijn de verbinding tussen dit gebied en de regio.

Veilige verbindingen voor voetgangers en fietsers en bereikbare parkeervoorzieningen

Op veel plaatsen in het centrum is het druk. Door zeer veel weggebruikers en verschillende verkeersstromen ontstaan op meerdere plekken onoverzichtelijke verkeerssituaties, met een onveilig gevoel tot gevolg. Veelgenoemde locaties zijn het Kruisplein en het kruispunt Goudsesingel-Meent-Jonker Fransstraat. Ook de Schiedamse Vest, de Coolsingel, de West-Kruiskade en het Vasteland zijn opgavenlocaties. In gesprekken met de wijkraden en instituten/organisaties kwamen ook drukte op de Meent en de Westersingel als opgaven naar voren. Er is op straat behoefte aan meer ruimte voor verschillende vervoersmiddelen. Oversteken moet voor voetgangers en fietsers veiliger en makkelijker worden. Het centrum moet bereikbaar blijven voor bezoekers, dat geldt ook voor de parkeervoorzieningen. Heldere routes dragen daaraan bij.

Verkeerscirculatiemaatregelen

In het centrumgebied nemen we negen samenhangende maatregelen. Deze maatregelen zorgen voor een vermindering van onnodig doorgaand autoverkeer over de stedelijke wegenstructuur en creëren een duidelijke routing van en naar parkeervoorzieningen. Waarbij vanuit iedere windrichting een parkeervoorziening kan worden bereikt. Daarmee neemt de verkeersdruk af op de straten die daar niet op zijn ingericht, en ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Tegelijkertijd neemt de verkeersveiligheid toe door verbetering van de oversteekbaarheid en overzichtelijkere verkeerssituaties. Voor noodzakelijke autoverplaatsingen met een bestemming in het gebied blijft het centrum bereikbaar, maar soms wel via een andere route. Autoverkeer dat geen bestemming heeft in het centrum gaat via een andere route rijden. De maatregelen lichten we kort toe op de pagina 17.



Het toekomstbeeld van mobiliteit in het centrumgebied: hoe ziet dat eruit?

Voor de fors toenemende hoeveelheid fietsers in de stad biedt het fietsnetwerk een comfortabele route naar het centrum, en de ruime fietspaden op de Coolsingel, de Blaak-Westblaak, Weena, Westzeedijk en Boompjes bieden een route 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, ondersteund door de fijnmazige tramlijnen, die door het PTT frequenter gaan rijden, en busverbindingen. Voor noodzakelijke autoritten naar het centrum zijn heldere routes naar de parkeervoorzieningen in het centrum via de hoofdstructuur. Ook logistieke bewegingen vinden zo hun weg van en naar de binnenstad.



Overzichtskaat circulatoriemaatregelen Centrum

Legenda

Maatregel

- Eenrichtingsverkeer
- Aanpassing weginrichting
- Verkeersfilter
- Aanpassing kruispunt

Wegcategorie

- Gebiedsontsluiting
- Wijkontsluiting
- Woonstraat

Parkeergarages met centrum functie

Groen blauwe structuren die voor het plan versterkt worden

- Water
- Groen

Voorzieningen/ Stadstraat

Woon/ leefgebieden

Al geplande projecten

Basis

- VCP gebied
- Water
- Groenstructuur

Overzicht maatregelen



1. Meent

Verkeersfilter

Op de Meent vinden veel ongelukken plaats. De straat wordt, mede door asociaal verkeersgedrag, als verkeersonveilig ervaren. Door permanent een verkeersfilter aan te brengen ter hoogte van de Delftsevaart weren we doorgaand (show)verkeer en ontstaat minder verkeersdruk in het gebied. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en maakt van de Meent weer een prettige straat om te winkelen en te verblijven, terwijl parkeergarages, winkels en woningen met de auto goed bereikbaar blijven. De eerdere weekend-zomerafsluitingen hebben deze positieve effecten laten zien, deze maken we nu permanent.



2. Aert van Nesstraat

Verkeersfilter

Winkelend publiek op de Lijnbaan kruist ter hoogte van de Aert van Nesstraat met het autoverkeer. Dit levert veel ongewenste en verkeersonveilige situaties op. Ter hoogte van de Lijnbaan brengen we een verkeersfilter aan. Dit filter zorgt voor een vrije doorgang voor winkelend publiek, die niet meer wordt onderbroken door autoverkeer. De parkeergarages aan beide kanten blijven bereikbaar voor bezoekers die met de auto naar het centrum komen.



3. Karel Doormanstraat

Aanpassing weginrichting

De bereikbaarheid van het Lijnbaankwartier en de parkeergarages in het centrum wordt, in combinatie met het verkeersfilter op de Aert van Nesstraat, geborgd door de Karel Doormanstraat tweerichtingsverkeer te maken (nu éénrichtingsverkeer). Hiermee ontstaat ruimte voor autoverkeer om de bestemmingen in de binnenstad te bereiken.



4. Eendrachtsplein - Westblaak

Aanpassing kruising

Op de route Rochussenstraat – Westblaak rijdt veel autoverkeer van en naar het centrum. De afslaan bewegingen op het kruispunt Eendrachtsplein - Westblaak zorgen voor een beperking van de doorstroming op deze route. Ter bevordering van de doorstroming op de Rochuseenstraat en de Westblaak verwijderen we de linksafslaan bewegingen op het kruispunt Eendrachtsplein – Westblaak. Het afslaan van oost naar zuid en van west naar noord is dan niet meer mogelijk. Dit levert ook een aanzienlijke verbetering op voor de verkeersveiligheid op dit (onoverzichtelijke) kruispunt en biedt een grote kans voor het verbeteren van de kwaliteit en de uitstraling van het Eendrachtsplein.



5. Schiedamse vest

Eenrichtingsverkeer

Langs de Schiedamse Vest bevinden zich diverse scholen. De concentratie van deze scholen vraagt om een aanpassing van de verkeerssituatie ten behoeve van de verkeersveiligheid. Met invoering van eenrichtingsverkeer wordt het overzichtelijker (omdat o.a. verkeer nog maar van één kant komt) en verbetert de verkeersveiligheid. Het oversteken wordt prettiger voor ouders, kinderen en buurtbewoners. De locaties blijven via een duidelijke route met de auto bereikbaar.

Overzicht maatregelen



6. Glashaven

Eenrichtingsverkeer

In de omgeving van de Glashaven vinden veel bouwontwikkelingen plaats. Er wordt hard gereden en het wordt als alternatieve route gebruikt voor de Maasboulevard en Westblaak. Daarnaast is het een grote wens van de buurt om de stenige buitenruimte te vergroenen. Door het instellen van eenrichtingsverkeer ontstaat ruimte voor groen, voor bewoners en voor bezoekers. Het doorgaande verkeer in het gebied verplaatst naar de hoofdstructuur van de Boompjes en de (West)Blaak.



7. Mariniersweg

Aanpassing weginrichting

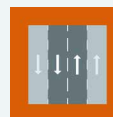
De Mariniersweg was in het verleden een belangrijke toegangsweg richting de Willemsbrug. Met de komst van de Erasmusbrug is de functie van de Willemsbrug in het wegennetwerk veranderd. De Mariniersweg is hierdoor veel minder druk geworden. De huidige vier rijstroken op de Mariniersweg zijn daarom niet allemaal meer nodig. Met één rijstrook in beide richtingen behoudt de Mariniersweg voldoende capaciteit voor het autoverkeer en wordt het prettiger oversteken, zonder dat het de doorstroming wordt belemmerd. Er ontstaat een betere verbinding tussen het Hoogkwartier en het Laurenskwartier en meer ruimte voor onder andere groen (bijvoorbeeld een mooi stadspark in het midden van de stad).



8. Weena

Aanpassing kruising

Op het Weena ter hoogte van het Centraal Station is de verkeerssituatie complex en onveilig, dit komt ook naar voren uit de verkeersveiligheidsprikkers. Door hier de oost-west verbinding (die geen extra functie heeft ten opzicht van de tunnel) bovengronds over het Weena voor autoverkeer te verwijderen, wordt de verkeerssituatie eenvoudiger en ontstaat ruimte voor fietsers en voetgangers. Doorgaand verkeer gaat onderdoor. Hierdoor ontstaat een mooie entree vanaf Centraal Station naar de stad. Afslaande autobewegingen en de u-turn op het Weena ter hoogte van de Karel Doormanstraat blijven mogelijk. De Karel Doormanstraat wordt ook bereikbaar via de Weenatunnel (nu niet het geval) en de afslaande weg vanaf Weena richting het Kruisplein vanuit westelijke richting wordt verlegd. Zodat fietsers veilig en met voorrang het autoverkeer kunnen kruisen.



9. Pompenburg - Goudsesingel

Aanpassing weginrichting

De beschikbare wegcapaciteit voor autoverkeer sluit op de route Pompenburg - Goudsesingel nu niet aan bij het nieuwe Hofplein, waardoor samenvoegend verkeer kan ophopen. Tevens wordt de verkeerssituatie op deze route onder andere door het groeiende aantal fietsers als onveilig ervaren. Door na realisatie van het Hofplein het aantal rijstroken voor autoverkeer op de route Pompenburg - Goudsesingel terug te brengen ontstaat een betere aansluiting op het Hofplein, wordt ruimte gemaakt voor het groeiend aantal fietsers en wordt de oversteekbaarheid verbeterd. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.

Effecten

Als gevolg van de maatregelen neemt de verkeersdruk af op veel drukke wijkstraten. De maatregelen zijn bedoeld om het doorgaande verkeer vanuit de wijken naar de hoofdstructuur te verplaatsen. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor bestemmingsverkeer, fietsers, voetgangers en OV. De Westersingel, Schiedamse Vest, Nieuwe Binnenweg, Mathenesserlaan en de West-Kruiskade worden rustiger. Ook op de Meent en de Aert van Nesstraat neemt de verkeersdruk af, net als in de Maastunnel, op de Willemsbrug, op de Erasmusbrug, op de Beukelsdijk en op het Weena. De verkeersfilters op de Meent en Aert van Nesstraat zorgen voor meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Daarnaast is er minder kruisend verkeer op de Westblaak, Westersingel en Rochussenstraat, waardoor de doorstroming verbetert. Op de hoofdstructuur van de Westzeedijk, de Rochussenstraat en de Westblaak is een (lichte) toename van verkeer te zien. Naast een verschuiving vanuit de wijken naar de hoofdstructuur is ook te zien dat (doorgaand) autoverkeer niet onnodig over de stedelijke hoofdstructuur rijdt, maar gebruik maakt van de ring.

Als we kijken naar de effecten van de diverse maatregelen, dan zorgen de verschuivingen van het verkeer voor toenames op de hoofdroutes. Echter dienen de VCP-maatregelen in samenhang beschouwd te worden met alle overige projecten die de komende jaren in de stad gepland staan. In vergelijking met de huidige situatie zal dan juist een afname van verkeer merkbaar zijn op onder andere de Coolsingel, Goudsesingel en Pompenburg. Dit komt door de samenhang met andere (stadsbrede) projecten, zoals de Aanpak 30km/u, de verlenging van de A16 en het afnemende autobezit in de binnenstad.

De verkeersveiligheid in de wijken en buurten verbetert, als gevolg van de dalende hoeveelheid auto's, verbeterde oversteekbaarheid, overzichtelijkere verkeerssituaties en minder verkeersdruk. De verkeersveiligheid verbetert ook op de eerdergenoemde opgavelocaties. Maatregelen op het Kruisplein, de Schiedamse Vest, de West-Kruiskade, de Coolsingel, de Meent en de Westersingel leiden tot een afname van de hoeveelheid verkeer en daarmee tot een toename van de verkeersveiligheid. Op het Vasteland blijft de verkeersdruk constant. Op

het kruispunt Goudsesingel-Meent-Jonker Fransstraat neemt de hoeveelheid kruisend verkeer af, waardoor er ruimte ontstaat voor meer verkeer en een betere verkeersafwikkeling, en dus betere doorstroming.

Het OV-gebruik in het gebied blijft constant, met uitzondering van de tram op de West-Kruiskade. Deze profiteert van de afgenomen verkeersdruk en de hogere snelheid, dat aansluit bij het PTT. Fietsen is aantrekkelijker geworden, doordat de hoeveelheid autoverkeer op veel plaatsen is afgenomen. Met name voor de verplaatsingen binnen de wijken zijn lokale toenames in de hoeveelheid fietsverkeer zichtbaar.

De economische effecten van de maatregelen op de belangrijke voorzieningsstraten werken we uit in de koopstroomanalyse.



Huidige situatie Eendrachtsp plein.



Impressie tijdelijke situatie: de maatregel vormgeven door middel van functionele inrichting.



Impressie mogelijke toekomstige situatie: de vrijgekomen ruimte benutten voor fietsers of meer ruimte voor groen.



3.2. Verkeerscirculatieplan in West

De woonbuurten in West hebben een veelzijdige buurteconomie en karakteristieke, verbindende groene structuren. Deze wijken liggen dicht bij het centrum van de stad en vormen tegelijkertijd de verbinding met de regio.

Veilige en aantrekkelijke woonbuurten

De woonbuurten in Rotterdam-West bieden aan veel Rotterdammers een thuis. Een woonomgeving die fijn, aantrekkelijk en veilig zou moeten zijn. Dit gebied wordt echter gekenmerkt door veel onveilige verkeerssituaties. De hoeveelheid autoverkeer is er groot, terwijl de herkomst of bestemming vaak niet in het gebied ligt. De Nieuwe Binnenweg, met veel verschillende vervoersvormen en een smal

profiel, en de Mathenesserlaan met veel doorgaand verkeer zijn hier voorbeelden van. In gesprekken met de wijkraden en instituten/organisaties zijn daarnaast de verkeersafwikkeling op het Kruisplein, het Eendrachtspaleis, de Beukelsdijk, de onveilige en krappe situatie op de West-Kruiskade en de verkeersdrukte op de Westersingel en de parallelwegen van de Henegouwerlaan als opgaven benoemd. Met de buurteconomie en groene structuren zijn er al ingrediënten aanwezig die benut kunnen worden om de aantrekkelijkheid van de wijken en buurten in West te vergroten.

Verkeerscirculatiemaatregelen

In gebied West nemen we op acht locaties maatregelen die met elkaar samenhangen. De maatregelen zijn erop gericht het doorgaande autoverkeer over de hoofdstructuur te leiden, meer naar de randen van het gebied. Er rijdt minder doorgaand verkeer door de woonbuurten, waardoor de oversteekbaarheid verbetert en de verkeersveiligheid wordt vergroot. Daarmee ontstaat meer ruimte en een veilige basis

voor fietsers en voetgangers en kan de tram op de West-Kruiskade-Middellandstraat-Vierambachtstraat versnellen, dat aansluit bij het PTT. Voor bewoners, ondernemers en het winkelend publiek worden kriskras bewegingen in de wijk eenvoudiger. Daarnaast maken de circulatiemaatregelen het mogelijk om de groene Heemraadsingel een aantrekkelijke verbindende rol te laten spelen in de wijk.

De maatregelen lichten we kort toe op de volgende pagina's.

Overzichtskaart circulatiemaatregelen West

Legenda

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



Overzicht maatregelen



10. Mathenesserlaan

Verkeersfilter

Over de Mathenesserlaan rijdt veel verkeer dat niet in de wijk hoeft te zijn (sluipverkeer). Door het toepassen van een verkeersfilter ter hoogte van de Heemraadsingel vermindert het aantal doorgaande autoritten in West en verbetert de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid op de Mathenesserlaan. Daarbij zorgt deze maatregel voor een rustiger en autoluwer verkeersbeeld in de wijk, omdat het verkeer zich verplaatst naar de hoofdstructuur. Hierdoor wordt het prettiger wonen in de wijk en maken we ruimte voor bijvoorbeeld groen, spelen en veilig fietsen. Dit verkeersfilter werkt in samenhang met de verkeersfilters op de Beukelsdijk en op de Vierambachtsstraat – Middellandstraat.



11. Nieuwe Binnenweg (west)

Eenrichtingsverkeer

Op de Nieuwe Binnenweg bevinden zich veel winkels, horeca en voorzieningen. Daarnaast komen hier veel verkeerssoorten samen. Dit leidt tot een slechte oversteekbaarheid en verkeersonveilige situaties. Met het verdwijnen van de tram ontstaat er ruimte voor een andere, verkeersveilige en mooiere inrichting met meer ruimte voor ondernemers en vergroening. Door éénrichtingsverkeer richting west in te voeren wordt het veiliger en prettiger oversteken voor het winkelend publiek, dat oversteeft om winkels aan weerszijden te bezoeken, en voor bewoners. In combinatie met het eenrichtingsverkeer op de Nieuwe Binnenweg (oost) wordt het doorgaande verkeer in het gebied verplaatst naar de hoofdstructuur ('s Gravendijkwal en Rochussenstraat).



12. Nieuwe Binnenweg (oost)

Eenrichtingsverkeer

Op de Nieuwe Binnenweg bevinden zich veel winkels, horeca en voorzieningen. Daarnaast komen hier veel verkeerssoorten samen. Dit leidt tot een slechte oversteekbaarheid en verkeersonveilige situaties. Door eenrichtingsverkeer richting oost in te voeren wordt de oversteekbaarheid vergroot en ontstaat een veilige mogelijkheid voor kriskras bewegingen van bewoners en winkelend publiek. In combinatie met het eenrichtingsverkeer op de Nieuwe Binnenweg (west) wordt het doorgaande verkeer in het gebied verplaatst naar de hoofdstructuur ('s Gravendijkwal en Aelbrechtskade- Rochussenstraat).



13. Henegouwerlaan

Aanpassing weginrichting

De parallelbaan van de Henegouwerlaan wordt veel gebruikt door autoverkeer dat hier geen bestemming heeft. Dit leidt tot overlast voor de omwonenden, verkeersonveilige situaties en vermindering van de doorstroming op de hoofdrijbaan van de Henegouwerlaan door invoegend verkeer. Door de parallelbaan van de Henegouwerlaan los te maken van de hoofdrijbaan wordt de doorstroming op de hoofdrijbaan niet onnodig gehinderd, waardoor deze beter kan doorstromen en sluipverkeer door de woonstraat voorkomen.

Overzicht maatregelen



14. Rochussenstraat - Mathenesserlaan

Aanpassing kruising

Het kruispunt Rochussenstraat - Mathenesserlaan is erg druk en wordt als verkeersonveilig ervaren. De Rochussenstraat en de Mathenesserlaan staan beide vermeld in de verkeersveiligheidsprikkers. Een inrijverbod vanaf de Rochussenstraat naar de Mathenesserlaan maakt het kruispunt eenvoudiger, waardoor de doorstroming op de Rochussenstraat (waar door andere maatregelen meer verkeer overheen zal gaan) en de verkeersveiligheid verbeteren. Daarnaast voorkomt dit omrijbewegingen en sluipverkeer over de Mathenesserlaan en blijft het verkeer dat geen bestemming heeft in de binnenstad op de hoofdstructuur ('s Gravendijkwal en Rochussenstraat).



15. Vierambachtsstraat - Middellandstraat

Verkeersfilter

Over de Middellandstraat en de Vierambachtsstraat rijdt veel verkeer dat niet in de wijk hoeft te zijn. Mede door de verkeersdruk wordt het kruispunt met de Heemraadsingel door buurtbewoners als onveilig ervaren. Door het toepassen van een verkeersfilter ter hoogte van de Heemraadsingel worden doorgaande autoritten en sluipverkeer in West verminderd en wordt de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid op de Middellandstraat en de Vierambachtsstraat verbeterd. Daarnaast draagt deze maatregel bij aan een rustiger verkeersbeeld in de wijk, omdat het verkeer zich verplaatst naar de hoofdstructuur (Henegouwerlaan - 's Gravendijkwal en Aelbrechtskade - Rochussenstraat). Hierdoor wordt het prettiger wonen en maken we ruimte voor bijvoorbeeld groen, spelen en veilig fietsen. Deze verkeersfilter werkt in samenhang met de verkeersfilters op de Mathenesserlaan en op de Beukelsdijk.



16. Beukelsdijk

Verkeersfilter

Langs de Beukelsdijk liggen meerdere basisscholen en middelbare scholen. Net als bij de Middellandstraat en de Vierambachtsstraat rijdt op de Beukelsdijk veel verkeer dat niet in de wijk hoeft te zijn. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties. Door het toepassen van een verkeersfilter ter hoogte van de Heemraadsingel worden doorgaande autoritten in West van en naar het centrum verplaatst naar de hoofdstructuur (Aelbrechtskade - Rochussenstraat en Henegouwerlaan - 's Gravendijkwal en Statenweg - Stadhoudersweg) en worden de oversteekbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Beukelsdijk verbeterd. Daarnaast draagt deze maatregel bij aan een rustiger verkeersbeeld in de wijk, waardoor men zich binnen de wijk eenvoudiger kan verplaatsen. Deze verkeersfilter werkt in samenhang met de verkeersfilters op de Mathenesserlaan en op de Vierambachtsstraat - Middellandstraat.



17. Lage Erfbrug

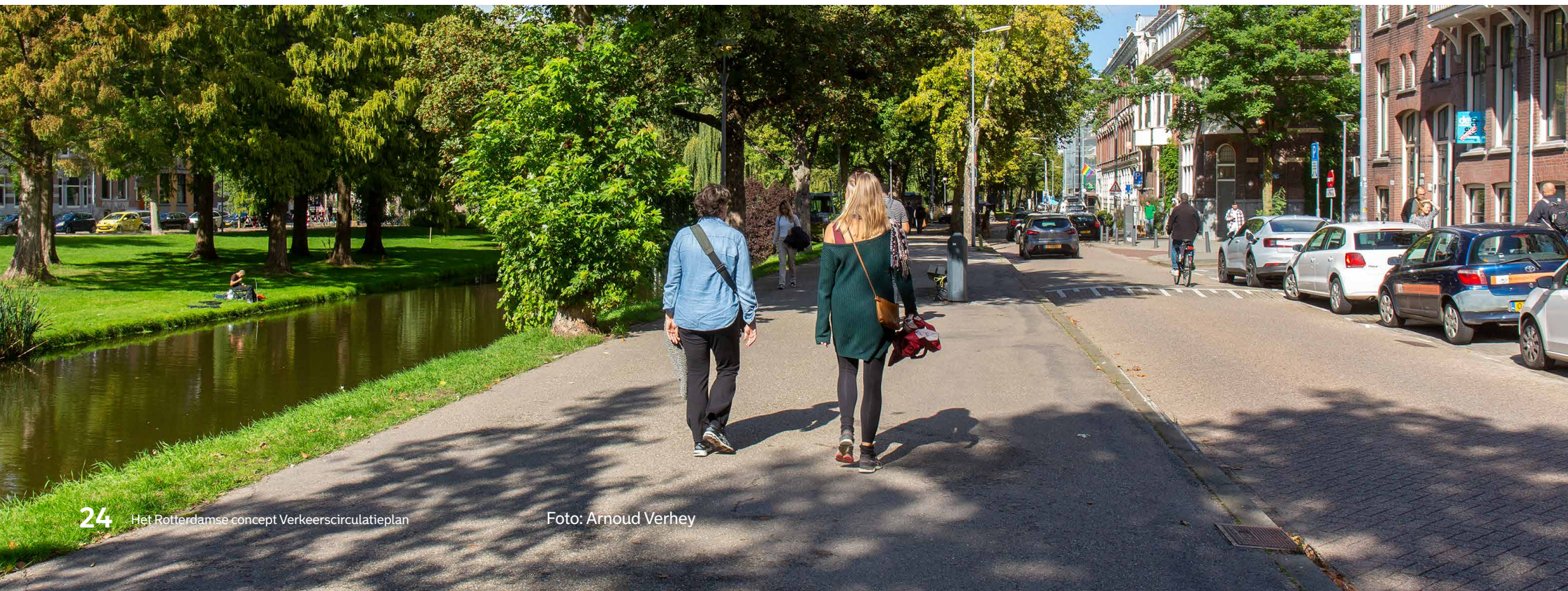
Aanpassing kruising

Op het kruispunt Lage Erfbrug - Aelbrechtskade doen zich veel verkeersongevallen voor. Daarnaast is het kruispunt erg druk, wat leidt tot files op de Aelbrechtskade en de Rochussenstraat. Het kruispunt bij de Lage Erfbrug wordt aangepast op het beoogde eenrichtingsverkeer op de Nieuwe Binnenweg. De route rechtdoor vanaf de Nieuwe Binnenweg over de Lage Erfbrug komt te vervallen. De vermindering van kruisende bewegingen verbetert de verkeersveiligheid op het kruispunt en bevordert vooral de doorstroming op de Aelbrechtskade en de Rochussenstraat, die meer verkeer te verwerken krijgt mede door andere maatregelen.

Het toekomstbeeld van mobiliteit in gebied West: hoe ziet dat eruit?

In de woonbuurten wordt het verkeer in de straten veiliger, en kunnen voetgangers en fietsers veilig en overzichtelijk oversteken. Een fijnmazig fietsnetwerk in oost-west richting verbindt ondertussen de stad en regio met elkaar. Voor de belangrijke tramverbinding over de Vierambachtsstraat – Middellandstraat – West-Kruiskade kijken we naar mogelijkheden om deze te versnellen. Samen met de zuidelijk gelegen metrohaltes Coolhaven, Dijkzigt en Eendrachtsplein, de hoogwaardige busverbinding over het Maastunneltrace

en de overige bus- en tramlijnen zorgt dit voor een goede bereikbaarheid van het gebied. Alle locaties in het gebied zijn daarnaast nog steeds via de hoofdstructuur en de inpridders in de wijk bereikbaar per auto. De hoofdstructuur wordt gevormd door de Aelbrechtskade, Rochussenstraat, de 's-Gravendijkwal en de van Aerssenlaan. Ook de logistieke verkeersstromen gaan de hoofdstructuur meer benutten.



Effecten

Op de Middellandstraat, West-Kruiskade, Nieuwe Binnenweg en Beukelsdijk neemt de hoeveelheid autoverkeer af. Ook is er een vermindering van kruisende bewegingen op kruispunten, zoals Middellandstraat – Kruiskade - 's Gravendijkwal en Mathenesserlaan – 's Gravendijkwal. Dit bevordert de doorstroming. Op wegen aan de randen van het gebied neemt de verkeersdruk als gevolg van het verschuiven van het doorgaande verkeer vanuit de wijken naar de hoofdstructuur juist toe. Bijvoorbeeld op de Rochussenstraat, de Aelbrechtskade en de Westzeedijk. Voor de verkeersafwikkeling op deze wegen bekijken we de mogelijkheden voor optimalisatie voor autoverkeer.

Als gevolg van de verschuiving van verkeer is een beperkte toename van de verkeersdruk te verwachten op de reeds drukke wegen 's-Gravendijkwal en Henegouwerlaan.

Voor het OV biedt de afname van autoverkeer op de Vierambachtstraat – Middellandstraat – West-Kruiskade kansen voor verbetering van de doorstroming en versnelling van de tramlijnen, die we zullen onderzoeken.

Op de overige drukker wordende wegen van de hoofdstructuur (Rochussenstraat en Aelbrechtskade) rijdt geen OV. Op de nieuwe route van buslijn 32 door de wijken wordt het ook rustiger.

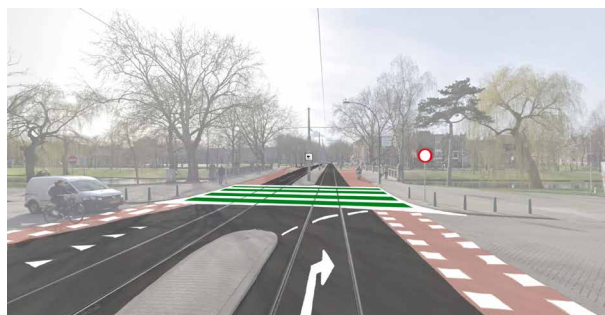
De meerderheid van de huidige hulpdienstroutes in gebied West (bijvoorbeeld Beukelsdijk, Nieuwe Binnenweg en Middellandstraat) wordt aanzienlijk rustiger als gevolg van de maatregelen. De hulpdienstroute over de Rochussenstraat wordt waarschijnlijk drukker, maar tegelijkertijd wordt er de doorstroming bevordert en ontstaat er ruimte om de hulpdiensten op andere routes prioriteit te geven.

De vermindering van verkeer leidt in de wijken tot meer ruimte voor fietsen, terrassen, groen en een afname van verkeersgeluid en uitstoot, zoals fijnstof en CO₂. Straten met belangrijke voorzieningen, zoals de Nieuwe Binnenweg, Middellandstraat en West-Kruiskade, worden aantrekkelijker door de verminderde verkeersdruk. Uit de koopstroomanalyse worden ook de economische effecten van de maatregelen voor de belangrijke voorzieningsstraten meegenomen.

Door vermindering van kruisende bewegingen ontstaat ruimte voor het anders inrichten van deze verkeersruimte, zie hiervoor enkele impressies.



Huidige situatie Mathenesserlaan - Heemraadsingel



Impressie tijdelijke situatie: de maatregel vormgeven door middel van functionele inrichting.



Impressie toekomstige situatie: de vrijgekomen ruimte benutten voor voetganger of meer ruimte voor groen.



Foto: Eric Fecken

3.3. Verkeerscirculatieplan in Noord

Het gebied Noord kent veel buurtstraten waar winkels en horeca op wijk- en buurtniveau functioneren en waar veel Rotterdammers wonen. Het is het gebied tussen de Rotte, de Noordsingel en het Noorderkanaal, met een aantal kenmerkende pleinen en plantsoenen.

Veilige en aantrekkelijke buurtstraten

Gebied Noord kent relatief veel woonbuurten met veel doorgaand verkeer dat er geen bestemming heeft. De vele smalle stadsstraten, zoals de Rodenrijsestraat, Zaagmolenstraat, Bergweg en Linker Rottekade komen uit de Verkeersveiligheidsprikket 2023 als de meest onveilige straten naar voren. Hier delen verschillende soorten verkeer de beperkte ruimte op smalle wegprofielen, wat tot veel onveilige verkeerssituaties leidt. Vanuit de Wijkraden en instituten/organisaties zijn daar de Benthuiserstraat,

de Zwart Janstraat, Crooswijksestraat, Pijperstraat en Schiekade-Schieweg met onder andere dezelfde redenen als opgavenlocaties nog aan toegevoegd. Naast de vele stadsstraten kent Noord ook een aantal voorzieningenstraten, zoals de Bergweg, de Zwart Janstraat, het Zwaanshals en de Zaagmolenstraat. Hier komen dan ook veel verschillende verkeersstromen samen.

De Rotte, de Noordsingel en Bergsingel en de diverse parken, pleinen en groenstroken fungeren als groen-blauwe structuren voor de aantrekkelijkheid van de wijken en buurten in Noord.

Verkeerscirculatiemaatregelen

Bij de verkeerscirculatiemaatregelen in het gebied Noord staan drie doelstellingen centraal. De maatregelen zijn er allereerst op gericht om verkeer zonder herkomst of bestemming in de wijk naar de hoofdstructuren aan de randen van het gebied te verschuiven, om zo de verkeersdruk in de wijken en buurten af te laten nemen. Door de afname van de verkeersdruk verbetert de verkeersveiligheid en ontstaat er ruimte om de smalle wegprofielen beter te verdelen onder de verschillende verkeersdeelnemers in het gebied.

In het gebied Noord stellen we drie maatregelen voor en schetsen we vier mogelijke maatregelen die onder voorwaarden genomen zouden kunnen worden in de toekomst. Het gaat hier om de vier verkeerfilters. De netwerkstructuur van Rotterdam-Noord is kwetsbaar en daarom lijkt het ons zeer verstandig om pas een keuze te maken over de vier verkeerfilters na instelling van andere maatregelen, met name de instelling van eenrichtingsverkeer op de Zaagmolenstraat om doorgaand verkeer terug te dringen en de opening van de A16 Rotterdam.

We willen het effect van de opening van de A16 Rotterdam afwachten, omdat de verwachting is dat de A16 Rotterdam invloed zal hebben op de hoeveelheid en de samenstelling van het verkeer op de A20, en daarmee een mogelijk positief effect zal hebben op het verkeer op de Gordelweg en de andere wegen in en rond het gebied Noord. De vier verkeerfilters zijn wel opgenomen in het VCP omdat de opgaven groot zijn in dit gebied (maar we dit zorgvuldig willen aanvliegen), en staan naast de drie andere maatregelen op de volgende pagina's beschreven.

Overzichtskaart circulatiemaatregelen Noord

Legenda

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



Overzicht maatregelen



18. Zaagmolenstraat

Eenrichtingsverkeer

Op de Zaagmolenstraat komen veel verkeerssoorten samen. De auto, de fiets en de tram bewegen allemaal op de smalle rijstrook. Dat leidt tot veel verkeersonveilige situaties en slechte oversteekbaarheid. Met het verdwijnen van de tram ontstaat er ruimte voor een andere inrichting, en daarmee ruimte om de Zaagmolenstraat een stevige opknopbeurt te geven. Door eenrichtingsverkeer in te voeren wordt het eenvoudiger en veiliger om over te steken en komt er meer ruimte voor fietsers, voetgangers, groen, terrassen en/of ondernemen.



19. 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. Op de Bentincklaan wordt daarom het aantal rijstroken teruggebracht naar één per richting. Dit zorgt voor een betere verkeersveiligheid (ook in relatie tot de scholen die hier gelegen zijn) vanwege een kortere oversteek. Ook is het voor de automobilist minder aantrekkelijk om (te) hard te rijden. De vrijgekomen ruimte biedt daarnaast kansen voor bijvoorbeeld meer groen. Deze maatregel hangt samen met de herinrichting van de Van Aerssenlaan.



20. Bentinckplein

Aanpassing kruising

De Statenweg is een belangrijke route in het stedelijke hoofdwegennetwerk. Om de doorstroming van het autoverkeer op het kruispunt met de Bentincklaan en Walenburgerweg (onderdeel van het 'Maastunneltracé') te verbeteren wordt het kruispunt aangepast. Vanaf de Bentincklaan en de Walenburgerweg zal één rijstrook beschikbaar zijn voor het oprijden naar het kruispunt. In het verlengde van de aanpassing van de weginrichting Bentincklaan wordt het kruispunt hierdoor overzichtelijker gemaakt. Deze aanpassing van het kruispunt biedt ook meer ruimte om de fiets- en voetgangers oversteekbaarheid te verbeteren en veiliger te maken.

Overzicht maatregelen (besluitvorming op later moment)



21. Zaagmolenbrug*

Verkeersfilter

Het kruispunt Crooswijksestraat – Linker Rotterkade (dat naast de Zaagmolenbrug ligt) wordt door de buurt als verkeersonveilige plek ervaren. Het kruispunt is nu niet overzichtelijk en op de Crooswijksestraat – Zaagmolenstraat rijdt veel doorgaand verkeer. In samenhang met de verkeersfilter op de Noorderbrug wordt op de Zaagmolenbrug een verkeersfilter toegepast. De doorgaande autoroute is daardoor niet meer mogelijk. Het verkeer wordt daarmee geleid naar de hoofdstructuur (Gordelweg - Boezemlaan en Schieweg - Schiekade). Het kruispunt Crooswijksestraat – Linker Rotterkade en de routes door de woonbuurten worden rustiger, overzichtelijker en veiliger. Deze verkeersfilter werkt enkel in samenhang met de verkeersfilter op de Noorderbrug.



22. Noorderbrug*

Verkeersfilter

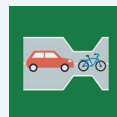
Op het kruispunt Crooswijksestraat – Linker Rotterkade kruisen binnen een beperkte ruimte de voetganger, fietser, tram en auto met elkaar. Daarbij heeft de weg op de Noorderbrug een steile helling. Dit alles maakt het kruispunt onveilig. In samenhang met de verkeersfilter op de Zaagmolenbrug wordt op de Noorderbrug een verkeersfilter toegepast. Dit maakt het kruispunt overzichtelijker en is er meer ruimte voor de fietser en voetganger. Op de Linker Rotterkade wordt de doorstroming voor het autoverkeer en de tram hiermee verbeterd. De auto-ontsluiting wordt eenduidiger en routes door de woonbuurten worden rustiger en veiliger. Deze verkeersfilter werkt enkel in samenhang met de verkeersfilter op de Zaagmolenbrug.



23. Bergweg*

Verkeersfilter

Op de Bergweg rijdt veel autoverkeer dat niet in de wijk hoeft te zijn. Mede door de vele auto's ervaren buurtbewoners en ondernemers deze weg als onveilig. Ter hoogte van de Noordsingel wordt een verkeersfilter toegepast, waardoor doorgaand- en sluipverkeer wordt geleid naar de hoofdstructuur (Schieweg en Gordelweg). Hierdoor ontstaat ruimte en verbetert de verkeersveiligheid. Ook geeft dit minder opstoppen voor de tram. Deze verkeersfilter werkt in samenhang met de verkeersfilter op de Bergselaan.



24. Bergselaan*

Verkeersfilter

Het kruispunt Bergselaan – Rodenrijselaan is verkeersonveilig. Om het autoverkeer op dit kruispunt en in de wijk te verminderen wordt het doorgaande autoverkeer en sluipverkeer uit de wijk gehaald door middel van een verkeersfilter ter hoogte van de Noordsingel en geleid naar de hoofdstructuur (Schieweg en Gordelweg). Hierdoor neemt de verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid van de Bergselaan toe. De werking van deze verkeersfilter hangt samen met de verkeersfilter op de Bergweg.

* Deze maatregel stellen we nu niet voor, maar is opgenomen als mogelijkheid voor de toekomst. Zie uitleg op pagina 26.



Het toekomstbeeld van mobiliteit in gebied Noord: hoe ziet dat eruit?

Door de zeven maatregelen verandert de verkeerscirculatie in Noord. Alle bestemmingen zijn nog steeds bereikbaar, maar soms via andere routes. Voor fietsers en voetgangers blijven de huidige routes in stand, zij kunnen zich veilig en snel door de buurten verplaatsen tussen woningen en voorzieningen. Ze ervaren daarbij een verbeterde oversteekbaarheid van wegen en minder hinder van verkeersdrukke, waardoor het aantrekkelijker wordt om te fietsen en te lopen. Zoals bijvoorbeeld langs de Bergweg, de Zaagmolenstraat en de Zwart Janstraat.

Ook voor het OV veranderen de routes niet als gevolg van de maatregelen. Wel dragen de maatregelen op meerdere locaties in Noord bij aan de ambities uit het PTT, zoals bijvoorbeeld op de Bergweg. Hier ontstaat ruimte en is versnelling van de tram mogelijk, waardoor Noord beter en hoogwaardiger wordt verbonden met treinstation Rotterdam Noord, het Centraal Station en het centrum van Rotterdam.

Als gevolg van de zeven maatregelen ontstaat er een nieuwe structuur voor het autoverkeer. Voor doorgaand autoverkeer is het niet langer mogelijk om door het gebied te rijden. In de nieuwe structuur voor het autoverkeer worden de wegen rondom het gebied benut als hoofdstructuur, waarop wegen vanuit de wijken aansluiten. Hierdoor kan bestemmingsverkeer ook in de toekomstige situatie nog steeds overal komen.

In Crooswijk hebben de Boezemweg, de Boezemsingel en de Boezemstraat een belangrijke verkeersfunctie. De Stadhoudersweg en de Statenweg behouden hun rol als belangrijke in- en uitvalsroute voor autoverkeer. Doorgaand verkeer door een wijk maakt hierdoor gebruik van deze hoofdstructuren. Autoverkeer met een bestemming in Noord maakt gebruik van de hoofdstructuur en bereikt via een van de inprikkers zijn bestemming.

Effecten

De maatregelen in Noord nemen we in het hart van het gebied. Met name het doorgaande verkeer door de wijken kiest straks een andere route, waardoor de verkeersdruk binnen de wijken afneemt. Het verkeer verschuift naar andere routes aan de randen van het gebied, zoals de A20 en A16. Hier ontstaat na de openstelling van de verlengde A16 meer ruimte.

In het gebied neemt de hoeveelheid verkeer af op de Zaagmolenstraat, Bergweg en Bergselaan, Heer Bokelweg, Jonker Fransstraat en Linker Rottekade, en Schiekade in noordelijke richting. Op de Gordelweg, Boezemstraat, Statenweg neemt de verkeersdruk juist toe, als gevolg van een verschuiving van doorgaand verkeer naar de hoofdstructuur. De vermindering van verkeer leidt ook tot een afname van verkeersgeluid en uitstoot van bijvoorbeeld fijnstof en CO₂. Voor de

afwikkeling op de kruisingen Bergselaan – Schieweg – Stadhoudersweg – Statenweg, Boezemlaan – Boezembocht en Boezemlaan – Bosdreef bekijken we de mogelijkheden voor optimalisatie voor autoverkeer.

De verwachting is dat het lokale verkeer in Noord door de veranderingen op zoek zal gaan naar nieuwe routes, waardoor er ook in de wijk lichte verschuivingen in het verkeersbeeld zullen ontstaan. Hiervoor hebben we aandacht bij de verdere uitwerking van de maatregelen.

Door de afname van autoverkeer zijn vooral bij de verplaatsingen binnen de wijk lokale toenames in de hoeveelheid fietsverkeer zichtbaar. De tram over de Bergweg profiteert van de nieuwe situatie, waardoor een lichte toename in gebruik merkbaar is.

Door de afname van de hoeveelheid verkeer en de eenduidige routing is een algehele verkeersveiligheidstoename merkbaar. Ook de meest onveilige straten en de door de wijkraden aangedragen straten worden rustiger. Uit de koopstroomanalyse worden de economische effecten van de maatregelen op de belangrijke voorzieningsstraten meegenomen.

De nieuwe verdeling van verkeersstromen biedt mogelijkheden om in de wijken de vrijgekomen ruimte anders te gaan benutten. Zie hiervoor onderstaande impressies.



Huidige situatie Zaagmolenstraat



Impressie tijdelijke situatie: de maatregel vormgeven door middel van functionele inrichting



Impressie mogelijke toekomstige situatie: de vrijgekomen ruimte benutten voor voetgangers, fietsers of meer ruimte voor groen.



3.4. Verkeerscirculatieplan Oost

Het gebied Oost is een langgerekt gebied met de Maasboulevard en de Oostzeedijk als de centrale assen. De Maasboulevard – Abram van Rijckevorselweg is een belangrijke in- en uitvalsroute voor de stad. De aangrenzende wijk Kralingen wordt gekenmerkt door woonstraten met voorzieningen voor de wijk en buurt.

Veilige en aantrekkelijke buurtstraten

De smalle straten in het gebied bieden weinig ruimte voor de combinatie van verschillende vervoerswijzen. De veiligheid van verkeersdeelnemers is daarbij dan ook een aandachtspunt. Ook op het kruispunt Oostplein – Goudsesingel – Boezemweg wordt de verkeersveiligheid als aandachtspunt ervaren. In gesprekken met de

wijkraden en instituten/organisaties zijn daarnaast de Honingerdijk en de Abram van Rijckevorselweg aangedragen als opgavenlocaties.

Verkeerscirculatiemaatregelen

In gebied Oost zijn drie samenhangende maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen zorgen voor zowel een vermindering van autoverkeer over de Oostzeedijk-Honingerdijk, als een toename van de verkeersveiligheid door een verbeterde oversteekbaarheid op de Oostzeedijk-Honingerdijk en op het Oostplein. Daarnaast komt ter hoogte van het kruispunt Honingerdijk-Maasboulevard een overzichtelijkere verkeerssituatie tot stand en ontstaan hier kansen voor een andere ruimtelijke inrichting. Op de Oostzeedijk-Honingerdijk ontstaat door de maatregelen ruimte om zowel 30km/u in te voeren en tegelijkertijd de beide tramlijnen te versnellen (PTT).

Toekomstige verkeerscirculatie en mobiliteit in gebied Oost

De Oostzeedijk-Honingerdijk wordt een buurtstraat waar het veilig fietsen en lopen is, doordat het autoverkeer hier door een eenrichtingsweg minder ruimte inneemt. Bovendien kunnen bewoners gebruik maken van de versnelde en comfortabele tramverbinding naar het centrum en de Esch. Vanuit het oosten is het voor bewoners en bezoekers van Kralingen mogelijk om de wijk met de auto via de Honingerdijk beneden of via de Willem Ruyslaan te bereiken. De Maasboulevard – Abram van Rijckevorselweg blijft een belangrijke in- en uitvalsroute van de stad.

Overzichtskaart circulatiemaatregelen Oost

Legenda

Maatregel

-  Eenrichtingsverkeer 
-  Aanpassing weginrichting 
-  Verkeersfilter 
-  Aanpassing kruispunt 

Wegcategorie

-  Gebiedsontsluiting
-  Wijkontsluiting
-  Woonstraat

Parkeergarages met centrum functie

Groen blauwe structuren die voor het plan versterkt worden

-  Water
-  Groen

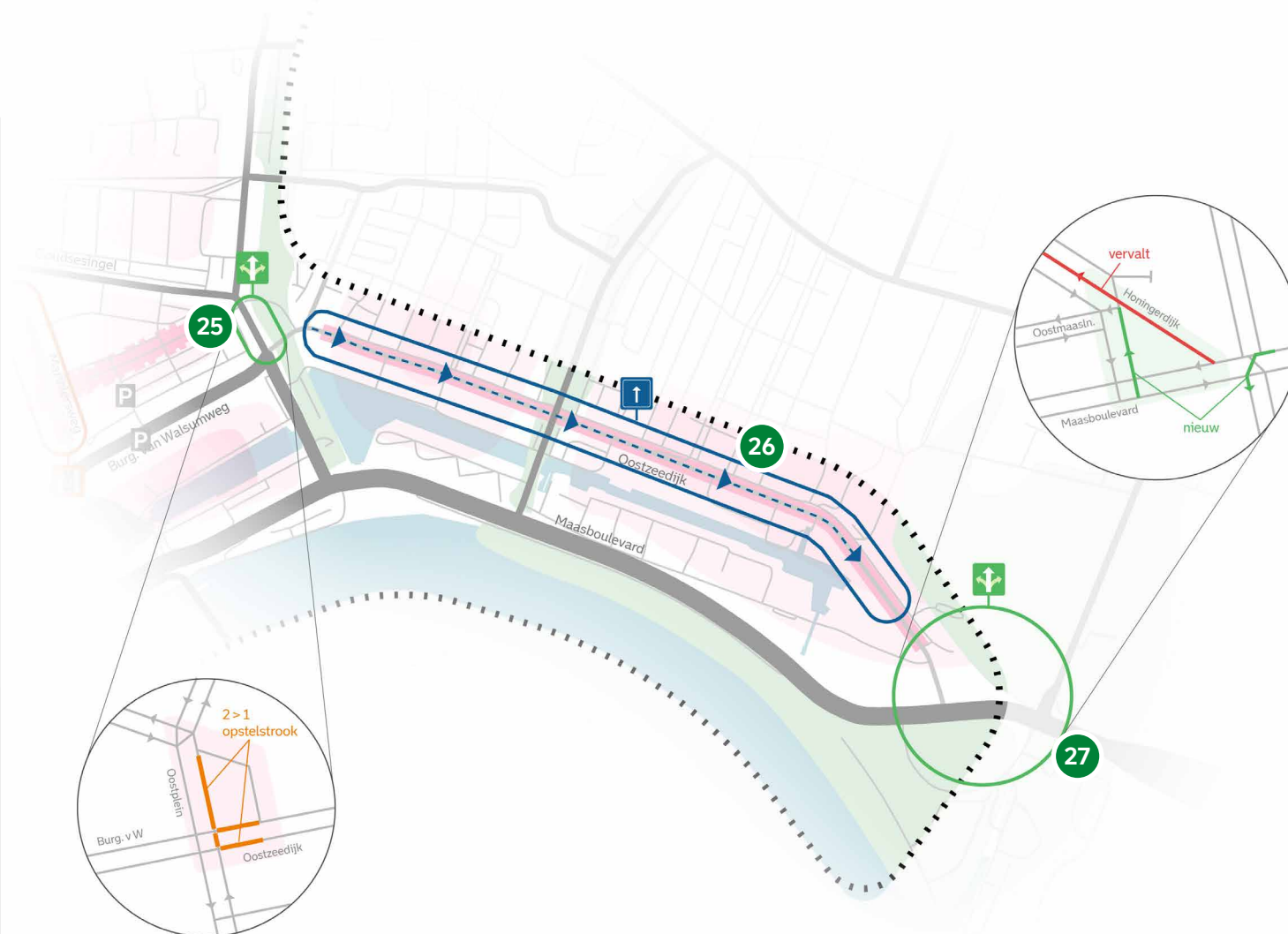
Voorzieningen/ Stadstraat

Woon/ leefgebieden

Al geplande projecten

Basis

-  VCP gebied
-  Water
-  Groenstructuur



Overzicht maatregelen



25. Oostplein

Aanpassing weginrichting

Op het Oostplein komen vijf wegen samen. Dit maakt het kruispunt onoverzichtelijk. Omwonenden geven aan deze plek als verkeersonveilig te ervaren. Om de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid te verbeteren wordt het aantal rijstroken voor autoverkeer verminderd op de rijbanen in noordelijke richting, tussen het kruispunt met de Boezemweg en de Burgemeester van Walsumweg. Hierdoor worden de oversteekbewegingen korter en veiliger. In combinatie met het instellen van eenrichtingsverkeer op de Oostzeedijk wordt het zuidelijke kruispunt eenvoudiger, overzichtelijker en veiliger.



26. Oostzeedijk - Honingerdijk

Eenrichtingsverkeer

De combinatie van auto, fiets, tram en autoparkeerplaatsen in een smal wegprofiel maakt de Oostzeedijk – Honingerdijk verkeersonveilig. De ruimte om al deze verkeerssoorten een veilige plek te geven is er niet. Door op deze weg eenrichtingsverkeer in te stellen ontstaat er ruimte. Ook ontstaat de mogelijkheid om de tramlijnen te versnellen en tegelijkertijd 30km/u in te voeren. De aantrekkelijkheid van de buurt wordt hiermee vergroot en de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid wordt verbeterd. Het doorgaande autoverkeer heeft een alternatief via de Maasboulevard, waardoor het niets afdoet aan de doorstroming.



27. Honingerdijk - Maasboulevard

Aanpassing kruising

In samenhang met het eenrichtingsverkeer op de Oostzeedijk wordt het kruispunt Honingerdijk – Maasboulevard aangepast tot een compact kruispunt. Hierdoor ontstaat een overzichtelijkere verkeerssituatie, waardoor de verkeersveiligheid en de doorstroming voor het autoverkeer op het hoofdwegennetwerk wordt bevorderd. Ook ontstaat de mogelijkheid om de tram sneller het kruispunt te laten passeren en komt er ruimte voor onder andere extra groen. Ten behoeve van de ontsluiting van de Esch komt op het kruispunt Abram van Rijckevorselweg – Burgemeester Oudlaan een afslag naar de Esch.

Effecten

Op de Oostzeedijk - Honingerdijk neemt de hoeveelheid autoverkeer af door het instellen van eenrichtingsverkeer. Hierdoor neemt de leefbaarheid en verkeersveiligheid toe. Daarnaast ontstaat er ruimte voor het realiseren van de ambities op het vlak van OV, fiets en voetgangers. Als gevolg van het eenrichtingsverkeer op de Oostzeedijk verschuift een deel van het verkeer naar de 's-Gravenweg. Een ander deel van het verkeer verschuift naar de Maasboulevard. De Willem Ruyslaan wordt daardoor meer benut om de achterliggende wijken te bereiken. De hoeveelheid verkeer op de Maasboulevard is passend bij de rol in het netwerk.

Ook op het Oostplein, de daarop aansluitende wegen en de noordelijker gelegen Kralingse Plaslaan neemt de hoeveelheid autoverkeer af. De afname van verkeer op het Oostplein hangt samen met de afname op de aangrenzende Burgemeester van Walsumweg en de Goudsesingel.

Op de Gerdesiaweg en de Boezemweg zijn juist toenames in de hoeveelheid verkeer te zien, die hangen samen met de in gebied Noord genomen maatregelen.

De maatregelen zijn vooral bedoeld om ruimte te maken op de Oostzeedijk - Honingerdijk en hebben een beperkt

effect op de bereikbaarheid van het gebied, waardoor de hoeveelheid fietsverkeer in het gebied constant blijft. Wel wordt de Oostzeedijk aantrekkelijker om op te fietsen of de tram te nemen, die met een hogere snelheid op de Oostzeedijk – Honingerdijk kan rijden.

Onderstaande impressies geven een indruk hoe de vrijgekomen verkeersruimte anders benut zou kunnen worden.



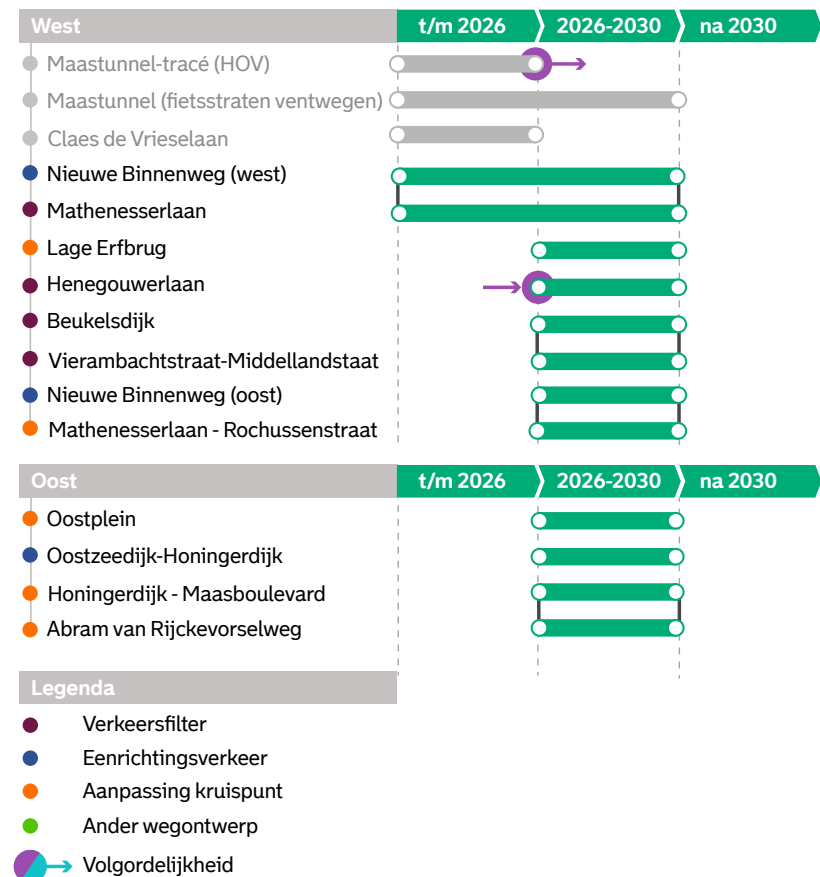
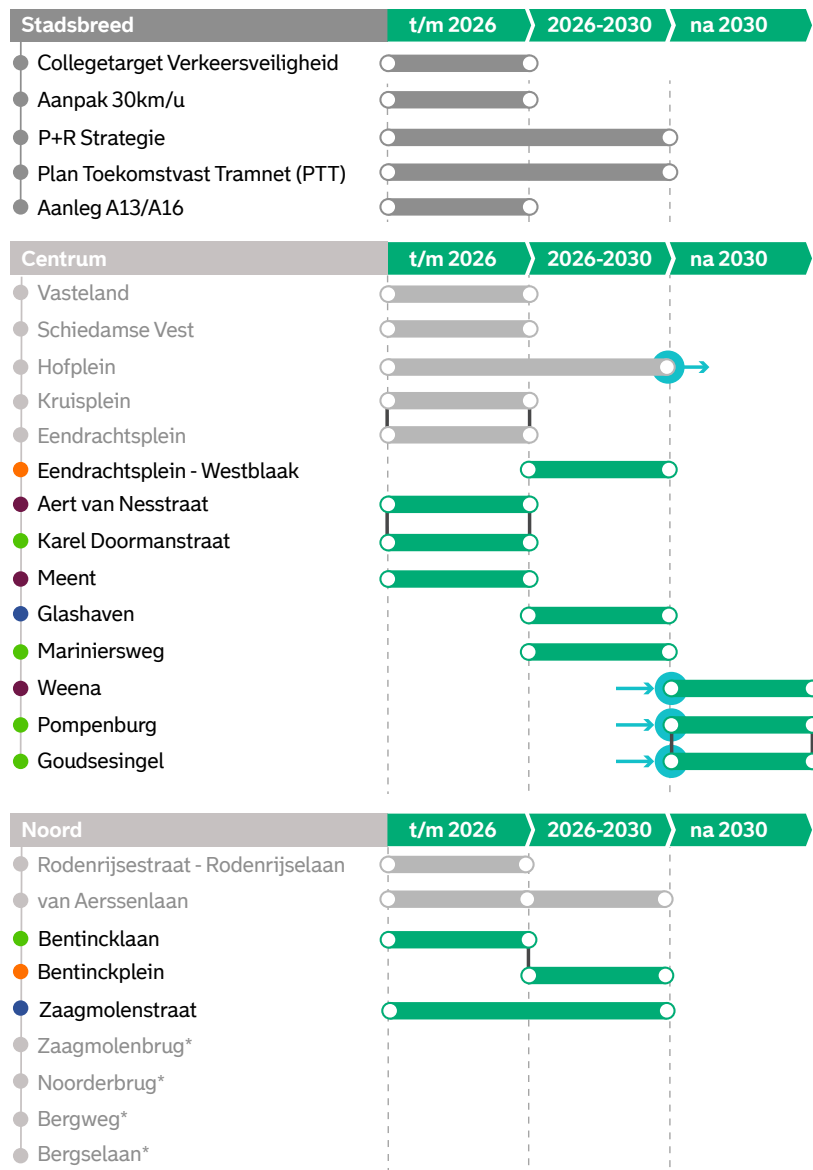
Huidige situatie Oostzeedijk



Impressie tijdelijke situatie: de maatregel vormgeven door middel van functionele inrichting



Impressie mogelijke toekomstige situatie: de vrijgekomen ruimte benutten voor voetgangers, fietsers, ambitie PTT of meer ruimte voor groen.



* Deze maatregel stellen we nu niet voor, maar is opgenomen als mogelijkheid voor de toekomst. Zie uitleg op pagina 26.

4. Uitvoeringsagenda

De maatregelen in dit concept VCP dragen bij aan de overkoepelende doelen: een veilige en aantrekkelijke stad, bereikbaarheid en doorstroming en ruimte maken voor onder andere bouwen en groen. De maatregelen landen in een uitvoeringsagenda. Deze agenda geeft weer welke maatregelen deze collegeperiode (tot en met 2026) worden uitgevoerd en welke later volgen. De eerste stappen voor het programmeren van de maatregelen worden momenteel gezet, zie de tabel hiernaast. Programmering vindt plaats op basis van vier aspecten;

1. Effectiviteit en samenhang

Beschrijving van de maatregelen die nodig zijn, gekoppeld aan concrete doelen (verkeersveiligheid, doorstroming en ruimte maken voor onder andere bouwen en groen). Welke maatregelen zijn als eerste nodig, omdat ze het meest effectief zijn en/of randvoorwaardelijk voor andere maatregelen. Ook de onderlinge samenhang van de maatregelen is daarbij van belang.

2. (Technische) uitvoerbaarheid

Het heeft de voorkeur om alle maatregelen in één keer definitief uit te voeren. Een aantal maatregelen kunnen ook gefaseerd en/of tijdelijk in een sobere variant uitgevoerd worden. Komende maanden geven we een beeld van de kwalitatieve uitwerkingsaspecten, zonder dat ze helemaal zijn uitgewerkt. Een aantal maatregelen vragen ook om technische uitwerkingen met een relatief lange voorbereidingstijd. Indien noodzakelijk zullen consequenties voor uitvoeringstermijnen zo goed mogelijk in beeld worden gebracht.

3. Werk met werk

Vanuit kostenoverweging en het beperken van overlast en hinder in de stad worden maatregelen zoveel mogelijk gekoppeld aan de uitvoering van andere programma's en projecten, zoals onderhoudsprogramma's, de groen-blauwe agenda en mobiliteitsprogramma's, zoals de Aanpak 30 km/uur, het PTT en het Colleetarget Verkeersveiligheid.

4. Stedelijke bereikbaarheid

Afstemming met de planning van andere werkzaamheden is noodzakelijk, zodat de stad bereikbaar blijft. Grotere werkzaamheden, zoals de renovatie van de Brienenoordbrug en de uitvoering van het Hofplein, leiden tot beperkingen in de tijd voor het uitvoeren van andere maatregelen.

Uitwerking en monitoring

Bij de verdere uitwerking van de circulatiemaatregelen zullen we noodzakelijke aanpassingen in de omgeving bestuderen. Bewegwijzering, parkeergeleidingssystemen en handhaving vormen daar onderdeel van. Ook participatie vormt onderdeel van de uitwerking en uitvoering van de in het VCP opgenomen maatregelen. Over de voortgang van de maatregelen zal worden gerapporteerd via het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR).

Benodigde middelen

Naast het programmeren van de maatregelen in de tijd is ook gestart met het zo goed mogelijk in beeld brengen van de verwachte kosten. Zowel per maatregel als project overstijgend (zoals de bewegwijzering en parkeergeleiding) en de daarbij benodigde dekkingsbronnen (autoluw fonds, investeringskrediet). Naar verwachting leidt dit tot een claim voor extra middelen tijdens de voorjaarsretraite 2025. Niet alle maatregelen zullen direct tot een volledige herinrichting leiden.

Afhankelijk van de mogelijkheden om koppelingen met bijvoorbeeld (geplande) onderhoudswerkzaamheden te maken, kunnen we eerst kiezen voor een meer tijdelijke inrichting.

Colofon

Titel: Het Rotterdamse concept Verkeerscirculatieplan;
Op weg naar een veilig en bereikbaar Rotterdam in 2030

Datum: 28 mei 2024

Status: Concept



**Gemeente
Rotterdam**