



Verkeerscirculatieplan Rotterdam

Op weg naar een bereikbaar en veilig Rotterdam in 2030

Technische sessie commissie MHEK 3 juni 2025



**Gemeente
Rotterdam**

20 juni 2023

Plan van Aanpak VCP vastgesteld in B&W

28 mei 2024

Concept VCP door B&W vrijgegeven voor participatie

Juni 2024 t/m okt 2024

Participatie (fase 3)

*Wijkraden, gemeenteraad, bewoners,
ondernemers en overige stakeholders,*

Najaar 2024

Aanscherping maatregelenpakket

Okt 2024 t/m feb 2024

*Uitvoering effectstudies definitief
maatregelenpakket*

20 mei 2025

Vaststelling definitief VCP in B&W

Vervolgstappen: commissie (MHEK), raadsbehandeling, informeren wijkraden en stakeholders



Het Rotterdamse concept Verkeerscirculatieplan



Op weg naar een veilig en bereikbaar Rotterdam in 2030



Inhoud presentatie

30 min

1. Even opfrissen: waarom een VCP en wat willen we bereiken?
2. Het maatregelenpakket (incl. de wijzigingen)
3. De effecten van het VCP

Vragenronde

10 min

4. Uitvoeringsagenda
5. Uitwerking verkeersfilters

Vragenronde

5 min

6. Participatie

Vragenronde

Even opfrissen

De toekomst van de stad

Rotterdam groeit! Er wonen en werken steeds meer mensen en ook het aantal bezoekers neemt toe. Dat biedt kansen, maar brengt ook uitdagingen met zich mee.

- Het aantal verplaatsingen in de binnenstad neemt tussen 2020 en 2030 met ca. 15% toe. Met name het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer groeit sterk.
- De ruimte in de stad is om de extra verplaatsingen op te vangen is beperkt.
- Door de toenemende drukte vermindert de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het leefplezier in de stad.



We moeten slim omgaan met de ruimte en de wijze waarop we ons verplaatsen door de stad!

VCP onderdeel van een bredere visie in de stad

Het VCP werkt in samenhang met aansluitend beleid op het gebied van Mobiliteit:

- **Collegetarget Verkeersveiligheid** en de **Aanpak 30km/u** om het verkeer veiliger te maken.
- **Plan Toekomstvast Tramnetwerk (PTT)** en **P+R-strategie**. Als alternatief om belangrijke bestemmingen in de stad te bereiken als onderdeel van een 'ketenreis'.
- **Andere lopende projecten** die ingrijpen op de verkeerscirculatie en verkeersstromen en bijdragen aan een verkeersveilig en bereikbaar Rotterdam in 2030.



Wat willen we bereiken?



Bereikbaarheid en doorstroming

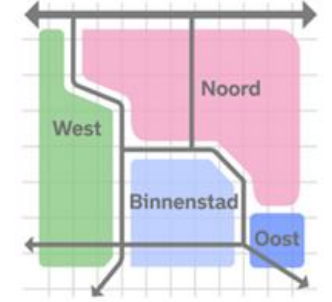


Veilige en aantrekkelijke stad



Ruimte maken voor o.a. bouwen en groen

De stad beter bereikbaar, veiliger en aantrekkelijker



4 deelgebieden met eigen identiteit

- VCP-gebied is in te delen in 4 deelgebieden: Centrum, West, Noord en Oost.
- Elk gebied is in samenhangend geheel van wijken en buurten, met eigen voorzieningen.
- In elk gebied bevinden zich naast infrastructurele netwerken, kenmerkende groene en blauwe netwerken (lanen en singels).

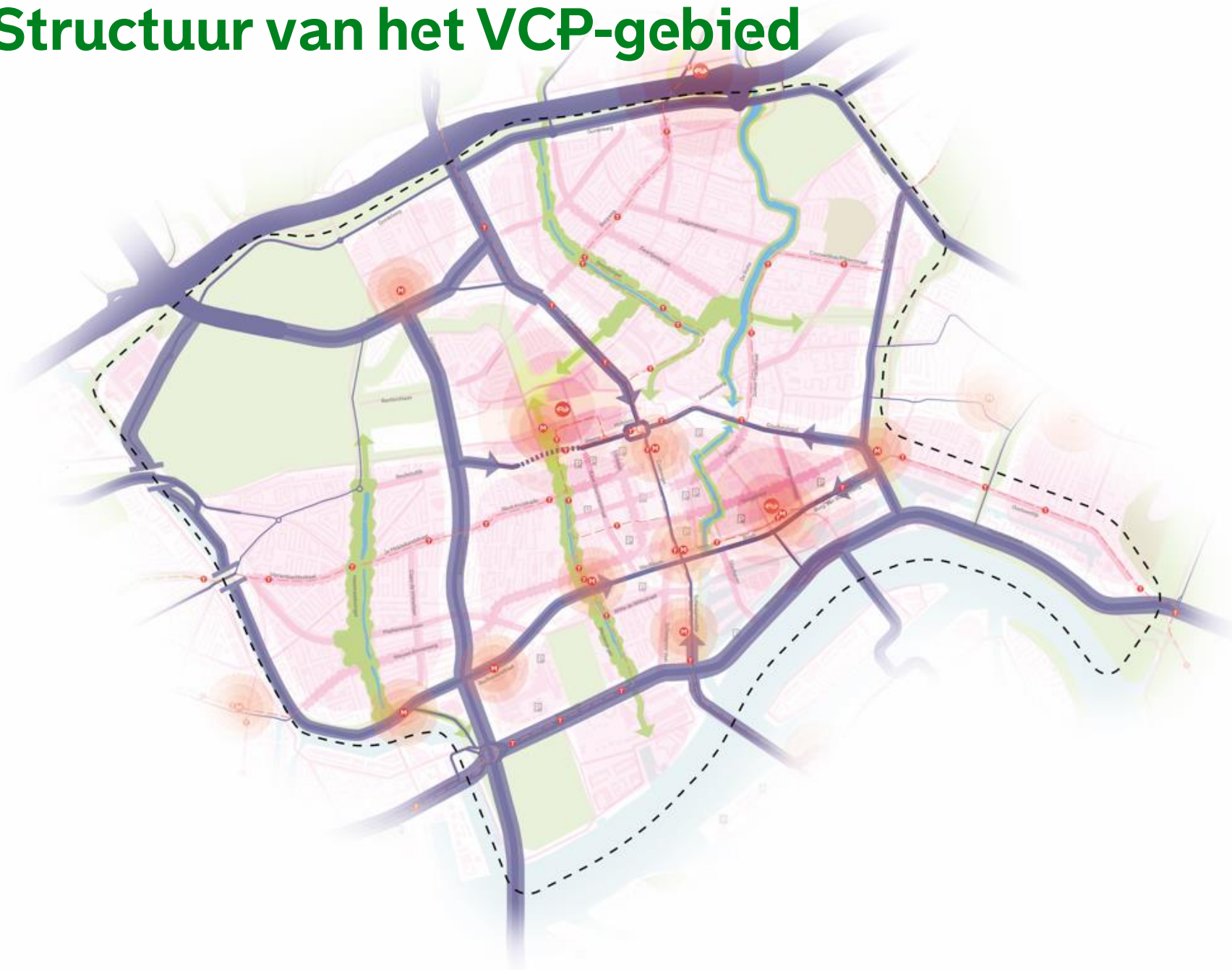
Bereikbaarheidsprincipes

- Autoverkeer dat niet in de wijken hoeft te zijn gaat gebruik maken van bredere wegen om de wijken heen.
- Deze wegen zijn beter ingericht op grotere hoeveelheden autoverkeer.
- Op enkele locaties worden maatregelen genomen om de doorstroming op deze wegen op peil te houden.
- De wijken worden autoluwer, waardoor fijne plekken ontstaan om te verblijven, wandelen en fietsen.
- Circulatiemaatregelen in de wijken worden genomen ter hoogte van de groen blauwe structuren, zodat deze worden versterkt.

Alle plekken blijven bereikbaar met de auto en voor logistiek verkeer.

Wel kunnen routes veranderen.

Structuur van het VCP-gebied



Structuurkaart

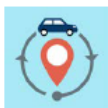
Legenda

- Wegenstructuur**
 - Centrum/ wijkontsluiting
- 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

Het maatregelenpakket

4 Soorten circulatiemaatregelen

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.

Het maatregelenpakket

Overzichtsk kaart circulatiemaatregelen

Legenda

Maatregel

- Eenrichtingsverkeer
- Aanpassing weginrichting
- Verkeersfilter
- Aanpassing kruispunt

Wegcategorie

- Gebiedsontsluiting
- Wijkontsluiting
- Woonstraat

Voorzieningen/ stadsstraat

Al geplande projecten

Basis

- VCP gebied
- Water
- Groenstructuur

De filters in Noord '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 de evaluatie van de effecten van de realisatie van de verlengde A16 af, voordat we besluiten de vier verkeersfilters in Noord in te voeren.

Wijzigingen maatregelenpakket ten opzichte van concept VCP

- **Maatregel Weena** Kleine aanpassing (rijrichting Kruisstraat)
Ten behoeve van bereikbaarheid Mauritsweg en omgeving
- **Henegouwerlaan** Maatregel is verwijderd
Toename autoverkeer op de wegen in de wijk (West-Kruiskade, Duivenvoorderstraat en omgeving)
- **Kruispunt Rochussenstraat/ Mathenesserlaan** Fout op kaartje is hersteld
- **Bentinckplein** Maatregel is verwijderd
Averechts effect doorstroming, verkeersveiligheid (deelconflict fiets-auto)

De effecten van het VCP

Overzicht effectstudies

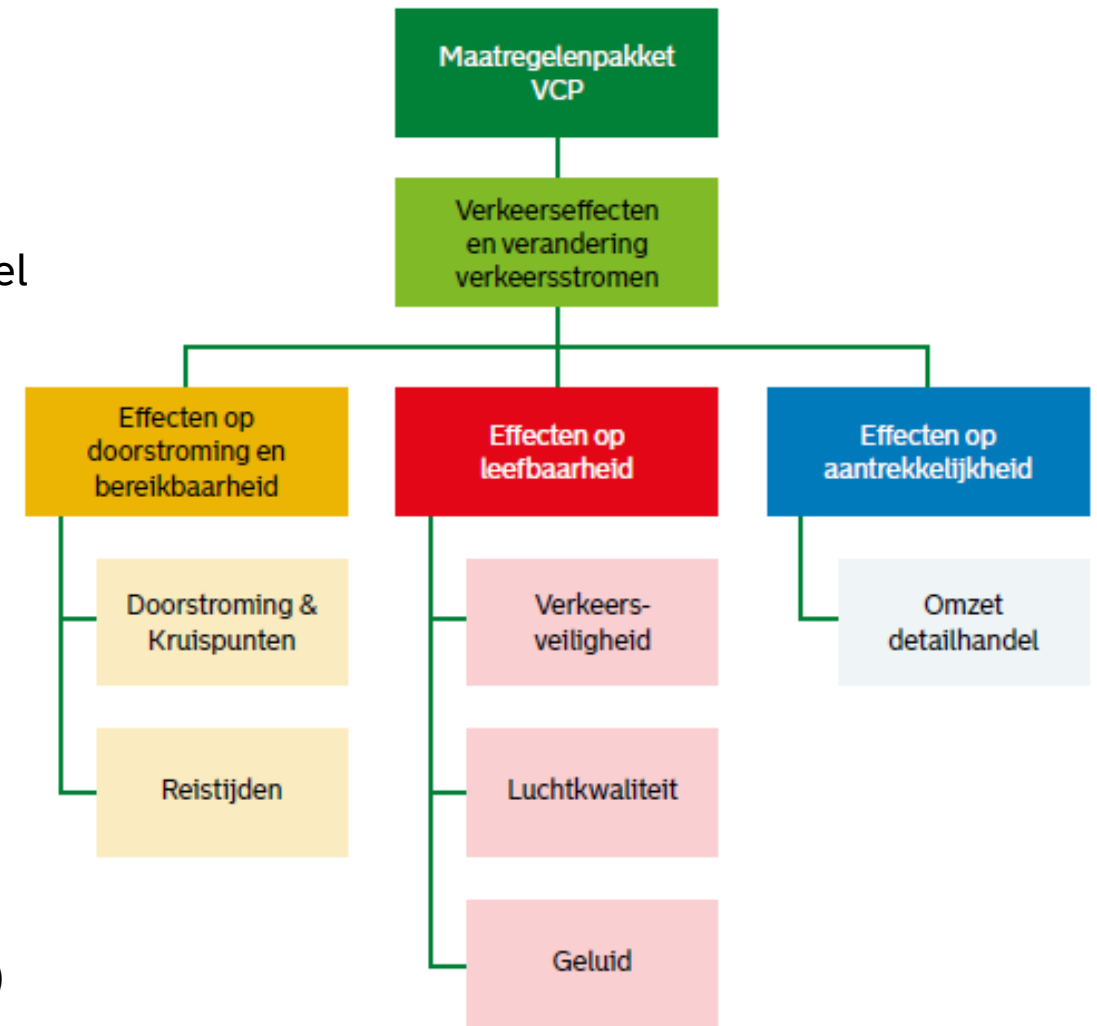
Overzicht studies

1. Verkeersmodelstudie V-MRDH3.0 – Uitgevoerd door: Goudappel
2. Effectstudies Uitgevoerd door:
 1. Verkeersveiligheid DOK.data
 2. Luchtkwaliteit DCMR
 3. Geluid DB-Vision
 4. Koopstromen Goudappel
 5. Reistijden Gemeente Rotterdam
 6. Kruispuntanalyses Gemeente Rotterdam

Waar kijken we naar? Een vastgesteld ijkpunt:

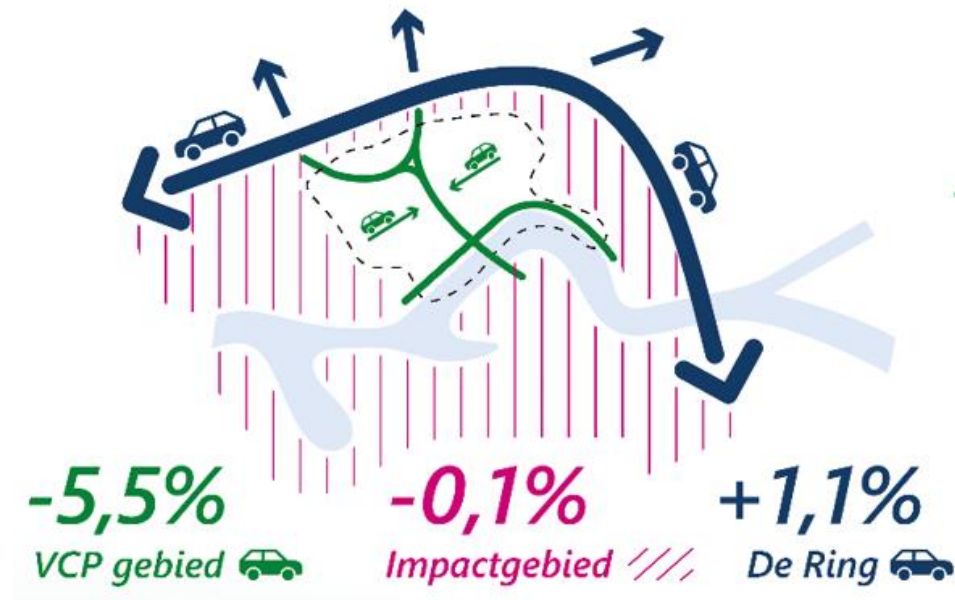
- Rotterdam in 2030 (inwoners, arbeidsplaatsen, leerlingplaatsen)
- Infrastructuur in 2030 (vb. A13/16)
- Trends & ontwikkelingen (vb. prijs van mobiliteit)

We vergelijken de situatie in 2030 met en zonder VCP

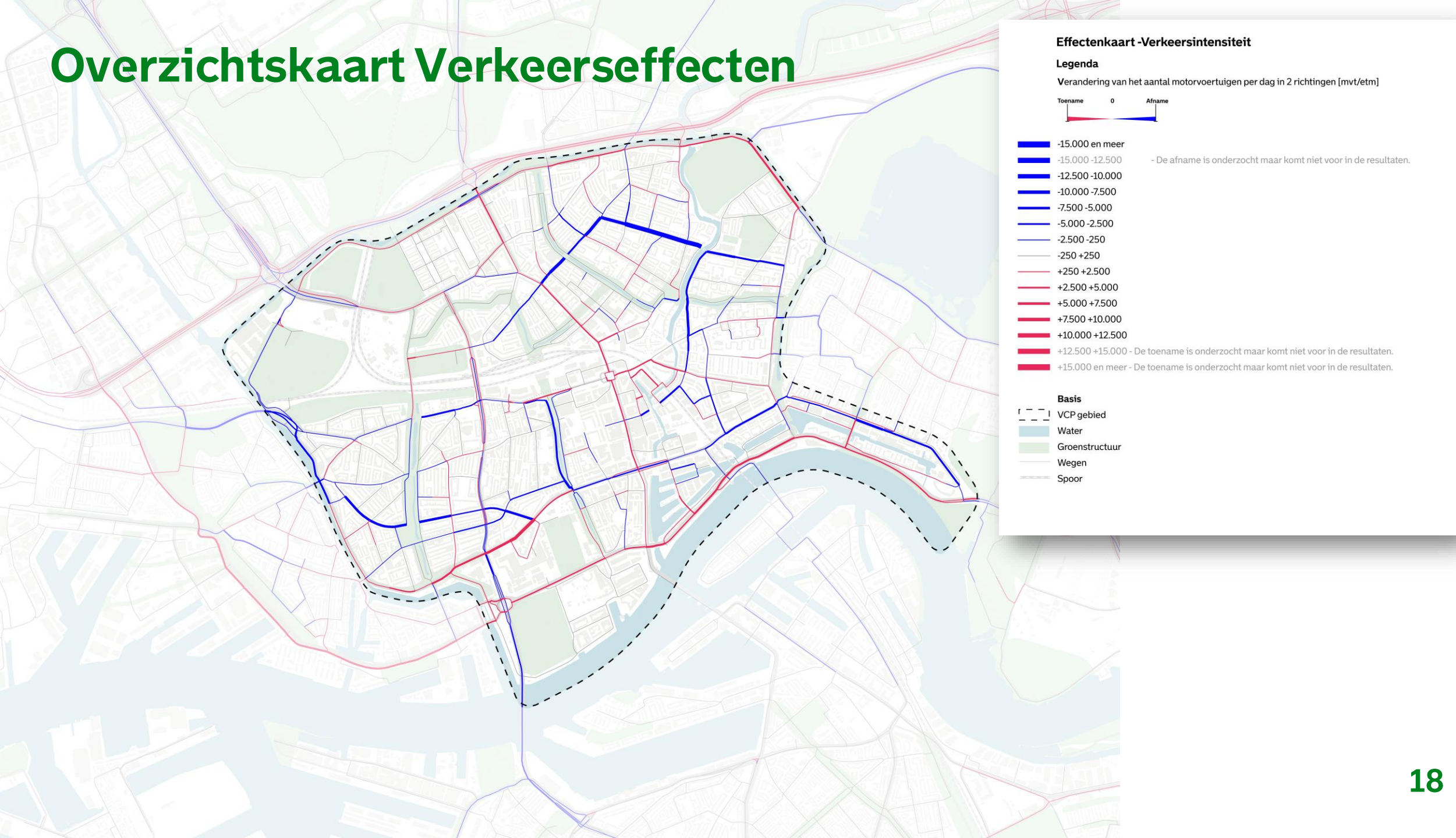


Belangrijkste verkeerseffecten

- **Verkeerseffecten:**
 - Geen plek wordt onbereikbaar
 - Het aantal autoritten blijft gelijk
 - Lokaal kleine verschuiving naar andere modaliteiten
- **Routes van veranderen, verschuiving van autoverkeer:**
 - Vanuit de wijken -> de stedelijke hoofdstructuur;
 - Van de stedelijke hoofdstructuur -> de Ring.
- **Samenstelling van verkeer verandert:**
 - In de wijken rijdt hoofdzakelijk nog bestemmingsverkeer;
 - Op de wegen rondom de wijken neemt het aandeel doorgaand verkeer af;
 - Op de ring neemt de hoeveelheid doorgaand verkeer toe.
- **Verandering in gereden kilometers:**
 - In **VCP-gebied**: -5,5% minder kilometers
 - In het impactgebied: -0,1% minder kilometers
 - Op de ring: +1,1% meer kilometers.



Overzichtskaart Verkeerseffecten



Belangrijkste resultaten Verkeersveiligheid

Sinds 2020 weer een stijging van het aantal verkeersgewonden

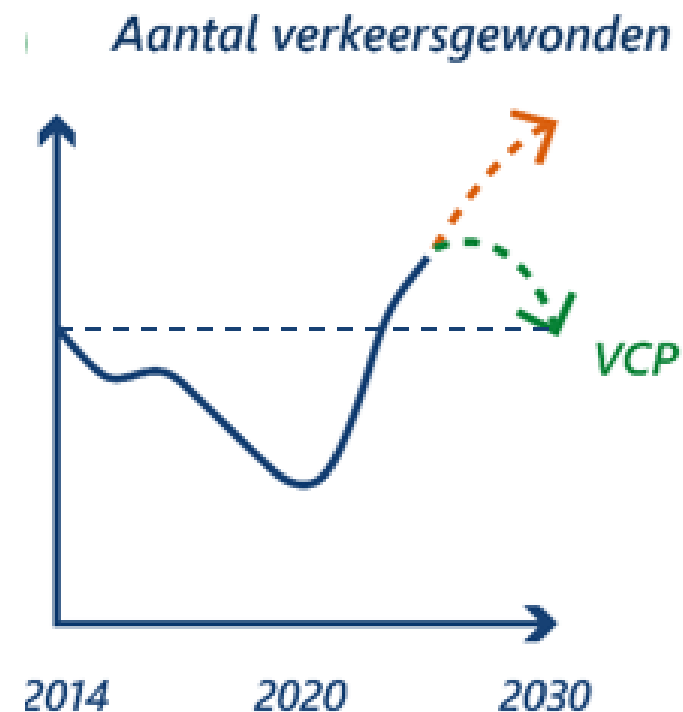
- Dalende trend sinds 2014 is in 2020 gekenterd;
- In 2022 lag het aantal verkeersgewonden weer op het niveau 2014

VCP zorgt voor een daling van het aantal verkeersongevallen:

- Aantal verkeersongevallen neemt af met 4-7%.
- Forse daling rondom de maatregellocaties;
- Beperkte toename langs hoofdstructuur (veiliger ingericht);
- Verschuiving van verkeer vanaf onveilige wijk- en stadsstraten naar beter ingerichte wegen langs hoofdstructuur;

Aandachtspunten:

- Op een paar plekken leidt de verschuiving van verkeer tot aandachtspunten;
- Waar nodig worden flankerende maatregelen voorgesteld;
- Veelal ligt er al een aanpak of zijn er zelfs al maatregelen gepland om de verkeersveiligheid te verbeteren;



Overzichtskaart Verkeersveiligheid

Effectenkaart - Verkeersveilig

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)

	-5 en meer	
	-5 -4	
	-4 -3	
	-3 -2	
	-2 -1	
	-1 -0,25	
	+0,25 +1	
	+1 +2	
	+2 +3	- De toename is onderzocht maar komt niet voor in de resultaten.
	+3 +4	- "
	+4 +5	- "
	+5 en meer	- "

Basis

	VCP-gebied
	Water
	Groenstructuur
	Wegen
	Spoor

Belangrijkste resultaten Luchtkwaliteit

Overall:

- De gemiddelde concentraties van zowel stikstof als fijnstof blijven (over heel Rotterdam) gelijk.
- Geen overschrijding van de huidige normen voor stikstof (NO₂) en fijnstof (PM_{2,5} en PM₁₀)

Sterke verbetering in de wijken:

- In de wijken en rond locaties van de maatregelen zijn de verbeteringen in de luchtkwaliteit merkbaar (zowel in fijnstof als stikstof).

Toenames langs hoofdstructuur:

- De toenames bevinden zich langs vooral wegen van de hoofdstructuur.
- In absolute zijn de afnames in de wijken groter dan de toenames langs de hoofdstructuur voor zowel stikstof (NO₂) als fijnstof (PM_{2,5} en PM₁₀)

Effectenkaart luchtkwaliteit

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)

- 2 en meer
- 2 -1,5
- 1,5 -1,0
- 1,0 -0,5
- 0,5 -0,25
- 0,25 +0,25
- +0,25 +0,5
- +0,5 +1,0
- +1,0 +1,5
- +1,5 +2,0
- +2 en meer

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

Basis

- VCP gebied
- Water
- Groenstructuur
- Wegen
- Spoor

Belangrijkste resultaten: Geluid

Daling van het aantal geluidgehinderten:

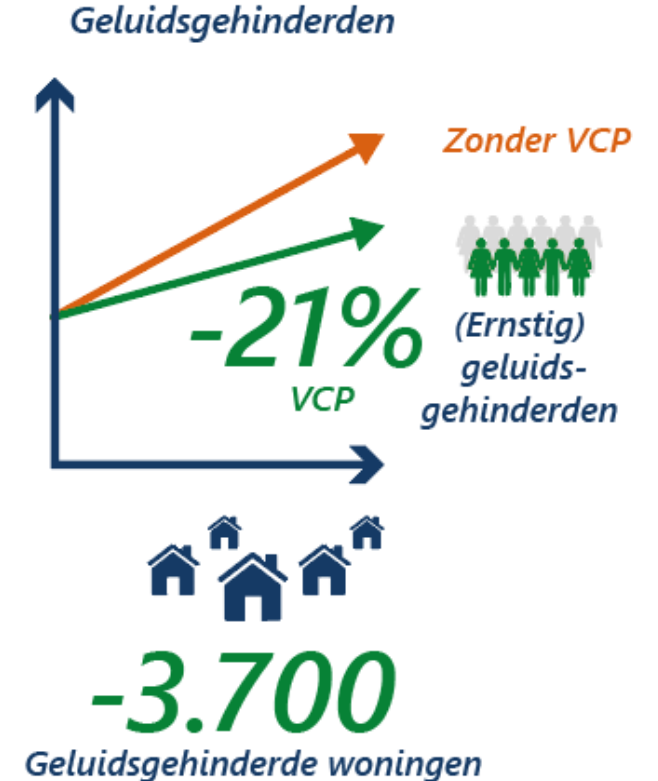
- Het VCP levert een netto positief resultaat op de geluidsbelasting.
- Het aantal (ernstig) geluidgehinderten in het VCP-gebied neemt af met 21%.
- Binnen Rotterdam neemt het aantal geluidgehinderten af met 3%.

Grootste afnames in de buurt van de maatregelen:

- De grootste afnames vinden veelal plaats in de directe omgeving van de maatregelen en de toe leidende wegen in de wijken.
- Toenames vinden plaats op of rondom de hoofdstructuur.

Aandachtspunten:

- Doordat verkeersstromen veranderen, verandert de geluidsbelasting ook;
- Op sommige gebouwen neemt de geluidsbelasting toe;
- Voor de locaties waar dit tot aandachtspunten leidt zijn flankerende maatregelen voorgesteld.

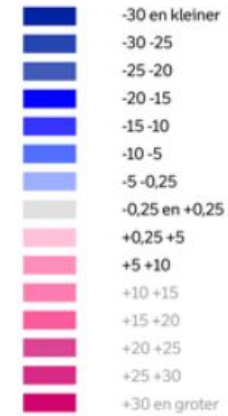


Effectenkaart Geluidsbelasting

Effectenkaart - Geluid

Legenda

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



- De toename hoger dan 10 dB is onderzocht, maar komt niet voor in de resultaten.

Basis



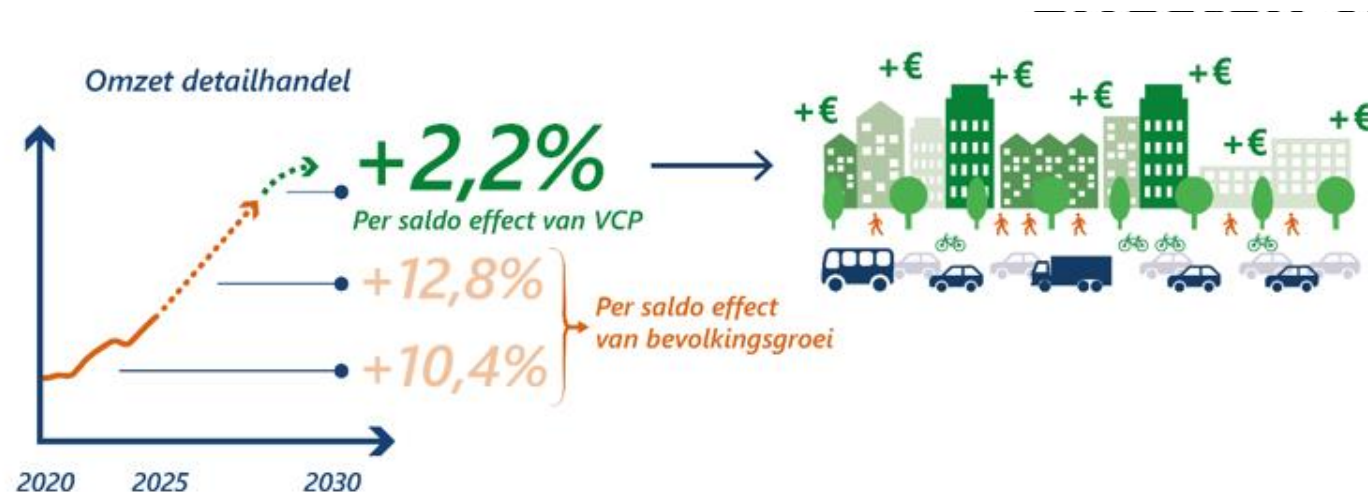
Belangrijkste resultaten: Economie

Positief effect op de omzet:

- Sterke omzetgroei als gevolg van groei inwoners en arbeidsplaatsen
- Als gevolg van het maatregelenpakket VCP groeit de omzet daarbovenop nog eens met **+2,2%**.
- Deze extra groei is het gevolg van de verandering in bereikbaarheid (-) en het aantrekkelijker verblijfsklimaat (++) dat daarbij ontstaat.
- Effecten kunnen per winkelsegment / winkel verschillen

Wie bezoekt de binnenstad met de auto?

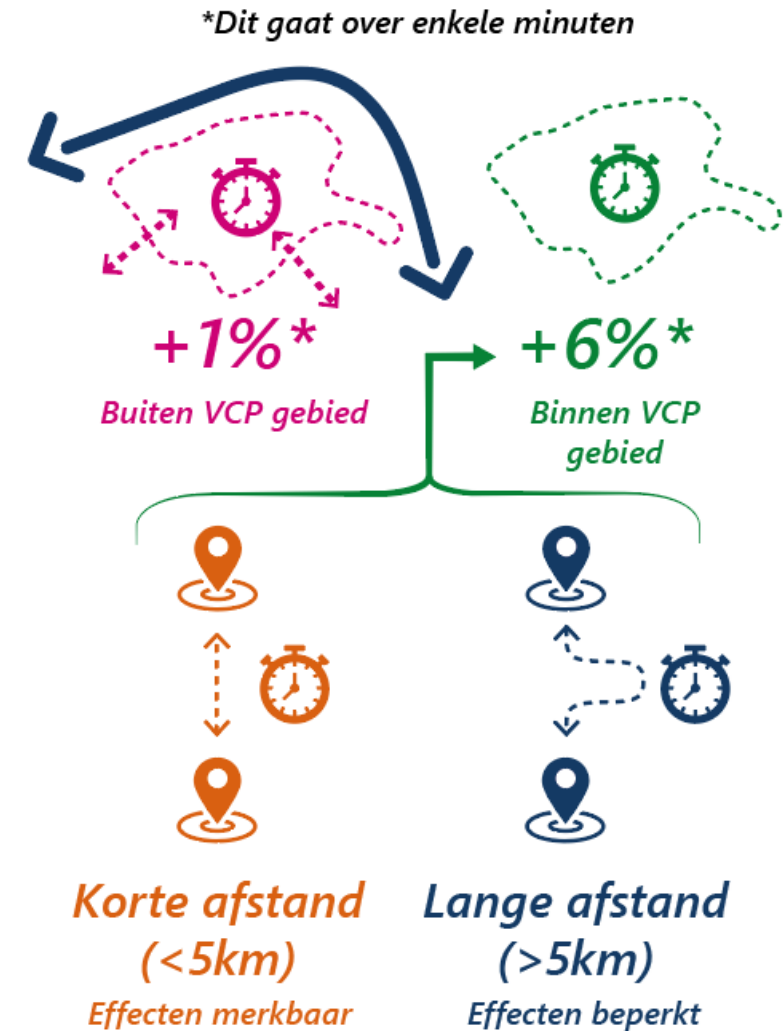
- 10% van de bezoekers die met de auto naar de binnenstad komt, woont in Rotterdam;
- Overgrote meerderheid van inwoners Rotterdam reist te voet, met de fiets of met het OV naar het winkelgebied
- Van de bezoekers van buiten de stad pakt 43% de auto om naar de binnenstad van Rotterdam te komen.



Belangrijkste resultaten: Reistijden

We zijn iets langer onderweg met de auto:

- Als gevolg van de maatregelen nemen reistijden binnen het VCP-gebied met gemiddeld met **+6%** toe gedurende de avondspits:
 - Korte autoritten (tot 5km) krijgen (procentueel) de grootste toename in reistijd te verwerken.
 - Op langere verplaatsingen (>5km) zijn de toenames beperkt.
- Het gaat hierbij over enkele minuten op individueel reisiniveau.
- Reizen van buiten Rotterdam naar Rotterdam nemen met maximaal 1% toe.



Belangrijkste resultaten: doorstroming/ kruispuntanalyses

Geen knelpunten als gevolg van de andere routes:

- Kruispunten maatgevend voor de doorstroming
- Belangrijke kruispunten die momenteel een aandachtspunt vormen functioneren straks beter (vb: Bergweg/ Gordelweg) door minder verkeer.
- Op cruciale kruispunten op de hoofdstructuur vergroten we de capaciteit van de doorstroming (vb. minder kruisende bewegingen) bijvoorbeeld:
 - Eendrachtsplein
 - Mathenesserlaan/ Rochussenstraat).
- Aantal kruispunten krijgt meer verkeer te verwerken. Dit leidt niet tot knelpunten. Bijvoorbeeld:
 - Stadhoudersweg / Statenweg,
 - 's Gravendijkwal/ Rochussenstraat,
 - Droogleever Fortuynplein).

In algemene zin kan worden gesteld dat de hoofdstructuur in staat is om het extra verkeer als gevolg van de VCP-maatregelen te verwerken.



Legenda:

- ⚠ Knelpunt: Lange wachtrijen. Grote verkeershinder.
- ⚠ Aandachtspunt: Wachtijden soms hoog, regelmatig op sommige vakken terugslag van verkeer.
- ✅ Geen knelpunt

Effectenkaart doorstroming/ kruispuntanalyses

Effectenkaart - Doorstroming en 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

Aandachtspunten en flankerende maatregelen

Geluid:

- Aandachtslocaties verder onderzoeken.
- Mogelijke flankerende maatregelen zijn het aanbrengen van stil asfalt of klinkers, het instellen van lokale snelheidsverlagingen of het beter isoleren van de betreffende locatie.
- Mogelijke flankerende maatregelen zijn afhankelijk van lokale context en functie van de weg.

Verkeersveiligheid:

- Voor veel van de uit de analyse voortkomende aandachtspunten zijn al maatregelen voorzien
- Voor de overige (vb. Aelbrechtskade) zijn er verschillende kleinschalige maatregelen mogelijk (verwijderen fietsstrook en verbeteren oversteekvoorzieningen)

Doorstroming:

- Flankerende maatregelen zijn vooral gericht op het terugbrengen van verstoringen en incidenten:
 - Terugbrengen hoogtemeldingen Maastunnel
 - Aanpak kruispunt Nieuwe Boezemstraat/ Boezemlaan (verlegde Bosdreef)
 - Uitbreiden Incident Management
 - Doseren doorstroming verkeer over route Aelbrechtskade - Rochussenstraat

Conclusie

De maatregelen dragen positief bij aan de geformuleerde doelstellingen:

- Verkeer gaat andere routes rijden:
 - Het doorgaande verkeer verschuift vanuit de wijken naar de stedelijke hoofdstructuur;
 - Verkeer vanaf de stedelijke hoofdstructuur verschuift naar de Ring.
- Dit leidt op veel plekken tot positieve effecten op het gebied van leefbaarheid en aantrekkelijkheid, vooral in de wijken;
- En dit terwijl alles bereikbaar blijft;
- Voor bestemmingsverkeer ontstaat meer ruimtes op de routes in de wijken en daaromheen;
- Op enkele locaties ontstaan aandachtspunten, deze zijn te beperken door het nemen van flankerende maatregelen.



Bereikbaarheid en doorstroming



Veilige en aantrekkelijke stad



Ruimte maken voor o.a. bouwen en groen

VRAGENBLOK 1

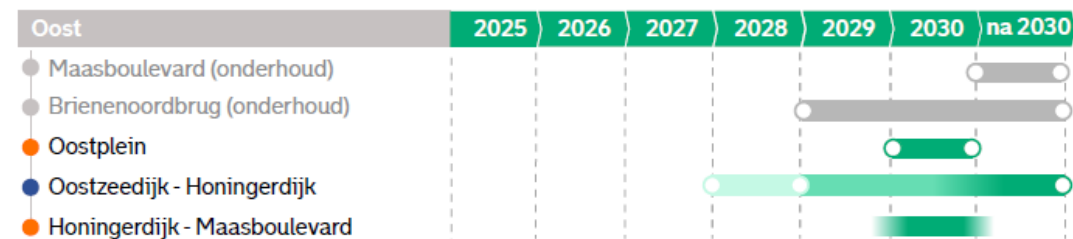
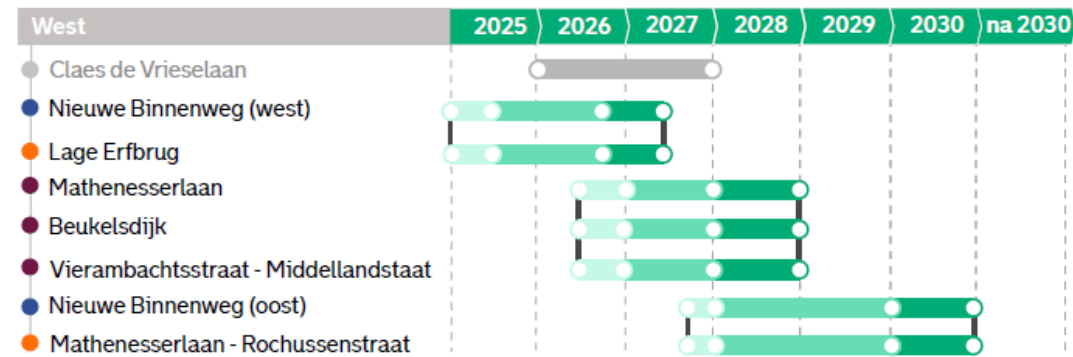
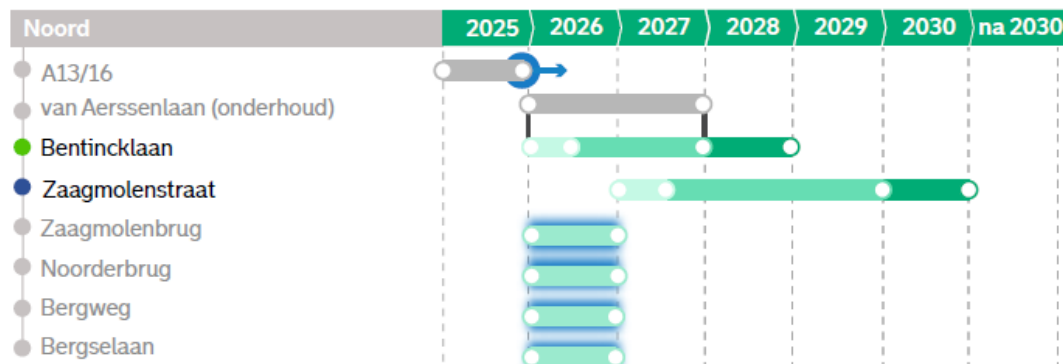
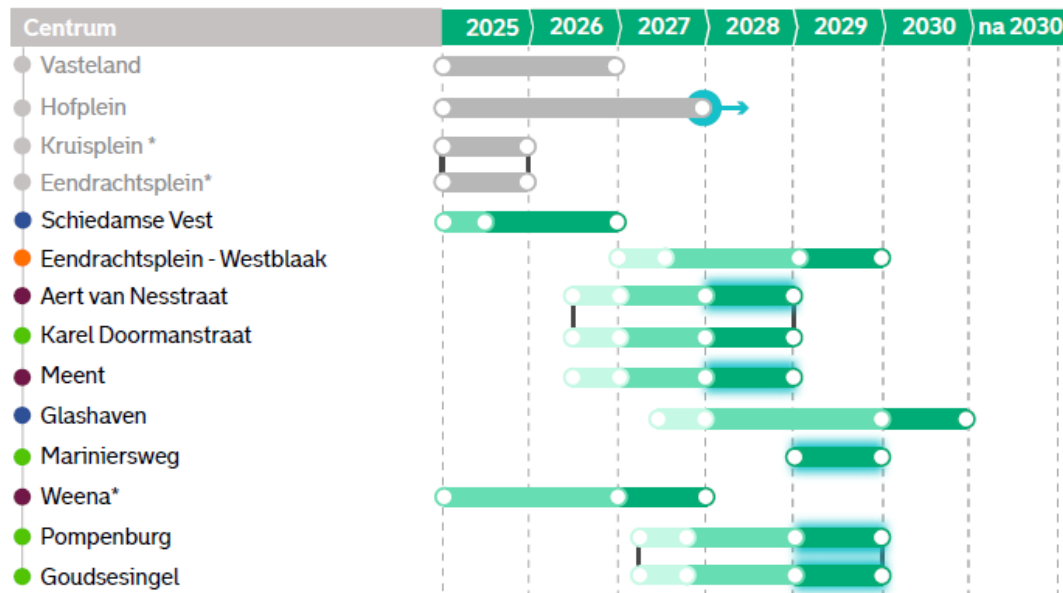
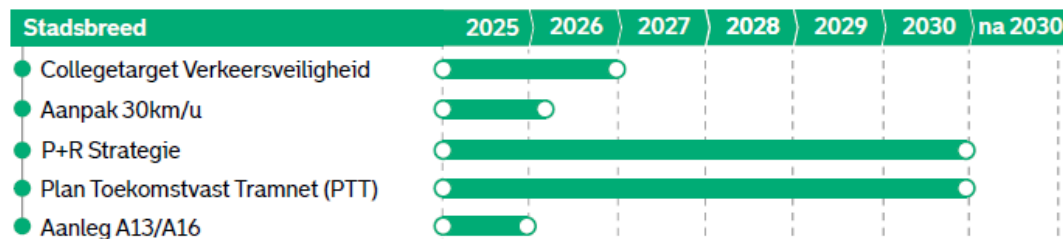
Uitvoeringsagenda

Uitvoeringsagenda

- Voorlopige planning uitvoering VCP-maatregelen
- Start in 2025 en loopt door tot na 2030

Wanneer een maatregel wordt uitgevoerd hangt af van vier aspecten:

1. Urgentie en samenhang
 - Eerste focus op locaties meet veel verkeersongevallen
 - Onderlinge relatie tussen maatregelen
2. Technische uitvoerbaarheid
3. Koppeling met andere projecten
 - Onderhoudsprogramma, aanpak 30, PTT, aanpak verkeersonveilige locaties etc.
4. Afstemming met geplande werkzaamheden
 - Beperken overlast
 - Hofplein, Brienenoordbrug, IP's



Legenda

- Verkeersfilter
- Eenrichtingsverkeer
- Aanpassing kruispunt
- Ander wegontwerp
- Stadsbreed project
- Verkenningfase
- Ontwerpfase
- Uitvoeringsfase
- Gekoppelde projecten

Volgordelijkheid

* Planning van de uitvoering wordt momenteel in samenhang bekeken en geactualiseerd

Uitwerking Verkeersfilters

Verkeersfilters

Definitie

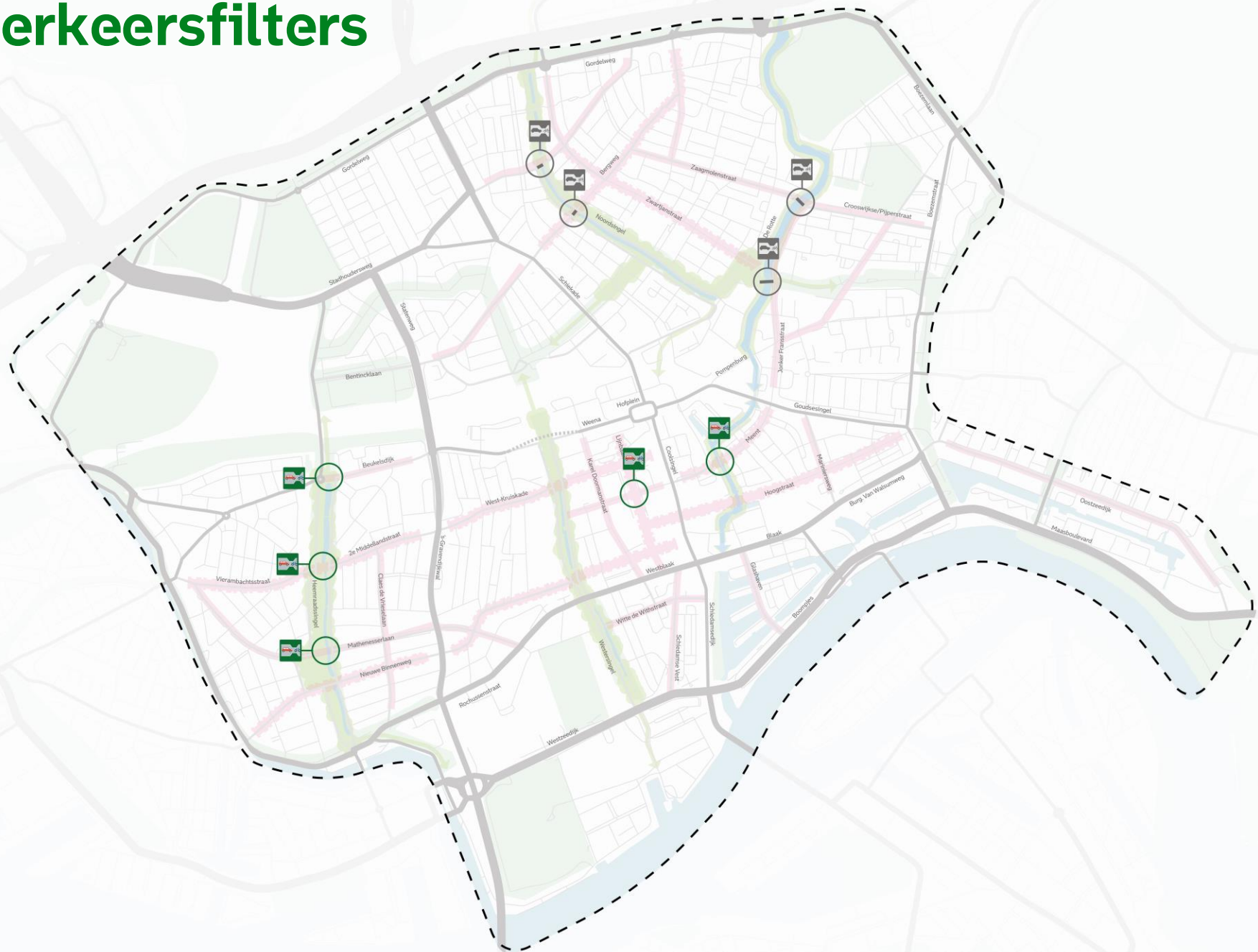
Een verkeersfilter is een maatregel waarbij een stuk weg alleen toegankelijk is voor bepaalde groepen weggebruikers.

- Verkeersfilters worden toegepast in de wijken, niet op de hoofdwegen
- Verkeersfilters worden geplaatst ter hoogte van lanen en singels, ter versterking van de groen blauwe structuren in de wijken
- Bepaalde verkeersfilters dienen tijdelijk opengesteld te kunnen worden in geval van werkzaamheden of incidenten op omliggende wegen

Uitwerking

1. Vormgeving en handhaving
2. Toegangsbeleid
 - Welke doelgroepen mogen gebruik maken van de filters

Locaties verkeersfilters



Vormgeving verkeersfilters

Onderzochte opties

- Vaste fysieke maatregelen (bussluis, palen)
- Persoonlijke handhaving (BOA, politie, verkeersregelaar)
- Geautomatiseerde handhaving (ANPR-camera)
- Beweegbare barriers (slagbomen, pollers)
- Flexibele overrijdbare palen

Afwegingscriteria

- Doelgroep specifiek te maken?
- Kosten (realisatie, exploitatie, beheer)
- Impact op omgeving (uitstraling)
- Effectiviteit/ handhaving
- Flexibiliteit
- Tijddifferentiatie mogelijk?



Vormgeving verkeersfilters

Gekozen vormgeving

- Verkeersfilters met automatische handhaving (ANPR) in combinatie met herkenbare inrichting
- Afhankelijk van locatie wordt bekeken of aanvullende fysieke maatregelen wenselijk zijn



Toegangsbeleid

Algemeen:

Verkeersfilters richten zich met name op het omleiden van gemotoriseerd verkeer. Voor gemotoriseerd verkeer zal een stringent toegangsbeleid gelden.

Er worden zo min mogelijk uitzonderingen gemaakt, om de volgende redenen:

- Door de verkeersfilters worden geen plekken onbereikbaar.
- Men kan nog steeds overal komen, al is dat soms via een andere route.
- Het positieve effect van de verkeersfilters op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijken neemt af wanneer meer doelgroepen toegang hebben.
- Het toestaan van uitzonderingen leidt er toe dat het onduidelijker wordt wie er wel of niet doorheen mag. Er is dan in veel gevallen een gewone rijbaan nodig, waardoor de vormgeving van de verkeersfilters ingewikkelder wordt. Dit kan leiden tot veel overtredingen, en daarmee tot een gebrek aan draagvlak voor de verkeersfilters.

Altijd en overal toegang

Nood- en hulpdiensten, boa's, veeg- en strooiwagens, voetgangers, fietsers, snorfietzers, bromfietzers, brommobielen en LEV's

Uitzondering onder voorwaarden

Openbaar vervoer, bergers

Geen toegang, tenzij

Hoge en lange vrachtauto's

Geen toegang

Overige motorvoertuigen



Hoge noodzaak

Altijd en overal toegang

Toegangsbeleid

Lage noodzaak

Geen toegang

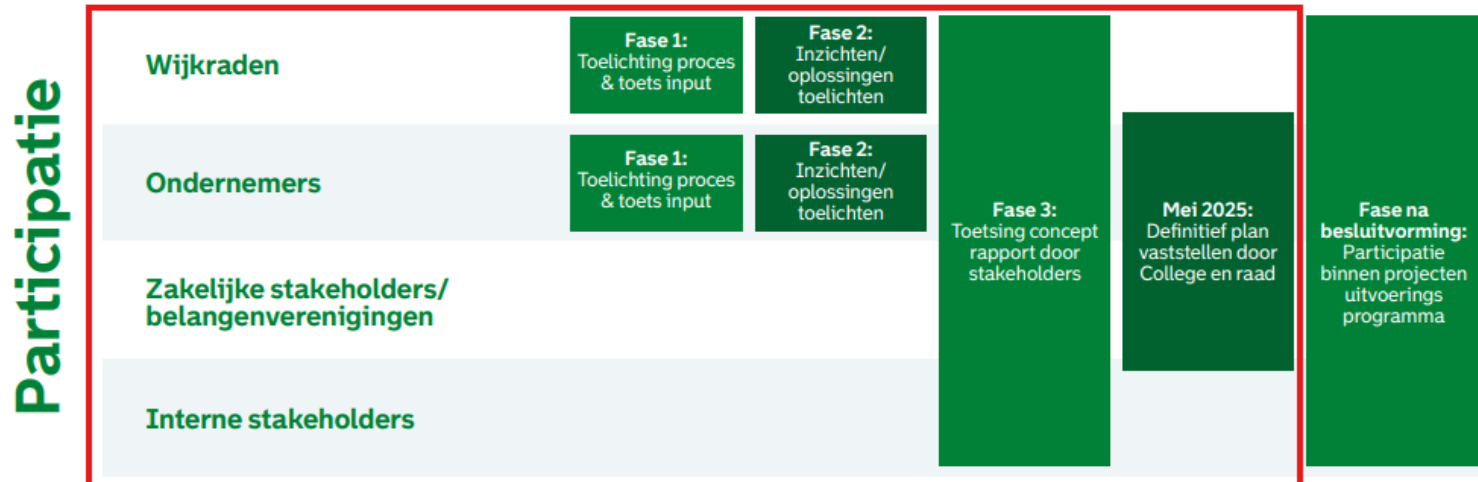
VRAGENBLOK 2

Participatie

Participatie – Terugblik

Drie participatie fasen

- Fase 1: Toelichting proces & toetsing input uit de wijken per VCP-gebied.
- Fase 2: Inzichten en oplossingen toelichten.
- Fase 3: Toetsing conceptrapportages door stakeholders.
 - Expositie juni 2024 + online vragenlijst
 - Wijkraadbijeenkomsten
 - Diverse bijeenkomsten met stakeholders



Participatie – Terugblik

Fase 3: Toetsing conceptrapportages door stakeholders

- Expositie juni 2024 + online vragenlijst
 - Bewoners, wijkraden, ondernemers, interne en zakelijke stakeholders, belangenverenigingen
- Wijkraadbijeenkomsten op proces en dilemma's
 - Vier bijeenkomsten met wijkraden uit VCP-gebieden
- Diverse bijeenkomsten met interne en zakelijke stakeholders
 - Terugkoppeling studies en bespreken van effecten

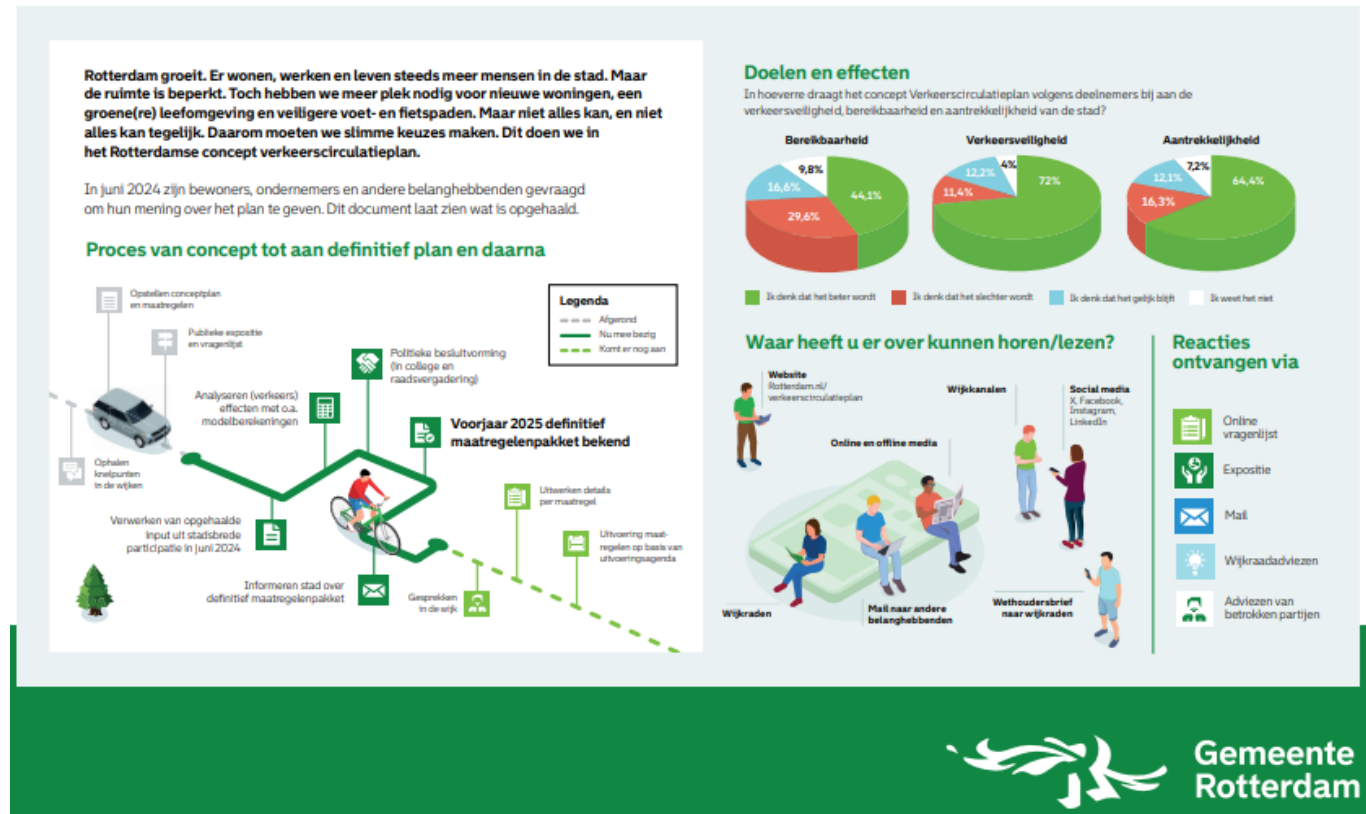


Participatie – Terugblik

Toezegging terugkoppeling participatie Q1 2025

- Via mail en mijn.rotterdam.nl

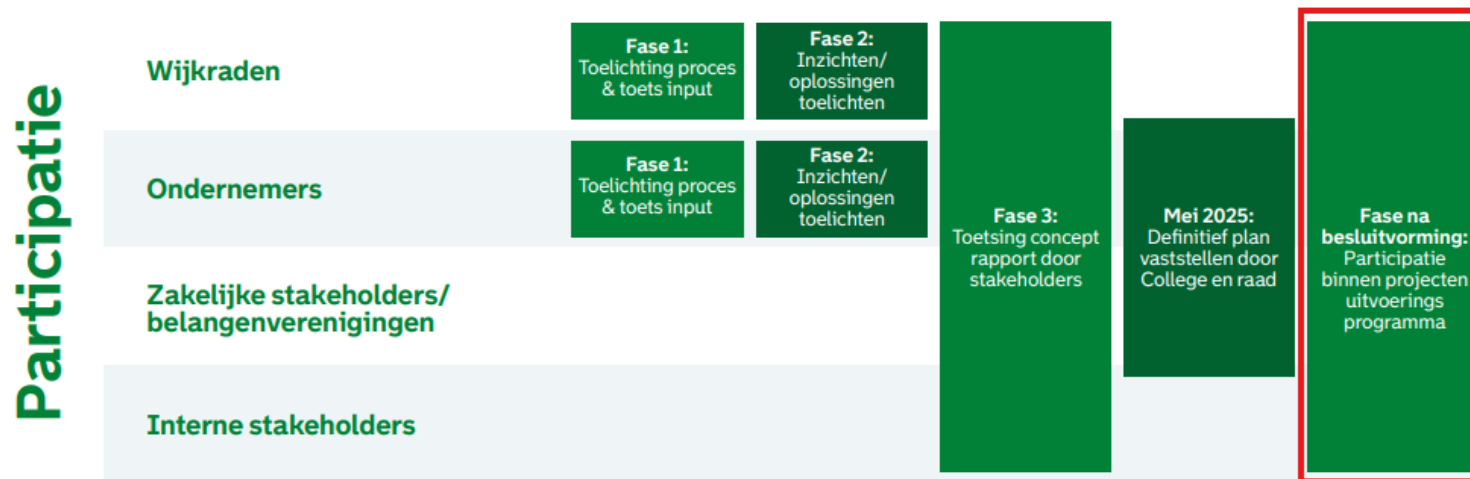
Het Rotterdamse concept Verkeerscirculatieplan Wat vindt Rotterdam?



Participatie – Vooruitblik

Fase 4: in uitvoering – opgestart na besluitvorming VCP (mei 2025)

- **Informeren** van stakeholders en belanghebbenden over het definitief VCP
 - **Vervolgafspraken** met stakeholders die in eerdere fases aangegeven geïnformeerd te willen blijven
 - **Inloopavonden per VCP-gebied om vragen te stellen** na raadsbehandeling
- **Participatie op maatregelniveau**, gericht op concrete uitwerking



VRAGENBLOK 3

