

Revisie Antwoordnota's VCP

Reactie op adviezen stakeholders per participatiefase

Van: Team VCP

Cluster: Stadsontwikkeling

Datum: 14 mei 2025



Inhoudsopgave

1	Introductie	4
1.1	Inleiding	4
1.2	Leeswijzer	5
2	Participatie fase 1	6
2.1	Wijkraad Agniesebuurt-Provenierswijk (4-9-2023)	6
2.2	Wijkraad Oude Noorden (4-9-2023)	13
2.3	Wijkraad Blijdorp - Bergpolder – Liskwartier (4-9-2023)	20
2.4	Wijkraad Cool-Scheepvaartkwartier-Stadsdriehoek + Dijkzigt-Oude Westen (11-9-2023)	23
2.5	Wijkraad Crooswijk (19-9-2023)	26
2.6	Wijkraad Kralingen (25-9-2025)	32
2.7	Wijkraad Middelland-Nieuwe westen	36
2.8	Wijkraad Delfshaven (17-10-2023)	47
3	Participatie fase 2	49
3.1	Ondernemersbijeenkomst 1 VCP (31-10-2023)	49
3.2	Wijkraadsessie VCP Dijkzigt-Oude Westen; Middelland-Nieuwe Westen, Delfshaven-Schiemond (06-11-2023)	57
3.3	Wijkraadsessie VCP Kralingen (6-11-2023)	60
3.4	Ondernemersbijeenkomst 2 VCP (7-11-2023)	65
3.5	Wijkraadsessie VCP Cool-Scheepvaartkwartier- Stadsdriehoek (7-11-2023)	69
3.6	Wijkraadsessie VCP Crooswijk (7-11-2023)	77
3.7	Wijkraadsessie VCP voor ON-BBL-AP (8-11-2023)	82
4	Participatie fase 3	99
4.1	Wijkraad Crooswijk	99
4.2	Wijkraad Kralingen	102



4.3	Wijkraad Middelland Nieuwe Westen	104
4.4	Wijkraad Schiemond Delfshaven	106
4.5	Wijkraad Oude Noorden	108
4.6	Wijkraad Blijdorp, Bergpolder & Liskwartier	113
4.7	Wijkraad Dijkzicht Oude Westen	116
4.8	Wijkraad Scheepvaartkwartier	120



1 Introductie

1.1 Inleiding

In het Coalitieakkoord 'Een Stad' is opgenomen om in deze collegeperiode een Verkeerscirculatieplan (VCP) te maken om de doorstroming in de hele stad te bevorderen ook voor fiets, OV en deelvervoer.

Het VCP is geen doel op zich, maar is een middel om met gerichte circulatiemaatregelen het verkeer daar waar nodig te sturen om daarmee bij te dragen aan de drie urgente opgaven, verbeteren van:

- Bereikbaarheid en doorstroming;
- De verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid;
- En ruimte maken voor o.a. bouwen en groen.

Een veranderende verkeerscirculatie heeft impact op een groter gedeelte van de stad en overstijgt wijkgrenzen. Dat maakt dat vanuit wijken en/of gebieden verschillende belangen naar voren kunnen komen.

De afgelopen jaren is bij de totstandkoming van wijkakkoorden, jaaractieplannen en de gebiedskaarten per wijkraad of gebied al veel inzicht verzameld over het VCP-gebied. De ambities, behoeften en aandachtspunten, zoals per wijk beschreven in deze documenten vormen waardevolle informatie die als basis is gebruikt voor de analyses van het VCP.

Om tot een VCP te komen, zijn er tot nu toe in drie fasen gesprekken gevoerd met verschillende doelgroepen en stakeholders in de stad. Elke fase in een andere participatievorm, met een verschillende benadering en afgestemd op de doelgroep en doel van het gesprek.

- Fase 1: Toelichting proces & toetsing input uit de wijken per VCP-gebied (Q3 en Q4 2023)
- Fase 2: Inzichten en oplossingen toelichten (Q4 2023 t/m Q2 2024)
- Fase 3: Toetsing conceptrapportages door stakeholders (Q2 2024 t/m Q1 2025)

Nog te organiseren:

- Fase 4: Informeren over definitief Verkeerscirculatieplan na besluitvorming

Zie ook bijlage VCP 'Verslag participatie'.

:



1.2 Leeswijzer

In dit rapport staan per bijeenkomst de belangrijkste adviezen samengevat met daarop een reactie van het projectteam VCP. Na elke fase is een antwoordnota opgesteld. Deze is gedeeld met de verschillende stakeholders na afloop van de participatierondes in de vorm van een antwoordnota of reactie per mail of in overleggen. De bijeenkomsten zijn in chronologische volgorde weergegeven. Inmiddels ligt er een definitief VCP. Op basis hiervan zijn de adviezen nogmaals bekeken en gereviseerd (zie update definitief plan VCP mei '25).

Per advies is een korte reactie gegeven of wordt verwezen naar het VCP. Daarnaast is onderstaande kleurstelling gebruikt:

-  Opmerking/advies wordt wel meegenomen in de uitwerking van het VCP.
-  Opmerking/advies wordt deels meegenomen in overweging in de uitwerking van het VCP. Of het wordt verder uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma
-  Opmerking/advies wordt niet meegenomen in de uitwerking van het VCP. Mogelijk wel in andere projecten van de gemeente.



2 Participatie fase 1

In de eerste fase lag de focus op het informeren van bewoners, ondernemers en wijkraadsleden over het aanstaande proces en het toetsen van bestaande input uit de wijken. Wijkraden, ondernemersverenigingen, bewoners en zakelijke stakeholders kregen een toelichting op het participatietraject in deze fase. Hen is gevraagd of de eerder opgehaalde informatie – afkomstig uit onder andere wijkakkoorden, jaaractieplannen en gebiedskaarten – volledig en accuraat was en/of deze aan te vullen met inzichten uit eigen wijk/VCP-gebied. Deze fase vond plaats in het najaar van 2023.

2.1 Wijkraad Agniesebuurt-Provenierswijk (4-9-2023)

Opmerking/Advies	Reactie Participatie fase 1	Update definitief VCP mei'25
Schiekade wordt als grootste opgave locatie gezien, deze weg heeft een barrièrewerking voor fietsers en voetgangers.	Schiekade nemen we mee als opgavelocatie.	De Schiekade is onderdeel van de hoofdstructuur en doorstroming is een belangrijk opgave op deze locatie. Door de voorgestelde maatregelen in het VCP gaat doorgaand verkeer meer gebruik maken van deze hoofdstructuren in plaats van door de wijken. Dit blijkt ook uit de uitgevoerde berekeningen met het verkeersmodel. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies. In het VCP in geen herinrichting voorzien op de Schiekade om barrièrewerking tegen te gaan. We monitoren de doorstroming, zoals we dat op meerdere plekken in de stad doen. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) rapporteren we over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten. Ook worden hierin trends weergegeven met betrekking op doorstromingen bereikbaarheid, verkeerssamenstelling en verkeersveiligheid. Mocht blijken dat de verkeersveiligheid verslechtert kan dit aanleiding zijn om aanvullende maatregelen te treffen (buiten het VCP).
Woonerven maken van meerdere woongebieden.	In het VCP gaan we niet in op woonerven. Woonerven zijn veelal een overweging in de	Ongewijzigd



	huidige woonstraten. Het VCP focust op de stadsstraten en boulevards waar relatief veel doorgaand verkeer op zit. Het is mogelijk dat verkeersingrepen op stadsstraten en boulevards een positief effect hebben op de hoeveelheid verkeer in woongebieden. Het maken van woonerven is daarbij echter geen doel van het VCP.	
Op de stationsweg, Walenburgerweg en Proveniersstraat wordt te hard gereden.	Hard rijden valt onder verkeersveiligheid. Circulatiemaatregelen beïnvloeden vooral de hoeveelheid verkeer op een plek. We gaan hier niet op in het VCP.	Hard rijden valt onder verkeersveiligheid. Circulatiemaatregelen beïnvloeden vooral de hoeveelheid verkeer op een plek. We gaan hier niet op in het VCP. Wel wordt onderzocht of bijv. op de Walenburgerweg (die reeds 30km/u is) handhaving met flexflitsers mogelijk is.
Communiceer de verwachte waterbedeffecten aan de bewoners.	We onderzoeken in het VCP de effecten van maatregelen, dit communiceren we ook naar de bewoners.	De effecten van het VCP zijn onderzocht. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
De bocht naar de Stationssingel vanaf de Bentickplein is gevaarlijk. Er vliegen regelmatig auto's uit de bocht,	Verkeersveiligheidsonderzoek bevestigt dat dit een onveilig kruispunt is. Om als belangrijk knelpunt binnen het VCP aangemerkt te worden, moet er ook sprake zijn van meerdere verkeersproblemen. Dus niet enkel onveiligheid, maar ook bijvoorbeeld slechte doorstroming en milieunormen. Daarom wordt deze locatie niet opgepakt binnen het VCP.	De vraag over de bocht naar de Stationssingel gaat niet over een circulatievraagstuk, maar over de inrichting van de weg op deze specifieke locatie. Dit is geen onderdeel van het VCP.
Er kan niet direct van de Schieweg naar de Walenburgerweg gereden worden. Hierdoor is de Proveniersstraat onveiliger geworden.	Het VCP gaat over hoofdroutes en niet over de kleinere straten. Dit wordt wel opgepakt in black-spot aanpak en project Walenburgerweg.	In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen om doorgaand verkeer vanuit de wijken naar de hoofdstructuur verplaatsten om zo de wijken veiliger en aantrekkelijker te maken.



		Deze specifieke locatie wordt niet opgepakt vanuit het VCP. De Proveniersstraat zelf staat nu niet in de top 35 verkeersonveilige locaties en wordt nu niet opgepakt vanuit de Blackspot- aanpak.
Er staat frequent een file op de Noordsingel naar de Bergweg.	Dit is bekend bij de gemeente en nemen we mee in het VCP.	Bij de verdere uitwerking van de verkeersfilters in Noord zorgen we er voor dat het doorgaande verkeer niet op de Noordsingel terecht komt, maar dat deze route vooral gebruikt wordt door lokaal verkeer (verkeer met een herkomst of bestemming in de directe omgeving). De modelberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het VCP laten dit ook zien, zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies.
Wegbelegging op de kleinere straten (stenerig) zorgt voor slechtere doorstroming.	De inrichting van straten en daarmee de wegbelegging wordt opgepakt in verdere uitwerking van specifieke projecten.	Het plan VCP zegt niks over wegbelegging van straten. Alleen dat er stil asfalt wordt toegepast op hoofdverkeersaders waar dat nodig is. Dit wordt pas opgepakt in de verdere uitwerking van specifieke projecten.
Er is behoefte aan een vergroening van de kleine/smalle straten: Van der Schellingstraat, Pieter de Raadtstraat, Van der Sluysstraat, Nicolaas Zasstraat, Versnijdenstraat, Van Waerschutsstraat.	Het VCP gaat over de hoofdroutes en niet over de kleinere straten. Daarom wordt deze locatie niet opgepakt binnen het VCP.	Vergroening op deze locaties is geen circulatieopgave. Door het uitvoeren van bepaalde circulatiemaatregelen, bijvoorbeeld het toekennen van eenrichtingsverkeer komt er ruimte vrij in de straat. Deze ruimte kan ingevuld worden door bijvoorbeeld meer groen of een vrije baan voor de bus. De invulling van de vrijgekomen ruimte en de belangenafweging vindt plaats bij de uitwerking van de specifieke maatregelen (na vaststelling VCP).
Op de Noordsingel zijn er vaak spookrijdende fietsers.	Dit speelt lokaal en is een gedrag en/of handhavingsvraagstuk. Dit is geen vraagstuk voor het VCP.	Ongewijzigd
Heer Bokelweg is een knelpunt. Tevens verandert het tweezijdige fietspad vanaf de Schiekade op de Heer Bokelweg na de viaduct onlogisch naar een eenzijdig fietspad. Dit leidt tot verkeerd rijdende fietsers.	De Heer Bokelweg is een knelpunt binnen het VCP. We streven ernaar dat dit knelpunt veiliger en rustiger wordt. De inrichting van fietspaden wordt opgepakt in verder uitwerking van specifieke projecten.	Door het verkeersfilter op de Noorderbrug zal de Heer Bokelweg rustiger worden. Herinrichting van de Heer Bokelweg zelf valt niet binnen VCP.



Nieuwbouw ZOHO zal leiden tot meer parkeerproblemen (veel bewoners en bezoekers). Hoe wordt hierop geanticipeerd?	Dit is geen circulatievraagstuk, voor nieuwbouwlocaties worden parkeereisen apart opgesteld.	Ongewijzigd
Parkeerplekken bij St. Franciscus worden 's nachts niet gebruikt. Kan hiervan niet een P+R gemaakt worden in de avonduren?	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen. We kijken ook naar de effecten van die maatregelen, zoals parkeren/P+R. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).
De kruising Bentickplein is door onoverzichtelijkheid (o.a. veel verkeerslichten/oversteekplaatsen) erg gevaarlijk. Ook geven weggebruikers frequent geen voorrang.	In onze opgavekaart is deze locatie op basis van verkeersveiligheidsonderzoek als onveilig kruispunt opgenomen. Deze locatie nemen we mee als opgavelocatie.	In het concept Verkeerscirculatieplan (VCP) was een aanpassing van de kruising Statenweg – Bentincklaan – Walenburgerweg opgenomen om de doorstroming te verbeteren en de verkeerssituatie overzichtelijker te maken. Verkeersberekeningen tonen echter aan dat dit ertoe leidt dat het kruispunt minder verkeer kan verwerken en wachttijden toenemen. Omdat het Bentinckplein naar verwachting drukker wordt, vooral op de noord-zuidverbinding, is geconcludeerd dat de maatregel niet het gewenste effect bereikt. Daarom is besloten deze uit het VCP te verwijderen.
Input bewonersavond 11-10 Agniesebuurt-Provenierswijk		
Walenburgerweg - ondanks of juist door herinrichting: er wordt erg hard gereden op rustige momenten, maar er zijn ook hele drukke momenten die leiden tot neveneffecten in straten als Harddraverstraat en Proveniersstraat waar tegen het verkeer in wordt gereden.	Hard rijden nemen we niet mee in VCP. Dit is geen circulatievraagstuk. Het VCP gaat over de hoofdroutes en niet over de kleinere straten. De effecten op omliggende straten worden wel onderzocht en in beeld gebracht. Eventuele aanvullende maatregelen volgen later.	Door verkeersfilter Bergweg wordt ook de Walenburgerweg wat rustiger. Toch zijn de verdere effecten van VCP hier beperkt. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies Wel wordt onderzocht of bijv. op de Walenburgerweg (die reeds 30km/u is) of handhaving met flexflitsers mogelijk is.



Schiekade - wordt als racebaan ervaren, situatie voor fietsers ook onprettig, vraag naar tweerichtings fietspaden aan beide zijden.	Deze locatie komt naar voren voor de fiets als belangrijke route. Deze locatie nemen we mee als opgavelocatie.	De Schiekade is onderdeel van de hoofdstructuur en doorstroming is een belangrijk opgave op deze locatie. Door de voorgestelde maatregelen in het VCP gaat doorgaand verkeer meer gebruik maken van deze hoofdstructuren in plaats van door de wijken. Dit blijkt ook uit de uitgevoerde berekeningen met het verkeersmodel. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies. Op deze straat worden geen specifieke circulatiemaatregel getroffen wordt. Voor twee richting fietspaden is langs de Schieweg en Schiekade niet overal genoeg ruimte. Ter plaatse van de kruispunten is er te weinig ruimte om fietsers dan veilige opstelruimte te bieden We monitoren de doorstroming, zoals we dat op meerdere plekken in de stad doen. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) rapporteren we over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten. Ook worden hierin trends weergegeven met betrekking op doorstromingen bereikbaarheid, verkeerssamenstelling en verkeersveiligheid. Mocht blijken dat de verkeersveiligheid verslechtert kan dit aanleiding zijn om aanvullende maatregelen te treffen (buiten het VCP).
Bergweg - gevaar voor fietsers tussen Insulindestraat en Agniesestraat	Deze locatie nemen we mee als opgavelocatie. Daarnaast wordt deze locatie ook opgepakt in het kader van de black spot aanpak (locaties waar 6 of meer letselongevallen in 3 aaneengesloten jaren hebben plaatsgevonden.).	De maatregelen die worden voorgesteld in het VCP zorgen voor afname verkeer op Bergweg dus daarmee een verminderde kans op ongevallen. Zie ook bijlage van het VCP: samenvatting effectstudies. De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16. Daarnaast is in 2024 het genoemde wegvak aangepast in kader verkeersveiligheid.



Proveniersplein - onoverzichtelijke situatie voor fietsers en voetgangers bij heel de achterkant CS	Verkeersveiligheidsonderzoek bevestigt dat dit een onveilig kruispunt is. Om als belangrijk knelpunt binnen het VCP aangemerkt te worden, moet er ook sprake zijn van meerdere verkeersproblemen. Dus niet enkel onveiligheid, maar ook bijvoorbeeld slechte doorstroming en milieunormen. Daarom wordt deze locatie niet opgepakt binnen het VCP.	De vraag over het Proveniersplein gaat niet over een circulatievraagstuk, maar over de inrichting van de weg op deze specifieke locatie. Dit is geen onderdeel van het VCP.
Veilige fietsroutes voor kinderen rondom basisscholen	Verkeersonveilige locaties hebben wij meegenomen in het onderzoek naar de opgavenlocaties. Om als belangrijk knelpunt binnen het VCP aangemerkt te worden, moet er ook sprake zijn van meerdere verkeersproblemen. Dus niet enkel onveiligheid, maar ook bijvoorbeeld slechte doorstroming en milieunormen. Vanuit verkeersveiligheid wordt gewerkt aan veilige schoolomgevingen.	Door de voorgestelde maatregelen in het VCP in Noord worden basisscholen veiliger bereikbaar door afname van autoverkeer. Er ontstaat meer ruimte om veilig te fietsen en te lopen. De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
Overlast vrachtwagens in de van de Sluysstraat	Als we maatregelen nemen die lokaal een effect hebben, dan kijken we bij de verdere uitwerking of er maatregelen voor de routering van vrachtverkeer noodzakelijk is.	Als we maatregelen nemen die lokaal een effect hebben, dan kijken we bij de verdere uitwerking of er maatregelen voor de routering van vrachtverkeer noodzakelijk is.
Provenierssingel wordt als tweerichtingsverkeer gebruikt	Dit is een gedrag en/of handavingsvraagstuk. Dit nemen we niet mee in het VCP.	Ongewijzigd
Maak fietspaden aan beide zijden Spoorsingel twee richting	Het VCP gaat over de hoofdroutes en niet over de kleinere straten. Deze straat wordt daarom niet meegenomen in het VCP.	De vraag over de Spoorsingel gaat niet over een circulatievraagstuk, maar over de inrichting van de weg op deze specifieke locatie. Dit is geen onderdeel van het VCP.
Prioritering Agniesebuurt-Provenierswijk		



1. Walenburgerweg	Wordt niet als opgave gezien in het VCP. De maximumsnelheid is verlaagd naar 30 km/u en de straat is heringericht om de verkeersveiligheid te verbeteren.	Door verkeersfilter op de Bergweg wordt ook de Walenburgerweg wat rustiger. Toch zijn de verdere effecten van VCP hier beperkt. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16. Wel wordt onderzocht of bijv. op de Walenburgerweg (die reeds 30km/u is) of handhaving met flexflitsers mogelijk is.
2. Schiekade	Schiekade nemen we mee als opgavelocatie.	De Schiekade is onderdeel van de hoofdstructuur en doorstroming is een belangrijk opgave op deze locatie. Door de voorgestelde maatregelen in het VCP gaat doorgaand verkeer meer gebruik maken van deze hoofdstructuren in plaats van door de wijken. Dit blijkt ook uit de uitgevoerde berekeningen met het verkeersmodel. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies. We monitoren de doorstroming, zoals we dat op meerdere plekken in de stad doen. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) rapporteren we over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten. Ook worden hierin trends weergegeven met betrekking op doorstromingen bereikbaarheid, verkeerssamenstelling en verkeersveiligheid. Mocht blijken dat de verkeersveiligheid verslechtert kan dit aanleiding zijn om aanvullende maatregelen te treffen (buiten het VCP).
3. Bergweg	Bergweg nemen we mee als opgavelocatie.	Bergweg is opgenomen als opgavelocatie. Door de voorgestelde verkeersfilter op de Bergweg wordt het rustiger op de Bergweg. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid



	is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
--	--

2.2 Wijkraad Oude Noorden (4-9-2023)

Opmerking/Advies	Reactie Participatie fase 1	Update definitief VCP mei'25
Onderzoek de effecten van het project Zwart Janstraat. Bewoners voelen zich tevens onvoldoende meegenomen in het verhaal van het project. Er is behoefte aan betere communicatie over onder andere het permanente karakter van het project. (deze straat werd ook in aanvullend document Oude Noorden benoemd)	Zoals ook beantwoord is op de wijkraadavond. De Zwart Janstraat was een pilot. Naar aanleiding van de resultaten van de metingen is door de wethouder besloten deze pilot permanent te maken. Dit is gecommuniceerd en er was ook een grootschalige bijeenkomst georganiseerd met de wethouder en bewoners om deze resultaten en de beslissing te bespreken. Binnen het VCP is aandacht voor de effecten van ingrepen op andere locaties, waarbij de Zwart Janstraat net als andere straten wordt bekeken. Hier kan uit blijken dat er mogelijk aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.	Ongewijzigd
Doordat het steeds drukker/gezelliger wordt door o.a. horeca ontstaan er bij de kruispunten Zaagmolenstraat – Benthuiserstraat en Zaagmolenstraat – Zwaanshals gevaarlijke situaties.	De straten Zaagmolenstraat, Benthuiserstraat zien we als opgavelocaties, waaronder deze kruisingen vallen.	De voorgestelde maatregelen 'verkeersfilter Zaagmolenbrug' en 'éénrichtingverkeer op de Zaagmolenstraat' zullen een positief effect hebben op de kruising Benthuiserstraat/ Zaagmolenstraat. De hoeveelheid autoverkeer neemt hier af, waardoor ook het aantal verwachte ongevallen op deze locatie afneemt. Zie ook de bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies. De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.



		Gedurende de herinrichting van het Hofplein zal op deze locatie een omleidingsroute voor de tram gaan gelden. Omdat de tram geen vrije baan heeft maar op de rijbaan rijdt, worden de mogelijkheden beperkt om effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen. Op dit moment wordt samen met de wijkraad onderzocht wat wel en niet mogelijk is om de verkeersveiligheid in de tijdelijkheid te verbeteren (bijv. invoering 30km/u). Eventuele herinrichtingen worden pas in een later stadium onderzocht.
Maak van de Benthuizerstraat een wandelgebied.	Benthuizerstraat zien we als opgave locatie, eventuele uitwerking volgt in een later stadium.	De Benthuizerstraat is geen directe opgavelocatie. De voorgestelde maatregelen 'verkeersfilter Zaagmolenbrug' en 'éénrichtingverkeer op de Zaagmolenstraat' zullen een positief effect hebben op de kruising Benthuizerstraat/ Zaagmolenstraat. De hoeveelheid autoverkeer neemt hier af, waardoor ook het aantal verwachte ongevallen op deze locatie afneemt. Zie ook de bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies. In de uitwerking van de maatregelen kan worden gekeken of aan deze wens (deels) tegemoet kan worden gekomen
Huftergedrag in de wijk dient aangepakt te worden.	Dit is geen circulatievraagstuk. Hier wordt aan gewerkt vanuit de Rotterdamse Verkeersas Aanpak die in juni 2023 gestart is.	Ongewijzigd
Input achterban Oude Noorden		
Meerdere kleinere straten zijn benoemd: Jacob Catsstraat, Kromme Wiekstraat, Meidoornstraat, 1e en 2e pijnackerstraat, Noordsingel, en kleinere zijstraten. Tevens zijn veel opmerkingen gemaakt over randvoorwaarden (parkeren, P&R, ect)	In de kleinere (zij)straten zijn binnen het VCP geen aanpassingen aan de weg gepland. Bij het opstellen van het plan onderzoeken we hoe het verkeer zich gaat verplaatsen. Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen	Ongewijzigd



	drukker kunnen worden. De impact van veranderende verkeerscirculatie houden wij nauwlettend in de gaten. We kijken naar de effecten van parkeren/ P+R, maar de uitwerking hiervan valt buiten het project VCP.	
Zaagmolenstraat heeft een herinrichting nodig: (deze straat werd ook in aanvullend document Oude Noorden benoemd) • Over de vorm van een herinrichting zijn er verschillende meningen: de opties fietsstraat/ wandelstraat (met meer groen) of eenrichtingsverkeer (met 30km/u) dienen overwogen te worden. • Straat moet wel bereikbaar blijven bij herinrichting. • Zijn drempels een optie op de zaagmolenstraat wanneer de tram er niet meer rijdt?	Zaagmolenstraat nemen we mee als opgavelocatie. Eventuele herinrichtingen worden pas in een later stadium onderzocht.	De voorgestelde maatregelen verkeersfilter Zaagmolenbrug en éénrichting verkeer op de Zaagmolenstraat hebben een positieve bijdrage hieraan. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16. Gedurende de herinrichting van het Hofplein zal op deze locatie een omleidingsroute voor de tram gaan gelden. Omdat de tram geen vrije baan heeft maar op de rijbaan rijdt worden de mogelijkheden beperkt om effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen. Op dit moment wordt samen met de wijkraad onderzocht wat wel en niet mogelijk is om de verkeersveiligheid in de tijdelijkheid te verbeteren (bijv. invoering 30km/u). Eventuele herinrichtingen worden pas in een later stadium onderzocht.
De kruising Benthuiserstraat- Zaagmolenstraat wordt als zeer gevaarlijk beschouwd en wordt als onoverzichtelijk ervaren: (deze straat werd ook in aanvullend document Oude Noorden benoemd)	Deze kruising is bij ons bekend, de straten Zaagmolenstraat, Benthuiserstraat zien we als opgavelocaties, waaronder deze valt. Eventuele herinrichtingen worden pas in een later stadium onderzocht.	De voorgestelde maatregelen 'verkeersfilter Zaagmolenbrug' en 'éénrichtingverkeer op de Zaagmolenstraat' zullen een positief effect hebben op de kruising Benthuiserstraat/ Zaagmolenstraat. De hoeveelheid autoverkeer neemt hier af, waardoor ook het aantal verwachte ongevallen op deze locatie afneemt. Zie



• Verkeer vanuit de Benthuiserstraat dat naar het zuiden rijdt neemt vaak voorrang op het verkeer dat vanaf Pijnackerplein naar het noorden rijdt op de kruising Benthuiserstraat-Zaagmolenstraat. Mogelijk komt dit omdat de Benthuiserstraat vanaf Pijnackerplein op een uitrit lijkt. Verduidelijken met borden? • Om het kruispunt overzichtelijker te maken, wordt voorgesteld om fietsrekken en terrassen van de stoep in de Zaagmolenstraat te verwijderen en enkele autoparkeerplaatsen om te zetten in fietsparkeerplaatsen. • Is eenrichtingsverkeer of zelfs een wandelstraat op de Benthuiserstraat mogelijk? • Zijn verkeerslichten een oplossing om de kruising veiliger te maken? • 50 km/u is niet wenselijk wegens de verscheiden zebapaden. Is 30 km/u een optie? • Er is behoefte voor meer ruimte voor fietsers en snelheidsremmende maatregelen (drempels?)		ook de bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies. De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16. Gedurende de herinrichting van het Hofplein zal op deze locatie een omleidingsroute voor de tram gaan gelden. Omdat de tram geen vrije baan heeft maar op de rijbaan rijdt worden de mogelijkheden beperkt om effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen. Op dit moment wordt samen met de wijkraad onderzocht wat wel en niet mogelijk is om de verkeersveiligheid in de tijdelijkheid te verbeteren (bijv. invoering 30km/u). Eventuele herinrichtingen worden pas in een later stadium onderzocht.
Bergweg eenrichtingsverkeer? De meningen verschillen: (deze straat werd ook in aanvullend document Oude Noorden benoemd) • Ondernemers op de Zwartjanstraat/Noorderboulevard vrezen dat hun	De Bergweg zien we als een opgavelocatie in het VCP. Een eventuele herinrichting wordt pas in een later stadium onderzocht.	Bergweg is opgenomen als opgavelocatie. Door de verkeersfilter op de Bergweg wordt het rustiger op de Bergweg. De Bergweg blijft twee richting verkeer houden maar wordt veel rustiger. Dit biedt op de gehele Bergweg en de omgeving ervan meer veiligheid terwijl de wijk goed bereikbaar blijft. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies



winkels minder toegankelijk worden voor klanten. Ook slaan er dan meer weggebruikers illegaal links afslaan of keren op de Rodenrijselaan. • Sommige bewoners hebben liever stoplichten dan een eenrichtingsverkeer. • Anderen stellen wel eenrichtingsverkeer voor (bijv. vanaf Correct tot Willibrordusplein) • 30km/u een oplossing? • Splitsing Bergweg/Benthuizerstraat is gevaarlijk. Ook wordt er veel te hard gereden (snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk). Is een rotonde een optie?		De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16. De gemeente heeft de ambitie om de verkeersveiligheid op de Bergweg te verbeteren en tegelijkertijd het openbaar vervoer, waaronder de tram, te versnellen. De versnellingsopgave voor de tram is benoemd in het Plan Toekomstvast Tramnet (PTT), vastgesteld op 5 juli 2023 door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Dit plan beoogt het tramnetwerk te vernieuwen en de bereikbaarheid te verbeteren. Op de Bergweg is de trambaan geïntegreerd in het wegdek van de straat (straatspoor) en wordt gedeeld met auto's. Het is op dit moment niet mogelijk om met kleine aanpassingen de trambaan te scheiden van het overige verkeer. De verwachting is dat wanneer je de snelheid voor het overige verkeer verlaagt, de snelheid van de tram ook afneemt. Na bestuurlijke gesprekken met de RET is uiteindelijk in mei 2024 besloten om nu niet de snelheid op de Bergweg te verlagen naar 30k/u, omdat dit te grote gevolgen heeft voor de exploitatie van het OV. De gemeente heeft in het kader van het PTT afgesproken om in de volgende collegeperiode samen met de RET en de MRDH te verkennen of het mogelijk is om (gedeeltelijk) vrijliggende traminfrastructuur te realiseren op de Bergweg. Op deze manier kan mogelijk de tram worden versneld en voor het overige verkeer het snelheidsregime worden aangepast naar 30 km/u.
Over Zwart Janstraat:	Vanwege recente herinrichting waarvan de effecten zich nog moeten bestendigen zien we	In het VCP komen geen (aanvullende) ingrepen op de Zwart Janstraat. Wel is er aandacht bij de uitwerking van



• Sommigen pleiten ervoor om deze straten wel op te nemen in het VCP, aangezien veel bewoners en ondernemers nog steeds de Zwart Janstraat en omliggende straten als problematisch beschouwen. Ze benadrukken dat het VCP-impact kan hebben op de omliggende straten en daarom zorgvuldig moet worden bekeken. • De Zwart Janstraat wordt beschouwd als een aandachtsweg vanwege de aanwezigheid van winkels, afhaalrestaurants en rondrijdende auto's. De verkeerssituatie is voor fietsers verbeterd sinds de invoering van eenrichtingsverkeer, maar er is nog steeds veel dubbel parkeren. Meer handhaving in de middag en avond wordt voorgesteld als oplossing. • Er wordt door sommigen gepleit voor het verder aantrekkelijker maken van de straat door het beperken van het aantal auto's, het creëren van bredere stoepen voor ondernemers en horeca, en het bieden van meer ruimte voor fietsparkeerplaatsen en voetgangers. • De bereikbaarheid van winkels met de auto, met name voor mensen met zware boodschappen of beperkte mobiliteit, wordt als belangrijk ervaren door ondernemers. Er wordt door ondernemers gevraagd om in het VCP-rekening te houden met	het niet als losse opgavenlocatie. Binnen het VCP is aandacht voor de effecten van ingrepen op andere locaties, waarbij de Zwart Janstraat net als andere straten wordt bekeken. Hier kan uit blijken dat er mogelijk aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.	de maatregelen in Noord om onwenselijke situaties op de Zwart Janstraat te voorkomen. De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
---	--	---



bezoekers, leveranciers en ondernemers die het winkelgebied willen bereiken. Anderen zijn voor het behoud van het eenrichtingsverkeer op de Noorderboulevard.		
Prioritering Oude Noorden		
1. Zwart Janstraat.	Vanwege recente herinrichting waarvan de effecten zich nog moeten bestendigen zien we het niet als losse opgavelocatie. Binnen het VCP is aandacht voor de effecten van ingrepen op andere locaties, waarbij de Zwart Janstraat net als andere straten wordt bekeken. Hier kan uit blijken dat er mogelijk aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.	In het VCP komen geen (aanvullende) ingrepen op de Zwart Janstraat. Wel is er aandacht bij de uitwerking van de maatregelen in Noord om onwenselijke situaties op de Zwart Janstraat te voorkomen. De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
2. Zaagmolenstraat	De Zaagmolenstraat zien we als een opgavelocatie in het VCP. Een eventuele herinrichting wordt pas in een later stadium onderzocht.	De voorgestelde maatregelen 'verkeersfilter Zaagmolenbrug' en 'éénrichtingverkeer op de Zaagmolenstraat' zullen een positief effect hebben op de Zaagmolenstraat. De hoeveelheid autoverkeer neemt hier af, waardoor ook het aantal verwachte ongevallen op deze locatie afneemt. Zie ook de bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies. De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16. Gedurende de herinrichting van het Hofplein zal op deze locatie een omleidingsroute voor de tram gaan gelden. Omdat de tram geen vrije baan heeft maar op de rijbaan rijdt worden de mogelijkheden beperkt om effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen. Op dit moment wordt samen met de wijkraad onderzocht wat wel en niet



		mogelijk is om de verkeersveiligheid in de tijdelijkheid te verbeteren (bijv. invoering 30km/u). Eventuele herinrichtingen worden pas in een later stadium onderzocht.
3. Benthuizerstraat	De Benthuizerstraat zien we als een opgavelocatie in het VCP. Een eventuele herinrichting wordt pas in een later stadium onderzocht.	De voorgestelde maatregelen 'verkeersfilter Zaagmolenbrug' en 'éénrichtingverkeer op de Zaagmolenstraat' zullen een positief effect hebben op de Benthuizerstraat. De hoeveelheid autoverkeer neemt hier af, waardoor ook het aantal verwachte ongevallen op deze locatie afneemt. Zie ook de bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies. De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.

2.3 Wijkraad Blijddorp - Bergpolder – Liskwartier (4-9-2023)

Opmerking/Advies	Reactie Participatie fase 1	Update definitief VCP mei'25
Blijddorp heeft een aantal ingangen vanaf de snelweg: Maak Schieweg/Schiekade 1-baans aangezien Hofplein in de toekomst autoluw wordt.	Schieweg en Schiekade zien we als opgavelocaties in het VCP.	De Schiekade is onderdeel van de hoofdstructuur en doorstroming is een belangrijk opgave op deze locatie. Door de voorgestelde maatregelen in het VCP gaat doorgaand verkeer meer gebruik maken van deze hoofdstructuren in plaats van door de wijken. Dit blijkt ook uit de uitgevoerde berekeningen met het verkeersmodel. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies. We monitoren de doorstroming, zoals we dat op meerdere plekken in de stad doen. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) rapporteren we over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten. Ook worden hierin trends weergegeven met betrekking op doorstromingen bereikbaarheid, verkeerssamenstelling en



		verkeersveiligheid. Mocht blijken dat de verkeersveiligheid verslechtert kan dit aanleiding zijn om aanvullende maatregelen te treffen (buiten het VCP).
Bergweg is erg druk met auto's én fietsers. Onderzoek een alternatieve fietsroute naar CS van de Bergweg.	Bergweg is een opgavelocatie voor VCP.	Bergweg is een opgavelocatie voor VCP. Door de verkeersfilter op de Bergweg wordt het rustiger op de Bergweg. De Bergweg blijft twee richting verkeer houden maar wordt veel rustiger. Dit biedt op de gehele Bergweg en de omgeving ervan meer veiligheid terwijl de hele wijk bereikbaar blijft. Hierdoor wordt de Bergweg een veel fijnere fietsroute en is een alternatief niet nodig. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
Voorkom dat mensen de stad door gaan rijden door te stimuleren dat ze via de ring gaan rijden (door bijvoorbeeld P+R's te gebruiken).	Het voorkomen dat mensen onnodig door de stad rijden is onderdeel van het VCP. In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen. Wel kijken we naar de effecten, zoals parkeren/ P+R. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Met de maatregelen in het VCP verplaatsen we doorgaand autoverkeer (verkeer dat niet in de wijken hoeft te zijn), naar de hoofdwegen in de stad en de Rijkswegen rondom de stad. Het VCP staat hierbij niet op zichzelf. Het is het meest effectief in samenhang met de uitvoering van aansluitend beleid op het gebied van mobiliteit, zoals de vorig jaar vastgestelde P+R-strategie. De P+R-strategie heeft tot doel automobilisten te stimuleren hun auto aan de rand van de stad te parkeren en met het openbaar vervoer verder te reizen. P+R beleid en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).
Maak een wandelroute naar Blijdorp vanaf CS zodat mensen met de trein komen i.p.v. met de auto.	Dit is geen circulatievraagstuk. Dit nemen we niet mee in het VCP.	Er wordt een maatregel voorgesteld op de Benthicklaan. De Benthicklaan heeft nu twee rijstroken per rijrichting en relatief weinig autoverkeer. In de toekomst wordt het aantal rijstroken teruggebracht naar één per richting.



		Door het aantal rijstroken terug te brengen komt er ruimte vrij op straat. Deze ruimte kan ingevuld worden door bijvoorbeeld meer groen (bijv. voor een wandelroute naar Blijdorp dierentuin). De invulling van de vrijgekomen ruimte en de belangenafweging vindt plaats bij de uitwerking van de specifieke maatregelen (na vaststelling VCP).
Naar welke concrete doelen werken we naartoe met het VCP? Communiceer dit naar de bewoners. Communiceer ook de urgentie.	Deze input nemen wij mee in de communicatie.	Ongewijzigd
Onderzoek de bevoorrading van supermarkten. Ze komen nu door de wijken met grote vrachtwagens.	Alles moet bereikbaar blijven. De routing van vrachtverkeer is geen onderdeel van het VCP. Als we maatregelen nemen die lokaal een effect hebben, dan kijken we bij de verdere uitwerking of er maatregelen voor de routing van vrachtverkeer noodzakelijk is.	Daar waar routes naar bijvoorbeeld supermarkten voor bevoorrading veranderen zal in de uitwerking van die maatregelen aandacht worden besteed aan het voorkomen van onwenselijke nieuwe routes door bijvoorbeeld woonstraten. In de uitwerking van de verkeersfilters is hiervoor al aandacht geweest. Dat zal per maatregel verder uitgewerkt worden.
Prioriteringen BBL		
1. Schieweg/Schiekade	De Schieweg en Schiekade zien we als opgavelocaties in het VCP.	De Schieweg/Schiekade is onderdeel van de hoofdstructuur en doorstroming is een belangrijke opgave op deze locatie. Door de voorgestelde maatregelen in het VCP gaat doorgaand verkeer meer gebruik maken van deze hoofdstructuren in plaats van door de wijken. Dit blijkt ook uit de uitgevoerde berekeningen met het verkeersmodel. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies. We monitoren de doorstroming, zoals we dat op meerdere plekken in de stad doen. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) rapporteren we over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten. Ook worden hierin trends weergegeven met betrekking op doorstromingen bereikbaarheid, verkeerssamenstelling en verkeersveiligheid. Mocht blijken dat de



		verkeersveiligheid verslechtert kan dit aanleiding zijn om aanvullende maatregelen te treffen (buiten het VCP).
2. Bergweg	De Bergweg zien we als opgavelocatie in het VCP.	Bergweg is opgenomen als opgavelocatie. Door de voorgestelde verkeersfilter op de Bergweg wordt het rustiger op de Bergweg. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
3. Voorkomen dat mensen de stad door gaan rijden	Het voorkomen dat mensen onnodig door de stad rijden is onderdeel van het VCP. In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen.	Ongewijzigd

2.4 Wijkraad Cool-Scheepvaartkwartier-Stadsdriehoek + Dijkzigt-Oude Westen (11-9-2023)

Opmerking/Advies	Reactie Participatie fase 1	Update definitief VCP mei'25
Verzoek tot betere communicatie: bij de Rochussenstraat hebben bewoners een algemene uitleg gemist. Leg ook uit waarom dingen niet kunnen. Wees eerlijk en direct.	Deze input nemen wij mee in de communicatie.	Om tot een Verkeerscirculatieplan te komen, zijn er tot nu toe in drie fasen gesprekken gevoerd met verschillende doelgroepen en stakeholders in de stad. Elke fase in een andere participatievorm, met een verschillende benadering en afgestemd op de doelgroep en doel van het gesprek. Fase 1: Toelichting proces & toetsing input uit de wijken per VCP-gebied Fase 2: Inzichten en oplossingen toelichten Fase 3: Toetsing conceptrapportages door stakeholders Zie ook bijlage van het VCP: verslag Participatie Na besluitvorming zal fase 4 georganiseerd worden: Fase 4: Informeren definitief Verkeerscirculatieplan na besluitvorming Bij uitwerking van de specifieke maatregelen zal een apart participatietraject met de bewoners worden opgesteld.



Kruisplein, Nieuwe Binnenweg en West-Kruiskade worden als onveilig beschouwd. Vooral de Nieuwe Binnenweg ondervindt grote problemen (dubbel parkeren, onveilig, veel verkeer/modaliteiten)	Kruisplein, Nieuwe Binnenweg en West-Kruiskade worden meegenomen als opgave locaties in het VCP. Dubbel parkeren is een gedrag en/of handhavingsvraagstuk. Dit kunnen we niet meenemen in het VCP.	Sinds oktober 2024 werkt de gemeente Rotterdam aan de herinrichting van het Kruisplein om de verkeersveiligheid te verbeteren. Vanwege een tijdelijke maatregel is het vanaf dinsdag 18 maart voor automobilisten weer mogelijk vanaf het Schouwburgplein de oversteek over het Kruisplein naar de West-Kruiskade te maken. Daarmee is de West-Kruiskade vanaf het centrum weer bereikbaar voor autoverkeer. Deze tijdelijke maatregel geldt tot 11 augustus 2025. Daarna brengen we het Kruisplein weer terug naar de huidige situatie, namelijk de herinrichting van het Kruisplein waarmee we sinds oktober 2024 de verkeersveiligheid verbeteren. Voor de Nieuwe Binnenweg, West-Kruiskade zijn effecten vanuit het VCP gerapporteerd. Het maatregelenpakket draagt bij aan veiligere en aantrekkelijkere straten doordat de hoeveelheid verkeer er afneemt en doorgaand verkeer vanuit de wijken naar de hoofdstructuur verplaatst. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies Dubbel parkeren is een gedrag en/of handhavingsvraagstuk. Dit is niet meegenomen in het VCP.
De oversteek op Westblaak ter hoogte van de skatebaan is onveilig.	De straat wordt erkend als een opgavelocatie, en wordt meegenomen in het VCP.	Ter hoogte van de skatebaan neemt de hoeveelheid verkeer naar verwachting af door maatregelen van het VCP. De inrichting van de oversteek maakt geen onderdeel uit van het VCP. Wel zijn er ambities om de Westblaak aan te pakken van. Zie ook gemeentewebsite Westblaak. De ambitie is een transformatie van 'West Blaak naar Blaakpark' (onderdeel stadsprojecten). Waarvoor verschillende onderzoeken zijn uitgevoerd. In het nieuwe college in 2026 wordt dit mogelijk weer verder opgepakt als er geld kan worden vrijgemaakt.
Meent, Stationsplein, Witte de Withstraat, Gerrit Sterkmanplein, Heemraadsingel, 1e	Meent, Stationsplein en 1e Middellandstraat nemen we mee als opgavelocaties. De Heemraadssingel valt onder	Meent, Stationsplein en 1e Middellandstraat nemen we mee als opgavelocaties. In het centrum en west worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen (Zie plan VCP),



Middellandstraat en Tiendplein dienen meegenomen te worden in het VCP. Hier hebben bewoners last van Asogedrag ('asorondje').	de wijkraad Middelland/Nieuwe Westen, zij hebben deze locatie ook als aandacht locatie meegegeven.	waaronder op de Meent en de Heemraadsingel/Middellandstaat om doorgaand verkeer vanuit de wijken naar de hoofdstructuur verplaatsten. Daarnaast is er voor het 'asorondje' de Rotterdamse Verkeersaso aanpak opgesteld.
	Gerrit Sterkmanplein en de Witte de Withstraat worden niet meegenomen als opgaven, dit is op een kleiner schaalniveau gericht dan het VCP zich op richt. Voor het 'asorondje' is de Rotterdamse Verkeersaso aanpak opgesteld. Deze is in juni gestart.	In het centrum worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen (Zie plan VCP). Waaronder de aanpassing kruising Eendrachtsplein-Westblaak en eenrichtingsverkeer Schiedamse Vest. Hierdoor verplaatst het doorgaand verkeer vanuit de wijken naar de hoofdstructuur, waardoor het op de wijkstraten rustiger wordt. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies. Ook is er voor het 'asorondje' de Rotterdamse Verkeersaso aanpak opgesteld.
Oversteekplaatsen (bijvoorbeeld op de Westblaak) moeten beter verlicht worden.	Verlichting is geen circulatievraagstuk. Specifieke locaties kunnen doorgegeven worden via de officiële kanalen (14010, Melding, vraag of klacht)	Verlichting is geen circulatievraagstuk. Specifieke locaties kunnen doorgegeven worden via de officiële kanalen (14010).
Er rijden veel pakketbezorgers in de stad. Door middel van pakketpunten buiten het centrum kan dit verkeer verminderd worden.	De routing van pakketbezorgers is geen onderdeel van het VCP. Als we maatregelen nemen die lokaal een effect hebben, dan kijken we bij de verdere uitwerking of er maatregelen voor de routing van logistiek verkeer noodzakelijk is.	Gedurende de totstandkoming van het VCP is gesproken met logistieke partijen. Hoe zij hun dienstverlening uiteindelijk gaan inrichten op basis van het toekomstige verkeerssysteem is nog een uitwerkingsvraag waar de logistieke partijen zelf mee aan de gang gaan. Dit volgt in een later stadium/ bij uitwerking van specifieke maatregelen.
Er is behoefte aan bredere stoepen en meer groen in de wijk.	Dit is geen circulatievraagstuk. In het VCP geven we wel aandacht aan het meer ruimte maken voor o.a. groen en trottoirs. Dit wordt mogelijk onderdeel in de uitwerking van specifieke projecten in het uitvoeringsprogramma.	Door het uitvoeren van bepaalde circulatiemaatregelen, bijvoorbeeld het toekennen van eenrichtingsverkeer komt er ruimte vrij in de straat. Deze ruimte kan ingevuld worden door bijvoorbeeld meer groen, een vrije busbaan of breder trottoirs. De invulling van de vrijgekomen ruimte en de belangenafweging vindt plaats bij de uitwerking van de specifieke maatregelen (na vaststelling VCP).
Little C is een blinde vlek voor de wijk. Hier dient het projectteam rekening mee te houden.	De vragen van bewoners over Little C/ de GJ de Jonghweg zijn bij de gemeente bekend. We verkennen met bewoners van Little C mogelijkheden tot vermindering van de wachtrij in de spits. Dit valt buiten het VCP.	Ongewijzigd



Men slaat illegaal af vanuit de Maastunnel richting West. Wordt hier wat aangedaan in het project Maastunnel?	<i>Het is voor ons niet duidelijk om welke locaties dit exact gaat., daarom kunnen wij helaas geen reactie geven op de opmerking</i>	Ongewijzigd
Er wordt veel te hard gereden in de Rochussenstraat	Hard rijden is geen circulatievraagstuk en nemen we niet mee in VCP.	Ongewijzigd
Erasmusverdiepingen van de Museumparkgarage staan vaak leeg in de weekenden. Kan hier niet gebruik van gemaakt worden?	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen. We kijken ook naar de effecten, zoals parkeren/ P+R. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).
Prioritering Cool-Scheepvaartkwartier-Stadsdriehoek + Dijkzicht-Oude Westen		
Nieuwe Binnenweg	De Nieuwe Binnenweg zien we als opgavelocatie in het VCP.	De Nieuwe Binnenweg zien we als opgavelocatie in het VCP. Op de Nieuwe Binnenweg wordt éénrichtingsverkeer doorgevoerd (zie plan VCP).
Kruisplein/Westkruiskade	Kruisplein/Westkruiskade zien we als opgavelocatie in het VCP.	Kruisplein/Westkruiskade zien we als opgavelocatie in het VCP. In het centrum en west worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen (Zie plan VCP). Onder andere op het Weena en het Eendrachtspaleis om doorgaand verkeer vanuit de wijken naar de hoofdstructuur te verplaatsten en daarmee deze locaties veiliger en aantrekkelijker te maken.
Eendrachtspaleis (West Blaak/Westersingel)	Eendrachtspaleis zien we als VCP-opgavelocatie in het VCP.	Kruisplein/Westkruiskade zien we als opgavelocatie in het VCP. In het centrum en west worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen (Zie plan VCP). Onder andere op het Weena en het Eendrachtspaleis om doorgaand verkeer vanuit de wijken naar de hoofdstructuur te verplaatsten en daarmee deze locaties veiliger en aantrekkelijker te maken.

2.5 Wijkraad Crooswijk (19-9-2023)

:



Opmerking/Advies	Reactie Participatie fase 1	Update definitief VCP mei'25
Verlegging van de Bosdreef gaat leiden tot meer verkeer op de Kerkhoflaan, omdat deze gaat fungeren als sluiproute naar de stad.	In het VCP onderzoeken we de verkeersstromen, waarbij we kijken naar een plan 2030. Hierin worden nieuwe projecten zoals 'de Verlegde Bosdreef' ook meegenomen. Bij het opstellen van het plan onderzoeken wij hoe het verkeer zich gaat verplaatsen. Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan, worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. De impact van veranderende verkeerscirculatie houden wij nauwlettend in de gaten.	In het VCP zijn de verkeersstromen onderzocht, waarbij we kijken naar een plan 2030. Hierin zijn nieuwe projecten zoals 'de Verlegde Bosdreef' ook meegenomen. Er is gebleken dat er geen sprake is van meer verkeer op de Kerkhoflaan. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
Het kruispunt Jonker Fransstraat-Crooswijkse singel wordt als gevaarlijk beschouwd.	Dit wordt gezien als opgavelocatie binnen het VCP.	Dit wordt gezien als opgavelocatie binnen het VCP, maar op dit kruispunt nemen we in dit VCP geen specifieke circulatiemaatregel. De voorgestelde verkeersfilter op de Noorderbrug heeft een positieve bijdrage op deze locatie. Waardoor het veel rustiger en dus ook veiliger wordt op dit kruispunt. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudie De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.



De Boezemlaan ervaart een hoge verkeersdruk, wat ook gevolgen heeft voor de Kerkhoflaan.	Bij het opstellen van het plan onderzoeken we hoe het verkeer zich gaat verplaatsen. Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. De impact van veranderende verkeerscirculatie houden wij nauwlettend in de gaten. De Boezemlaan en Kerkhoflaan worden meegenomen in het onderzoek, dit betekent niet dat deze per definitie minder druk wordt.	In het VCP zijn de verkeersstromen onderzocht, waarbij we kijken naar een plan 2030. Er is gebleken dat er geen sprake is van meer verkeer op de Kerkhoflaan. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
De Crooswijkseweg wordt ook vaak gebruikt als sluiproute.	Bij het opstellen van het plan onderzoeken we hoe het verkeer zich gaat verplaatsen. Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. De impact van veranderende verkeerscirculatie houden wij nauwlettend in de gaten. De Boezemlaan en Kerklaan worden meegenomen in het onderzoek. De Crooswijkseweg wordt meegenomen in het onderzoek, dit betekent niet dat deze per definitie minder druk wordt.	Dit wordt gezien als opgavelocatie binnen het VCP, maar op de Crooswijkseweg nemen we in dit VCP geen specifieke circulatiemaatregel. De voorgestelde verkeersfilter op de Zaagmolenbrug heeft een positieve bijdrage. Op de Crooswijkseweg blijft de hoeveelheid verkeer nagenoeg gelijk. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudie. De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
Er is behoefte aan metingen van fijnstof in de wijk.	Binnen het VCP doen wij geen specifieke metingen, wel gebruiken we zoveel mogelijk beschikbare data om de opgaven in kaart te brengen.	De effecten voor luchtkwaliteit voor de voorgestelde maatregelen in het VCP zijn in beeld gebracht. Zie bijlage VCP: toelichting en samenvatting effectstudies.
Er zijn verschillende bouwplannen in ontwikkeling, waaronder nieuwe supermarkt(en) en woningen, die naar verwachting invloed zullen hebben op het verkeer.	In doorrekeningen van het VCP wordt de toename van verkeer vanwege toename van inwoners e.d. meegenomen.	Alle bekende bouwplannen en prognoses zijn meegenomen in de berekeningen. Zie bijlage VCP: toelichting en samenvatting effectstudies.



De kruising Crooswijksestraat – Crooswijkseweg/Pijperstraat wordt als gevaarlijk beschouwd en moet worden meegenomen het VCP	Bij het opstellen van het plan onderzoeken we hoe het verkeer zich gaat verplaatsen. Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. De impact van veranderende verkeerscirculatie houden wij nauwlettend in de gaten. De Crooswijkseweg en aansluitende straten worden meegenomen in het onderzoek.	Dit wordt gezien als opgavelocatie binnen het VCP, maar op dit kruispunt nemen we in dit VCP geen specifieke circulatiemaatregel. De voorgestelde verkeersfilter op de Zaagmolenbrug heeft een positieve bijdrage. Waardoor het veel rustiger wordt op de Crooswijksestraat, en dus ook veiliger wordt op dit kruispunt. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudie De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
Er zijn veel scholen in de regio wat zorgt voor drukte tijdens de ochtendspits. Kinderen hebben ook last van weinig veilige oversteekplaatsen. De drukte en veiligheid van fietsende kinderen moet meegenomen worden in de analyse.	Verkeersonveilige locaties hebben wij meegenomen in het onderzoek naar de opgavelocaties, ook kijken we naar belangrijke fietsroutes door de stad. Vanuit verkeersveiligheid wordt gewerkt aan veilige schoolomgevingen. De inrichting van straten wordt mogelijk onderdeel in de uitwerking van specifieke projecten in het uitvoeringsprogramma.	Door de voorgestelde maatregelen in het VCP worden basisscholen veiliger bereikbaar door afname van autoverkeer. Er ontstaat meer ruimte op straat om veilig te fietsen en te lopen. Vanuit verkeersveiligheid wordt gewerkt aan veilige schoolomgevingen. De inrichting van straten wordt mogelijk onderdeel in de uitwerking van specifieke projecten in het uitvoeringsprogramma.



De Boezemweg, -singel en -straat en de daarbij behorende kruispunten tot en met de Boezemlaan worden als problematisch beschouwd wat betreft drukte, snelheid en veiligheid.	Boezemweg, en – straat worden meegenomen als opgavelocaties. We zullen bij het opstellen van het plan onderzoeken hoe het verkeer zich gaat verplaatsen. Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. De impact van veranderende verkeerscirculatie houden wij nauwlettend in de gaten. De inrichting van straten wordt mogelijk onderdeel in de uitwerking van specifieke projecten in het uitvoeringsprogramma.	Boezemweg, en – straat zijn meegenomen als opgavelocaties, maar op deze locatie nemen we in dit VCP geen specifieke circulatiemaatregel. In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen (Zie plan VCP), waaronder verkeersfilters op Noord om doorgaand verkeer vanuit de wijken naar de hoofdstructuur verplaatsten en de wijken veiliger en aantrekkelijker te maken. De Boezemweg en Boezemstraat worden in 2030 met VCP deels iets rustiger en deels iets drukker dan in 2030 zonder VCP. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
De Boezemsingel is te smal voor fietsers die richting de Noorderbrug fietsen.	Bij het opstellen van het plan onderzoeken we hoe het verkeer zich gaat verplaatsen. Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. De impact van veranderende verkeerscirculatie houden wij nauwlettend in de gaten.	De Boezemsingel is geen opgave locatie vanuit het VCP en op deze locatie nemen we in dit VCP geen specifieke circulatiemaatregel. De voorgestelde verkeersfilter op de Noorderbrug heeft een positieve bijdrage. Waardoor het veel rustiger wordt en dus ook veiliger wordt op de straten in de wijk. De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
In straten waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt, wordt vaak te hard gereden.	Hard rijden is geen circulatievraagstuk en nemen we niet mee in VCP.	Ongewijzigd
De Crooswijksestraat ervaart ook te snel verkeer.	Hard rijden is geen circulatievraagstuk en nemen we niet mee in VCP. De Crooswijksestraat wordt wel in andere projecten als verkeersonveilige locatie meegenomen.	De voorgestelde verkeersfilter op de Zaagmolenbrug heeft een positieve bijdrage. De Crooswijksestraat wordt rustiger. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.



Er zijn geen rustige fietsroutes vanuit Crooswijk naar het centrum.	Dit is geen circulatievraagstuk. Wel kijken we in het VCP naar meer ruimte geven voor de fietser. De inrichting van staten is onderdeel van de uitwerking van specifieke projecten in het uitvoeringsprogramma	Ongewijzigd
Fietsen over de Goudsesingel richting Oostplein wordt als onveilig ervaren wegens hard rijdende auto's.	Goudsesingel zien we als opgavelocatie.	De Goudsesingel zien we als opgavelocatie. Op de Goudsesingel zijn twee kruispunten in 2024 verkeersveiliger gemaakt. In het VCP wordt een maatregel op de Goudsesingel (gedeelte 2x1 rijstrook) voorgesteld. Uit effectstudie blijkt echter wel dat de hoeveelheid autoverkeer op deze route iets toeneemt. Zie ook VCP: bijlage Toelichting en samenvatting Effectstudies.
De Zaagmolenbrug en bijbehorende kruispunten worden als zeer gevaarlijk beschouwd.	De Zaagmolenbrug zien we als opgavelocatie, wat betreft de brug zijn er begin november ook aanpassingen gedaan om de verkeersveiligheid te verbeteren.	De voorgestelde verkeersfilter op de Zaagmolenbrug heeft een positieve bijdrage op de bijbehorende kruispunten. Waardoor het veel rustiger wordt en de kruispunten aan beide weerszijden veiliger gemaakt kunnen worden. Zie bijlage VCP: verkeersfilters De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
Parkeerplekken zijn schaars in Crooswijk.	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen. We kijken ook naar de effecten, zoals parkeren/ P+R. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).
Openbaar Vervoer moet toegankelijk blijven voor de wijk.	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen. OV is een randvoorwaarde. Dit wordt meegenomen in het plan VCP, maar de uitwerking hiervan valt buiten het project VCP.	Ongewijzigd
Meer groen is gewenst in de wijk (bijvoorbeeld langs de Rotte).	Dit is geen circulatievraagstuk. Mogelijk kijken wij in de uitvoering van VCP naar meer ruimte geven voor groen.	Ongewijzigd
Prioritering Crooswijk		



Effecten verlegging Bosdreef	In het VCP kijken we naar de effecten van de verlegging Bosdreef	In het VCP is zijn de verkeersstromen onderzocht, waarbij we kijken naar een plan 2030. Hierin is het nieuwe projecten zoals 'de Verlegde Bosdreef' ook meegenomen. Zie ook bijlage VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
De Boezemweg, -singel en -straat + Kruispunten	De Boezemweg, -singel en -straat + kruispunten zien we als opgavelocatie binnen het VCP.	Boezemweg, en – straat zijn meegenomen als opgavelocaties, maar op deze locatie nemen we in dit VCP geen specifieke circulatiemaatregel. In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen (Zie plan VCP), waaronder verkeersfilters op Noord om doorgaand verkeer vanuit de wijken naar de hoofdstructuur verplaatsten en wijken veiliger en aantrekkelijker te maken. Ten opzichte van de situatie in 2020 zal het rustiger worden op deze straten. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
Oostplein	Het Oostplein zien we als opgavelocatie binnen het VCP.	Het Oostplein zien we als opgavelocatie binnen het VCP. In het VCP is er ook een maatregel op het Oostplein gepland. Zie ook plan VCP

2.6 Wijkraad Kralingen (25-9-2025)

Opmerking/Advies	Reactie Participatie fase 1	Update definitief VCP mei'25
Hoeveel geld is er beschikbaar voor de uitvoering van het VCP?	De inzet voor het opstellen van het VCP wordt gedekt vanuit de reserve van het verkeerscirculatieplan. Er is een budget beschikbaar van € 2,5 mln. (2023 en 2024). Voor de uitvoer van maatregelen wordt gebruik gemaakt van beschikbare middelen voor het autoluwer maken van de stad en gezocht worden naar de samenhang met andere	De bestemmingsreserve voor het VCP van € 2,5 mln. is volledig besteed aan het tot stand komen van het VCP. <i>Planvoorbereiding:</i> Voor de eerste fase van de uitwerking van de 25 maatregelen uit het VCP is via Rotterdamse Investeringsmotor (RIM) € 2 mln. toegekend. Dit geld is bedoeld om maatregelen uit te



	investeringsbudgetten (zoals o.a. de Groen agenda, Rotterdams Weerwoord en onderhoudsbudgetten bij Stadbeheer). Op deze manier benutten we zoveel mogelijk de inhoudelijke en financiële koppelkansen. Het verkeerscirculatieplan gaat richting geven aan hoe we meerjarig (vanaf 2024) het budget gaan besteden.	werken tot schetsontwerpen en daarbij kosteninschatting te maken voor de verdere planvorming en uitvoering. <i>Planvorming en uitvoering:</i> Voor de verdere planvorming van de 25 maatregelen (Plan van Eisen, Voorlopig Ontwerp, Definitief Ontwerp) en uitvoering zal de komende jaren door het volgende college van B&W via nieuwe investeringsplannen krediet moeten worden aangevraagd via de Rotterdamse Investeringsmotor (RIM). Voor de 25 maatregelen is een globale kosteninschatting gemaakt van € 84 mln. Het maatregelenpakket en kosteninschatting is opgenomen in de uitvoeringsstrategie Omgevingsvisie (USOV). (Flankerende) maatregelen die niet om een investering vragen worden gedekt uit de bestemmingsreserve autoluw.
Er ontstaat veel blikshade bij de AH Oudedijk.	Dit is geen circulatievraagstuk, maar een verkeersveiligheidsvraagstuk. Vanuit het VKO wordt gekeken naar een aanpassing om verder schade te voorkomen	Ongewijzigd
De Honingerdijk is een te smalle weg voor 50km/u.	De Honingerdijk wordt meegenomen als opgavelocatie in het VCP.	De Honingerdijk wordt meegenomen als opgavelocatie in het VCP. In het VCP wordt eenrichtingsverkeer voorgesteld op de Oostzeedijk i.c.m. de maatregel aanpassing kruispunt Honingerdijk- Maasboulevard. Er is nu te weinig ruimte om al verkeerssoorten een veilige plek te geven. Daarom wordt er ruimte gecreëerd door op deze wegen eenrichtingsverkeer in te stellen in oostelijke richting. Hiermee ontstaat de mogelijkheid om de tramlijnen te versnellen en tegelijkertijd 30 km/u in te voeren. Zie ook plan VCP.
De Oostzeedijk loopt helemaal vol wanneer de andere verkeersaders door Kralingen vol zitten.	De Oostzeedijk wordt meegenomen als opgavelocatie in het VCP.	De Oostzeedijk wordt meegenomen als opgavelocatie in het VCP. In het VCP wordt eenrichtingsverkeer voorgesteld op de Oostzeedijk i.c.m. de maatregel aanpassing kruispunt Honingerdijk- Maasboulevard. Er is nu te weinig ruimte om al verkeerssoorten een veilige plek te geven. Daarom wordt er



		ruimte gecreëerd door op deze wegen eenrichtingsverkeer in te stellen in oostelijke richting. Hiermee ontstaat de mogelijkheid om de tramlijnen te versnellen en tegelijkertijd 30 km/u in te voeren. Zie ook plan VCP.
Voor de Oostzeedijk ligt er al een heel plan klaar. Wanneer wordt dat uitgevoerd?	De Oostzeedijk wordt meegenomen als opgavelocatie in het VCP. Daarin worden ook eerder gemaakte plannen meegenomen. De uitvoeringsdatum is nog onbekend.	De Oostzeedijk wordt meegenomen als opgavelocatie in het VCP. In het VCP wordt eenrichtingsverkeer voorgesteld op de Oostzeedijk i.c.m. de maatregel aanpassing kruispunt Honingerdijk- Maasboulevard. De exacte uitvoeringsdatum is nog niet bekend, zie wel de uitvoeringsagenda in het plan VCP (omstreeks 2030).
We moeten ook rekening houden met de effecten op de andere straten als de Oostzeedijk wordt aangepakt.	In het VCP onderzoeken we de effecten van de maatregelen die we voorstellen.	Ongewijzigd.
De bussen van de cruiseschepen zijn verantwoordelijk voor een significant deel van de verkeersoverlast op de Maasboulevard.	De totale verkeersstromen in de stad worden meegenomen in onze analyse. Dit wordt niet uitgesplitst in specifieke vervoersstromen, zoals bussen van cruiseschepen.	Ongewijzigd
Oostplein veroorzaakt veel problemen voor Oostzeedijk en Boezemsingel	Oostplein en Oostzeedijk zien we als opgave locatie in het VCP, daarbij kijken we ook naar de effecten op de Boezemsingel.	Het Oostplein en Oostzeedijk zijn opgavelocaties. In het VCP wordt eenrichtingsverkeer voorgesteld op de Oostzeedijk en een op het Oostplein wordt de weginrichting aangepast (zie plan VCP). De Boezemsingel is geen opgavelocatie. Op de Boezemsingel zal door de VCP-maatregelen de hoeveelheid verkeer nagenoeg gelijk blijven. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
Het verminderen van de toegankelijkheid voor het OV	Binnen het plan VCP kijken we naar alle verkeerstromen (fiets, auto, voetganger, OV) om onze	Ongewijzigd



werkt tegenstrijdig met de beoogde doelen van het autoluwer maken van de binnenstad.	doelstellingen te behalen (Veilige en aantrekkelijke stad, doorstroming & bereikbaarheid en ruimte maken voor o.a. bouwen en groen). Per gebied kijken we welke keuzes er gemaakt moeten worden.	
De oeververbinding moet meegenomen worden in het VCP.	We nemen in het onderzoek de oeververbinding mee, we maken een doorkijk naar 2040 waarin alle verwachte projecten staan opgenomen.	Ongewijzigd
P+R moet aantrekkelijker worden.	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen. Wel kijken we naar de effecten, zoals parkeren/ P+R. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).
Is een bewoner- en bezoekerspas een mogelijke maatregel?	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen. Wel kijken we naar de effecten, zoals parkeren/ P+R. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Parkeren (bewoners en bezoekerspassen) en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).
Prioritering Kralingen		
1. Honingerdijk	De Honingerdijk wordt meegenomen als opgavelocatie in het VCP.	De Honingerdijk wordt meegenomen als opgavelocatie in het VCP. In het VCP wordt eenrichtingsverkeer voorgesteld op de Oostzeedijk i.c.m. de maatregel aanpassing kruispunt Honingerdijk- Maasboulevard. Zie ook plan VCP
2. Oude Dijk	Uit analyses komt naar voren dat er op de Oude Dijk vooral een opgave ligt vanuit verkeersveiligheid, en niet vanuit circulatie. Om als belangrijk knelpunt binnen het VCP aangemerkt te worden, moet er ook sprake zijn van meerdere verkeersproblemen. Dus niet enkel onveiligheid, maar ook bijvoorbeeld slechte doorstroming en milieunormen. Daarom is de Oude Dijk niet meegenomen als opgavelocatie.	De Oude Dijk ligt buiten het plangebied van het VCP. Wel staat er op het gebied van verkeersveiligheid een maatregel gepland om de kruisingen aan te pakken: - De kruising Oudedijk, Willem Ruyslaan, Mecklenburglaan zal naar verwachting in 2027 in uitvoering gaan. - De kruising Oudedijk-Voorschoterlaan zal naar verwachting dit jaar in 2025 in uitvoering gaan.



	Wel onderzoeken we de effecten van maatregelen van het VCP op de circulatie van de wijk en de stad.	
3. Oostplein	Het Oostplein wordt meegenomen als opgavelocatie in het VCP.	Het Oostplein is een opgavelocatie. In het VCP wordt op het Oostplein de weginrichting aangepast (zie plan VCP).

2.7 Wijkraad Middelland-Nieuwe westen

Opmerking/Advies	Reactie Participatie fase 1	Update definitief VCP mei'25
Zuidwaarts is het erg druk vanaf de Diergaardetunnel tot en met Heemraadsingel/Vierambachtsstraat.	Het gebied tussen de Diergaardetunnel en de Heemraadssingel liggen in het effectgebied van het VCP. We onderzoeken hoe het verkeer zich gaat verplaatsen. Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. De impact van veranderende verkeerscirculatie houden wij nauwlettend in de gaten.	Met behulp van het verkeersmodel is onderzocht op welke wegen het drukker en minder druk wordt als gevolg van de VCP-maatregelen. Uitkomsten hiervan zijn opgenomen in het definitieve VCP en de bijlage Toelichting en Samenvatting Effectstudies Heemraadsingel ten zuiden van Beukelsdijk wordt rustiger door VCP-maatregelen
Tussen 16:00-18:00 is de Aelbrechtskade een groot knelpunt, onder andere door het laden en lossen van de AH. Daarnaast is de Aelbrechtskade erg druk in de gebieden rondom de parkeergarages.	De Albrechtskade ligt in het effectgebied van het VCP. Bij het opstellen van het plan onderzoeken we hoe het verkeer zich gaat verplaatsen. Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen	Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. De Aelbrechtskade wordt drukker maar door de flankerende verkeersmanagementmaatregelen ten noordwesten wordt dit beheerst. Zie plan VCP.



	worden. De impact van veranderende verkeerscirculatie houden wij nauwlettend in de gaten.	We monitoren de doorstroming. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) rapporteren we over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten. Ook worden hierin trends weergegeven met betrekking op doorstromingen bereikbaarheid, verkeerssamenstelling en verkeersveiligheid.
's-Gravendijkwal is verschrikkelijk vol tijdens de spits. Kruispunten zijn een enorme chaos. Doorstroming is hier wenselijk. Groot knelpunt.	De 's Gravendijkwal zien we als opgave locatie binnen het VCP. Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. De impact van veranderende verkeerscirculatie houden wij nauwlettend in de gaten.	De kruispunten van de 's Gravendijkwal zien we als opgave locatie. Er zijn kruispuntanalyses uitgevoerd om het effect van de VCP-maatregelen op de doorstroming op het hoofdwegennet in beeld te brengen. Het kruispunt 's gravendijkwal/ Rochussenstraat is in de huidige situatie een aandachtspunt, en blijft dat straks ook. De afwikkeling blijft wel binnen acceptabele waarden. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de doorstroming op de 's Gravendijkwal sterk wordt beïnvloed door het grote aantal hoogtemeldingen door vrachtauto's in de Maastunnel. Maatregelen om dit tegen te gaan zijn inmiddels in gang gezet. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting Effectstudies
De Nieuwe Binnenweg is ook een knelpunt: des te dichterbij men bij het Eendrachtsplein komt, des te drukker wordt het verkeer. Tevens worden door dubbel geparkeerde auto's en generieke aso-gedrag veel onveilige situaties gecreëerd.	De Nieuwe Binnenweg zien we als opgavelocatie en wordt meegenomen in het VCP.	De Nieuwe Binnenweg zien we als opgavelocatie in het VCP. Op de Nieuwe Binnenweg wordt éénrichtingsverkeer doorgevoerd (zie plan VCP).



Groshansstraat zit frequent vol omdat dat de enige straat is om vanaf de Aelbrachtskade de Matthernesselaan op te komen.	De Grohansstraat ligt in het effectgebied van het VCP. Bij het opstellen van het plan onderzoeken wij hoe het verkeer zich gaat verplaatsen. Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. De impact van veranderende verkeerscirculatie houden wij nauwlettend in de gaten.	Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. In de Groshansstraat zal het door de VCP-maatregelen ten opzichte van de situatie zonder VCP in 2030 rustiger worden. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting Effectstudies
Van Citterstraat kan aardig druk zijn om te parkeren en is ook een knelpunt.	De Van Citterstraat ligt in het effectgebied van het VCP. Bij het opstellen van het plan onderzoeken wij hoe het verkeer zich gaat verplaatsen. Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. De impact van veranderende verkeerscirculatie houden wij nauwlettend in de gaten. In het VCP kijken we naar de effecten, zoals parkeren, maar de uitwerking hiervan valt buiten het project VCP.	Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. In de Van Citterstraat zal het door de VCP-maatregelen (verkeersfilters) rustiger worden ten opzichte van de situatie in 2020. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting Effectstudies
Burgemeester Meineszlaan oprijden vanaf de Vierambachtsstraat gebeurt via een blinde bocht wat voor onveilige situaties leidt.	De Burgemeester Meineszlaan wordt niet opgepakt vanuit het VCP. Deze locatie is als onveilig knelpunt bekend bij de gemeente.	De Burgemeester Meineszlaan is niet opgepakt vanuit het VCP. De Vierambachstraat wordt wel meegenomen als opgavelocatie in het VCP.



	De Burgemeester Meineszlaan wordt vanuit blackspot aanpak (locaties waar 6 of meer letselongevallen in 3 aaneengesloten jaren hebben plaatsgevonden) opgepakt. De Vierambachtstraat wordt wel meegenomen als opgavelocatie in het VCP.	In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen in West (Zie plan VCP), waaronder een verkeersfilter op de Vierambachtstraat-Middellandstraat om doorgaand verkeer vanuit de wijk naar de hoofdstructuur verplaatsten en deze locatie veiliger en aantrekkelijker te maken. Zie ook bijlage plan VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
Hofstedestraat wordt als gevaarlijk voor kinderen ervaren. Ook wordt regelmatig geparkeerd op de stoep om bijvoorbeeld boodschappen voor de deur te zetten, wat als storend wordt ervaren.	Hofstedestraat wordt niet meegenomen als opgave locatie, dit is op een kleiner schaalniveau gericht dan het VCP zich op richt. In het VCP kijken we naar de effecten, zoals parkeren, maar de uitwerking hiervan valt buiten het project VCP.	De Hofstedestraat is niet meegenomen als opgavelocatie. Parkeren is geen onderdeel van het VCP.
Er is behoefte aan meer groen in de wijk	Dit is geen circulatievraagstuk. Wel kijken we in het VCP naar meer ruimte geven voor groen tijdens de uitwerking.	Door het uitvoeren van bepaalde circulatiemaatregelen, bijvoorbeeld het toekennen van eenrichtingsverkeer komt er ruimte vrij in de straat. Deze ruimte kan ingevuld worden door bijvoorbeeld meer groen of een vrije baan voor de bus. De invulling van de vrijgekomen ruimte en de belangenafweging vindt plaats bij de uitwerking van de specifieke maatregelen (na vaststelling VCP).
Mathenesselaan – Claes de vrieslaan zijn gevaarlijke kruispunten	Mathenesserlaan wordt meegenomen als opgavelocatie. Deze kruising wordt in kader herinrichting Claes de Vrieslaan verkleind.	Mathenesserlaan wordt meegenomen als opgavelocatie. Deze kruising wordt in kader herinrichting Claes de Vrieslaan verkleind. In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen in West (Zie plan VCP), waaronder een verkeersfilter op de Mathenesserlaan om doorgaand verkeer vanuit de wijk naar de hoofdstructuur verplaatsten en deze locatie veiliger en aantrekkelijker te maken. Zie ook bijlage plan VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
1^e en 2^{de} Middellandstraat wordt als onveilig ervaren.	1^e en 2^{de} Middellandstraat wordt meegenomen als opgavelocatie.	1^e en 2^{de} Middellandstraat zijn meegenomen als opgavelocatie.



		In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen in West (Zie plan VCP), waaronder een verkeersfilter op de Vierambachtstraat-Middelandsstraat om doorgaand verkeer vanuit de wijk naar de hoofdstructuur verplaatsten en deze locatie veiliger en aantrekkelijker te maken. Zie ook bijlage plan VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
Staan wel alle dodelijke ongevallen op? Een check is wel nodig want sommige schijnen te missen.	Geregistreerde ongevallen afkomstig van de jaren 2020,2021 en 2022 zijn meegenomen op de opgavekaart. Registraties voor (niet-dodelijke) ongevallen zullen per systeem verschillen. Omdat wij ons bewust zijn van de onvolledigheid van de data, hebben wij de wijkraaden gevraagd om te bevestigen of aan te vullen welke knelpunten naar boven komen. Aanvullend hebben wij ook met de Verkeersveiligheidsprikkers bewoners gevraagd naar onveilige locaties. Hierbij gaat het niet om geregistreerde ongevallen, maar het gevoel van onveiligheid in het verkeer.	Ongewijzigd
Op de fietspaden zien we veel verandering (elektrificatie). Fietzers (zoals op Fatbikes) worden steeds sneller, waardoor er ook meer ruimte voor langzamer vervoer nodig is.	Meer ruimte voor de fiets nemen we mee in het VCP.	VCP verschuift autoverkeer vanuit de wijken naar de hoofdstructuur. Hierdoor ontstaat in de wijken meer ruimte voor veilig en aantrekkelijk fietsen. VCP treft geen fysieke maatregelen voor bredere fietspaden, maar biedt hier wel de randvoorwaarden voor.
12 oktober hebben we een bewonersavond. Kan iemand van het projectteam het VCP dan toelichten?	Vanuit het projectteam is er geen capaciteit voor aanvullende bewonersavonden. Voor de geplande wijkraadssessies is de wijkraad vrij om bewoners en ondernemers uit te nodigen.	Ongewijzigd
Commentaar uit VCP-bewonersavond 12 oktober		



Kruispunt Rochussenstraat/Claes de Vrieselaan en Little C is onduidelijk, onoverzichtelijk voor automobilisten en gevaarlijk voor fietsers	De Rochussenstaat is als opgavelocatie benoemd. Overwogen wordt of hier ook (indirect) maatregelen voor worden getroffen.	De Rochussenstraat is als opgave locatie benoemd, maar op dit kruispunt nemen we in dit VCP geen specifieke circulatiemaatregel. Het kruispunt wordt apart, buiten het VCP, opgepakt. In samenhang met het inrichtingsplan Claes de Vrieselaan. De uitvoering staat gepland van 2026 t/m 2027.
OV is belangrijk voor de Nieuwe Binnenweg	Randvoorwaarden worden geagendeerd in het plan VCP, maar de uitwerking hiervan valt buiten het project VCP. Voor het OV op de Binnenweg is een apart project: Plan Toekomstvast Tramnetwerk (PTT)	Ongewijzigd
Kruispunt Heemraadsingel-Nieuwe Binnenweg is druk onveilig	De Heemraadsingel en de Nieuwe Binnenweg worden meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP.	De Heemraadsingel en de Nieuwe Binnenweg zijn meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP. In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen in West (Zie plan VCP), waaronder eenrichtingsverkeer op de Nieuwe Binnenweg en meerdere filters langs de Heemraadsingel om doorgaand verkeer vanuit de wijk naar de hoofdstructuur verplaatsten en deze locatie veiliger en aantrekkelijker te maken. Zie ook bijlage plan VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
Kruispunten Mathenesserlaan-Heemraadsingel en de Mathenesserlaan in het algemeen bevatten gevaarlijke of ontbrekende oversteekplaatsen	De Mathenesselaan en de Heemraadsingel worden meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP.	De Mathenesselaan en de Heemraadsingel zijn meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP. In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen in West (Zie plan VCP), waaronder een verkeersfilter langs de heemraadsingel ter hoogte van de Mathenesserlaan om doorgaand verkeer vanuit de wijk naar de hoofdstructuur verplaatsten en deze locatie veiliger en aantrekkelijker te maken. Zie ook bijlage plan VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
Kruispunt Vierambachtstraat-Heemraadsingel en rotonde	De rotonde Beukelsdijk-Beukelsweg wordt meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP.	De rotonde Beukelsdijk-Beukelsweg is meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP.

:



Beukelsdijk-Beukelsweg zijn gevaarlijk en druk. De fietspaden zijn erg smal. Meer ruimte voor fietsers is noodzakelijk		In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen in West (Zie plan VCP), waaronder een verkeersfilter op de Beukeldijk om doorgaand verkeer vanuit de wijk naar de hoofdstructuur verplaatsten en deze locatie veiliger en aantrekkelijker te maken. Zie ook bijlage plan VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
Beukelsdijk is door drukte gevaarlijk	Beukelsdijk wordt meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP.	Beukelsdijk is meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP. In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen in West (Zie plan VCP), waaronder een verkeersfilter op de Beukeldijk om doorgaand verkeer vanuit de wijk naar de hoofdstructuur verplaatsten en deze locatie veiliger en aantrekkelijker te maken. Zie ook bijlage plan VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
Er wordt hard gereden op de Albrechtskade. Tevens is de aanwezige verlichting ontoereikend. Er ontstaan onveilige situaties bij de parkeergarage. Bovendien worden de oversteekplaatsen als onveilig ervaren op de Aelbrechtskade.	Verkeersonveilige locaties zoals de Albrechtskade hebben wij meegenomen in het onderzoek naar de opgavenlocaties. Te hard rijden wordt niet meegenomen in het VCP, hier wordt aan gewerkt vanuit de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak die in juni is gestart.	Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. De Aelbrechtskade wordt drukker maar door de flankerende verkeersmanagementmaatregelen ten noordwesten wordt dit beheerst. Zie plan VCP. We monitoren de doorstroming. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) rapporteren we over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten. Ook worden hierin trends weergegeven met betrekking op doorstromingen bereikbaarheid, verkeerssamenstelling en verkeersveiligheid. Te hard rijden en verlichting is geen onderdeel van het VCP.



De Mathenesserlaan is slecht verlicht. De tramrails op de Mathenesserlaan zijn ook gladder dan normaal.	Verlichting is geen circulatievraagstuk. Specifieke locaties kunnen doorgegeven worden via de officiële kanalen (14010, Melding, vraag of klacht)	Ongewijzigd
Fietsers zijn kwetsbaar op de Nieuwe Binnenweg. Onveilige situaties op de Nieuwe Binnenweg leiden tot meerdere ongelukken.	Nieuwe Binnenweg wordt meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP.	De Nieuwe Binnenweg is meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP. In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen in West (Zie plan VCP), waaronder eenrichtingsverkeer om doorgaand verkeer vanuit de wijk naar de hoofdstructuur verplaatsten en deze straat veiliger en aantrekkelijker te maken. Zie ook bijlage plan VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
De oversteekplaatsen op de Beukelsdijk zijn zeer onveilig. De Beukelsdijk verdient prioriteit wegens de vele scholen in de regio (overstekende kinderen).	Beukelsdijk wordt meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP.	Beukelsdijk is meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP. In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen in West (Zie plan VCP), waaronder een verkeersfilter op de Beukelsdijk om doorgaand verkeer vanuit de wijk naar de hoofdstructuur verplaatsten en deze straat veiliger en aantrekkelijker te maken. Zie ook bijlage plan VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
Oversteekplaatsen in de wijk zijn onveilig en ontoegankelijk voor kwetsbaren, rolstoel, slecht ter been etc. Er mogen wel wat meer aflopende stoepen bij waardoor je makkelijker kunt oversteken in een rolstoel. Welke maatregelen kunnen er genomen worden om oversteekplaatsen voor iedereen veiliger te maken?	Bij eventuele herinrichtingen in een later stadium wordt gekeken naar de mogelijkheden voor meer ruimte voor de voetganger (ook rolstoelen). Bij het uitwerken van elke individuele maatregel vindt een apart participatietraject plaats.	Ongewijzigd



Algemeen punt: Grote obstakels zoals afvalcontainers, groen of transformatorhuisjes blokkeren soms het zicht op onoverzichtelijke kruispunten in de wijk.	Bij eventuele herinrichting in een later stadium wordt gekeken naar de mogelijkheden om veiligere kruispunten te maken. Ook is er binnen de gemeente aandacht voor 'Black spots' (locaties waar 6 of meer letselongevallen in 3 aaneengesloten jaren hebben plaatsgevonden). Bij het uitwerken van elke individuele maatregel vindt een apart participatietraject plaats.	Ongewijzigd
Te weinig handhaving in de wijk (snelheid en fietsers op de stoep). Welke maatregelen zijn er mogelijk om snelheid te handhaven?	Handhaving is geen circulatievraagstuk en is geen onderdeel van het VCP.	Ongewijzigd
Gebrek aan fietsstraten geeft gevoel van onveiligheid voor fietsers in de wijk.	Bij eventuele herinrichtingen in een later stadium wordt gekeken naar de mogelijkheden voor meer ruimte voor de fietser. Bij het uitwerken van elke individuele maatregel vindt een apart participatietraject plaats.	Ongewijzigd
Algemeen: meer behoefte aan ruimte voor voetgangers (ook rolstoelen) op de stoep.	Bij eventuele herinrichtingen in een later stadium wordt gekeken naar de mogelijkheden voor meer ruimte voor de voetganger (ook rolstoelen). Bij het uitwerken van elke individuele maatregel vindt een apart participatietraject plaats.	Ongewijzigd
Gaan jullie met zorgcentrums (bijv. Zorgcentrum Middelland) of seniorenverenigingen in gesprek?	Bij eventuele herinrichtingen in een later stadium worden stakeholders in de wijk benaderd. Wel hebben wij nu al contact met de Nood & Hulpdiensten. Bij het uitwerken van elke individuele maatregel vindt een apart participatietraject plaats.	Ongewijzigd
Parkeerproblemen: Er is sprake van misbruik van invalide parkeerplaatsen en te veel van deze plaatsen, terwijl reguliere	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen. Wel kijken we naar de effecten, zoals parkeren/ P+R. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP.

:



parkeerplaatsen soms leeg blijven. Er is ook een tekort aan parkeerplaatsen na 20.00 uur.		P+R beleid en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).
Hufterig gedrag in het verkeer: Er is een toename van asociaal gedrag, zoals schelden, bussen afsnijden en toeteren, vooral door bepaalde mannen tussen 18 en 60 jaar met een machohouding. Betrokkenheid van diverse subgroepen, waaronder religieuze gemeenschappen, scholen en buurthuizen kunnen gebruikt worden voor de aanpak van asociaal rijgedrag.	Dit is geen circulatievraagstuk, hier wordt aan gewerkt en is de Rotterdamse Verkeersasop Aanpak voor opgesteld. Deze is in juni gestart.	Ongewijzigd
Uitrijden AH parkeergarage is onveilig Allard Piersonstraat	Dit is een gedrag en/of handhavingsvraagstuk. Dit is geen vraagstuk voor het VCP.	Ongewijzigd.
Prioritering Middelland-Nieuwe Westen		
1. Beukelsdijk 2. Nieuwe Binnenweg 3. Mathenesserlaan 4. Heemraadsingel 5. Middellandstraat 6. 's Gravendijkwal 7. Aelbrechtskade	Beukelsdijk nemen we mee als opgavelocatie binnen het VCP.	Beukelsdijk is meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP. In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen in West (Zie plan VCP), waaronder een verkeersfilter op de Beukeldijk om doorgaand verkeer vanuit de wijk naar de hoofdstructuur verplaatsten en deze locatie veiliger en aantrekkelijker te maken. Zie ook bijlage plan VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
	Nieuwe binnenweg nemen we mee als opgavelocatie binnen het VCP.	De Nieuwe Binnenweg is meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP. In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen in West (Zie plan VCP), waaronder eenrichtingsverkeer om doorgaand verkeer vanuit de wijk naar de hoofdstructuur



		verplaatsten en deze locatie veiliger en aantrekkelijker te maken. Zie ook bijlage plan VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
	Mathenesselaan nemen we mee als opgavelocatie binnen het VCP.	De Mathenesselaan is meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP. In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen in West (Zie plan VCP), waaronder een verkeersfilter langs de Heemraadsingel ter hoogte van de Mathenesserlaan om doorgaand verkeer vanuit de wijk naar de hoofdstructuur verplaatsten en deze locatie veiliger en aantrekkelijker te maken. Zie ook bijlage plan VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
	Heemraadsingel nemen we mee als opgavelocatie binnen het VCP.	De Heemraadsingel is meegenomen als opgavelocatie binnen het VCP. In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen in West (Zie plan VCP), waaronder een verkeersfilters langs de heemraadsingel om doorgaand verkeer vanuit de wijk naar de hoofdstructuur verplaatsten en deze locatie veiliger en aantrekkelijker te maken. Zie ook bijlage plan VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
	Middellandstraat nemen we mee als opgavelocatie binnen het VCP.	1 ^e en 2 ^{de} Middellandstraat zijn meegenomen als opgavelocatie. In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen in West (Zie plan VCP), waaronder een verkeersfilter op de Vierambachtstraat-Middellandstraat om doorgaand verkeer vanuit de wijk naar de hoofdstructuur verplaatsten en deze locatie veiliger en aantrekkelijker te maken. Zie ook bijlage plan VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
	De 's Gravendijkwal nemen we mee als opgavelocatie binnen het VCP.	De kruispunten van de 's Gravendijkwal zien we als opgave locatie. Er zijn kruispuntanalyses uitgevoerd om het effect van de VCP-maatregelen op de doorstroming op het hoofdwegennet in beeld te



		brengen. Het kruispunt 's Gravendijkwal/ Rochussenstraat is in de huidige situatie een aandachtspunt, en blijft dat straks ook. De afwikkeling blijft wel binnen acceptabele waarden. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de doorstroming op de 's Gravendijkwal sterk wordt beïnvloed door het grote aantal hoogtemeldingen door vrachtauto's in de Maastunnel. Maatregelen om dit tegen te gaan zijn inmiddels in gang gezet. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting Effectstudies
	De Albrechtskade ligt in het effectgebied van het VCP. Bij het opstellen van het plan onderzoeken we hoe het verkeer zich gaat verplaatsen. Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. De impact van veranderende verkeerscirculatie houden wij nauwlettend in de gaten	Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent ook dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. De Aelbrechtskade wordt drukker maar door de flankerende verkeersmanagementmaatregelen ten noordwesten wordt dit beheerst. Zie plan VCP. We monitoren de doorstroming. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) rapporteren we over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten. Ook worden hierin trends weergegeven met betrekking op doorstromingen bereikbaarheid, verkeerssamenstelling en verkeersveiligheid.

2.8 Wijkraad Delfshaven (17-10-2023)

Opmerking/Advies	Reactie Participatie fase 1	Update definitief VCP mei'25
Neem de Westzeedijk specifiek in ogenschouw	(delen) van de Westzeedijk nemen wij mee als opgavelocatie	De Westzeedijk is opgenomen als opgavelocatie De Westzeedijk is onderdeel van de hoofdstructuur en doorstroming is een belangrijk opgave op deze locatie. Door de voorgestelde maatregelen in het VCP gaat doorgaand verkeer meer gebruik



		maken van deze hoofdstructuren in plaats van door de wijken. De effecten hiervan zijn onderzocht. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies. We verwachten een verbetering van de doorstroming door de aanpak van de hoogtemeldingen voor de Maastunnel. Dit heeft ertoe geleid dat er op deze straat geen specifieke circulatiemaatregel getroffen wordt. We monitoren de doorstroming. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) rapporteren we over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten. Ook worden hierin trends weergegeven met betrekking op doorstromingen bereikbaarheid, verkeerssamenstelling en verkeersveiligheid.
Neem de parksluis mee	De Parksluis nemen wij mee als opgavelocatie.	De Parksluis is opgenomen als opgavelocatie De Parksluis is onderdeel van de hoofdstructuur en doorstroming is een belangrijk opgave op deze locatie. Door de voorgestelde maatregelen in het VCP gaat doorgaand verkeer meer gebruik maken van deze hoofdstructuren in plaats van door de wijken. De effecten hiervan zijn onderzocht. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies. We verwachten een verbetering van de doorstroming door de aanpak van de hoogtemeldingen voor de Maastunnel. Dit heeft ertoe geleid dat er op deze straat geen specifieke circulatiemaatregel getroffen wordt. We monitoren de doorstroming. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) rapporteren we over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten. Ook worden hierin trends weergegeven met betrekking op doorstromingen bereikbaarheid, verkeerssamenstelling en verkeersveiligheid.
Neem de Lage Erfbrug mee	De lage Erfbrug nemen wij mee als opgavelocatie.	De lage Erfbrug nemen wij mee als opgavelocatie. In het VCP worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen in West (Zie plan VCP), waaronder een aanpassing op het Kruispunt Lage Erfbrug-Albrechtskade om het Kruispunt veiliger te maken. Zie ook bijlage plan VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies



3 Participatie fase 2

De tweede fase stond in het teken van het delen van inzichten en het toelichten van voorgestelde verkeerscirculatiemaatregelen. Stakeholders uit de eerste fase kregen terugkoppeling over de verzamelde input uit fase 1. Tijdens verschillende wijkssessies is per VCP-gebied teruggekoppeld wat er van de verzamelde input wel of niet in het plan werd meegenomen en waarom deze keuzes werden gemaakt. Deze fase vond plaats in Q1 en Q2 van 2024.

3.1 Ondernemersbijeenkomst 1 VCP (31-10-2023)

Algemene Vragen		
Vragen	Reactie Participatie fase 2	Update definitief VCP mei'25
Bereikbaarheid voor klanten is essentieel voor ondernemers tijdens de uitvoering van maatregelen (bouwverkeer, stremmingen). Dit is een risico. Hou hier rekening mee in de prioritering van de uitvoering van maatregelen.	Dit nemen we mee bij de uitvoering van de specifieke projecten.	Het VCP bevat een uitvoeringsagenda met maatregelen tot en met 2026 en een doorlopende planning tot na 2030. De fasering is zorgvuldig afgestemd, waarbij verkeersveiligheidsmaatregelen en noodzakelijke aanpassingen voorrang krijgen. Maatregelen die meer voorbereiding vereisen, volgen later. Waar mogelijk worden projecten gecombineerd met bestaande werkzaamheden om efficiëntie en minder overlast te realiseren. De uitvoering wordt afgestemd met grote infrastructurele projecten, zoals de renovatie van de Van Brienenoordbrug en de uitvoering van Hofplein. De uitvoeringsagenda staat beschreven in hoofdstuk 9 in het VCP.
Zorg dat maatregelen snel concreet worden gemaakt (deze raadsperiode), anders blijft het bij een plan	Deze raadsperiode wordt er een besluit genomen over het plan 2030 en het uitvoeringsprogramma t/m 2026.	Ongewijzigd
Zorg voor één aanspreekpunt. Niet van het kastje van de muur. Wie of wat is voor, tijdens en na de uitvoering het aanspreekpunt voor	Er is een algemeen email adres voor VCP gerelateerde vragen: verkeerscirculatie rotterdamso@rotterdam.nl	Het algemene e-mailadres voor VCP gerelateerde vragen is: verkeerscirculatie rotterdamso@rotterdam.nl Na vaststelling van het definitieve VCP, wordt richting uitvoering van de maatregelen in de wijken, een participatie traject opgezet voor



alle vragen en antwoorden?		de uitwerking van de maatregelen, in samenwerking met belanghebbenden. Er zal per project een aanspreekpunt zijn.
Verkeer gerelateerde input		
Input	Reactie Participatie fase 2	Update definitief VCP
West-Kruiskade eenrichtingsverkeer en autoluwer	Op de West-Kruiskade zijn voor nu geen fysieke maatregelen gepland, maar wel worden maatregelen op andere plekken getroffen waarbij we verwachten dat ze positieve effecten hebben op de doorstroming en de aantrekkelijkheid van de West-Kruiskade.	Op de West-Kruiskade zijn voor nu geen fysieke maatregelen gepland, maar wel worden maatregelen in de omgeving getroffen waarbij we verwachten dat ze een positief effect hebben op de doorstroming en de aantrekkelijkheid van de West-kruiskade. Zoals bijv. de maatregel ter hoogte bij Weena, waardoor de afslaan weg vanaf het Weena richting het Kruisplein vanuit de westelijke richting wordt verlegd.
Goed nadenken over de timing (in samenhang met alles wat er in de stad gebeurt), de volgorde (zorg voor alternatief auto vóór dat je iets autoluwer maakt) en flankerende maatregelen (alternatieven), tijdelijke maatregelen, zorg dragen voor de stad gedurende de uitvoering) En communiceer dit alles vooraf en duidelijk	Als onderdeel van het plan VCP wordt ook een uitvoeringsprogramma t/m 2026 gemaakt, waarbij de maatregelen in de tijd zijn uitgezet wanneer welke maatregel wordt uitgevoerd. Dit wordt vooraf duidelijk gecommuniceerd.	Het VCP bevat een uitvoeringsagenda met maatregelen tot en met 2026 en een doorlopende planning tot na 2030.
Zorg ook dat de uitvoering goed en zorgvuldig gebeurt. Als je de ondernemers in de binnenstad als een patiënt ziet, zorg dat de patiënt niet gedurende de operatie overlijdt	Dit nemen we mee bij de uitvoering van de specifieke projecten.	Ongewijzigd



Kijk verder dan alleen de knelpunten. Niet alleen constateren wat er nu niet goed is, maar waar willen we heen? Dat vraagt om een grotere visie. Denk ook na over parkeren. Welke parkeergarages, straatplekken hou je over, en hoe zorg je dat P+R beter gebruikt wordt?	Verkeerscirculatie richt zich op fysieke maatregelen. Parkeren draagt inderdaad ook bij aan een autoluwere stad, maar is geen onderdeel van het VCP. Wel wordt nagedacht over een P+R aanpak	Verkeerscirculatie richt zich op circulatoriemaatregelen om de stad in de toekomst leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Dit is onderdeel van een grotere visie. Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030). Winkels, kantoren, voorzieningen en parkeergarages blijven altijd bereikbaar. In het P+R aanpak welke is vastgesteld in mei '24 wordt ingegaan hoe P+R locaties beter gebruikt kan worden.
Wij zijn voor autoluwer, als de alternatieven goed vooraf georganiseerd zijn. Deelscooters, logistieke hubs, ruimte voor de fiets (+ parkeren) OV, deelmobiliteit	Verkeerscirculatie richt zich op fysieke maatregelen om de circulatie te bepalen. Daarnaast dragen deelscooters, logistieke hubs, ruimte voor de fiets (+ parkeren) OV en deelmobiliteit ook aan een autoluwere stad, maar dit is geen onderdeel van het VCP.	In totaal omvat dit VCP 25 maatregelen die de verkeerscirculatie in de stad aanpassen. De maatregelen zijn enerzijds gericht op het verbeteren van de doorstroming op de hoofdroutes en anderzijds op het autoluwer maken van de straten in de wijken. Al deze maatregelen samen vormen één samenhangend pakket dat de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid van de stad verbetert. Het VCP richt zich op fysieke maatregelen om de circulatie te bepalen. Daarnaast dragen deelscooters, ruimte voor de fiets (+ parkeren) OV en deelmobiliteit ook aan een autoluwere stad, maar dit is geen onderdeel van het VCP.



Ondernemers zien minder auto's als een economische kans, mits het alternatief goed geregeld is. Auto moet een optie blijven voor minder validen en grote inkopen. Maar de algemene tendens was het beeld dat minder auto's en parkeerplekken meer inkomsten kan betekenen	VCP draagt bij aan de bereikbaarheid voor iedere verkeersdeelnemers, dus ook aan de bereikbaarheid van de auto. We bekijken ook de effecten voor koopstroomanalyses.	Uit het onderzoek naar de effecten van de VCP-maatregelen op de detailhandelsomzet (opgenomen in bijlage 1.3 toelichting en samenvatting effectstudies) blijkt dat de verwachte groei van het aantal inwoners in de stad en regio de grootste invloed heeft op de omzet van ondernemers. Dit effect is naar verwachting tien keer groter dan dat van de verkeersmaatregelen. De uiteindelijke omzetontwikkeling hangt bovendien af van meerdere factoren, zoals het type detailhandel, de locatie en het bezoekdoel. Voor dagelijkse boodschappen is bijvoorbeeld reistijd belangrijker dan voor recreatief winkelen. De conclusie van het onderzoek is dat de VCP-maatregelen per saldo een positief effect hebben op de omzetten van ondernemers in de binnenstad en omliggende gebieden. Verwacht wordt een gemiddelde omzetstijging van 2,2%, als gevolg van de maatregelen en de impuls in de verblijfskwaliteit die hierbij ontstaat. Niet alleen winkels, maar ook horeca en culturele instellingen zullen hier naar verwachting van profiteren, doordat bezoekers langer blijven.
Communiceer naar de stad hoe je bereikbaar blijft (logica en duidelijkheid).	Dit is onderdeel van de analyses van het VCP. Werkzaamheden worden altijd vooraf gecommuniceerd aan de omgeving.	Om Rotterdammers duidelijk te informeren over de verkeersveranderingen en de bereikbaarheid van de stad, communiceren we helder over wat er verandert, waarom dit nodig is en wat dit oplevert. We benutten hiervoor diverse kanalen, waaronder webpagina's met actuele informatie (www.rotterdam.nl/verkeerscirculatieplan en mijnrotterdam.nl), wijkgerichte en stadsbrede sociale media, wijknieuwsbrieven, persberichten, en een explainervideo op rotterdam.nl/verkeerscirculatieplan . Daarnaast organiseren we inloopavonden en gesprekken om bewoners en ondernemers actief te betrekken.



Definieer goed de bestemming per straat. Voor Nieuwe Binnenweg is het een mix tussen bewoners, klanten die met de auto komen (kort parkeren), logistiek (laden en lossen), fietsers (elektrisch, normaal, bakfiets) dit bepaalt ook de keuzes die je maakt in de straat.	We kijken naar de bereikbaarheid van alle verkeersdeelnemers in het verkeerscirculatieplan. Wel is het zo dat in het verkeersmodel voornamelijk naar gemotoriseerde bewegingen gekeken wordt, en niet naar type vervoer.	Na vaststelling van het definitieve VCP, wordt richting uitvoering van de maatregelen in de wijken, een participatie traject opgezet voor de uitwerking van de maatregelen, in samenwerking met belanghebbenden om de details verder uit te werken.
Nieuwe Binnenweg (en andere straten met gemixte functies): Ook rekening houden met parkeerbeleid (bijv. Tijdsloten voor laden en lossen, met ontheffingsmogelijkheid) en kort parkeren mogelijk maken (voor grote boodschappen)	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen, niet specifiek naar parkeerbeleid. Wel kijken we naar de effecten van bijvoorbeeld P+R en parkeren. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid en vastgesteld parkeerbeleid is wel als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).
Nieuwe Binnenweg: Rekening houden met terrassen in zomerseizoen bij herinrichting.	Terrassen is geen onderdeel van het plan VCP, mogelijk wordt dit verder uitgewerkt in specifieke projecten.	Terrassen zijn geen onderdeel van het plan VCP, mogelijk wordt dit verder uitgewerkt in specifieke projecten. Voor vragen specifiek over de terrassen kunt u terecht bij de gebiedscoördinator.
Nieuwe Binnenweg: snelheid verlagen bijv. Door slingerende weginrichting.	Snelheid is geen onderdeel van het plan VCP. Dit wordt onderzocht in de Aanpak 30km/u.	Snelheid verlagen is geen onderdeel van het plan VCP. De Nieuwe Binnenweg tussen Eendrachtspaleis en 's Gravendijkwal gaat naar 30km/u. Zie ook: Rotterdam/aanpak 30. In het VCP wordt eenrichtingsverkeer voorgesteld (zie plan VCP) wat zal bijdragen aan een rustiger straatbeeld en zowel de verkeersveiligheid als de oversteekbaarheid van de weg verbeteren. De verbeterde inrichting draagt bij aan een prettiger en veiliger verblijfsgebied voor alle weggebruikers.



Nieuwe Binnenweg: aandacht hoe ouderen er nu moeten komen door het verdwijnen van de tram	Het verdwijnen van de tram is een keuze gemaakt vanuit het project PTT (Plan Toekomstvast Tramnet). In het kader van PTT zal onderzocht worden welke mogelijkheden er zijn om de bereikbaarheid van de Nieuwe Binnenweg middels het OV alsnog te waarborgen, met aandacht voor de marktdagen op het Grote Visserijplein.	Op 5 juli 2023 is door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit het Plan Toekomstvast tramnetwerk vastgesteld waarin de keuze is gemaakt om de tram op de Nieuwe Binnenweg niet meer te laten rijden. Meer informatie is te vinden in de brief van 7 februari jl. aan de drie betrokken wijkraden, waarin wordt toegelicht hoe de bereikbaarheid van de Nieuwe Binnenweg met het openbaar vervoer de komende jaren is geregeld: • Oktober 2025 – oktober 2026 (tijdens de werkzaamheden aan het rioolgemaal Heemraadsplein): tramlijn blijft het Heemraadsplein bedienen. De heenreis loopt via de Nieuwe Binnenweg, de terugreis via de Mathenesserlaan. • Vanaf oktober 2026 en de daaropvolgende jaren: tramlijn rijdt naar het Heemraadsplein via de Mathenesserlaan. • Markt op het Grote Visserijplein: blijft bereikbaar met tramlijn 8.
Aandacht voor handhaving eenrichtingsverkeer (wordt niet aangehouden).	Handhaving is geen verkeerscirculatievraagstuk. Wel onderzoeken we gedrag bij invoering verkeerscirculatiemaatregelen	Handhaving is geen verkeerscirculatievraagstuk. Bij de uitwerking van de voorgestelde maatregelen wordt wel gekeken op welke wijze we kunnen handhaven. Bijvoorbeeld bij het toepassen van verkeersfilters hebben de ANPR-camera's de voorkeur.
Wordt er in de scenario's van het VCP rekening gehouden met de toekomst en toename van de fiets, zoals de bakfiets, elektrische fietsen, deelscooters, fatbikes.	In het verkeerscirculatieplan is de toename van verkeer in het algemeen meegenomen.	Ongewijzigd



Goudsesingel: aantrekkelijk maken, menselijke maat mist, waardoor veel wisselingen zijn in ondernemers-> meer verblijfsgebied maken	De Goudsesingel komt wel uit de opgavenkaart naar voren als een locatie. De uitwerking van specifieke projecten is geen onderdeel van het plan VCP.	De verkeerssituatie op de route Pompenburg-Goudsesingel wordt als onveilig ervaren. Dit komt onder meer door het groeiende aantal fietsers. Ook sluit de huidige wegcapaciteit voor autoverkeer niet aan bij het nieuwe Hofplein, waardoor samenvoegend verkeer straks flink kan gaan ophopen. Daarom wordt, zodra het nieuwe Hofplein is gerealiseerd, het aantal rijstroken teruggebracht van twee naar één per richting. Dit verbetert de aansluiting op het Hofplein, verhoogt de verkeersveiligheid en maakt ruimte voor een aantrekkelijker en leefbaarder straatbeeld. Zo ontstaat er meer ruimte voor verblijf en neemt de potentie voor ondernemers toe. De exacte uitwerking volgt in samenspraak met belanghebbenden na vaststelling van het VCP.
Zorg dat je naast verkeerscirculatiemaatregelen, ook andere maatregelen treft om de auto te weren (bijv. Minder parkeergarages in het centrum). Veel parkeergarages in het centrum hebben overcapaciteit (ook hoog aanbod van private parkeerplekken met bijv. Parkbee). Pak dit ook aan, anders is effect verkeerscirculatieplan niet gedaan.	Verkeerscirculatie richt zich op fysieke maatregelen. Minder parkeergarages draagt inderdaad ook bij aan autoluwer, maar is geen onderdeel van het plan VCP.	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid (vastgesteld in mei 2024) en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030). De P+R-strategie draagt bij aan het VCP door automobilisten te stimuleren hun auto aan de rand van de stad te parkeren en met het openbaar vervoer verder te reizen.
Veel zoekend verkeer naar parkeergarages in centrum.	Daar wordt naar gekeken. Als door gevolg VCP bepaalde routes wijzigen dient dit te worden aangepast.	Door de maatregelen veranderen de routes in de stad. Wat dit betekent voor de bewegwijzering (bijvoorbeeld naar parkeergarages), is in beeld gebracht. Omdat de meeste maatregelen worden genomen in de wijken, en de routes via de hoofdstructuren intact blijven, zijn er slechts beperkt wijzigingen in de bewegwijzering nodig. Gelijktijdig met de invoering van een



		VCP-maatregel, vinden de benodigde aanpassingen aan de bewegwijzering plaats. Indien nodig worden weggebruikers de eerste maanden door middel van aanvullende, tijdelijke bewegwijzering begeleid bij het vinden van hun route.
Zorg voor snelle ontsluiting parkeergarages op piekmomenten door verkeerslichten in te stellen (bij einde theatervoorstellingen, einde winkeldag, evenementen)	Dit gebeurt al en dat blijft ook zo.	Ongewijzigd
Kijk bij de afbakening van je gebied ook naar de invalswegen, neem deze mee.	Er wordt ook buiten het VCP-gebied onderzoek gedaan naar de effecten, zoals invalswegen.	Een aantal invalswegen valt (deels) binnen het plangebied van het VCP. In de effectstudies zijn ook de effecten op de invalswegen buiten het plangebied meegenomen.
Wordt er in de scenario's van het VCP rekening gehouden met oplaadpunten voor auto's. Kans: als je een P+R inricht op elektrisch laden kan dit ook een kans zijn om verkeer uit de stad te weren (mist goed ov-alternatief)	Parkeerbeleid is geen onderdeel van het VCP, mogelijk wordt dit verder uitgewerkt in het specifieke projecten	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid (vastgesteld in mei 2024) en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030). Met de strategie Laadinfrastructuur 2021-2030 Positief Geladen investeert de gemeente de komende jaren in een versnelde uitbreiding van het laadnetwerk voor alle doelgroepen.
Kans: kijk ook naar hubs	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen, niet naar hubs. Wel kijken we naar de effecten van bijvoorbeeld P+R en parkeren. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP	Hubs maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid (vastgesteld in mei 2024) en vastgesteld parkeerbeleid is wel als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).
Prioriteren van maatregelen is essentieel. Worden er ook berekeningen gedaan voor verkeerscirculatie in tijdelijke situaties?	Er wordt een 'tijdelijk scenario doorgerekend.	Tijdelijke scenario's maken geen onderdeel van het VCP. Wel bevat het VCP een uitvoeringsagenda tot en met 2026 en een doorkijk naar na 2030. De fasering is zorgvuldig opgebouwd: maatregelen voor verkeersveiligheid en noodzakelijke aanpassingen krijgen prioriteit. Complexere ingrepen volgen later.



		Waar mogelijk worden werkzaamheden gecombineerd met andere projecten, om efficiëntie te vergroten en overlast te beperken. De uitvoeringsagenda is opgenomen in hoofdstuk 9 van het VCP.
--	--	--

3.2 Wijkraadssessie VCP Dijkzigt-Oude Westen; Middelland-Nieuwe Westen, Delfshaven-Schiemond (06-11-2023)

Algemene Vragen		
Vragen	Reactie Participatie fase 2	Update definitief VCP mei'25
Wijkraad Dijkzigt-Oude Westen is geïnteresseerd in de verkeersmodellen, en vraagt of daar ook op gereageerd kan worden.	Wij hopen een volgend participatiemoment meer inzicht te kunnen geven in de uitkomsten van het verkeersmodel.	Na de definitieve besluitvorming zal er een informatieavond plaatsvinden waar we vragen over de modellen kunnen beantwoorden.
Wie bepaalt wat er uiteindelijk wel en niet gaat gebeuren. Waarom bepaalt de gemeente dat?	Het uitvoeringsprogramma wordt voorgelegd aan de Raad. Het is dus een Raadsbesluit.	Een nieuw stadsbestuur bepaalt in welk tempo en met welke prioriteit de binnenstad en omliggende wijken autoluwer worden gemaakt. Voor de uitvoering van alle maatregelen tot en met 2030 zullen opvolgende stadsbesturen investeringsmiddelen beschikbaar moeten stellen.
Het zou fijn zijn als er een kaart kan worden gemaakt waarop voor alle locaties in het VCP-gebied de rijrichtingen worden aangegeven, zodat we goed kunnen volgen hoe je nu van A naar B komt.	In plan VCP worden nieuwe rijrichtingen meegenomen en gevisualiseerd. Dit wordt verder uitgewerkt in specifieke projecten.	Na besluitvorming zullen de pagina's www.rotterdam.nl/verkeerscirculatieplan en https://mijn.rotterdam.nl/link/project/verkeerscirculatieplanwa uitleg geven over het VCP en zal er een digitale kaart beschikbaar zijn waar de routes te zien zijn.
Nu staan niet alle maatregelen die in het gebied worden genomen op de kaart (zoals bijvoorbeeld de twee-pleinen-aanpak bij het Kruisplein). Het zou goed zijn voor het overall beeld als die ook opgenomen kunnen worden zodat we daadwerkelijk een totaalbeeld krijgen	Vanwege praktische overwegingen hebben we de maatregelen vanuit andere projecten nu niet opgenomen op deze kaarten. We houden rekening met de bestaande/lopende projecten in het VCP, maar in de verdere uitwerking van het VCP richten we ons op de nieuwe	Op de totaalkaart met de maatregelen in het VCP (figuur 5) en in de maatregelen kaarten per gebied worden belangrijke projecten aangegeven die buiten het VCP worden opgepakt. Deze zijn in het grijs gestippeld.



van wat er allemaal gaat veranderen	maatregelen.	
Het lijkt er nu op of we een paar keer input kunnen leveren en vervolgens alles in een 'black box' verdwijnt waar dan een plan uit komt. Kunnen jullie de afwegingen inzichtelijk maken?	In het reactiedocument geven we voor de geleverde input per aspect/onderwerp/locatie weer hoe we daarmee zijn omgegaan. Nemen we dat wel, deels of niet mee in het VCP en wat is daarvoor de reden. De gemaakte keuzes voor maatregelen die in het plan terecht – de bijdrage die ze leveren aan het plan als geheel - lichten we vanzelfsprekend toe in het plan VCP 2030 dat wordt opgeleverd in 2024. In fase 3 van de participatie is er ook mogelijkheid om input te leveren op de voorgestelde maatregelen.	In het reactiedocument geven we voor de geleverde input per aspect/onderwerp/locatie weer hoe we daarmee zijn omgegaan. Nemen we dat wel, deels of niet mee in het VCP en wat is daarvoor de reden. De gemaakte keuzes voor maatregelen die in het plan terecht – de bijdrage die ze leveren aan het plan als geheel – lichten we toe in het plan VCP Rotterdam. In fase 3 van de participatie is er ook de mogelijkheid geweest om input te leveren op de voorgestelde maatregelen.
Graag aan de 'toplocatie' s Gravendijkwal ook de Henegouwerlaan toevoegen.	Deze locatie voegen we toe, want dit is in het verlengde van elkaar. Daar bedoelen we inderdaad ook Henegouwerlaan mee.	In het definitieve VCP is de maatregel Henegouwerlaan komen te vervallen. Uit berekeningen in het verkeersmodel bleek dat de maatregel leidde tot een toename van verkeer op locaties waar we dit niet willen (Kruisplein en West-Kruiskade en woonstraten ten westen van Henegouwerlaan). Deze maatregel past daarom niet binnen het plan en de doelstelling van het VCP.
Het zou helpen als de pijltjes van het eenrichtingsverkeer symbooltje direct de goede kant op wijzen. Dit is nu verwarrend.	Dit zullen we meenemen in de uitwerking ter verduidelijking. Dit is nog een conceptkaart.	Op de kaarten wordt de richting van eenrichtingsverkeer aangeduid met pijltjes.
Wat wordt er gedaan met de input van de verkeersveiligheidsprikker in het VCP?	Voor het uitvoeringsprogramma kijken we naar de straten die prioriteit hebben vanuit de aanpak van meest onveilige locaties in Rotterdam (bepaald o.a. door de laatste verkeersveiligheidsprikker).	Ongewijzigd
Westblaak als opgave locatie is niet	Deze mail is niet bij ons bekend.	Op de Westblaak neemt de hoeveelheid verkeer naar verwachting



van Dijkzicht-Oude Westen, maar van de <i>wijkraad</i> Cool-Scheepvaartkwartier-Stadsdriehoek. Er is nog nieuwe input geleverd via de mail na de bijeenkomst.		af door maatregelen van het VCP. Op de Westblaak zelf worden er geen circulatiemaatregelen getroffen vanuit het VCP. Wel zijn er ambities om de Westblaak aan te pakken van. Zie ook gemeentewebsite Westblaak. De ambitie is een transformatie van 'West Blaak naar Blaakpark' (onderdeel stadsprojecten). Waarvoor verschillende onderzoeken zijn uitgevoerd. In het nieuwe college in 2026 wordt dit mogelijk weer verder opgepakt als er geld kan worden vrijgemaakt.
Hoe wordt geluidshinder en fijnstof meegenomen? Is er een puntensysteem waar mee gewerkt wordt, wat je bijvoorbeeld niet mag overschrijden?	Voor het plan worden ook de verwachte effecten op geluidshinder en luchtkwaliteit onderzocht.	De effecten voor luchtkwaliteit (concentratie stikstof en fijnstof) en geluidshinder (geluidbelasting op de gevel op woningniveau en aantal (ernstig geluidsgehinderden) zijn voor de voorgestelde maatregelen in het VCP zijn in beeld gebracht. Voor lucht is getoetst aan de huidige norm. Voor geluidsbelasting bestaat nog geen harde wettelijke norm. In het VCP is daarom een fictieve norm voor geluidsbelasting beschouwd op basis van expert judgement: locaties waar de geluidsbelasting op de gevel 61dB of hoger is, én waar de geluidsbelasting toeneemt, worden gezien als een mogelijk aandachtspunt. In de bijlage VCP: toelichting en samenvatting effectenstudies staan de effecten beschreven.
Waarom zijn niet alle stakeholders in fase 1 al meegenomen?	De stakeholders worden op verschillende momenten in het proces betrokken. We zoeken juist de momenten op waarbij iedere stakeholder meerwaarde heeft.	Ongewijzigd
Wordt er actief ingezet op ontmoediging van de auto?	Er wordt ingezet op het verschuiven van verkeer naar wegen die daarvoor bedoeld zijn. Dit doen we om het (doorgaand) autoverkeer in en tussen wijken en buurten terug te dringen.	Er wordt ingezet op het verschuiven van verkeer naar wegen die daarvoor bedoeld zijn. Dit doen we om het (doorgaand) autoverkeer in en tussen de wijken en buurten terug te dringen. Ook is het ontmoedigen van de auto geen doel van het VCP. Het is doel is minder doorgaand verkeer in de wijken en woonbuurten, dit verkeer verschuift naar de hoofdstructuur en naar de Ring.



Fasering van 30km/u in wijkraadsessies? Wens vanuit de wijkraad is om daar voldoende tijd voor te pakken.	Er volgt een uitnodiging om de aanpak 30 km/u in een aparte bijeenkomst te bespreken.	Voor aanpak-30 zijn er meerdere bijeenkomsten georganiseerd. Ook is het ontwerp-verkeersbesluit ter inzage gelegd. In maart 2025 zijn zeven inloopavonden georganiseerd verdeeld door de stad. Geïnteresseerden hebben vragen kunnen stellen en informatie kunnen ophalen over hoe, welke en wanneer de straten naar 30km/u afgevoerd zullen worden. Zie: Rotterdam/Aanpak 30
Kunnen de slides worden nagestuurd?	De slides zijn nagestuurd naar de wijkraden.	Ongewijzigd

3.3 Wijkraadsessie VCP Kralingen (6-11-2023)

Algemene Vragen		
Vragen	Reactie Participatie fase 2	Update definitief VCP mei'25
Hebben jullie al met scholen gesproken? Dit omdat er afspraken met de wethouder zijn gemaakt over veiligheid rondom scholen.	Ja. Onder andere Erasmus en de Hogescholen worden betrokken bij het participatieproces van het VCP. Hoewel we niet met basisscholen direct communiceren nemen we hun locaties natuurlijk wel mee in het VCP. Specifiek de veiligheid rondom scholen wordt opgepakt vanuit het project Veilige Schoolomgeving. Het VCP is een stadsbreed plan. Het betrekken van individuele scholen is in deze fase nog niet gebeurt, maar later bij de uitwerking van projecten kan dit wel.	Na vaststelling van het definitieve VCP, wordt richting uitvoering van de maatregelen in de wijken, een participatie traject opgezet voor de uitwerking van de maatregelen, in samenwerking met belanghebbenden in de wijk, waaronder scholen.



Houden jullie rekening met toekomstige (bouw)ontwikkelingen?	Ja, we houden rekening met toekomstige ontwikkelingen in de stad.	Ongewijzigd.
Hebben jullie bij het VCP niet ook samenwerking nodig van andere gemeenten? Voorbeeld: Capelle die bijbouwt, wat tot meer verkeer binnen de Rotterdamse gemeentegrenzen leidt.	Ja, we stemmen af met de buurgemeenten. Ook met Capelle gaan we in gesprek voor het VCP.	Er hebben geen gesprekken plaatsgevonden met de gemeente Capelle aan den IJssel. De effecten van het VCP op Capelle zijn verwaarloosbaar, en ontwikkelingen in Capelle – zoals Rivium – zijn opgenomen in het verkeersmodel.
Dingen als de schone lucht akkoord worden meegenomen in de berekeningen.	Aan de hand van de berekeningen kan je voorspellingen doen over de lucht- en geluidskwaliteit in de straten. Dit wordt opgepakt.	De effecten voor o.a. luchtkwaliteit (concentratie stikstof en fijnstof) en geluidshinder (geluidbelasting op de gevel op woningniveau en aantal ernstig geluidsgehinderden) zijn voor de voorgestelde maatregelen in het VCP zijn in beeld gebracht. Voor lucht is getoetst aan de huidige norm. Voor geluidsbelasting bestaat nog geen harde wettelijke norm. In het VCP is daarom een fictieve norm voor geluidsbelasting beschouwd op basis van expert judgement: locaties waar de geluidsbelasting op de gevel 61dB of hoger is, én waar de geluidsbelasting toeneemt, worden gezien als een mogelijk aandachtspunt. In de bijlage VCP: toelichting en samenvatting effectenstudies staan de effecten beschreven.
Hoeveel man werken hieraan?	Een grote club en externe bureaus (voor onder andere berekeningen) werken aan het VCP.	Ongewijzigd.
Ik vind het wel belangrijk dat het bereikbaar blijft voor minder valide personen.	Je kan overal blijven komen, alleen dan via een specifieke route. We houden de wijken bereikbaar voor iedereen, het wordt alleen minder aantrekkelijk om met de auto te komen.	Ongewijzigd.



Wijkraad Dijkzigt-Oude Westen is geïnteresseerd in de verkeersmodellen, en vraagt of daar ook op gereageerd kan worden.	Wij hopen een volgend participatiemoment meer inzicht te kunnen geven in de uitkomsten van het verkeersmodel.	Na de definitieve besluitvorming zal er een informatieavond plaatsvinden waar we vragen over de modellen kunnen beantwoorden.
Verkeer gerelateerde input		
Input	Reactie Participatie fase 2	Update definitief VCP
Hoe toekomstig bestendig zijn de huidige maatregelen? Oude Dijk is niet berekend op de toekomstige ontwikkelingen (nieuwe woningen en éénrichtingsverkeer Oostzeedijk). Dit graag monitoren.	Ja, we houden rekening met toekomstige ontwikkelingen in de stad.	Ongewijzigd
Het verkeer dat wijkvreemd is op de Oude Dijk mag dan laag zijn maar ze veroorzaken voornamelijk de problemen.	Uit de analyses van het VCP waarin ook toekomstige scenario's worden bekeken, komt naar voren dat de Oude Dijk vooral gebruikt wordt voor bestemmingsverkeer (mensen die in de wijk moeten zijn). Het is meer een verkeersveiligheid vraagstuk dan een circulatievraagstuk.	Voor de Oudedijk staan verschillende plannen op de rol die dit effect tenietdoen: twee onveilige kruispunten worden aangepakt en op de langere termijn zal de tram uit de straat verdwijnen wat naar verwachting de verkeersveiligheid zal bevorderen.
Oostplein breder bekijken dan enkel Oostplein, maar ook het straatjes eromheen.	Dit wordt bekeken in de verder uitwerking van het VCP.	Het Oostplein wordt in samenhang bekeken met de omliggende straten en draagt positief bij aan de verkeersveiligheid in gebied Oost. Door de afname van doorgaand autoverkeer op onder andere de Oostzeedijk, Honingerdijk en de Burgemeester van Walsumweg, ontstaat ruimte om het gebied veiliger en leefbaarder in te richten. De maatregelen dragen bij aan een rustiger verkeersbeeld op het plein zelf én op de aansluitende routes zoals de Kralingse Plaslaan, de Goudse Rijkweg en de



		Abram van Rijckevorselweg. Ook de aanpassing van de kruising Abram van Rijckevorselweg maakt deel uit van deze integrale benadering en vergroot de overzichtelijkheid en verkeersveiligheid in het gebied. Zie plan VCP
Bij Kruispunt Maasboulevard/ Honingerdijk: Wanneer evenementen plaatsvinden bij Excelsior zou je alternatieve routes moeten afdwingen. Handig om gesprek aan te gaan met Excelsior hierover of om langs te gaan wanneer een wedstrijd is om de verkeerstromen te observeren.	Dit wordt bekeken in de verder uitwerking in specifieke projecten.	Na vaststelling van het definitieve VCP wordt bij de uitvoering van de wijkmaatregelen een participatietraject opgezet, in samenwerking met belanghebbenden in de wijk. In dat traject kan dit aspect verder worden meegenomen in de uitwerking van specifieke projecten.
Hou rekening met toekomstige ontwikkelingen (Oostflank, Brainpark etc.) en ga met ze in gesprek.	Ja, we houden rekening met toekomstige ontwikkelingen in de stad.	Ongewijzigd
Oversteekbaarheid voor kinderen op 'S-Gravenweg.	Dit is geen verkeerscirculatiemaatregel, maar behoort onder het thema verkeersveiligheid. Dit wordt niet meegenomen in het VCP.	Ongewijzigd



Hoe druk wordt Oostzeedijk beneden? Blijft dit veilig voor fietsers.	Dit wordt bekeken in de verder uitwerking van het VCP.	Na vaststelling van het definitieve VCP wordt bij de uitvoering van de wijkmaatregelen een participatietraject opgezet, in samenwerking met belanghebbenden in de wijk. Binnen dit traject zal monitoring plaatsvinden, zeker na invoering van elke maatregel en kunnen indien nodig flankerende maatregelen worden genomen.
Parkeerbeleid en stimuleren OV moet overwogen worden als mogelijke oplossing voor drukte op de Oude Dijk.	Buiten het VCP worden allerlei manieren bedacht om de doorstroming te verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan gesprekken met navigatieapps, het stimuleren van OV, fietsen en lopen en parkeer en P+R beleid.	Parkeerbeleid en stimuleren OV zijn geen onderdeel van het VCP. P+R beleid (vastgesteld in mei 2024) en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030). Buiten het VCP wordt op verschillende manieren gewerkt aan het verbeteren van de doorstroming. Denk aan gesprekken met navigatieapps, het stimuleren van openbaar vervoer (Plan Toekomstvast Tramnet), fietsen en lopen. Voor de Oudedijk staan daarnaast verschillende plannen op de agenda die negatieve effecten tegengaan: twee onveilige kruispunten worden aangepakt en op langere termijn verdwijnt de tram uit de straat, wat naar verwachting de verkeersveiligheid zal verbeteren.
Veel huishoudens hebben nog 2 auto's, waardoor parkeerdruk erg hoog is. Kijk naar parkeerbeleid (zo wordt parkeerplaatsen Kralingse bos gebruikt door bewoners, waardoor er geen ruimte is voor bezoekers)	Buiten het VCP worden allerlei manieren bedacht om de doorstroming te verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan gesprekken met navigatieapps, het stimuleren van OV, fietsen en lopen en parkeer en P+R beleid.	Parkeerbeleid is geen onderdeel van het VCP. P+R beleid (vastgesteld in mei 2024) en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).



3.4 Ondernemersbijeenkomst 2 VCP (7-11-2023)

Verkeer gerelateerde input		
Input	Reactie Participatie fase 2	Update definitief VCP mei'25
Flankerende maatregelen goed organiseren	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen. Wel kijken we naar de effecten van bijvoorbeeld flankerende maatregelen zoals P+R en parkeren. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	De effecten van de VCP-maatregelen zijn onderzocht. Uit dit onderzoek komen enkele aandachtspunten naar voren, waarvoor wij flankerende maatregelen voorstellen. Een overzicht hiervan is te vinden in het hoofdrapport van het VCP.
Fietsparkeren regelen (oa op botersloot)	Fietsparkeren is geen onderdeel van het plan VCP, mogelijk wordt dit verder uitgewerkt in het specifieke projecten.	Ongewijzigd
Definieer stallen en parkeren fietsen beter. Verschillende functies en doelen	Fietsparkeren is geen onderdeel van het plan VCP, mogelijk wordt dit verder uitgewerkt in het specifieke projecten.	Ongewijzigd
Handhaving op fietsparkeren	Handhaving is geen circulatiemaatregel.	Handhaving is geen verkeerscirculatievraagstuk. Bij de uitwerking van de voorgestelde maatregelen wordt wel gekeken op welke wijze we kunnen handhaven. Bijv. Bij het toepassen van verkeersfilters hebben de ANPR-camera's de voorkeur.
Fietsstraten maken	Dit kan worden meegenomen in de verdere uitwerking van het VCP voor specifieke projecten.	Na vaststelling van het definitieve VCP wordt bij de uitvoering van de wijkmaatregelen een participatietraject opgezet, in samenwerking met belanghebbenden in de wijk. Binnen dit traject wordt per maatregel de exacte vormgeving uitgewerkt, waarbij verschillende opties worden bekeken.



Veiligheid fietsers kruisplein	Kruisplein is een opgavelocatie binnen het VCP.	Kruisplein/Westkruiskade zien we als opgavelocatie in het VCP. In het centrum en west worden meerdere circulatiemaatregelen getroffen (Zie plan VCP), waaronder op het Weena en het Eendrachtsplein om doorgaand verkeer vanuit de wijken naar de hoofdstructuur verplaatsten en deze locatie veiliger en aantrekkelijker te maken en fietser de ruimte te geven.
P+R bekender maken, meer plek, gebruiksvriendelijker	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen. P+R draagt inderdaad bij aan autoluwere stad. Wel kijken we naar de effecten P+R en parkeren. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid (vastgesteld in mei 2024) en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).
OV moet beter georganiseerd als autoluwer	Verkeerscirculatie richt zich op fysieke circulatie maatregelen. OV draagt inderdaad ook bij aan een autoluwere stad, maar de uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Verbetering van het openbaar vervoer valt buiten het VCP. Parallel aan het VCP wordt ingezet op betere OV-bereikbaarheid en doorstroming. Zoals het versnellen van tramlijnen via het Plan Toekomstvast Tramnet, hogere metrofrequenties en betere aansluitingen bij P+R-locaties. Hierdoor wordt het OV aantrekkelijker en efficiënter.
Keuzes maken m.b.t. parkeren. Mag een bewoner nog op straat parkeren, of moet dat in een garage?	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen, niet direct naar parkeren. Minder parkeren draagt inderdaad bij aan autoluwere stad. Wel kijken we naar de effecten P+R en parkeren. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid (vastgesteld in mei 2024) en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).
Wat is de visie van de stad? Willen wij nog auto intensieve ondernemers hebben? Wees daar ook duidelijk over	We werken toe naar een aantal doelstellingen: • Doorstroming en bereikbaar • Een veilige en aantrekkelijke	Ongewijzigd



	stad Ruimte maken voor o.a. bouwen en groen. We zullen keuzes moeten maken, niet alles kan meer en niet alles kan tegelijk. Dat geldt dus ook voor de keuzes die we maken het VCP.	
Afstelling stoplichten - > zijn er smart mobility oplossingen waarbij licht/rijrichting aangepast wordt bij drukte	Bij verkeerslichten wordt gemeten hoeveel verkeer er aanwezig is. Daarop wordt de groenduur aangepast voor zowel auto's als fietsers en soms ook voetgangers. Dat gaat automatisch. Bij drukte wordt dat handmatig aangepast.	Ongewijzigd
Fietsrichting en fietsborden op de grond tekenen i.p.v. borden	Fietsrichting en fietsborden is geen onderdeel van het plan VCP, mogelijk wordt dit verder uitgewerkt in de specifieke projecten.	Ongewijzigd
Biz West-kruiskade wil graag duidelijkheid over verkeersstromen. Kom bij ons terug als de plannen + effecten concreter zijn	Wij hopen een volgend participatiemoment meer inzicht te kunnen geven in de uitkomsten van het verkeersmodel.	Na de definitieve besluitvorming zal er een informatieavond plaatsvinden waar we vragen over de uitkomsten van de modellen kunnen beantwoorden.
Het doel van het VCP wordt onderschreven door de aanwezige ondernemers. Wel zorgpunten over de volgorde uitvoering,	Dit nemen we mee bij de uitvoering van de specifieke projecten.	Het VCP bevat een uitvoeringsagenda met maatregelen tot en met 2026 en een doorlopende planning tot na 2030. De fasering is zorgvuldig afgestemd, waarbij verkeersveiligheidsmaatregelen en



timing, uitvoering.		noodzakelijke aanpassingen voorrang krijgen. Maatregelen die meer voorbereiding vereisen, volgen later. Waar mogelijk worden projecten gecombineerd met bestaande werkzaamheden om efficiëntie en minder overlast te realiseren. De uitvoering wordt afgestemd met grote infrastructurele projecten, zoals de renovatie van de Van Brienenoordbrug en de uitvoering van Hofplein. De uitvoeringsagenda staat beschreven in hoofdstuk 9 in het VCP-rapport.
Denk na over verblijfskwaliteit (oa op Meent) Minder autoparkeren -> minder fietsnietjes ->	In het VCP gaan we niet in op de gedetailleerde inrichting van maatregelen	Na vaststelling van het definitieve VCP, wordt richting uitvoering van de maatregelen in de wijken, een participatie traject opgezet voor de uitwerking van de maatregelen, in samenwerking met belanghebbenden waar deze wensen verder onderzocht kunnen worden.
Meer parkeren op daarvoor aangewezen plekken (zowel auto als fiets)	Dit wordt verder uitgewerkt in specifieke projecten.	Na vaststelling van het definitieve VCP, wordt richting uitvoering van de maatregelen in de wijken, een participatie traject opgezet voor de uitwerking van de maatregelen, in samenwerking met belanghebbenden waar deze wensen verder onderzocht kunnen worden.
Kijk en leer van andere steden	Wij hebben contact met andere steden en leren hiervan.	Ongewijzigd
Regel de logistiek ook beter. Help ondernemers hierbij. "s Gravendijkwal + Rochussenstraat staat vol en dit zijn nu knelpunten voor de logistiek	We hebben overleg met de adviesgroep stadslogistiek om de mogelijke consequenties te bekijken en bespreken.	Ongewijzigd



3.5 Wijkraadssessie VCP Cool-Scheepvaartkwartier- Stadsdriehoek (7-11-2023)

Algemene Vragen		
Vragen	Reactie Participatie fase 2	Update definitief VCP mei'25
Hoe worden de staten die 30 worden gekozen?	Dit is onderdeel van het project Aanpak 30km/u. Elke straat wordt straat voor straat bekeken aan de hand van een afwegingskader. Er is een uitnodiging gestuurd om de Aanpak 30 km/u in een aparte bijeenkomst te bespreken. Aanpak 30 km/u is geen onderdeel van het VCP.	Dit is geen onderdeel van het VCP. In mei '24 is het besluit genomen door het college dat er 115 straten naar 30km/u gaan. Inmiddels is er ook een verkeersbesluit genomen. Voor meer informatie: 30 km/u in Rotterdam rotterdam.nl
Kan dit niet sneller? Zoals Amsterdam het nu doet?	Dit is onderdeel van het project Aanpak 30km/u. Wij zijn als gemeente bezig om starten naar 30km/u te brengen waar nodig en mogelijk. Echter hebben wij in Rotterdam andere uitdaging (bijv. Afstemming met de RET en de hulpdiensten) dan in Amsterdam. Er is een uitnodiging gestuurd om de Aanpak 30 km/u in een aparte bijeenkomst te bespreken. Aanpak 30 km/u is geen onderdeel van het VCP.	Dit is geen onderdeel van het VCP. In mei '24 is het besluit genomen door het college dat er 115 straten naar 30km/u gaan. Inmiddels is er ook een verkeersbesluit genomen. Voor meer informatie: 30 km/u in Rotterdam rotterdam.nl

:



Weten jullie of er positief effect zal ontstaan van 30 km/u invoeren?	Dit is onderdeel van het project Aanpak 30km/u. Ervaringen uit andere steden leert dat 30km/u een positief effect heeft op o.a. verkeersveiligheid, doorstroming, geluid en leefkwaliteit. Er is een uitnodiging gestuurd om de Aanpak 30 km/u in een aparte bijeenkomst te bespreken. Aanpak 30 km/u is geen onderdeel van het VCP.	Dit is geen onderdeel van het VCP. In mei '24 is het besluit genomen door het college dat er 115 straten naar 30km/u gaan. Inmiddels is er ook een verkeersbesluit genomen. Voor meer informatie: 30 km/u in Rotterdam rotterdam.nl Uit de ervaringen van andere steden leert dat 30km/u een positief effect heeft op verkeersveiligheid, doorstroming, geluid en leefkwaliteit.
Voorstel om een maatregel op te nemen bij de Haagse Veer.	Voor nu is er geen maatregel vanuit het VCP voorzien op de Haagse veer, wel nemen we op andere plekken maatregelen, bijvoorbeeld op de Meent, die effect hebben op de Haagse Veer.	Ongewijzigd
Komen er meer borden bij wanneer er 30 wordt ingevoerd? Het is een bordenjungle in Rotterdam, en we zouden graag minder borden willen.	Dit is onderdeel van het project Aanpak 30km/u. Hierbij zullen voor bepaalde wegtypen meer borden worden geplaatst, omdat dit vanuit juridische regels noodzakelijk is om borden te plaatsen. Er is een uitnodiging gestuurd om de Aanpak 30 km/u in een aparte bijeenkomst te bespreken. Aanpak 30 km/u is geen onderdeel van het VCP.	Dit is geen onderdeel van het VCP. In mei '24 is het besluit genomen door het college dat er 115 straten naar 30km/u gaan. Inmiddels is er ook een verkeersbesluit genomen. Voor de invoering van 30km/u komen er meer borden op straat. Voor meer informatie: 30 km/u in Rotterdam rotterdam.nl
Voor de RMA zijn 24 punten aangeleverd, worden deze ook meegenomen in het VCP?	De punten zijn door de wijkraad deels in de Jaaractieplannen terechtgekomen. Deels worden deze ook al uitgevoerd, zoals de mobiliteitshubs. Sommige punten hebben met circulatie te maken, die zullen we bekijken. Andere punten worden bij andere projecten opgepakt. En sommige punten kunnen we niet oppakken.	Ongewijzigd



Denk ook aan parkeren, er zijn ook garages waar nu al gesprekken mee gevoerd kunnen worden die interessant zijn. Zoals Kip hof garage en de garage in Cool.	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen. Minder parkeren draagt inderdaad bij aan autoluwere stad. Wel kijken we naar de effecten P+R en parkeren. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid (vastgesteld in mei 2024) en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).
Wordt er gewerkt met AI, en samengewerkt met kunstacademie of hogescholen? Worden er ook jongerenavonden georganiseerd?	We hebben contact met Hogescholen. Bij verdere uitwerking van specifieke projecten kan gekeken worden naar verder samenwerking.	Ongewijzigd
Als we minder auto's faciliteren, maar er wel meer mensen komen wonen met fietsen. Moeten er meer fietsparkeermogelijkheden voor bewoners komen. Bijvoorbeeld in de parkeergarages.	Fietsparkeren is geen onderdeel van het plan VCP, mogelijk wordt dit verder uitgewerkt in het specifieke projecten.	Ongewijzigd
Als wijkraad willen we meer bestemmingsverkeer sturen. Kentekencontrole is zo'n systeem. Je kunt dan bezoekers aanmelden	We denken na over selectieve toegang, dus welke doelgroepen wel of niet doorgang krijgen op bepaalde plekken. Dit zal centraal vanuit de gemeente worden gereguleerd.	Verkeersfilters zijn bedoeld om doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren en bestemmingsverkeer te behouden. Automatische handhaving met kentekenregistratie (ANPR) is hierbij de voorkeursmethode. Bezoekers aanmelden is technisch mogelijk, maar hoe meer uitzonderingen worden toegestaan, hoe minder effectief en duidelijk het systeem wordt. Daarom is per locatie zorgvuldig gekeken naar wie wel of geen toegang krijgt, met oog voor veiligheid, leefbaarheid en uitvoerbaarheid.
Verkeer gerelateerde input		
Input	Reactie Participatie fase 2	Update definitief VCP
Meent kan een promenade worden door de knip niet op de Meentbrug te leggen maar t.h.v. de Pannekoekstraat.	Deze optie is onderzocht, maar daaruit komt naar voren dat er een sluipverkeerroute wordt geïntroduceerd en verdeling van ontsluiting verkeer niet evenredig.	Ongewijzigd



	Daarom is deze niet als kansrijk geacht.	
Oostplein is moeilijk om iets te bedenken, maar daar moet wel iets gebeuren. Nu onveilig en druk.	Oostplein is als opgavelocatie benoemd.	Het Oostplein is als opgavelocatie benoemd en wordt in samenhang bekeken met de omliggende straten en draagt positief bij aan de verkeersveiligheid in gebied Oost. De maatregelen dragen bij aan een rustiger verkeersbeeld op het plein zelf én op de aansluitende routes zoals de Kralingse Plaslaan, de Goudse Rijweg en de Abram van Rijckevorselweg.
Over alle maatregelen positief, wel nog extra ideeën. Het moet nog minder auto's worden.	Dank, dit bekijken we in het VCP.	Ongewijzigd. De maatregelen zijn erop gericht de woonbuurten autoluwer te maken. Dat bereiken we door doorgaand autoverkeer naar de hoofdstructuur te leiden, aan de randen van het gebied. Hierdoor zal het in de woonstraten een stuk veiliger worden. Fietzers krijgen meer ruimte en voetgangers kunnen makkelijker oversteken.
Hoogstraat moet verder doorgetrokken worden wat betreft autoluw maken, zodat daar meer economische ontwikkelingen kunnen plaatsvinden en het meer tot het Centrum gaat horen. Hier moet nog een maatregel komen.	Voor nu zijn er geen maatregelen vanuit het VCP voorzien op de Hoogstraat, wel nemen we elders maatregelen, bijvoorbeeld die effect kunnen hebben op de Hoogstraat.	Er is geen maatregel vanuit het VCP voorzien op de Hoogstraat.
De fietsknelpunten moeten aangepakt worden. Bijvoorbeeld langs de Boompjes is het te smal nu voor de hoeveelheid fietsers, voor scootmobiel daar nu niet prettig. Onder de Willemsbrug bij het fietspad is ook een knelpunt.	In de opgaven hebben we ook de fietsroutes opgenomen, deze willen we op plekken ook verbeteren d.m.v. verkeerscirculatie. Daarbij zitten ook de wachttijden van fietsers bij kruispunten opgenomen.	Ongewijzigd
Parkeergarages hangen echt samen met dit vraagstuk.	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen. Minder parkeren draagt inderdaad bij aan autoluwere stad. Wel kijken we naar de effecten P+R en parkeren. De	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid (vastgesteld in mei 2024) en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).



	uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	
Autovrije zondag invoeren 1x per maand.	Verkeerscirculatie richt zich op fysieke circulatie maatregelen. Autovrije dagen dragen inderdaad ook bij aan autoluwer, maar is geen onderdeel van het plan VCP.	Ongewijzigd
Haagse Veer eenrichting maken. Tweerichtingen is ingesteld vanwege bouw Post. Voeg ook eenrichtingsverkeer op Haagseveer in van Zuid naar Noord.	Na bouw van Post wordt het weer zoals ervoor: eenrichtingsverkeer Haagseveer achter Timmerhuis richting Pompenburg en Rodezand eenrichtingsverkeer richting Meent.	Ongewijzigd
Churchillplein tunnel er uit goed idee, maar dan iets doen met die tunnel. Bijvoorbeeld fietsparkeren, een hub.	Goede suggestie. Wanneer Churchillplein een optie is wordt er gekeken naar de mogelijke invulling van de tunnel	Churchillplein maakt geen deel uit van het VCP. Het Churchillplein was in het begin onderdeel van één varianten van een samenhangend maatregelenpakket voor de verkeerscirculatie die is onderzocht, maar door maatregelen op andere locaties en de te bereiken doelstellingen was een maatregel op deze locatie in samenhang met andere maatregelen niet noodzakelijk. Deze maatregel was ook geen onderdeel van het concept-VCP (besluit mei'24).
Cool meer fietsruimte creëren.	Cool is een buurt/wijk. We richten ons in het VCP niet op Cool als wijk specifiek, maar op het autoluwer maken van het gebied. Eén van de 'opgaven' die worden bekeken met het VCP is het creëren van ruimte. Wanneer ruimte wordt gecreëerd kan	Ongewijzigd



	deze mogelijk worden benut door meer ruimte te geven aan fietsers. Dit is locatie specifiek.	
Meent autovrij.	Er is een maatregel voorzien op de Meent, waardoor het autoluwer wordt, niet autovrij.	De Meent is een opgave locatie in het VCP waardoor het autoluwer wordt maar niet autovrij. Door een verkeersfilter ter hoogte van de Delftsevaart wordt doorgaand (show)verkeer geweerd. Dit verlaagt de verkeersdruk en overlast aanzienlijk. Woningen, winkels en parkeergarages blijven bereikbaar. Eerdere weekendafsluitingen lieten positieve effecten zien, wat aanleiding gaf voor permanente invoering.
Weena als fietser moet je daar altijd door kunnen fietsen, zonder verkeerslichten.	Weena is meegenomen als opgavelocatie en er wordt een maatregel voorgesteld. De verder inrichting wordt uitgewerkt in specifieke projecten.	Ongewijzigd. Op het Weena wordt in het VCP een aanpassing van de kruising voorgesteld.
Westersingel de auto er helemaal uit, beter voor langzaam verkeer.	De maatregelen op de Eendrachtsplein en de Rochussenstraat zijn erop gericht om het verkeer terug te dringen in de wijk, waardoor desbetreffende maatregel nu niet noodzakelijk is.	Ongewijzigd.
Er moeten hardere keuzes gemaakt worden.	Binnen het VCP zoeken we naar een balans zodat de doorstroming en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers blijft. Hierin worden verschillende keuzes gemaakt.	Ongewijzigd.



Fietsverbinding Erasmusbrug <--> Cool kan directer worden aangesloten, voor alle scholieren die naar Cool gaan. De Dijk is nu	Dit is geen circulatiemaatregelen en wordt niet meegenomen in het VCP.	Ongewijzigd
Meer (groene) assen vrije maken van autoverkeer, echt kiezen voor fiets en voetganger. Dat ze niet door de vieze lucht rijden en op een smal strookje.	Waar mogelijk worden koppelingen gemaakt met groenstructuren als het gaat om de inzet op lopen en fietsen. Voorbeelden hiervan zijn de routes langs de Heemraadsingel en de Rotte. De uitvoering van de maatregelen vindt plaats na vaststelling van het plan VCP (en vormt geen onderdeel van het plan VCP). Daarbij wordt de koppeling met o.a. de groenagenda gelegd.	Ongewijzigd.
Van Westblaak tot en met Burgemeester van Walsumweg - Van 2x2 naar 2x1 rijrichtingen over de gehele route	Door overige voorgenomen maatregelen wordt burgemeester van Walsumweg al rustiger. Mogelijk in toekomst analyseren om dit 2x1 te maken.	Ongewijzigd.
Nr.2 Van Oldenbarneveltstraat - Bewoner die op de Mauritsstraat woont en soms wel 7 rondjes moet rijden om een plek te vinden - Eventueel tweerichtingen instellen op Van Oldenbarneveltstraat Of mogelijkheid dat bewoners hun auto mogen parkeren in de parkeergarages	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen. Minder parkeren draagt inderdaad bij aan autoluwere stad. Wel kijken we naar de effecten P+R en parkeren. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid (vastgesteld in mei 2024) en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).



Nr. 6 Churchillplein en andere kruispunten - Mindervaliden. OV. Looproutes zijn heel onlogisch. In 2 pleinen aanpak wordt dit verbeterd	Goede suggestie. Wanneer Churchillplein een optie is, wordt er gekeken naar de logische looproutes.	Churchillplein maakt geen deel uit van het VCP. Het Churchillplein was in het begin onderdeel van één varianten van een samenhangend maatregelenpakket voor de verkeerscirculatie die is onderzocht, maar door maatregelen op andere locaties en de te bereiken doelstellingen was een maatregel op deze locatie in samenhang met andere maatregelen niet noodzakelijk. Deze maatregel was ook geen onderdeel van het concept-VCP (besluit mei'24).
Evaluatie na een paar jaar is ook belangrijk	De verkeerssituatie wordt continue gemeten in de stad met camera's en tellers.	Ongewijzigd
Burgemeester van Walsumweg - Als het 2x1 wordt dan deze rijbanen ten noorden van de trambaan realiseren. Minder fijnstof bij de woningen	Door overige voorgenomen maatregelen wordt Burgemeester van Walsumweg al rustiger. Mogelijk in toekomst analyseren om dit 2x1 te maken.	Ongewijzigd
Er is behoefte aan een circulatietekening	Het team VCP gaat bij besluit over definitieve maatregelen een circulatietekening maken.	Na besluitvorming zullen de pagina's www.rotterdam.nl/verkeerscirculatieplan en https://mijn.rotterdam.nl/link/project/verkeerscirculatieplanva uitleg geven over het VCP en zal er een digitale kaart beschikbaar zijn waar de routes te zien zijn.
Maak gebruik parkeergarages ook voor bewoners	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen, niet naar parkeren. Minder parkeren draagt inderdaad bij aan autoluwere stad. Wel kijken we naar de effecten P+R en parkeren. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid (vastgesteld in mei 2024) en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).



Meent promenade meer knippen of juist verder bij de Binnenrotte neerleggen	In de analyse van het VCP bekijken we maatregelen die bijdragen aan de doelen van het VCP en ook de stad bereikbaar houden. Dit geldt ook voor locaties rondom de Binnenrotte.	Ongewijzigd
Bepaalde structuren alleen voor fietsers. Zoals Meent of oversteken bij Weena zonder VRI. Bedien echt de fietsers	Er wordt in het VCP gekeken waar bijvoorbeeld ook fietsers meer ruimte kunnen krijgen.	Voor het behoud van een leefbare, veilige en prettige stad is het nodig om in de wijken om in te zetten op prettige loop- en fietsroutes, waarbij er plaats blijft voor auto's die daar hun bestemming hebben. De VCP - circulatiemaatregelen in de wijken zorgen ervoor dat doorgaand autoverkeer niet langer door de wijken rijdt. Daardoor ontstaat er ruimte voor fietsers en voetgangers, waardoor er fijne, veilige plekken ontstaan om te verblijven, te wandelen en te fietsen.

3.6 Wijkraadsessie VCP Crooswijk (7-11-2023)

Algemene Vragen		
Vragen	Reactie Participatie fase 2	Update definitief VCP mei'25
Wordt Oostplein ook aangepakt?	Oostplein is één van de opgaves in het VCP. Precieze maatregelen zijn we nog niet uit, maar we weten wél dat het een opgave is.	Het Oostplein is een opgavelocaties. In het VCP wordt op het Oostplein de weginrichting aangepast (zie plan VCP). Op het Oostplein wordt de weginrichting aangepast als onderdeel van de VCP-maatregelen. Het aantal rijstroken in noordelijke richting en vanaf het Oostplein richting de Slaak wordt teruggebracht van twee naar één. In combinatie met het instellen van eenrichtingsverkeer op de Oostzeedijk wordt het zuidelijke kruispunt



		eenvoudiger, overzichtelijker en daarmee veiliger.
Bekijken jullie alleen de verlegging van de bosdreef op zichzelf (dus verkeerscirculatie op de verlegging zelf) of kijken jullie ook naar de effecten op de omliggende straten zoals de Kerkhoflaan?	We kijken ook naar de effecten op de omliggende straten.	In het VCP zijn de verkeersstromen onderzocht, waarbij we kijken naar een plan 2030. Hierin is het nieuwe projecten zoals 'de Verlegde Bosdreef' ook meegenomen. Er is gebleken dat er geen sprake is van meer verkeer op de Kerkhoflaan. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
Kan je met de knippen op de bruggen nog wel de straten in?	Ja, maar dan wel met een andere route.	Ongewijzigd
Leiden de knippen niet tot stilstaand verkeer? Hebben jullie dit gemodelleerd?	Ja, dit hebben laten we allemaal berekenen in verkeersmodellen.	In het VCP zijn de verkeersstromen onderzocht, waarbij we kijken naar een plan 2030. In Crooswijk wordt geen stilstaand verkeer verwacht. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
Verkeer gerelateerde input		
Input	Reactie Participatie fase 2	Update definitief VCP mei'25



Wordt de bergweg niet een veel drukker door zowel de verlegging van bosdreef en den voorgestelde knippen.	Ja, wel daarbij zeggend dat de Bergweg ook zijn eigen ingreep krijgt én waarbij we er van uit gaan dat verkeer dat er niet hoeft te zijn er niet heen gaat en er mensen ervoor kiezen om niet voor de auto te kiezen als vervoersmiddel. Daarbij is het onvermijdelijk dat sommige straten drukker worden.	In het VCP zijn de verkeersstromen onderzocht, waarbij we kijken naar een plan 2030. Hierin is het nieuwe projecten zoals 'de Verlegde Bosdreef' ook meegenomen. Door de voorgestelde verkeersfilter op de Bergweg wordt het rustiger op de Bergweg. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
A16 doortrekking: heeft dat geen effect op het verkeer in de stad.	Dit heeft een gunstig effect, maar tegelijkertijd groeit het verkeer ook. Hoe dan ook zijn de verwachte effecten meegenomen in het VCP.	De doortrekking van de A16 zal naar verwachting een gunstig effect hebben op het verkeer in de stad, met name in het noorden. Omdat de exacte effecten nog niet bekend zijn, wordt een besluit over de verkeersfilters in Noord pas genomen nadat de impact van de doortrekking goed zichtbaar is. De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
Is het (de knippen) geen zware ingreep dat chaos creëert in de wijk?	We analyseren de verkeersstromen, daarbij kan het zijn dat bepaalde straten drukker worden maar daarbij houden we rekening met de capaciteit van de straat.	In het VCP zijn de verkeersstromen onderzocht, waarbij we kijken naar een plan 2030. Uit onderzoek blijkt dat de invoering van verkeersfilters niet tot chaos in de wijk zal leiden. De maatregelen zijn zorgvuldig afgestemd op het lokale verkeer. Voor situaties waarin voertuigen, zoals grote vrachtwagens, anders moeilijk kunnen keren, kunnen ontheffingen worden verleend zodat zij wél door kunnen. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies



Negatieve effecten voor ondernemers? Doorrekening logistieke kosten aan klanten?	We gaan in de winkelgebieden een koopstromenonderzoek doen om de effecten te bestuderen.	Voor het VCP is een koopstromenonderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek naar de effecten van de VCP-maatregelen op de detailhandelsomzet (opgenomen in bijlage 1.3 toelichting en samenvatting effectstudies) blijkt dat de verwachte groei van het aantal inwoners in de stad en regio de grootste invloed heeft op de omzet van ondernemers. Dit effect is naar verwachting tien keer groter dan dat van de verkeersmaatregelen. De uiteindelijke omzetontwikkeling hangt bovendien af van meerdere factoren, zoals het type detailhandel, de locatie en het bezoekdoel. Voor dagelijkse boodschappen is bijvoorbeeld reistijd belangrijker dan voor recreatief winkelen. De conclusie van het onderzoek is dat de VCP-maatregelen per saldo een positief effect hebben op de omzetten van ondernemers in de binnenstad en omliggende gebieden. Verwacht wordt een gemiddelde omzetstijging van 2,2%, als gevolg van de maatregelen en de impuls in de verblijfskwaliteit die hierbij ontstaat. Niet alleen winkels, maar ook horeca en culturele instellingen zullen hier naar verwachting van profiteren, doordat bezoekers langer blijven.
Kunnen de maatregelen ook experimenteel van aard zijn? (Zoals gebeurde met RMA- experimenten)	Dat hangt ervan af wat er lokaal nodig is. Complete herinrichtingen zijn schaars wegens de grote kosten, dus de voorkeur gaat voor gerichte ingrepen. Dit monitoren we.	Ongewijzigd
Wat blijven doorstroomroutes?	Dit wordt weergegeven op een kaart.	Zie de kaart met de structuur van het VCP-gebied in hoofdstuk 3 van het rapport



De knippen zijn enkel voor autoverkeer. Kan er ook een uitzondering gemaakt worden voor specifieke doelgroepen?	We denken na over selectieve toegang, dus welke doelgroepen wel of niet doorgang krijgen op bepaalde plekken. Dit zal centraal vanuit de gemeente worden gereguleerd.	In het VCP is de selectieve toegang per maatregel onderzocht. Zie bijlage VCP: Verkeersfilters. Verkeersfilters richten zich voornamelijk op het omleiden van gemotoriseerd verkeer. Voor gemotoriseerd verkeer zal een streng toegangsbeleid gelden. Dit is mogelijk omdat alle locaties bereikbaar blijven, al is dat soms via een andere route. Het toestaan van uitzonderingen wordt zoveel mogelijk beperkt. Het positieve effect van de verkeersfilters op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijken neemt af wanneer meer doelgroepen toegang hebben. Daarnaast leidt het toestaan van uitzonderingen ertoe 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 overtredingen, wat niet wenselijk is. Voetgangers, fietsers, snorfietsers, bromfietsers en LEV's (Licht Elektrische Voertuigen, zoals elektrisch aangedreven bakfietsen) kunnen altijd en overal door de verkeersfilters heen. Hetzelfde geldt voor nood- en hulpdiensten, veegwagens, strooiwagens en BOA's. Openbaar vervoer (tram en bus) krijgt alleen voor de verkeersfilters op hun route een uitzondering. Hoog of lang vrachtverkeer krijgt alleen doorgang bij die verkeersfilters waar de keermogelijkheden beperkt zijn of waar op de alternatieve routes sprake is van een hoogtebeperking of te krappe bochten.
Crooswijksestraat? Zie ik niet in het verhaal. Zou daar niet een eenrichtingsmaatregel kunnen komen. Omrijden tussen boezemsingel en goudse rijweg?	Op dit moment zien we geen enorme verkeerstoename op de straat. Maar we nemen de input mee als aandachtspunt. Sluiten van de bruggen hebben natuurlijk ook een direct effect op de leefbaarheid van	Dit is niet opgenomen als afzonderlijke maatregel. De voorgestelde verkeersfilter op de Zaagmolenbrug heeft een positieve bijdrage. De Crooswijksestraat wordt rustiger. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van



Crooswijkseweg eenrichtingsverkeer?	Crooswijksestraat/Pijperstraat.	de opening van de verlengde A16.
Er komen ook veel nieuwe woningen?	Dit wordt meegenomen in het VCP.	Alle bekende bouwplannen en prognoses zijn meegenomen in de berekeningen. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies.
Gaan mensen niet op zoek naar sluiproutes (Admiraal de Ruyterweg)?	Ja, dat is mogelijk. We maken hier ook analyses van.	Zie de effectstudies voor toe- en afname van verkeer in de bijlage 'Toelichting en samenvatting effectstudies'
Kan er niet wat gedaan worden aan de oversteekbaarheid van de boezemstraat?	Dit is geen circulatievraagstuk en geen onderdeel van VCP. Dit is een vraagstuk voor verkeerveiligheid.	Ongewijzigd
Is er ook een evaluatiemoment wanneer onvoorziene effecten (sluiproutes etc.) kunnen worden aangepakt?	We evalueren de uitgevoerde maatregelen.	We monitoren de doorstroming. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) rapporteren we over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten. Ook worden hierin trends weergegeven met betrekking op doorstromingen bereikbaarheid, verkeerssamenstelling en verkeerveiligheid.
Worden fietsers en OV ook meer gefaciliteerd want ik zie het niet echt op de maatregelenkaart.	Minder auto's betekent meer ruimte voor andere weggebruikers, zoals bijvoorbeeld fietsers.	Minder auto's betekent meer ruimte voor andere weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers. Op plekken waar het autoverkeer toeneemt, beschikken fietsers en het openbaar vervoer over eigen infrastructuur, zoals vrij liggende fietspaden en trambanen.

3.7 Wijkraadssessie VCP voor ON-BBL-AP (8-11-2023)

Vragen	Reactie Participatie fase 2	Update definitief VCP mei'25
--------	-----------------------------	------------------------------



Fijn dat de fiets meer ruimte kan krijgen en de situatie voor fietsers vooruitgaat	Ter kennisname	Ongewijzigd.
Kriskras bewegingen door de wijk moeten worden voorkomen. Hoe gaan we zorgen dat zoekverkeer niet extra druk legt op de kleinere straten	Onderdeel van de analyse VCP.	Met de maatregelen in het VCP leiden we doorgaand autoverkeer (verkeer dat niet in de wijk hoeft te zijn) primair over de hoofdwegen in de stad en de Rijkswegen rondom de stad, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid. Deze wegen zijn ingericht op grote hoeveelheden autoverkeer. In de wijken worden maatregelen getroffen om doorgaand verkeer te ontmoedigen, zonder daarbij in te leveren op de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer. Dit is onderdeel van de uitwerking van alle 25 maatregelen.
Gerard Scholtenstraat heeft veel sluipverkeer, die moet ook naar 30	Geen circulatievraagstuk vanuit VCP. Gerard Scholtenstraat is al 30 km/u.	Ongewijzigd
Gedrag van weggebruikers moet worden aangepakt om het plan te laten slagen	Eens, gedragsmaatregelen zijn belangrijk. Wij onderzoeken gedrag in de verder uitwerking van het VCP.	Na vaststelling van het definitieve VCP, wordt richting uitvoering van de maatregelen in de wijken, een participatie traject opgezet voor de uitwerking van de maatregelen passende in de desbetreffende context, in samenwerking met belanghebbenden. Met de uitvoering zal er gemonitord worden, o.a. naar gedrag.
Zowel meer handhaving als meer inzet van de politie is nodig om de verkeerssituatie beter te maken	Handhaving is geen circulatiemaatregel. Wel onderzoeken we gedrag bij invoering verkeerscirculatiemaatregelen.	Handhaving is geen verkeerscirculatievraagstuk. Bij de uitwerking van de voorgestelde maatregelen wordt wel gekeken op welke wijze we kunnen handhaven. Bijv. Bij het toepassen van verkeersfilters hebben de ANPR-camera's de voorkeur



OV in de zaagmolenstraat als vervanging van tram 8 is echt noodzakelijk; misschien bus 38 of met minibusjes	Dit is onderdeel van de besluitvorming PTT. In de Zaagmolenstraat zelf is geen vervangend OV voorzien. Wel wordt bekeken of de locaties van de nabije haltes van de tramlijnen 4 en 7 geoptimaliseerd kunnen worden. We houden rekening met Voorziene maatregelen PTT in het VCP.	Ongewijzigd
In navigatiesystemen moeten de maatregelen en nieuwe routes goed worden doorgevoerd, als we ze niet door de wijk willen laten rijden als dat niet nodig is moeten navigatiesystemen dat ook niet aangeven	Navigatiediensten bepalen zelf welke routes zij wel of niet adviseren. Zij adviseren op basis van hun eigen data over bijvoorbeeld actuele reistijden. Daarnaast maakt een deel van deze bedrijven gebruik van data van overheden over bijvoorbeeld toegestane maximumsnelheden en andere wegkenmerken. Als gemeente leveren wij deze data aan het nationale dataportaal, van waaruit navigatiediensten deze data kunnen overnemen.	Ongewijzigd
Bebording moet goed zijn om mensen hun weg de wijk in en uit te laten vinden. Bijvoorbeeld door bordjes "wijk uit"	We werken volgens landelijke richtlijnen voor bewegwijzering. Alle plannen worden hierop getoetst.	Ongewijzigd



Waar zien we de effecten van het waterbedeffect en hoe zorgen we ervoor dat het op drukke plekken niet 'te' druk wordt	Dit is onderdeel van de analyse VCP.	Op plaatsen waar meer autoverkeer gaat rijden zijn ook maatregelen voorgesteld, zoals vereenvoudigde kruispunten, die zorgen voor een soepelere doorstroming. Zie flankerende maatregelen plan VCP.
Niet elke vorm van OV is ook kwalitatief. De tram is echt veel beter dan een bus. Nu zijn de afstanden naar een goede ov-verbinding (tram) langer na verdwijning tram 8. Waar vind ik een alternatief?	Dit is onderdeel van de besluitvorming PTT. In de Zaagmolenstraat zelf is geen vervangend OV voorzien. Wel wordt bekeken of de locaties van de nabije haltes van de tramlijnen 4 en 7 geoptimaliseerd kunnen worden. We houden rekening met voorziene maatregelen PTT in het VCP.	Ongewijzigd
Parkeren op afstand voor bewoners zou een optie kunnen zijn om ruimte in straten te winnen als dan parkeerplaatsen in de straat verwijderd kunnen worden	Verkeerscirculatie richt zich op circulatiemaatregelen. Echter vanuit verkeersveiligheid en bereikbaarheid kan P+R of parkeren in de wijk ook bijdragen aan de autoluwer ambitie, maar is geen VCP/circulatiemaatregel.	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid (vastgesteld in mei 2024) en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).
In de Zwart Janstraat wordt veel dubbel geparkeerd dat is onder andere negatief voor fietsers (onveilig) en maak verkeerssituaties onoverzichtelijk daar moet wat aan worden gedaan.	Dit is geen circulatievraagstuk. Dit is een veiligheidsvraagstuk.	Ongewijzigd
Snelheid in de Zaagmolenstraat omlaag is echt een must en dan niet met flauwe drempels waar luxe auto's op snelheid overheen kunnen maar met goede drempels of door de weg te laten	Dit is onderdeel van het project Aanpak 30km/u. Elke straat wordt straat voor straat bekeken aan de hand van een afwegingskader.	De voorgestelde maatregelen verkeersfilter Zaagmolenbrug en éénrichting verkeer op de Zaagmolenstraat hebben een positieve bijdrage hieraan. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na



slingeren.		openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16. Gedurende de herinrichting van het Hofplein zal op deze locatie een omleidingsroute voor de tram gaan gelden. Omdat de tram geen vrije baan heeft maar op de rijbaan rijdt worden de mogelijkheden beperkt om effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen. Op dit moment wordt samen met de wijkraad onderzocht wat wel en niet mogelijk is om de verkeersveiligheid in de tijdelijkheid te verbeteren (bijv. invoering 30km/u). Eventuele herinrichtingen worden pas in een later stadium onderzocht.
Om verkeer af te remmen zou bij de uitwerking ook naar bestratingspatronen moeten worden gekeken, dat helpt.	Dit is geen circulatievraagstuk en geen onderdeel van het VCP.	Na vaststelling van het definitieve VCP, wordt richting uitvoering van de maatregelen in de wijken, een participatie traject opgezet voor de uitwerking van de maatregelen, in samenwerking met belanghebbenden waar deze ideeën eventueel onderzocht kunnen worden.
Het kruispunt Benthuiserstraat-Bergweg is levensgevaarlijk daar moet wat aan gebeuren.	Dit is geen circulatievraagstuk. Dit is opgenomen als collegetarget vanuit verkeersveiligheid.	Het Kruispunt Benthuiserstraat-Bergweg is geen directe opgavelocatie, maar de voorgestelde maatregelen zoals de verkeersfilter op de Zaagmolenbrug en éénrichting verkeer op de Zaagmolenstraat hebben we een positief effect (het wordt rustiger) op deze locatie. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies
Het spoor van tram 8 moet ook echt weg.	Mogelijkheden voor verwijderen van tramsporen worden hier onderzocht met RET en MRDH.	Ongewijzigd



Voor sommige verbindingen zoals tussen Noord en Kralingen moet ik nu veel verder rijden, dat kan toch niet de bedoeling zijn.	Door de keuzes die gemaakt worden in het verkeerscirculatieplan worden straten in woongebieden minder druk. Auto's die geen bestemming hebben in de wijk, hoeven dan niet meer een wijk te doorkruisen. Dat betekent wel dat sommige andere wegen drukker kunnen worden. De impact van veranderende verkeerscirculatie houden wij nauwlettend in de gaten.	Ongewijzigd
In de Jacob Catsstraat is nu al een enorme toename van verkeer nadat eenrichtingsverkeer in de Zwart Jansstraat is ingevoerd, dat lijkt nog erger te worden als de Zaagmolenstraat ook eenrichtingsverkeer wordt, dat kan toch niet.	Effecten van toename en afname verkeer worden onderzocht in het VCP.	De effecten van toe- en afname verkeer zijn onderzocht. De voorgestelde maatregel éénrichting verkeer op de Zaagmolenstraat heeft weinig invloed op de Jacob Catsstraat. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies. Bij de uitwerking en monitoring van de maatregel zal hier specifiek aandacht voor zijn.
Hoe monitoren jullie de effecten van de maatregelen en voorkomen effecten in de omliggende straten?	De verkeerssituatie wordt continue gemeten in de stad met camera's en tellers.	Als de maatregelen zijn uitgevoerd, houden we de impact van de veranderingen nauwlettend in de gaten. Ook blijven we in gesprek met wijkraden, bedrijfsinvesteringszones en/of ondernemersverenigingen en andere stakeholders in een gebied. Dit doen we om signalen tijdig te ontvangen, mee te nemen en waar nodig bij te sturen. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) wordt gerapporteerd over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten. Ook worden hierin trends weergegeven met betrekking op doorstroming en bereikbaarheid, verkeersamenstelling en verkeersveiligheid. Dit gebeurt niet alleen voor de gebieden en maatregelen uit het VCP, maar voor



		heel Rotterdam. Vanaf 2025 worden in deze UPMR-rapportage voor een periode van minimaal vijf opeenvolgende jaren maatregelen en trends opgenomen die een directe relatie hebben met het VCP. De UPMR-rapportage wordt jaarlijks in het vierde kwartaal gedeeld met de gemeenteraad en is als digitale bijlage vindbaar via het raadsinformatiesysteem.
Richting in het oostelijke gedeelte van de Zwart Jansstraat moet worden omgekeerd	Is geen onderdeel van het voorstel VCP.	Ongewijzigd
Is het niet mogelijk om de doorgaande beweging langs de Noordsingel te onderbreken? Bijvoorbeeld met een knip? Dat is echt een aandachtspunt	Nu geen onderdeel van het voorstel VCP, maar na analyse mogelijk aanvullende maatregel.	Dit is geen maatregel binnen het VCP. Bij de verdere uitwerking van de verkeersfilters in Noord is hier aandacht voor dat de Noordsingel voor lokaal verkeer is (zie definitief plan VCP).
30 km/u op de Bergweg zou ook 30 km/u in de omliggende straten moeten betekenen anders heeft het geen effect.	Dit is onderdeel van het project Aanpak 30km/u. Elke straat wordt straat voor straat bekeken aan de hand van een afwegingskader. Aanpak 30 km/u is geen onderdeel van het VCP.	De gemeente heeft de ambitie om de verkeersveiligheid op de Bergweg te verbeteren en tegelijkertijd het openbaar vervoer, waaronder de tram, te versnellen. De versnellingsopgave voor de tram is benoemd in het Plan Toekomstvast Tramnet (PTT), vastgesteld op 5 juli 2023 door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Dit plan beoogt het tramnetwerk te vernieuwen en de bereikbaarheid te verbeteren. Op de Bergweg is de trambaan geïntegreerd in het wegdek van de straat (straatspoor) en wordt gedeeld met auto's. Het is op dit moment niet mogelijk om met kleine aanpassingen de trambaan te scheiden van het overige verkeer. De verwachting is dat wanneer je de snelheid voor het overige verkeer verlaagt, de snelheid van de tram ook afneemt. Na bestuurlijke gesprekken met de RET is uiteindelijk in mei 2024 besloten om nu niet de snelheid op de Bergweg te verlagen naar 30k/u, omdat dit te grote gevolgen heeft voor de exploitatie van het OV.



		De gemeente heeft in het kader van het PTT afgesproken om in de volgende collegeperiode samen met de RET en de MRDH te verkennen of het mogelijk is om (gedeeltelijk) vrijliggende traminfrastructuur te realiseren op de Bergweg. Op deze manier kan mogelijk de tram worden versneld en voor het overige verkeer het snelheidsregime worden aangepast naar 30 km/u. Door de verkeersfilter op de Bergweg wordt het rustiger op de Bergweg. De Bergweg blijft twee richting verkeer houden maar wordt veel rustiger. Dit biedt op de gehele Bergweg en de omgeving ervan meer veiligheid terwijl alles bereikbaar blijft. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
Vormgeving van de knips is een aandachtspunt. Maak ze zodat auto's die er wel doorheen gaan beschadigen of direct een boete krijgen ofzo	We onderzoeken bij afsluitingen voor motorvoertuigen de mogelijkheden van inzetten camerasystemen.	Bij het invoeren van verkeersfilters gaat de voorkeur uit naar handhaving door middel van ANPR-camera's. Zie bijlage VCP: Verkeersfilters
Een fly-over aan de noordzijde van de Schieweg parallel aan de tram zou een goede oplossing kunnen zijn voor de afwikkeling van het verkeer op de drukke wegen daar.	Geen onderdeel van de maatregelen voorstel VCP.	Ongewijzigd
Is eenrichtingsverkeer op de Walenburgerweg geen optie?	Geen onderdeel van de maatregelen voorstel VCP. We verwachten dat dit geen positief effect heeft op de verkeerscirculatie van de stad.	Ongewijzigd



Wat zijn de effecten van het nieuwe Hofplein op de wijken in Noord?	We verwachten per saldo een afname van autoverkeer als gevolg van het minder aantrekkelijk maken van deze route en voorzien dat meer verkeer vanaf de Schieweg via Stadhoudersweg en Statenweg richting centrum rijdt.	Ongewijzigd
Wat zijn de effecten van de knips op de Noorderbrug en Zaagmolenbrug op de andere bruggen (Berkelselaan/Zomerhofbrug) over de singel? En hoe voorkom je dat auto's om gaan rijden via de andere bruggen. En dat de Noordsingel niet vast komt te staan?	De genoemde maatregelen zijn gericht op doorgaande bewegingen door woonbuurten. De effecten van de maatregelen worden bekeken en geanalyseerd, waarbij aandacht is voor de omgeving.	Berekeningen met het verkeersmodel laten geen toename van autoverkeer zien op de Zomerhofbrug en de Berkelselaan, en ook niet op de Noordsingel en de Bergsingel. Zie VCP: bijlage Toelichting en samenvatting effectstudies. Bij de verdere uitwerking van de verkeersfilters zal aandacht zijn voor het voorkomen van sluipverkeer via deze bruggen.
Wordt er ook gekeken naar de toegankelijkheid van verschillende Doelgroepen op verschillende tijden (bijv. Laden & lossen). Dit o.a. op de Zwartjansstraat	Bereikbaarheid (o.a. laden en lossen) blijft altijd gegarandeerd. Echter soms via een andere route.	Ongewijzigd
Als men om moet rijden, zorg dan voor korte rondjes. Knip op Bergweg en Bergeselaan: zorgen dat verkeer door de wijk gaat sluipen	Dit wordt meegenomen in de analyses VCP.	Bij verdere uitwerking van de verkeersfilters zal aandacht zijn voor het voorkomen van andere onwenselijke sluipbewegingen.
Wordt de demografie (groei van de stad) meegenomen in de analyses en de keuze van maatregelen?	Groei van de stad naar inwoner en bezoekersaantallen zijn onderdeel van verkeersprognoses.	Ongewijzigd



Zijn het maken van fietstunnels ook onderdeel van het VCP?	Geen onderdeel van de maatregelen voorstel VCP.	Ongewijzigd
Laat in het VCP-plan zien welke kwaliteiten je toevoegt: bijvoorbeeld waar lopen de routes voor de fiets, voetganger, OV, Nood en hulpdiensten en de auto: welke route nemen zij door de stad	Het VCP beschrijft per modaliteit de routes door de stad.	Voor fietsers en voetgangers verandert niets aan de routes. Veel routes worden sneller en veiliger. Voor Hulpdiensten wordt rekening gehouden met de aanrijdtijden.
Breng doorgaande fietsroutes in kaart. En wat wordt daaraan gedaan?	Het VCP beschrijft per modaliteit de routes door de stad.	Ongewijzigd
Beleid op gebied van deelscooters is een voorwaarde om het plan VCP te laten slagen.	Deelvervoer kan bijdragen aan een autoluwere stad. Dit is geen circulatie vraagstuk vanuit het VCP.	Ongewijzigd
Gordelweg staat vaak vast, hoe voorkom je dat dit nog drukker wordt doordat doorgaande routes in de wijk worden onderbroken?	Dit wordt meegenomen in de analyses VCP.	Uit analyses blijkt dat op de Gordelweg geen grotere verkeershinder ontstaat. Dat heeft ook te maken met de A16 waardoor een deel van het verkeer wat nu hier rijdt er dan niet meer rijdt. Die capaciteit wordt wel weer (deels) ingenomen door verkeer wat ten gevolge VCP niet meer dwars door Noord heen kan. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies
Is omdraaien eenrichtingverkeer zwartjansstaat een optie: zo ontstaat er een rondje zaagmolenstraat, zaagmolen kade en zwartjansstraat.	Is momenteel geen onderdeel van het voorstel VCP.	Ongewijzigd



Hoe wordt extra verkeer door extra woningen in vanaf noordkant buiten de ring (N471) opgevangen. Schieplein, Schiekade en Gordelweg staan nu al vaak vast	Groei van woningbouw is onderdeel van de analyses VCP.	Ongewijzigd. In de effectstudies van het VCP is deze groei meegenomen. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies
Hoe zorg je dat vrachtwagens die moeten laden en lossen (o.a. op Eudokiaplein) niet door de wijk gaan zwerven?	Logische en veilige routing van expeditie verkeer (o.a. vrachtwagens) is onderdeel van het plan VCP.	Ongewijzigd
Oude bushalte bij bergsingelkerk voor parkeerplaatsen gebruiken.	Is geen onderdeel van het plan VCP. Kan bij concrete uitwerking van specifieke projecten meegenomen worden.	Ongewijzigd
Als 'groen' wordt toegevoegd, dan ook kwalitatief groen. Een bankje en een struik is niet voldoende	Is geen onderdeel van het plan VCP. Kan bij concrete uitwerking van specifieke projecten meegenomen worden.	Ongewijzigd
Wordt er als alternatief van de maatregelen 17+18 nagedacht over andere voorrangsprincipes/ stoplichten op de Bergeselaan en Bergweg? Nu wordt er hard gereden, omdat dit een lange voorrangsweg is.	We onderzoeken bij afsluitingen van motorvoertuigen de mogelijkheden van inzetten camerasystemen.	Door de voorgestelde verkeersfilters worden de Bergselaan en Bergweg autoluw en verdwijnt de doorgaande functie. Als snelheid desondanks een probleem blijft, is dat een aanvullende opgave buiten het VCP. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies. De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
Heeft omrijden over de hoofdroutes (door de knips) om ergens te komen ook impact op de luchtkwaliteit?	Dit is meegenomen in de analyses VCP	Ongewijzigd



Nieuwe versmallingen op de Walenburgerweg zijn erg gevaarlijk.	Nu geen onderdeel van de maatregelen voorstel VCP. Walenburgerweg is vooral snelheid een opgave.	Dit is geen onderdeel van het VCP. De doorgaande route via de Bergweg en Walenburgerweg wordt onderbroken door het verkeersfilter (onder voorbehoud) op de Bergweg. Dit heeft een positief effect op de Walenburgerweg, waar het autoverkeer afneemt. Specifieke aanvullende maatregelen op deze locatie maken geen onderdeel uit van het VCP.
Bij nieuwbouw ZOHO wordt ingezet op deelauto's, maar wat als nieuwe bewoners toch auto hebben? Hoe voorkom je overlast/ extra drukte?	Bewoners die geen gebruik maken van de deelauto's of parkeerplaatsen op eigen terrein hebben geen recht op een vergunning voor op straat, dus leidt niet tot structurele druktoename op straat.	Ongewijzigd
Veel overtredingen na aanpassingen Zwart Jansstraat. Hoe kan dit voorkomen worden?	Aandacht voor handhaving eenrichtingsverkeer (wordt niet aangehouden). Handhaving is geen verkeerscirculatievraagstuk. Wel onderzoeken we gedrag bij invoering verkeerscirculatiemaatregelen.	Handhaving is geen verkeerscirculatievraagstuk. Bij de uitwerking van de voorgestelde maatregelen wordt wel gekeken op welke wijze we kunnen handhaven. Bijv. Bij het toepassen van verkeersfilters hebben de ANPR-camera's de voorkeur
Kruispunten Schiekade- Walenburgerweg, Provenierssingel gevaarlijk om over te steken voor fietsers. Wat wordt hieraan gedaan?	Dit is geen circulatievraagstuk en geen onderdeel van het VCP.	De kruising Schiekade – Walenburgerweg is in 2024 aangepakt vanuit de Aanpak Verkeersonveiligheid. Deze maatregel maakt verder geen onderdeel uit van het VCP.
Maak een plattegrond waarop te zien is hoe je WEL kunt rijden door de wijk. Welke delen/straten worden rustiger, en welke straten worden drukker.	Dit is onderdeel van de analyses VCP. Het VCP beschrijft per modaliteit de routes door de stad.	Na besluitvorming zullen de pagina's www.rotterdam.nl/verkeerscirculatieplan en https://mijn.rotterdam.nl/link/project/verkeerscirculatieplanvanrotterdam uitleg geven over het VCP en zal er een digitale kaart beschikbaar zijn waar de routes te zien zijn.



Maak ook duidelijke koppeling met bouw van A16!	Het VCP wordt getoetst op toekomstige plannen, door het maken van een analyse voor de situatie in 2030. Dit wordt meegenomen in de analyses van het VCP.	Blijft ongewijzigd. In de analyse voor 2030 is de doortrekking van de A16 meegenomen.
Hoe gaan jullie om met mensen/bewoners die wonen aan straten waar het wél drukker wordt.	Door het VCP worden wegen minder druk of veranderen in samenstelling van verkeer. Maar er zijn ook wegen die drukker worden. Hier kan niet altijd een oplossing voor gevonden worden, maar uiteraard hebben we oog voor de problemen die dit zou kunnen veroorzaken en zal er alles aan worden gedaan ook die negatieve effecten tot een minimum te beperken.	Ongewijzigd
Hoeveel auto's scheelt het straks (en hoeveel rijden er nu)? Wat is autoluw? Hoeveel minder auto's dan?	Dit is meegenomen in de analyses VCP.	Blijft ongewijzigd. Dit is toegelicht in de analyse in het hoofdrapport, en de resultaten zijn terug te vinden in de bijlage 'Toelichting en samenvatting effectstudies'.
Kunnen mensen met een lichamelijke beperking (die auto nodig hebben) een vergunning/ontheffing aanvragen om ergens wél door te kunnen? Hetzelfde geldt voor doelgroepenvervoer en taxi's.	Bereikbaarheid blijft altijd gegarandeerd. Echter soms via een andere route.	Bereikbaarheid blijft altijd gegarandeerd. Echter via een ander route. In het VCP is de selectieve toegang per maatregel onderzocht. Zie bijlage VCP: Verkeersfilters. Verkeersfilters richten zich voornamelijk op het omleiden van gemotoriseerd verkeer. Voor gemotoriseerd verkeer zal een streng toegangsbeleid gelden. Dit is mogelijk omdat alle locaties bereikbaar blijven, al is dat soms via een andere route.



		Het toestaan van uitzonderingen wordt zoveel mogelijk beperkt. Het positieve effect van de verkeersfilters op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijken neemt af wanneer meer doelgroepen toegang hebben. Daarnaast leidt het toestaan van uitzonderingen ertoe 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 overtredingen, wat niet wenselijk is. Voetgangers, fietsers, snorfietzers, bromfietzers en LEV's (Licht Elektrische Voertuigen, zoals elektrisch aangedreven bakfietsen) kunnen altijd en overal door de verkeersfilters heen. Hetzelfde geldt voor nood- en hulpdiensten, veegwagens, strooiwagens en BOA's. Openbaar vervoer (tram en bus) krijgt alleen voor de verkeersfilters op hun route een uitzondering. Hoog of lang vrachtverkeer krijgt alleen doorgang bij die verkeersfilters waar de keermogelijkheden beperkt zijn of waar op de alternatieve routes sprake is van een hoogtebeperking of te krappe bochten.
Wanneer gaan jullie alles uitvoeren? Als dat lang duurt, komen er dan tijdelijke maatregelen?	Als onderdeel van het plan VCP wordt ook een uitvoeringsprogramma t/m 2030 gemaakt, waarbij de maatregelen in de tijd zijn uitgezet wanneer welke maatregel wordt uitgevoerd.	Tijdelijke scenario's maken geen onderdeel van het VCP. Wel bevat het VCP een uitvoeringsagenda tot en met 2026 en een doorkijk naar na 2030. De fasering is zorgvuldig opgebouwd: maatregelen voor verkeersveiligheid en noodzakelijke aanpassingen krijgen prioriteit. Complexere ingrepen volgen later. Waar mogelijk worden werkzaamheden gecombineerd met andere projecten, om efficiëntie te vergroten en overlast te beperken. De uitvoeringsagenda is opgenomen in hoofdstuk 9 van het VCP.



Bewoners voelen dat het impact gaat hebben om hun reistijd van en naar huis/bestemming. Er is veel behoefte aan duidelijke uitleg hoe het verkeer wél kan rijden. - "Waarom moet Rotterdam eigenlijk autoluwer worden?" - Ik sta nu al overal vast in files. Dat wordt alleen maar erger. Waarom doen jullie dit?" - "Hè hè, eindelijk maatregelen om de auto meer de stad uit te krijgen" "Ik ben juist blij met nieuwe inrichting van Walenburgerweg. Eindelijk rijden ze er rustiger en hebben fietsers meer ruimte"	Het VCP beschrijft per modaliteit de routes door de stad.	Na besluitvorming zullen de pagina's www.rotterdam.nl/verkeerscirculatieplan en https://mijn.rotterdam.nl/link/project/verkeerscirculatieplanvanrotterdam uitleg geven over het VCP en waar helder de voorgenomen maatregelen worden beschreven en wat dit betekent voor routekeuzes. Er zal een digitale kaart beschikbaar zijn waar de routes te zien zijn.
Schieweg/Schiekade (veel zorgen!): - Van 2x2 naar 2x1 – als jullie overal gaan "knijpen" dan wordt het hier toch juist drukker? Het staat hier nu al vast. Vooral de stad uit. - Naar snelweg > hier moet je nu al 5 cycli wachten (verkeerslichten). Hoe druk zal het straks worden? Dat is toch niet te doen! Hoe rijden de hulpdiensten dan straks (Schieweg > Gordelweg > Bosdreef)? Zoek dit goed uit.	Bij totstandkoming VCP bekijken we hoe we verwachten dat de verkeersstromen verschuiven. Daar houden we rekening mee. Ook bij de uitwerking van de maatregelen en na invoering zal hier aandacht voor zijn	De Schieweg/Schiekade is onderdeel van de hoofdstructuur en doorstroming is een belangrijk opgave op deze locatie. Door de voorgestelde maatregelen in het VCP gaat doorgaand verkeer meer gebruik maken van deze hoofdstructuren in plaats van door de wijken. Dit blijkt ook uit de uitgevoerde berekeningen met het verkeersmodel. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies. In het VCP is geen herinrichting voorzien op de Schiekade. We monitoren de doorstroming, zoals we dat op meerdere plekken in de stad doen. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) rapporteren we over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten. Ook worden hierin trends weergegeven met betrekking op doorstromingen bereikbaarheid, verkeerssamenstelling en verkeersveiligheid. Mocht blijken dat de verkeersveiligheid verslechtert kan dit aanleiding zijn om aanvullende maatregelen te treffen (buiten het VCP).



Knip op Bergweg/Bergselaan: Sluipverkeer via Insulindestraat? Meer autoverkeer op Noordsingel? Ook door tram 4 die daar rijdt? Zorg: auto's gaan dan rondjes rijden.	Bij totstandkoming VCP is bekeken hoe we verwachten dat de verkeersstromen verschuiven. Daar hebben we rekening mee gehouden. Ook bij de uitwerking van de maatregelen en na invoering zal hier aandacht voor zijn.	Ongewijzigd
Van Aerssenlaan: Verkeer dan vanaf snelweg komt, rijdt dan via Statenlaan. Wordt het dan niet drukker op Bentinckplein?	Bij totstandkoming VCP is bekeken hoe we verwachten dat de verkeersstromen verschuiven. Daar hebben we rekening mee gehouden. Ook bij de uitwerking van de maatregelen en na invoering zal hier aandacht voor zijn.	In het concept Verkeerscirculatieplan (VCP) was een aanpassing van de kruising Statenweg – Bentincklaan – Walenburgerweg opgenomen om de doorstroming te verbeteren en de verkeerssituatie overzichtelijker te maken. Verkeersberekeningen tonen echter aan dat dit ertoe leidt dat het kruispunt minder verkeer kan verwerken en wachttijden toenemen. Omdat het Bentinckplein naar verwachting drukker wordt, vooral op de noord-zuidverbinding, is geconcludeerd dat de maatregel niet het gewenste effect bereikt. Daarom is besloten deze uit het VCP te verwijderen.
Zaagmolenbrug: - Hoe dan route naar Crooswijk? Als brug niet meer kan? - Bosdreef/Gordelweg? Kan dat wel? Idee: eenrichtingsverkeer op Zaagmolenstraat omdraaien?	Vanuit het Oude Noorden naar Crooswijk kan via de Schiekade - Hofplein - Pompenburg of via de route Gordelweg Boezemlaan.	Ongewijzigd
Walenburgerweg: - Links afslaan van Walenburgerweg naar Schieweg > mag niet, maar gebeurt vaak. - Taxi's doen dit vaak. Zij rijden via Spoorsingel > rechts afslaan op Walenburgerweg > links afslaan op Walenburgerweg (wat niet mag). Dit doen veel auto's. Hoe gaan jullie daarmee om? Wat doen jullie	Dit is geen circulatievraagstuk en wordt niet door het VCP opgepakt.	Ongewijzigd



eraan? Zorg: dit gaat straks vast meer gebeuren.		
Bentincklaan: Waarom niet 2 opstelstroken? Je gaat er én van 2x2 naar 2x1 én de opstelstroken minder maken. Dan wordt het toch heel druk daar?	De Bentincklaan is momenteel niet heel druk en wij verwachten dat de Bentincklaan de verkeersdruk met 2x1 verwachte verkeersdruk goed aan kan	Ongewijzigd: de opstelstroken bij de verkeerslichten blijven behouden. De maatregel voor het Bentinckplein vervalt. De Bentincklaan blijft 2x1 en kan het verkeer goed verwerken.
Bruggen op Noordsingel zijn te smal voor voetgangers & fietsers	Dit is geen verkeerscirculatievraagstuk en zal niet worden opgepakt in het VCP.	Ongewijzigd.
Er gaan ook trams weg. Hoe blijven de wijken dan bereikbaar? Als auto minder kan, dan is de tram toch nodig (als alternatief)?	Het VCP en de daarin opgenomen maatregelen zijn erop gericht de stad veilig, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. De verschillende locaties in de stad blijven bereikbaar (ook met de auto).	Ongewijzigd.
Oversteek voor fietsers & voetgangers vanuit Spoorsingel naar fietstunnel CS voelt onveilig.	Dit is geen circulatieopgave.	De vraag over de Spoorsingel gaat niet over een circulatievraagstuk, maar over de inrichting van de weg op deze specifieke locatie. Dit is geen onderdeel van het VCP.



4 Participatie fase 3

In de derde fase is het concept VCP toegelicht en getoetst bij en door bewoners, ondernemers en stakeholders. Hiervoor zijn verschillende participatievormen ingezet om zoveel mogelijk Rotterdammers en stakeholders te bereiken:

- Informatiebijeenkomsten met specifieke doelgroepen.
- Een expositieweek in het Timmerhuis, waar het conceptplan interactief is toegelicht en getoetst.
- Een online vragenlijst over het conceptplan.

Na de expositieweek zijn de wijkraden Bergpolder-Blijdorp-Liskwartier, Oude Noorden, Agniesebuurt-Provenierswijk, Crooswijk, Kralingen, Middelland-Nieuwe Westen, Dijkzigt-Oude Westen en Cool-Scheepvaartkwartier-Stadsdriehoek gevraagd formeel advies te geven op de plannen. Naast de wijkraden hebben we ook andere lokale stakeholders gevraagd te reageren op het conceptplan. Na alle input verzameld te hebben, hebben we aan alle stakeholders teruggekoppeld tegen welke dilemma's we aanliepen.

Deze fase vond plaats in Q2, Q3 en Q4 van 2024 en Q1 van 2025.

4.1 Wijkraad Crooswijk

Input	Reactie participatiefase 3	Update definitief VCP mei'25
Wenst actief betrokken te worden bij de verdere ontwikkeling van het plan, zodat ook de praktische inzichten van de gebruikers worden meegenomen.	Op 12, 25 en 26 november hebben we diverse wijkraadbijeenkomsten georganiseerd waarbij we wijkraden gevraagd hebben hoe we de informatievoorzieningen het best kunnen inrichten voor de volgende fases.	Er zal een bijeenkomst georganiseerd worden voor alle belanghebbenden in het derde kwartaal van 2025. Tijdens deze bijeenkomst zal informatie verstrekt worden rondom het proces op maatregeleniveau en hoe partijen hierin betrokken kunnen worden.
Verkeersfilters: Het Oude Noorden wordt praktisch onbereikbaar voor automobilisten door de 'verkeersfilters' die gepland zijn op beide bruggen (Noorder- en Zaagmolenbrug) over de Rotte die Crooswijk met het oude Noorden verbinden. Andersom idem dito.	Dank voor uw suggestie. Met de invoering van de verkeersfilters op de Noordmolenbrug en Zaagmolenbrug blijft het Oude Noorden bereikbaar, echter wel met een andere route. De komende periode werken we toe naar het opstellen van het definitieve maatregelenpakket.	De suggestie is niet overgenomen. Voor het doel wat we met het VCP hebben is een verkeersfilter op beide bruggen de meest effectieve oplossing.



Suggestie: Maak beide bruggen eenrichtingsverkeer waarvan de Zaagmolenbrug in de richting van het Oude Noorden en de Noorderbrug in de richting van Crooswijk.	We nemen uw suggestie mee bij de inhoudelijke afwegingen.	
Crooswijkseweg: Ondanks de vele signalen die zijn afgegeven, ziet de wijkraad eenrichtingsverkeer op de Crooswijkseweg niet terug in het concept VCP. Eenrichtingsverkeer is volgens de wijkraad essentieel om van deze straat weer een fijne winkelstraat te maken. Suggestie: Het eenrichtingsverkeer te laten geschieden vanaf de Goudse Rijweg in de richting van de Crooswijksestraat. Hierdoor wordt voorkomen dat verkeer midden op het kruispunt Crooswijksestraat/Crooswijkseweg stilstaat om de afslag naar de Crooswijkseweg te nemen. Een erg onoverzichtelijke en gevaarlijke situatie.	Dank voor uw suggestie. De komende periode werken we toe naar het opstellen van het definitieve maatregelenpakket. We nemen uw suggestie mee bij de inhoudelijke afwegingen.	Deze maatregel is onderzocht. Hieruit blijkt dat de impact van de maatregel op de hoofdstructuur beperkt is. Uitvoering van de maatregel kan daarom los van het VCP plaatsvinden. Met de wijkraad zal contact opgenomen worden over hoe hier een vervolg aan te geven.
Gevaarlijke kruisingen: Crooswijk kent veel gevaarlijke kruisingen op aanvoerwegen. Denk hierbij aan de kruising Rusthoflaan/Nieuwe Boezemstraat, Boezemstraat/Pijperstraat en Crooswijkseweg/ Crooswijksestraat. Het verkeer zal op deze verkeersaders flink toenemen.	De effecten van de VCP-maatregelen worden op dit moment onderzocht, onder andere op de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de genoemde kruispunten. Er wordt onderzocht of een straat de verwachte drukte aan kan. Indien nodig worden er aanvullende maatregelen voorgesteld.	De resultaten uit de studies laten zien dat het gebied tussen de Rotte en de Boezemweg/ Boezemstraat rustiger wordt als gevolg van de verkeersfilters. Dit heeft gunstige effecten op de kruispunten binnen dit gebied en de ontsluiting naar de Boezemstraat die een vergelijkbare hoeveelheid gemotoriseerde verkeersdeelnemers als nu heeft. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies.
Sluipverkeer: door de verschillende verkeersfilters in het Oude Noorden vreest de wijkraad veel sluiptverkeer door Crooswijk om snel in het centrum te komen (via Jonker Fransstraat). Vooral de Crooswijksebocht of inrit Boezemlaan/Kerkhoflaan zouden hiervoor gebruikt kunnen worden.	De effecten van de VCP-maatregelen worden op dit moment onderzocht, onder andere op de verschuiving van verkeersstromen. Daar houden we rekening mee. Ook bij de uitwerking van de maatregelen en na invoering zal hier aandacht voor zijn. Indien nodig worden er aanvullende maatregelen voorgesteld.	De resultaten uit de effectstudies laten zien dat het onwaarschijnlijk is dat er veel extra sluiptverkeer ontstaat. Het beschreven gebied wordt verkeersluwer. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies



Bouwverkeer: De komende jaren worden er veel woonprojecten gerealiseerd. Ook dit zal invloed hebben op vele verkeersstromen. Wijkraad vraagt om aandacht in de uitvoer van het VCP.	Door de voorgestelde VCP- maatregelen verandert de hoeveelheid autoritten niet. Wel veranderen de routes van het autoverkeer. Verkeer zonder herkomst of bestemming in de wijken zal meer gebruik maken van de hoofdroutes om de wijken heen en de Ring. In de berekeningen van de toekomstige verkeersstromen wordt rekening gehouden met de geplande bouwontwikkelingen in de stad en de reeds bekende herinrichtingsprojecten.	Ongewijzigd
Parkeren aan de rand van de wijk: Het VCP nodigt ook uit tot nieuwe manieren van denken ten aanzien van (ondergronds) parkeren. Het verbaast zowel wijkraad Crooswijk als wijkraad Oude Noorden dat er nog nooit is nagedacht over parkeergelegenheid onder de Rotte. Suggestie: Deze nieuwe garage zou bijvoorbeeld onder de Rotte tussen eerdergenoemde bruggen gerealiseerd kunnen worden. Hierdoor kunnen meer auto's van straat en uit de wijken verdwijnen en ontstaat er ruimte voor groene routes en ontmoeting.	In het VCP kijken we naar circulatiemaatregelen, niet naar parkeren. Minder parkeren in de wijken draagt inderdaad bij aan een autoluwere stad. Met het VCP kijken we wel naar de effecten op P+R en parkeren. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid (vastgesteld in mei 2024) en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).
Actieplan Geluid: In het kader van het nieuw te ontwikkelen 'Actieplan Geluid' zou ook vaker nagedacht mogen worden over geluidsstil asfalt. Op plekken waar, door de nieuwe routing van het VCP, meer verkeersbewegingen ontstaan, moet er zeker gebruikgemaakt worden van geluidsstil asfalt.	Bedankt voor uw suggestie. De effecten van de VCP-maatregelen worden op dit moment onderzocht, onder andere op geluid. Uw suggestie nemen we mee bij het formuleren van eventueel aanvullende maatregelen.	Stil asfalt is opgenomen als één van de aanvullende maatregelen in het definitief VCP.



4.2 Wijkraad Kralingen

Input	Reactie participatiefase 3	Update definitief VCP mei'25
Ondersteuning voor VCP: Inkomend verkeer via de Maasboulevard leiden i.p.v. van door woonwijken wordt gesteund door de bewoners.	Dank voor uw steun.	Ongewijzigd
Zorgen over huidige indeling van drie rijbanen: rondom de Oostzeedijk-Honingerdijk (auto's, fietsers, trams) en de impact op de veiligheid, ondanks de verwachte vermindering van autoverkeer. Verwachting dat de tram sneller en mogelijk vaker zal rijden, waardoor de oversteekbaarheid voor voetgangers een aandachtspunt blijft. Suggestie: Wijzigen van de oversteekplaats bij de Vijverweg in een oversteekplaats met voorrang door een zebrapad aan te brengen	Met de maatregel 'eenrichtingsverkeer Oostzeedijk-Honingerdijk' neemt de hoeveelheid autoverkeer af. Hierdoor neemt de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid toe. Het versnellen van de tram en mogelijk vaker laten rijden van de tram is een keuze die is gemaakt vanuit het project Plan Toekomstvast Tramnet (PTT). Uw suggestie om de oversteekplaats te wijzigen wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase.	Ongewijzigd
Fiets en Looproutes: Zorgen over de beperkte ruimte voor veilige fiets- en looproutes, vooral door de smalle trottoirs en drukke rijbanen, wat onveilig is voor voetgangers, rolstoelgebruikers, en mensen met kinderwagens. Suggestie: aanbrengen van fietssuggestie-stroken aan beide zijden van de Honingerdijk, zoals nu al het geval is vanaf de Vijverweg.	Dank voor uw suggestie. Met de maatregel 'eenrichtingsverkeer Oostzeedijk-Honingerdijk' ontstaat er ruimte voor o.a. fiets en voetganger. Uw suggestie wordt als aandachtspunt meegenomen in de uitwerkingsfase van de maatregel	Ongewijzigd
Impact op andere wegen: Zorgen dat de nieuwe verkeerscirculatie extra druk zal uitoefenen op de Maasboulevard, Oudedijk, en Kralingse Plaslaan door verplaatsing van verkeer. Zorgen over verkeer dat mogelijk de Oostzeedijk Beneden als alternatieve route gaat	De effecten van de VCP-maatregelen worden op dit moment onderzocht, onder andere op de verschuiving van verkeersstromen. Er wordt onderzocht of de routes de verwachte drukte aan kunnen. Indien nodig worden er aanvullende maatregelen voorgesteld. De zorgen over de	Door de VCP-maatregelen verschuift het verkeer in de wijken naar de hoofdstructuur. Hierdoor nemen de verkeerintensiteiten in de wijken af. Op de hoofdstructuur is er een acceptabele toename van verkeer. De toenames zijn acceptabel omdat ze geen grootschalige aanpassing vragen aan de weginrichting van de



gebruiken vanwege het eenrichtingsverkeer op de Honingerdijk.	Oostzeedijk Beneden als alternatieve route nemen we mee als aandachtspunt.	hoofdstructuur en ze passen bij de bestaande vormgeving. Vanaf de hoofdstructuur verschuift er een deel van het autoverkeer naar de Ring (snelwegen). Ook op de Ring is er sprake van een acceptabele toename van verkeer. De verschuiving van verkeersintensiteiten van de wijken naar de hoofdstructuur en snelwegen is een wenselijk effect, omdat hiermee het autoverkeer wordt verschoven naar wegen die daar beter op ingericht zijn, doordat ze bijvoorbeeld gescheiden fietsstroken hebben en geregelde oversteekplaatsen hebben. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies
Financiële dekking en uitvoering: Zorgen over de financiële dekking voor de voorgestelde maatregelen, met name in relatie tot de investering in auto-infrastructuur zoals de Oeververbinding. Suggestie: meer duidelijkheid en concrete plannen omtrent de financiering en uitvoering van de voorgestelde maatregelen	Onderdeel van het VCP is een uitvoeringsagenda t/m 2030, maar ook voor daarna. Niet alle VCP-maatregelen zullen deze collegeperiode worden uitgevoerd. Voor de maatregelen die wel deze collegeperiode worden uitgevoerd zal via de Rotterdamse Investeringsmotor geld moeten worden georganiseerd. Voor de VCP-maatregelen die voor volgende collegeperiodes staan geagendeerd zal een nieuw college aan zet zijn om investeringsmiddelen te organiseren.	De voorlopige uitvoeringsagenda is opgenomen in het VCP in hoofdstuk 9.
Afstemming met andere projecten: Behoeftte aan transparantie over de afstemming van het VCP met andere grote projecten, zoals de Oeververbinding en ontwikkelingen in de Oostflank. Suggestie: Duidelijkheid scheppen over de raakvlakken en coördinatie tussen de verschillende projecten in de buurt, o.a. Oeververbinding en Oostflank.	Bij het berekenen van de toekomstige verkeersstromen houden we rekening met toekomstige ontwikkelingen zoals de Oostflank en de nieuwe Oeververbinding.	Bij het berekenen van de toekomstige verkeersstromen en de effecten als gevolg van het VCP, houden we rekening met geplande ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsprojecten zoals de Oostflank, de invoering van 30 km/ uur, de uitvoering van de P+R-strategie en het plan PTT. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies.



4.3 Wijkraad Middelland Nieuwe Westen

Input	Reactie participatiefase 3	Update definitief VCP mei '25
Voorstander van verkeersingrepen, die de veiligheid en leefbaarheid bevorderen en goed zijn voor de luchtkwaliteit in de wijken en voor milieu en klimaat in het algemeen.	Bedankt voor uw steun.	Ongewijzigd
Participatie: Uit de enquête die onder de participanten is gehouden, mogen geen vergaande conclusies worden verbonden. De participanten vormen geen representatieve steekproef. Het participatietraject was interessant voor de deelnemers, maar heeft weinig Rotterdammers bereikt. De communicatie hierover was beperkt dat alleen inwoners die al op de hoogte waren, zijn bereikt. Het is de vraag of hierdoor alle perspectieven voldoende zijn belicht. Wij constateren dat er veel maatregelen gesneuveld zijn t.o.v. hoe dit eerder aan ons is gepresenteerd. Maakt het plan minder consistent en geloofwaardig, en dus minder goed.	De aankondiging van participatiefase 3 is stadsbreed gecommuniceerd, waaronder ook via de wijkraden. Achter de opkomst van de deelnemers aan participatiefase 3 kunnen diverse redenen schuilen. Alle ontvangen input hebben we meegewogen. Maatregelen zijn nader onderzocht en minimaal gewijzigd. In het jaaractieplan kunnen plannen opgenomen worden die onvoldoende opgenomen zijn in het VCP.	Ongewijzigd
Meer betrekking: Dit soort maatregelen kan alleen succesvol uitgevoerd worden als er draagvlak is bij de inwoners. Dat betekent dat zij keuzes moeten kunnen snappen, maar dat betekent dat ook zij moeten kunnen kiezen.	Nu de participatie is afgerond op het concept-VCP zal er na de besluitvorming opnieuw participatie per maatregel georganiseerd worden. De invulling van het ontwerp per maatregel zal hiermee in deze vervolgfase verder ingericht worden.	Na vaststelling van het VCP worden de afzonderlijke maatregelen verder uitgewerkt. Hierbij wordt het reguliere planvormingsproces voor buitenruimteprojecten gevolgd. Per maatregel zal, zoals gebruikelijk is bij dergelijke projecten, participatie georganiseerd worden.



Suggestie: meer mensen betrekken bij de uiteindelijke planvorming en oplossingsrichtingen.		Op het moment dat maatregelen op straat worden uitgevoerd, zal hierover duidelijk worden gecommuniceerd. De direct betrokken ondernemers en bewoners krijgen een brief. De rest van de buurt wordt geïnformeerd via de wijkraad, wijknieuws en wijkgerelateerde sociale mediakanalen. Indien nodig organiseren we informatieavonden. Als de maatregelen zijn uitgevoerd, houden we de impact van de veranderingen nauwlettend in de gaten. Ook blijven we in gesprek met wijkraden, bedrijfsinvesteringszones en/of ondernemersverenigingen en andere stakeholders in een gebied. Dit doen we om signalen tijdig te ontvangen, mee te nemen en waar nodig bij te sturen.
OV: De oude buslijn 44 is geschrapt ten faveure van een snelbus. Die snelbus is er doorgedrukt zonder overleg met de wijk. Hier zijn veel klachten op ontvangen. De oude bus 44 was een belangrijke vervoersvoorziening voor de bewoners. Tramlijn 4 zal binnen afzienbare tijd ook verdwijnen uit onze wijken. Waar deze tram nu nog deels het gemis van bus 44 kan opvangen, is er straks niks meer. In deze context zal het VCP door een deel van de bewoners worden opgevat als 'auto pesten'. Suggestie: alternatief bieden in de vorm van OV.	In het VCP worden circulatiemaatregelen genomen om de hoeveelheid doorgaand autoverkeer door de wijken te beperken. De wijken blijven daarbij gewoon bereikbaar voor de auto, alleen verandert (mogelijk) de route en reistijd. Aanpassingen aan het bus- en tramnetwerk maken geen onderdeel uit van het VCP. Het verdwijnen van tramlijn 4 is onderdeel van het besluit is een keuze die is gemaakt vanuit het project Plan Toekomstvast Tramnet (PTT).	Aanpassingen aan het bus- en tramnetwerk maken geen onderdeel uit van het VCP. Het verdwijnen van tramlijn 4 is onderdeel van het besluit Plan Toekomstvast Tramnet (PTT), vastgesteld op 5 juli 2023 door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Dit plan beoogt het tramnetwerk te vernieuwen en de bereikbaarheid te verbeteren.



4.4 Wijkraad Schiemond Delfshaven

Input	Reactie participatiefase 3	Update definitief VCP mei'25
Doorstroom en verkeersmaatregelen op de Westzeedijk: Zorgen over verslechterde in-en uitstroom naar aangrenzende wijken zoals het Lloydkwartier door problemen op de Westzeedijk. Geen verbetering ten aanzien van dit knelpunt in het concept VCP. Verwachte toename van verkeersdrukke door bouw van extra woningen in Schiehaven-Noord en M4H, wat het probleem verergerd. Suggestie: Westzeedijk moet specifiek worden opgenomen in het VCP om de doorstroom te verbeteren en verkeersdrukke te verminderen en er moeten maatregelen worden genomen om de verkeersopstoppingen op de Westzeedijk aan te pakken, vooral gezien de verwachte toename van verkeer door nieuwe bouwontwikkelingen en aanpassingen in de omliggende wijken.	De effecten van de VCP-maatregelen worden op dit moment onderzocht, onder andere op de verkeersdoorstroming van hoofdroutes zoals de Westzeedijk. Er wordt onderzocht of de routes en kruispunten de verwachte drukke aan kunnen. Indien nodig worden er aanvullende maatregelen voorgesteld.	Er is onderzocht wat de effecten zijn van de maatregelen op de doorstroming op het hoofwegennet, waaronder de Westzeedijk. De conclusie uit deze effectstudie is dat er door de VCP-maatregelen geen grote knelpunten ontstaan in de doorstroming. De doorstroming op Westzeedijk is in de huidige situatie wel al een aandachtspunt omtrent acceptabele normtijden. Dit wordt al gemonitord en zal ook in de toekomst zo blijven. Een belangrijke oorzaak voor stremmingen op de Westzeedijk zijn de vele hoogtemeldingen in de Maastunnel. Deze veroorzaken hinder op het toeleidende wegennet. Hier zijn inmiddels maatregelen voor in gang gezet.
Gevaarlijke verkeerssituatie bij de lage Erfbrug en opstopping Parksluis: Bezorgdheid over de veiligheid bij de Lage Erfbrug, zonder voorgestelde oplossingen in het VCP. Regelmatige verkeersopstoppingen bij de openstaande Parksluis. Geen duidelijkheid over oplossingen voor dit probleem in het VCP. Suggestie: de Parksluis en lage Erfbrug moeten worden meegenomen in de uitwerking van het	De lage Erfbrug is één van de locaties die wordt opgepakt in het kader van de collegetargets verkeersveiligheid. De in het VCP voorgestelde circulatiemaatregel op deze locatie wordt afgestemd met de aanpak vanuit het collegetarget. De verwachting is dat de voorgestelde VCP-maatregel positief bijdraagt aan de verkeersveiligheid.	Er is onderzocht wat de effecten zijn van de maatregelen op de doorstroming op het hoofwegennet, waaronder het Droogleever Fortuynplein (inclusief Parksluizen). De conclusie uit dit onderzoek is dat er door de VCP-maatregelen geen grote knelpunten ontstaan in de doorstroming. De doorstroming op het Droogleever Fortuynplein is in de huidige situatie wel al een aandachtspunt en zal blijven worden gemonitord. Een belangrijke oorzaak



VCP met concrete maatregelen voor de doorstroming en veiligheid	De doorstroming op de Westzeedijk/ Droogleever Fortuynplein (inclusief Parksluizen) wordt meegenomen in het onderzoek waarin de effecten op de doorstroming op de hoofdroutes wordt bekeken.	voor stremmingen op de Westzeedijk zijn de vele hoogtemeldingen in de Maastunnel. Deze veroorzaken hinder op het toeleidende wegennet en hier zijn inmiddels maatregelen voor in gang gezet.
Geen oplossingen in het verkeersnetwerk voor benoemde knelpunten: Ondanks het markeren van de drie knelpunten (Westzeedijk, parksluis, lage Erfbrug) als belangrijke opgavelocaties, zijn er geen concrete oplossingen gepresenteerd.	De effecten van de VCP-maatregelen worden op dit moment onderzocht, onder andere op de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de genoemde routes. Indien nodig worden er aanvullende maatregelen voorgesteld. We nemen uw opmerking mee als aandachtspunt.	Er is onderzocht wat de effecten zijn van de maatregelen op de doorstroming op het hoofwegennet, waaronder de Westzeedijk. De conclusie uit deze effectstudie is dat er door de VCP-maatregelen geen grote knelpunten ontstaan in de doorstroming. De doorstroming op Westzeedijk is in de huidige situatie wel al een aandachtspunt. Dit wordt al gemonitord en zal ook in de toekomst zo blijven. Een belangrijke oorzaak voor stremmingen op de Westzeedijk zijn de vele hoogtemeldingen in de Maastunnel. Deze veroorzaken hinder op het toeleidende wegennet. Hier zijn inmiddels maatregelen voor in gang gezet. De aanpak op hoogtemeldingen heeft een positief effect op doorstroming op de Westzeedijk/ Droogleever Fortuynplein (inclusief Parksluizen)
Gebrek aan terugkoppeling en participatie: De wijk heeft geen antwoorden ontvangen op gestelde vragen aan de omgevingsmanager VCP. Bewonersparticipatie uit Delfshaven-Schiemondd wordt onvoldoende weerspiegeld in het rapport "participatie concept verkeerscirculatieplan". Bewoners en wijkraad	Op 12, 25 en 26 november 2024 hebben we diverse wijkraadbijeenkomsten georganiseerd waarbij we input hebben opgehaald hoe we de informatievoorzieningen het best kunnen inrichten voor de volgende fases.	Ongewijzigd



zijn niet gehoord ondanks hun aanwezigheid bij participatiesessies. Suggestie: betere betrokkenheid van bewoners uit Delfshaven bij toekomstige participatiesessies en terugkoppeling van oplossingen voor hun knelpunten.		
Westzeedijk blijft enige 50 km/u weg: Zorgen dat andere verbindingswegen (zoals Rochussenstraat, Nieuwe binnenweg, Mathenesserlaan) worden beperkt tot 30 km/u of afgesloten, waardoor automobilisten zullen uitwijken naar de Westzeedijk. Verwachting van een toename van verkeersdruk op de Westzeedijk als de enige 50 km/u weg in Rotterdam-West.	De effecten van de VCP-maatregelen worden op dit moment onderzocht. Er wordt onder andere met behulp van het verkeersmodel een prognose gemaakt van de toekomstige verkeersintensiteiten op de wegen in de stad. In deze berekeningen wordt rekening gehouden met de invoering van 30 km/ uur op een groot aantal wegen in de stad. Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten wordt het effect van de VCP-maatregelen op de verkeersdoorstroming in beeld gebracht. Indien nodig worden aanvullende maatregelen voorgesteld.	Er is onderzocht wat de effecten zijn van de maatregelen op de doorstroming op het hoofwegennet, waaronder de Westzeedijk. De conclusie uit deze effectstudie is dat er door de VCP-maatregelen geen grote knelpunten ontstaan in de doorstroming. De doorstroming op Westzeedijk is in de huidige situatie wel al een aandachtspunt omtrent acceptabele normtijden. Dit wordt al gemonitord en zal in de toekomst zo blijven. Een belangrijke oorzaak voor stremmingen op de Westzeedijk zijn de vele hoogtemeldingen in de Maastunnel. Deze veroorzaken hinder op het toeleidende wegennet. Hier zijn inmiddels maatregelen voor in gang gezet. De aanpak op hoogtemeldingen heeft een positief effect op doorstroming op de Westzeedijk/ Droogleever Fortuynplein (inclusief Parksluizen)

4.5 Wijkraad Oude Noorden

Input	Reactie participatiefase 3	Update definitief VCP mei'25
Een aantal bewoners van het Oude Noorden is erg blij met het concept-VCP. Dit zijn	De definitieve besluitvorming zal plaatsvinden in het voorjaar van 2025 met uitzondering van de	Met een aangenomen motie ligt er nu de vraag de effecten van de A16 beeld te brengen. Hiermee zijn de

Datum:
30 mei 2025

Pagina
108 van
125

:



voornamelijk fietsers en de buurtbewoners. Veel bewoners en ondernemers maken zich zorgen over de bereikbaarheid van de wijk. De wijkraad vindt de uitkomst van de online vragenlijsten voor het Oude Noorden niet representatief, maar vindt de expositie in het Timmerhuis goed opgezet. Sinds de invoering van het éénrichtingsverkeer in de Zwart Janstraat hebben bewoners en wijkraadsleden bruikbare informatie over de praktijk gegeven en te horen gekregen dat het VCP gedetailleerd uitgewerkt zal worden en besluitvorming over een aantal zaken op een later moment plaatsvindt. De wijkraad wil graag weten wat er precies bedoeld wordt met latere besluitvorming.	vier maatregelen in Noord. De vier VCP-maatregelen over de filters staan nu op grijs. Hier zal een besluit op worden genomen nadat bekend is wat de effecten zijn van de openstelling van de A16 op de verkeersbewegingen in Noord.	filters niet van de baan. De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
Tegen rijrichting inrijden Zwart Janstraat: Het definitief eenrichting maken van de Zwart Janstraat en de verkeersfilter in de Gerard Scholtenstraat hebben niet gezorgd voor een rustige en verkeersveilige wijk. Verschillende ongevraagde adviezen zijn de afgelopen jaren richting de wethouder uitgegaan. Er wordt dagelijks hard gereden en ook tegen de rijrichting in meerdere straten.	De pilot (afgerond in 2022) toonde aan dat de verkeersveiligheid in de Zwart Janstraat is verbeterd. Deze evaluatie is ook met de wijkraad destijds besproken. In de Gerard Scholtenstraat leidde echter een toename van verkeer (50% door het waterbedeffect) tot meer overlast en een lager gevoel van verkeersveiligheid. Om deze reden is in overleg met bewoners de straat bij het Brancoplein afgesloten voor autoverkeer, waardoor de straat rustiger werd. Alle adviezen over de pilot zijn destijds behandeld. Daarnaast is handhaving geen verkeerscirculatiemaatregel. Wel onderzoeken we gedrag bij de invoering van de VCP-maatregelen.	Ongewijzigd
Evaluatie verkeersfilters: Stel (voorlopig) het voorgestelde plan tot het plaatsen van verkeersfilters (maatregel 21, 22, 23 en 24) in	De vier verkeersfilters in het gebied Noord zijn in het concept-VCP in grijs weergegeven, omdat over deze maatregelen in een latere fase een	Met een aangenomen motie ligt er nu de vraag de effecten van de A16 beeld te brengen. Hiermee zijn de filters niet van de baan.



Noord uit tot er een transparante evaluatie (cijfers) van de feitelijke verkeersstromen is gedaan. Na consult met de wijkraad bepalen of de verkeersfilters nodig zijn.	besluit wordt genomen, na openstelling van de A16De komende periode werken we toe naar het opstellen van het definitieve maatregelenpakket.	De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
Eenrichting omdraaien: De geplande richting van Bergweg-Zaagmolenbrug (maatregel 18) omdraaien naar Zaagmolenbrug-Bergweg.	Bedankt voor uw suggestie. De komende periode werken we toe naar het opstellen van het definitieve maatregelenpakket. We nemen de suggestie mee bij de inhoudelijke afwegingen.	De verkeerscirculatie in het Oude Noorden is het beste als de Zaagmolenstraat éénrichting verkeer heeft van Bergweg naar Zaagmolenbrug. De bereikbaarheid van het gebied komt anders te veel onder druk te staan. Bij verdere uitwerking van de maatregel wordt de eenrichtingsstructuur in de straten in de buurt nader bekeken.
Rijrichting omdraaien: Maak op de Noorderboulevard de rijrichting Bergweg-Noorderbrug (Noordmolenstraat rijrichting omdraaien).	Bedankt voor uw suggestie. De komende periode werken we toe naar het opstellen van het definitieve maatregelenpakket. We nemen de suggestie mee bij de inhoudelijke afwegingen.	De rijrichting van de Noorderboulevard zal niet worden omgedraaid. Met het huidige voorstel blijven alle bestemmingen bereikbaar, soms met een iets langere route.
Bereikbaarheid: Houd rekening met de bereikbaarheid voor de bewoners die in de wijken wonen. Houd ook rekening met de bereikbaarheid van de winkelstraten door bijvoorbeeld het instellen van laad-en lostijden voor leveranciers winkelstraten. Buiten deze tijden alleen met kleine vrachtwagens de wijk in.	Met het VCP blijven alle locaties in de stad bereikbaar, ook met de auto. De winkelstraten blijven bereikbaar voor klanten en leveranciers. Het betekent wel dat bestemmingen niet altijd via elke willekeurige route bereikbaar zullen zijn. Routes veranderen mogelijk. Het instellen van laad- en lostijden is geen circulatiemaatregel en is daarom niet opgenomen in het maatregelenpakket van het VCP. Mocht uit de effectstudie blijken dat aanvullende maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid van de winkelstraten te garanderen, dan nemen we uw suggestie ten aanzien van laad- en lostijden mee in onze overwegingen.	Ongewijzigd
In gesprek met de wijk: Laat het VCP-team binnenkort met een kleine vertegenwoordiging	Op 12, 25 en 26 november 2024 hebben we diverse wijkraadbijeenkomsten georganiseerd	Na vaststelling van het VCP worden de afzonderlijke maatregelen verder uitgewerkt. Hierbij wordt het



van wijk (bewoners, ondernemers en wijkraad) in gesprek gaan. Bespreek vooraf met de wijkraad hoe we dit gezamenlijk kunnen organiseren. De wijkraad kent de bewoners en ondernemers en weet wie van hen een constructieve bijdrage kan leveren.	waarbij we wijkraden gevraagd hebben hoe we de informatievoorzieningen het best kunnen inrichten voor de volgende fases.	reguliere planvormingsproces voor buitenruimteprojecten gevolgd. Per maatregel zal, zoals gebruikelijk is bij dergelijke projecten, participatie georganiseerd worden. Op het moment dat maatregelen op straat worden uitgevoerd, zal hierover duidelijk worden gecommuniceerd. De direct betrokken ondernemers en bewoners krijgen een brief. De rest van de buurt wordt geïnformeerd via de wijkraad, wijknieuws en wijkgerelateerde sociale mediakanalen. Indien nodig organiseren we informatieavonden. Als de maatregelen zijn uitgevoerd, houden we de impact van de veranderingen nauwlettend in de gaten. Ook blijven we in gesprek met wijkraden, bedrijfsinvesteringszones en/of ondernemersverenigingen en andere stakeholders in een gebied. Dit doen we om signalen tijdig te ontvangen, mee te nemen en waar nodig bij te sturen.
Tekort aan parkeren: Er is een tekort aan parkeermogelijkheden voor bezoekers van de wijk/winkelstraten. Mogelijkheid onderzoeken om parkeergarage te maken onder Rotte. Voorbeeld Spui Amsterdam. De meeste parkeergarages zijn vol met abonnementen en er blijft weinig ruimte voor bezoekers.	In het VCP kijken we naar circulatoriemaatregelen, niet naar parkeren. Minder parkeren draagt inderdaad bij aan autoluwere stad. Wel kijken we naar de effecten P+R en parkeren. De uitvoering hiervan valt buiten het VCP.	Parkeren en P+R maken geen onderdeel uit van het VCP. P+R beleid en vastgesteld parkeerbeleid is als uitgangspunt meegenomen in de verkeersberekeningen en de effectstudies (referentie situatie 2030).
Toezicht en handhaving: Wijkraad benadrukt dat, voor alle (nieuwe) maatregelen en aanpassingen op het gebied van verkeersveiligheid en verkeerstromen geldt, dat deze valt en of staan met (extra) inzet van toezicht en handhaving.	Bedankt voor de aanwijzing. Handhaving en toezicht is geen circulatoriemaatregel. Wel onderzoeken we het gedrag bij invoering van circulatoriemaatregelen.	Handhaving is geen verkeerscirculatorievraagstuk. Bij de uitwerking van de voorgestelde maatregelen wordt wel gekeken op welke wijze we kunnen handhaven. Bijv. Bij het toepassen van verkeersfilters hebben de ANPR-camera's de voorkeur



Aanpak 30: 30 km zal zeker bijdragen aan de verkeersveiligheid en onnodige verkeersbewegingen (verkeersaso's die het niet meer leuk gaan vinden door de wijk te cruisen). Hier is handhaving ook voor nodig. Ook op de Bergweg 30 km invoeren. Nader onderzoek is nodig (bijvoorbeeld kijken naar rijbaan versmalling en aparte fietspaden) in samenwerking met de RET en MRDH.	Bergweg naar 30 km p/u verlagen valt zowel buiten de scope van het VCP als die van project aanpak 30 voor 2025	De gemeente heeft de ambitie om de verkeersveiligheid op de Bergweg te verbeteren en tegelijkertijd het openbaar vervoer, waaronder de tram, te versnellen. De versnellingsopgave voor de tram is benoemd in het Plan Toekomstvast Tramnet (PTT), vastgesteld op 5 juli 2023 door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Dit plan beoogt het tramnetwerk te vernieuwen en de bereikbaarheid te verbeteren. Op de Bergweg is de trambaan geïntegreerd in het wegdek van de straat (straatspoor) en wordt gedeeld met auto's. Het is op dit moment niet mogelijk om met kleine aanpassingen de trambaan te scheiden van het overige verkeer. De verwachting is dat wanneer je de snelheid voor het overige verkeer verlaagt, de snelheid van de tram ook afneemt. Na bestuurlijke gesprekken met de RET is uiteindelijk in mei 2024 besloten om nu niet de snelheid op de Bergweg te verlagen naar 30k/u, omdat dit te grote gevolgen heeft voor de exploitatie van het OV. De gemeente heeft in het kader van het PTT afgesproken om in de volgende collegeperiode samen met de RET en de MRDH te verkennen of het mogelijk is om (gedeeltelijk) vrijliggende traminfrastructuur te realiseren op de Bergweg. Op deze manier kan mogelijk de tram worden versneld en voor het overige verkeer het snelheidsregime worden aangepast naar 30 km/u. Door de verkeersfilter op de Bergweg wordt het rustiger op de Bergweg. De Bergweg blijft twee richting verkeer houden maar wordt veel rustiger. Dit biedt op de gehele
---	---	--



		Bergweg en de omgeving ervan meer veiligheid terwijl alles bereikbaar blijft. Zie ook bijlage van het VCP: Toelichting en Samenvatting effectstudies De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16.
--	--	---

4.6 Wijkraad Blijdorp, Bergpolder & Liskwartier

Input	Reactie participatiefase 3	Update definitief VCP mei'25
Wijkraad erkent de waarde van het VCP. Verkeer dat bestemming heeft in de wijken dient bij de snelweg de "juiste" afrit te kunnen kiezen.	Bedankt voor uw steun.	Aanpassingen op bewegwijzering is opgenomen in het plan zodat bestemmingsverkeer op de juiste manier geleid zal worden
Stadsroutes: Door de wijk zijn er twee belangrijke routes die ook stadsroutes zijn, de S113 (Kleinpolderplein tot Statenweg) en S112 (Hofplein via Schieplein tot Doenkade/oprit nieuwe A16). Dit moeten de hoofdaders worden waar verkeer over beweegt dat geen bestemming in de wijk heeft. Er is nu een verbinding tussen de S112 en S113 door de wijk. De Bergweg en Bergselaan worden gebruikt om Schieplein te ontwijken.	Eén van de doelstellingen van het VCP is verkeer zonder herkomst of bestemming in de wijk meer gebruik te laten maken van de hoofdroutes om de wijken heen en de Ring. De in het VCP voorgestelde maatregelen, zoals de verkeersfilters in Noord, zullen doorgaand- en sluipverkeer voorkomen. De komende periode werken we toe naar het opstellen van het definitieve maatregelenpakket. We nemen uw opmerking mee bij de inhoudelijke afwegingen.	De verkeersfilters op de Bergweg en Bergselaan zullen verhinderen dat er doorgaand verkeer plaatsvindt tussen de Schieweg en de Gordelweg. De verbinding tussen S112 en S113 blijft bestaan. Wel is deze locatie opgenomen als aandachtspunt terug te vinden in het VCP via bijlage 3 bij de toelichting en samenvatting van de effectstudies. Er begrip voor het zorgpunt.
Invulling van VCP: houd rekening met de mobiliteit voor kwetsbare groepen; bevorder openbaar vervoer; zorg voor continuïteit van nooddiensten en denk aan een groene invulling waar mogelijk.	Met het verkeerscirculatieplan blijven alle locaties in de stad bereikbaar. Ook met de auto. Dit betekent dat voor o.a. de mensen die afhankelijk zijn van de auto, de hulpdiensten en het doelgroepenvervoer alle locaties in de stad bereikbaar blijven. Het betekent wel dat	Ongewijzigd



	bestemmingen niet altijd via elke willekeurige route bereikbaar zullen zijn. Routes veranderen mogelijk. Het VCP richt zich primair op verkeerscirculatie en de doorstroming in de stad, en heeft verband met o.a. de plannen voor OV. We onderzoeken bijvoorbeeld hoe we bestaande ruimte kunnen benutten en combineren om ook ruimte te creëren voor de versnellingsopgave OV, in lijn met de doelstellingen van het VCP. De planning en ontwikkeling voor openbaar vervoer vallen onder de OV-visie. Een van de drie opgaven van het VCP is om ruimte te maken voor o.a. bouwen en groen. Er zal dus zeker aandacht zijn voor een groene invulling voor de ruimte die vrij komt.	
Filters aan de Bergweg en Bergselaan regulier opnemen: automobilisten kiezen ervoor om een omweg over de Bergweg te maken, in plaats van de hoofdader te kiezen met aanpassingen aan de Rodenrijselaan. De twee filters aan de Bergweg en Bergselaan maken dat we het Liskwartier in twee compartimenten delen en dat niet-bestemmingsverkeer over de stadswegen gedwongen wordt. Suggestie: Filters aan de Bergweg en Bergselaan (punten 23 en 24 uit het concept VCP) regulier invoeren binnen de termijn van het VCP (voor 2030). Daarbij dient de Berkelselaan te worden bekeken als een mogelijke sluiproute die gebruikt kan gaan worden na de invoering.	De vier verkeersfilters in het gebied Noord zijn in het concept-VCP in grijs weergegeven, omdat hier in een latere fase een besluit op zal worden genomen, na de openstelling van de A16. De komende periode werken we toe naar het opstellen van het definitieve maatregelenpakket. We nemen uw suggestie mee bij de inhoudelijke afwegingen. De Berkelselaan wordt meegenomen als aandachtspunt.	Met een aangenomen motie ligt er nu de vraag de effecten van de A16 beeld te brengen. Hiermee zijn de filters niet van de baan. De besluitvorming over de 4 filters in Noord zal plaatsvinden na openstelling A16, als meer duidelijkheid is over de effecten van de opening van de verlengde A16. Als de filters worden uitgewerkt zal aandacht worden besteed aan het voorkomen van nieuwe ongewenste sluiproutes over bijvoorbeeld de Berkelselaan.



Van Aerssenlaan: Heropname van een filter bij de tunnel bij de Van Aerssenlaan en verkeerspunt aanpassing(en). Suggestie: Dit is te voorkomen door bijvoorbeeld rechtsaf vanaf Stadhoudersweg (komende vanuit A13) naar de Van Aerssenlaan en/of linksaf vanaf Statenweg (komende vanuit het centrum) naar de Bentincklaan onmogelijk te maken.	We hebben verschillende combinaties van maatregelen onderzocht met het verkeersmodel. Hieruit blijkt dat het instellen van de filters in West, ter hoogte van de Heemraadsingel, al leidt tot een flinke afname van de hoeveelheid verkeer op met name het noordelijke deel van de Van Aerssenlaan. Het instellen van een filter ter hoogte van de Diergaardetunnel leidt daarentegen tot ongewenste omrijdbewegingen en een forse toename van het verkeer op onder andere de Bentincklaan en de Statenweg. Om deze reden is ervoor gekozen om de filter ter hoogte van de Diergaardetunnel niet op te nemen in het concept-VCP.	Ongewijzigd
Compartimenten maken in Blijddorp, Bergpolder en Liskwartier: Toevoegen van een filter ter hoogte van het Stadhoudersplein en de Stadhoudersweg. Suggestie: De invulling komt door een filter op de Stadhoudersweg, dat tot doel heeft het deel van de Stadhoudersweg dat geen onderdeel is van de S112 en de Bergselaan te ontzien van niet bestemmingsverkeer. Andere ingrepen zoals het afsluiten van rechtsaf op de Schieweg zou een alternatief kunnen zijn voor hetzelfde doel, bestemmingsverkeer kan dan echter ook bijna niet in de wijken komen.	Bedankt voor uw suggestie. De komende periode werken we toe naar het opstellen van het definitieve maatregelenpakket. We nemen uw suggestie mee bij de inhoudelijke afwegingen.	Het afsluiten van rechtsaf op de Schieweg is afgewogen, maar uiteindelijk niet opgenomen in het VCP als alternatief. Wel is deze locatie opgenomen als aandachtspunt terug te vinden in het VCP via bijlage 3 bij de toelichting en samenvatting van de effectstudies. Er grip voor het zorgpunt.
Schieweg en Schiekade: Nadenken over een herinrichting van de S112 Schieweg/Schiekade	Bedankt voor uw suggestie. De komende periode werken we toe naar het opstellen van het definitieve maatregelenpakket. We nemen uw suggestie mee bij de inhoudelijke afwegingen.	De Schieweg/Schiekade is onderdeel van de hoofdstructuur en doorstroming is een belangrijk opgave op deze locatie. Door de voorgestelde maatregelen in het VCP gaat doorgaand verkeer meer gebruik maken van deze hoofdstructuren in plaats van



		door de wijken. Dit blijkt ook uit de uitgevoerde berekeningen met het verkeersmodel. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies. In het VCP in geen herinrichting voorzien op de Schieweg/ Schiekade (S112). We monitoren de doorstroming, zoals we dat op meerdere plekken in de stad doen. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Rotterdam (UPMR) rapporteren we over de stand van zaken van mobiliteitsprojecten. Ook worden hierin trends weergegeven met betrekking op doorstromingen bereikbaarheid, verkeerssamenstelling en verkeersveiligheid. Mocht blijken dat de verkeersveiligheid verslechtert kan dit aanleiding zijn om aanvullende maatregelen te treffen (buiten het VCP).
--	--	---

4.7 Wijkraad Dijkzicht Oude Westen

Input	Reactie participatiefase 3	Update definitief VCP mei'25
Wijkraad is tevreden met de richting die het college in wil slaan met het VCP.	Bedankt voor uw steun.	Ongewijzigd
Luchtkwaliteit: De Westzeedijk wordt drukker en staat tijdens de spits vaak in zijn geheel vast. De vraag is of nog meer verkeer wel een plaats kan krijgen op de Westzeedijk en de straat niet	De effecten van de VCP-maatregelen worden op dit moment onderzocht, onder andere op luchtkwaliteit en de verkeersdoorstroming op hoofdroutes zoals de Westzeedijk. Indien nodig worden er aanvullende maatregelen voorgesteld.	Er is onderzocht wat de effecten zijn van de maatregelen op de doorstroming op het hoofwegennet, waaronder de Westzeedijk. De conclusie uit deze effectstudie is dat er door de VCP-maatregelen geen grote knelpunten ontstaan in de doorstroming. De



nog meer vast komt te staan. Wat doet dat met de luchtkwaliteit?		doorstroming op Westzeedijk is in de huidige situatie wel al een aandachtspunt. Dit wordt al gemonitord en zal in de toekomst zo blijven. Een belangrijke oorzaak voor stremmingen op de Westzeedijk zijn de vele hoogtemeldingen in de Maastunnel. Deze veroorzaken hinder op het toeleidende wegennet. Hier zijn inmiddels maatregelen voor in gang gezet. De effecten van de VCP-maatregelen op luchtkwaliteit zijn onderzocht door DCMR. Hieruit komt naar voren dat alle wegen binnen de huidige normen voor luchtkwaliteit blijven. Op de Westzeedijk is een zeer beperkte toename van uitstoot te verwachten. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies.
Participatie: De wijkraad is minder positief over de vormen van participatie waarvoor gekozen is, en de manier waarop deze georganiseerd is. Slecht gecommuniceerd over de traditionele inloopavonden aan de bewoners en ondernemers van het stadscentrum, waardoor veel mensen hier niet zijn komen opdagen. Inloopavonden vooral aantrekkelijk voor oudere doelgroepen. Daardoor reflecteert datgene dat opgehaald is, niet noodzakelijkerwijze de mening van een overgroot deel van inwoners en ondernemers. De wijk is relatief laaggeletterd en een enquête is dan niet het meest toegankelijke middel. Hierover is slecht gecommuniceerd naar de	Op 12, 25 en 26 november 2024 hebben we diverse wijkraadbijeenkomsten georganiseerd waarbij we wijkraden gevraagd hebben hoe we de informatievoorzieningen het best kunnen inrichten voor de volgende fases.	Na vaststelling van het VCP worden de afzonderlijke maatregelen verder uitgewerkt. Hierbij wordt het reguliere planvormingsproces voor buitenruimteprojecten gevolgd. Per maatregel zal, zoals gebruikelijk is bij dergelijke projecten, participatie georganiseerd worden. Op het moment dat maatregelen op straat worden uitgevoerd, zal hierover duidelijk worden gecommuniceerd. De direct betrokken ondernemers en bewoners krijgen een brief. De rest van de buurt wordt geïnformeerd via de wijkraad, wijknieuws en wijkgerelateerde sociale mediakanalen. Indien nodig organiseren we informatieavonden. Als de maatregelen zijn uitgevoerd, houden we de impact van de veranderingen nauwlettend in de gaten. Ook blijven we in gesprek met wijkraden, bedrijfsinvesteringszones en/of ondernemersverenigingen en andere stakeholders in



wijkraad. Ook bevat de enquête moeilijk taalgebruik. Suggestie: De wijkraad roept het college dan ook op om voortaan aan te sluiten bij nieuwe vormen van participatie, die veel meer en nauwer aansluiten op de wijken waarvoor deze georganiseerd wordt. Er is een grote veelheid aan middelen. Het inzetten van een mooie mix, leidt altijd tot betere resultaten met een hogere opkomst en constructievere gesprekken die het geheel waardevoller voor deelnemers en organisatoren maken. Ze verwijzen naar eerdere participatie rond de Nieuwe Binnenweg waar nieuwe ontwerpen voor de straat zijn gemaakt, met draagvlak van bewoners, ondernemers en bezoekers. Maak gebruik van wat er al ligt en vergroot de aantrekkelijkheid van deze straat.		een gebied. Dit doen we om signalen tijdig te ontvangen, mee te nemen en waar nodig bij te sturen.
Het westelijk deel van de Nieuwe Binnenweg wordt aangepakt tot aan het Westerpaviljoen. Tegelijk pakt het college het Eendrachtsplein en het Kruisplein aan. Als het rustiger wordt, maar er geen snelheidsremmende maatregelen genomen worden, zal dat vermoedelijk het racebaan-effect alleen maar versterken. Suggestie: De wijkraad pleit er dan ook voor om ook dit deel van de Nieuwe Binnenweg eenrichtingsverkeer te maken.	De Nieuwe Binnenweg tussen de Mathenesserlaan en de Westersingel wordt inderdaad rustiger door de VCP-maatregelen die worden genomen op het Eendrachtsplein en de Rochussenstraat. Wij nemen uw aandachtspunt mee in de uitwerkingsfase van het VCP. Hierbij geven wij uw wel mee dat het op dit moment niet mogelijk is om grootschalige aanpassingen te doen aan de fysieke inrichting van dit deel van de Nieuwe Binnenweg (zoals het inrichten van de	Ongewijzigd



	weg als eenrichtingsweg) vanwege de tram die hier voorlopig nog blijft rijden.	
G.J. de Jonghweg: De G.J. de Jonghweg staat vol met wachtende auto's die richting de Westzeedijk rijden. Met name omdat de straat dwars door het Tuschinskipark gaat, rijst de vraag waarom de straat niet aangepakt wordt. Suggestie: Deze straat vraagt een VCP-aanpak.	Tijdens drukte op kruispunt Rochussenstraat/ 's Gravendijkwal gebruiken automobilisten de G.J. de Jonghweg als sluiproute. Er worden op dit moment, buiten het VCP om, mogelijkheden onderzocht om dit tegen te gaan.	De situatie is bekend bij de gemeente, maar maakt echter geen onderdeel uit van de opgave van dit circulatieplan.
's-Gravendijkwal: Automobilisten die de tunnelbak uit komen rijden, hebben nog wel eens de neiging om rechtsaf te slaan waar dit niet mag, de Rochussenstraat op. Kan dit aangepakt worden.	Handhaving is geen circulatiemaatregel. Wel onderzoeken we gedrag bij de van invoering verkeerscirculatiemaatregelen	Handhaving aan de Rochussenstraat valt niet onder het VCP.
Bewegwijzering: Auto's die over de Westzeedijk rijden, richting het Droogleever Fortuynplein, en rechtsaf richting de 's-Gravendijkwal rijden, nemen een afslag te vroeg de doodlopende straat richting het EMC op. Suggestie: De wijkraad pleit ervoor om hier duidelijkere bewegwijzering aan te brengen, om ervoor te zorgen dat dit minder vaak voorkomt	Bewegwijzering is geen onderdeel van het VCP. Het is bij de gemeente bekend dat er op dit punt een omissie zit in de bewegwijzering. Er is nog geen termijn aan gekoppeld wanneer dit wordt verbeterd.	Ongewijzigd
Vergroening: Veel kansen blijven liggen, zoals het vergroenen van bijzonder brede trottoirs. Het VCP kan, mits de uitvoering gekoppeld wordt aan het opknappen van straten en het	Op maatregelniveau kan er invulling gegeven worden op het ontwerp. Eén van de drie opgaven van het VCP is om ruimte te maken voor o.a. bouwen en groen. Er zal dus zeker aandacht zijn	Na vaststelling van het VCP worden de maatregelen afzonderlijk verder uitgewerkt. Hierbij wordt het reguliere planvormingsproces voor buitenruimteprojecten gevolgd. Hierbij zal ook bekeken



college werk met werk combineert, zorgen voor een betere leefkwaliteit in het centrum.	voor een groene invulling voor de ruimte die vrij komt.	worden of het mogelijk is om groen of buitenruimtekwaliteit toe te voegen.
Asorondje: automobilisten rijden nu graag een vast rondje door het Oude Westen, waarbij de Nieuwe Binnenweg, West-Kruiskade en tussenliggende straten steevast bezocht worden door automobilisten die er geen bestemming hebben maar vooral graag laten horen dat ze een auto hebben. Suggestie: De wijkraad adviseert aanvullende verkeersremmende maatregelen om dit tegen te gaan.	Verkeerasociaal gedrag tegengaan is geen onderdeel van het VCP. Wel worden op dit moment de kruispunten bij het Eendrachtsplein en het Kruisplein opnieuw ingericht in het kader van verkeersveiligheid. Het is niet meer mogelijk om met de auto vanuit de Nieuwe Binnenweg en de West-Kruiskade de Mauritsweg te bereiken. En andersom kan autoverkeer op de Mauritsweg niet meer linksaf naar de Nieuwe Binnenweg en West-Kruiskade. Fietzers en voetgangers krijgen meer ruimte. Zo maakt de gemeente de verkeerssituatie overzichtelijker, worden sluipverkeer en rondrijders tegengegaan, en worden ongelukken voorkomen. Daarnaast is er de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak, waarbij er diverse acties ingezet worden om verkeerasociaal gedrag tegen te gaan, zoals boetes voor 'onnodig geluidsoverlast', controleacties door een speciaal 'verkeersaso team' en monitoren met geluidsmeters.	Sinds oktober 2024 werkt de gemeente Rotterdam aan de herinrichting van het Kruisplein om de verkeersveiligheid te verbeteren. Vanwege een tijdelijke maatregel is het vanaf dinsdag 18 maart voor automobilisten weer mogelijk vanaf het Schouwburgplein de oversteek over het Kruisplein naar de West-Kruiskade te maken. Daarmee is de West-Kruiskade vanaf het centrum weer bereikbaar voor autoverkeer. Deze tijdelijke maatregel geldt tot 11 augustus 2025. Daarna brengen we het Kruisplein weer terug naar de huidige situatie, namelijk de herinrichting van het Kruisplein waarmee we sinds oktober 2024 de verkeersveiligheid verbeteren.

4.8 Wijkraad Scheepvaartkwartier

Input	Reactie participatiefase 3	Update definitief VCP mei'25
-------	----------------------------	------------------------------

Datum:
30 mei 2025

Pagina
120 van
125

:



Sentiment: Ziet dat er veel moeite is gestoken in het organiseren van adequate participatie voor dit plan en steunt de inhoudelijke denkrichting richting een autoluw centrum. Ziet het conceptplan als een goede eerste stap. Een participatie rapport: Begrijpt dat niet alle aanbevelingen uit participatie sessies worden overgenomen, maar ontvangt graag onderbouwing waarom iets wel/niet is overgenomen, zodat zij dit met de bewoners en ondernemers van de wijk kunnen delen. Bewoners en andere betrokkenen voelen zich alleen serieus genomen en geroepen om te blijven meedenken als ze adequate terugkoppeling krijgen.	Dank voor uw steun. Op 12, 25 en 26 november 2024 hebben we diverse wijkraadbijeenkomsten georganiseerd waarbij we wijkraden gevraagd hebben hoe we de informatievoorzieningen het best kunnen inrichten voor de volgende fases. Het document met een samenvatting van de opgehaalde reacties is terug te lezen als bijlage met deze antwoordnota en is terug te lezen op www.rotterdam.nl/verkeerscirculatieplan	Na vaststelling van het VCP worden de afzonderlijke maatregelen verder uitgewerkt. Hierbij wordt het reguliere planvormingsproces voor buitenruimteprojecten gevolgd. Per maatregel zal, zoals gebruikelijk is bij dergelijke projecten, participatie georganiseerd worden. Op het moment dat maatregelen op straat worden uitgevoerd, zal hierover duidelijk worden gecommuniceerd. De direct betrokken ondernemers en bewoners krijgen een brief. De rest van de buurt wordt geïnformeerd via de wijkraad, wijknieuws en wijkgerelateerde sociale mediakanalen. Indien nodig organiseren we informatieavonden. Als de maatregelen zijn uitgevoerd, houden we de impact van de veranderingen nauwlettend in de gaten. Ook blijven we in gesprek met wijkraden, bedrijfsinvesteringszones en/of ondernemersverenigingen en andere stakeholders in een gebied. Dit doen we om signalen tijdig te ontvangen, mee te nemen en waar nodig bij te sturen.
Inzicht in de gebruikte modellen voor de organisatie van doorstroom: om te begrijpen hoe de modellen werken. Het is niet duidelijk hoe dit VCP leidt tot minder bestemmingsverkeer van buiten. Wil zien op welke manier er rekening is gehouden met de nieuwbouw die in het centrum zal komen en de herinrichting van het Landje, waarmee de	Met de voorgestelde VCP-maatregelen verandert de hoeveelheid autoritten niet. Wel veranderen de routes van het autoverkeer. Verkeer zonder herkomst of bestemming in de wijken zal meer gebruik maken van de hoofdroutes om de wijken heen en de Ring. In de modelberekeningen wordt rekening gehouden met de geplande bouwontwikkelingen in de stad en de reeds bekende herinrichtingsprojecten.	De resultaten van de verkeersmodelstudie en de effectstudies zijn als bijlage 3 beschikbaar in het definitieve VCP



verkeersdruk zal toenemen, met name in de wijk Cool.	De modelberekeningen zijn op dit moment nog niet gereed. De resultaten van de verkeersmodelstudie en de andere effectstudies zullen als bijlage beschikbaar zijn bij het definitieve VCP	
Schiedamsevest: voor de wijk Cool wordt het buitengewoon lastig voor de bewoners de wijk te verlaten door het aanbrengen van eenrichtingsverkeer op de Schiedamsevest (alleen de wijk in).	Met de voorgestelde VCP-maatregelen verandert de ontsluiting van de wijk. Cool blijft bereikbaar, maar in bepaalde gevallen wel via een andere route dan in de huidige situatie. Het verlaten van de wijk blijft mogelijk via onder andere de Hartmanstraat en de route Witte de Withstraat – Westersingel - Westzeedijk	Het verlaten van de wijk blijft mogelijk via onder andere de Hartmanstraat en de route Witte de Withstraat – Westersingel - Westzeedijk Niet de gehele Schiedamse Vest zal eenrichting worden. Het eenrichtingsgedeelte zal alleen gelden voor het gebied rondom de scholen en hierdoor blijft de Schiedamse Vest bereikbaar voor bewoners.
Kruising Westblaak/Eendrachtsweg: Door het veranderen van de kruising Westblaak/Eendrachtsweg, waardoor rechtdoor en linksaf slaan niet meer mogelijk is, wordt het lastig voor bewoners om naar het Westen te rijden. Deze bewoners zullen een U-bocht moeten maken ter hoogte van de reeds vaak vastlopende kruising met de Hartmanstraat.	Met de voorgestelde VCP-maatregelen verandert de ontsluiting van de wijk. Cool blijft bereikbaar, maar in bepaalde gevallen wel via een andere route dan in de huidige situatie. Het verlaten van de wijk blijft mogelijk via onder andere de Hartmanstraat en de route Witte de Withstraat – Westersingel – Westzeedijk. De effecten van de VCP-maatregelen op de Hartmanstraat nemen wij mee in de effectstudies die op dit moment plaatsvinden.	Met de voorgestelde VCP-maatregelen verandert de ontsluiting van de wijk. Cool blijft bereikbaar, maar in bepaalde gevallen wel via een andere route dan in de huidige situatie. Het verlaten van de wijk blijft mogelijk via onder andere de Hartmanstraat en de route Witte de Withstraat – Westersingel – Westzeedijk. VCP zorgt voor minder verkeer op de kruising van de Westblaak met de Hartmanstraat. Daarom kan de capaciteit van de kruising deze keerbewegingen aan . Bij de verdere uitwerking van de maatregel wordt aandacht besteed aan het in beeld brengen van mogelijke ongewenste neveneffecten. Indien nodig worden aanvullende maatregelen overwogen om deze effecten te beperken (buiten het VCP).
Maritiem District: Voor het Maritiem District zal het voor bewoners lastig zijn de wijk in	De in het concept VCP voorgestelde maatregel is bedoeld ter voorkoming van sluipverkeer naar	Ongewijzigd



noordelijke richting te verlaten, door het aanbrengen van eenrichtingsverkeer in de Posthoornstraat. In de Zwartehondstraat is namelijk al eenrichtingsverkeer richting zuidelijke richting.	bezoekersgarages in het centrum. Door de maatregel wordt dit tegengegaan. Het maritiem district blijft bereikbaar, uitgaand verkeer rijdt via de Boompjes.	
Mariniersweg: Met eenrichtingsverkeer op de Mariniersweg zal het verkeer in zuidelijke richting vastlopen, omdat het ook een toegangsweg richting de Willemsbrug. Met twee rijbanen richting Zuid kan het verkeer niet doorstromen als er één auto rechtsaf wil slaan. Deze moet wachten op de fietsers, en blokkeert dan de doorgang voor rechtdoor. Ook wordt het verkeer richting Blaak en de Van Walsumweg door opgehouden. Suggestie: Het aanbrengen van één rijstrook in noordelijke richting zal geen al te grote problemen opleveren. Dit aangezien aan het einde van de Mariniersweg zowel naar links, naar rechts en rechtdoor ook maar één rijbaan beschikbaar is.	Het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Mariniersweg is geen onderdeel van het maatregelenpakket in het VCP. In het concept-VCP is aangegeven dat het aantal rijstroken op de Mariniersweg wordt verminderd. De Mariniersweg heeft in de huidige situatie meer rijstroken dan nodig is voor het aantal auto's dat er rijdt.	Ongewijzigd
Versmallingen: Specifiek op ontsluitende wegen kan dit veel opstoppen en gevaarlijke situaties gaan veroorzaken (we zien die momenteel al veel zien gebeuren in het centrum).	De effecten van de VCP-maatregelen worden op dit moment onderzocht, onder andere het op de verkeersdoorstroming op de hoofdroutes en op de verkeersveiligheid. Indien nodig worden er aanvullende maatregelen voorgesteld of worden maatregelen aangepast.	De effecten van de VCP-maatregelen zijn onderzocht, onder andere op de verkeersdoorstroming op de hoofdroutes en op de verkeersveiligheid. Hieruit blijkt dat de hoofdstructuur weliswaar op een aantal locaties meer verkeer te verwerken krijgt, maar deze toename leidt niet tot knelpunten. Door de verschuiving van verkeersstromen worden de wijken en de buurten verkeersveiliger. Op de hoofdroutes



		neemt de kans op een ongeval iets toe. Deze toename is echter zeer beperkt, omdat deze wegen ingericht zijn op grotere hoeveelheden verkeer, onder andere door gescheiden fietspaden en geregelde oversteekplaatsen. Zie bijlage VCP: Toelichting en samenvatting effectstudies
Bereikbaarheid parkeergarage: Het aanbrengen van een knip in de Meent werkt momenteel al goed om asociaal verkeer tegen te gaan gedurende bepaalde tijden. Echter, aangezien je niet linksaf kunt slaan vanaf de Coolsingel als je in zuidelijke richting rijdt, is het lastig om de daar aanwezige parkeergarage te bereiken. Dit geldt tevens voor de toekomstige bewoners van de nog in aanbouw zijnde woningen.	Bereikbaarheid is een belangrijk aandachtspunt in het VCP. Voor parkeergarages betekent het dat ze niet altijd via elke willekeurige route bereikbaar zullen zijn, omdat routes mogelijk veranderen. Hetzelfde geldt voor de toekomstige woningen.	Ongewijzigd
Bestemmingsverkeer pilot: Toegang voor alleen bestemmingsverkeer op de lange termijn als de belangrijkste oplossing voor het sterk verminderen van bezoekers die middels de auto en motor naar het centrum komen. Suggestie: Kleine pilot in bijvoorbeeld Cool Zuid, waar parkeren voor vergunninghouders nu al vaak niet eenvoudig is binnen de wijk.	De binnenstad van Rotterdam is niet alleen voor vergunninghouders. Bereikbaarheid van bestemmingen in de binnenstad met gemotoriseerd verkeer is en blijft belangrijk. We nemen geen maatregelen, ook geen pilots, waar gemotoriseerd verkeer en of specifieke doelgroepen worden uitgesloten. De VCP-maatregelen, maar ook andere maatregelen waaronder het stimuleren van P+R gebruik, fiets en openbaar vervoer zijn erop gericht om zoveel mogelijk wijkvreemd verkeer te voorkomen en om bestemmingsverkeer een alternatief voor de auto te bieden. Hiermee vergroten we de	Ongewijzigd



	verkeersveiligheid, aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de stad.	
--	--	--