

Datum: woensdag 8 mei 2019

Locatie: De Kuip

Bijeenkomst: 'Verkeersalternatieven in de dagelijkse situatie bij de ontwikkeling van Feyenoord City'

Verslag

Op woensdag 8 mei 2019 heeft de bijeenkomst 'Verkeersalternatieven in de dagelijkse situatie bij de ontwikkeling van Feyenoord City' plaatsgevonden. De bijeenkomst staat niet op zichzelf, maar maakt deel uit van nog 2 bijeenkomsten:

- 3 juni: Stand van zaken Masterplan en ophalen input
- 24 juni: Uitkomsten nadere onderzoeken die landen in MER-Bestemmingsplan/ Masterplan

De bijeenkomst start met een plenaire presentatie. Deze wordt toegelicht door Joep Coopmans. Daarna splitst de groep zich op in 3 deelsessies.

De plenaire presentatie is opgenomen in bijlage 1

Vraag/ opmerking	Antwoord	Actie
Er bestaat onduidelijkheid over wat er bedoeld wordt met een knip	Een knip betekent het onderbreken van het doorgaand verkeer door middel van een fysieke afsluiting op een weg.	-
Bij sheet 13 wordt gevraagd waarom er systeemverbeteringen in het OV zijn voorgenomen en niet al zijn meegenomen?	De MER-wetgeving eist dat alleen maatregelen meegenomen mogen worden, waarover zeker is dat ze doorgaan. Dit betekent dat besluitvorming heeft plaatsgevonden of vergevorderd is. Een enkel beleidsvoornemen is niet voldoende. Verder zitten in de beschouwde varianten inderdaad geen OV-maatregelen.	-
Is de extra busdienst via de Coen Moulijnlijn van de baan?	De Coen Moulijn als HOV/tram zit nog steeds in de gemeentelijke openbaar vervoer visie zit de Coen Moulijn-lijn (tussen Zuidplein en Kralingse Zoom), dit zit echter niet direct in het plan Feyenoord City, maar wordt onderzocht in het kader van de MIRT-verkenning naar een nieuwe oeververbinding. Wel is recent een buslijn gestart, die van Zuidplein naar Kralingse Zoom rijdt.	-

Is het verkeersmodel, dat uit 2016 is, niet verouderd?	Het verkeersmodel is inderdaad uit 2016, maar is getoetst aan dagelijkse tellingen en geeft daarmee een goed beeld van de realiteit, ook die van nu.	-
Is het vrachtverkeer rondom bedrijven meegenomen?	Ja, in het model wordt aan bedrijven zowel personenverkeer als vrachtverkeer gekoppeld.	-
In de modal shift gaat men uit van de afname van het autoverkeer. Hoe is dat opgenomen in de MER-studie?	Voor de evenementensituatie is deze modal shift, zoals opgenomen in het "Mobiliteitsplan Feyenoord City" meegenomen. Voor de dagelijkse situatie is dit niet aan de orde en berekent het verkeersmodel met kentallen behorend bij het programma (woningen, bedrijven) de omvang van het verkeer.	-
Er wordt een oproep gedaan om lijn 48 weer terug te brengen	Vanuit het project Feyenoord City hebben wij geen invloed op de lijnvoering van openbaar vervoermaatschappijen. Wel kunnen de gebiedscommissies, wanneer de RET de dienstregeling aanpast, hierover een zienswijze indienen.	-
Als schriftelijke opmerking wordt het advies gegeven om de informatie en de vraagstelling met onderbouwing vooraf te sturen om zo enkel individuele opmerkingen te voorkomen en tot meer diepgang te kunnen komen	Waar mogelijk zullen wij dat in toekomstige bijeenkomsten proberen.	

Na de plenaire presentatie wordt aan 3 tafels nader ingezoomd op de verkeersmaatregelen en de effecten daarvan. Deelnemers worden gevraagd naar aanvullende oplossingsmogelijkheden, verbeterpunten, zorgen en kansen.

Deeltafel A (zie ook kaartje in de presentatie slide 24 en 25)

Hieronder de vragen en aandachtspunten gerelateerd aan de Knip die ter bespreking voorligt.

Vraag/ gesprek aan tafel	Antwoord	Actie
Kruispunt Laan op Zuid/ Rosestraat sta je nu al vaak lang te wachten. Het wordt daar drukker, hoe voorkomen we nog langere wachttijden?	De richtingen van het verkeer op de kruising veranderen (en de afsluiting van de Maastunnel speelt in de huidige situatie een rol) en ook zal de kruising anders ingericht worden met de nieuwe structuur. Er zal worden ingezoomd op het functioneren van deze kruising. Aan de tafel is geïnventariseerd of er nieuwe ideeën/ oplossingen mogelijk zijn. Zoals: een extra eerdere afslag vanaf Varkenoordse viaduct? (Technisch zeer lastig, te steile helling, plus raakt concours van stadion). Of: Colosseumweg geen doorgaande route, bijvoorbeeld afkappen bij Breeweg? (Kijken hoe verkeer zich dan verspreidt)	Er wordt nader gekeken naar de effecten op dit kruispunt.
Colosseumweg: welk % van verkeer rijdt het centrum in, welk % rijdt de wijken op Zuid in?	Dit wordt in beeld gebracht	Dit wordt meegenomen in nadere analyse
Kan de Colosseumweg ook over het spoor worden doorgetrokken?	Nee, hiervoor is te weinig ruimte. Ter vergelijking zie de lengte van het Varkenoordse viaduct.	-
Blijft ondanks de knip in Korte Stadionweg de wijk Feijenoord wel via die route bereikbaar voor hulpdiensten?	Voldoende bereikbaarheid voor de hulpdiensten is een harde voorwaarde. Zeer waarschijnlijk blijft de route open voor de hulpdiensten.	-
Als het drukker wordt op bijvoorbeeld Vuurplaat, wat betekent dit voor oversteekbaarheid?	Als het verkeersmodel laat zien dat in het winkelgebied, zoals de Vuurplaat, het duidelijk drukker wordt, dan is dit benoemd als een negatief effect voor de oversteekbaarheid. Dit is meegenomen in de effectbeoordeling.	-

Vraag/ gesprek aan tafel	Antwoord	Actie
Graag op de kaart het aantal motorvoertuigbeweging op Vuurplaat ook laten zien.		Deze worden toegevoegd

Overige aandachtspunten en vragen die ter tafel kwamen

Vraag/ gesprek aan tafel	Antwoord	Actie
Hoe zien de verkeerscijfers eruit als de Maastunnel weer open is?	Voor toekomstige verkeerscijfers is ervan uitgegaan dat Maastunnel weer open is. Ook voor het huidige verkeersbeeld (2016) is uitgegaan van de situatie dat de Maastunnel open is, a.d.h.v. toenmalige tellingen.	-
Er is sprake van parkeeroverlast omdat in de wijken sprake is van gratis parkeren en in het centrum niet. Mensen parkeren op zuid en nemen OV naar centrum	Nvt	-
Kan de gemeente verder doorkijken dan 2030? Wat is dan haar visie op wijze van vervoer naar en door de stad gelet op groeiperspectief van Rotterdam voor wonen en werken?	Gewezen wordt op de recente Visie van de gemeente https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/stedelijk-verkeersplan/ https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/5889179/1/s17bb008912_2_37447_tds	-
Zitten bouwplannen die nu in uitvoering zijn in het verkeersmodel?	Ja, dit zijn zogenaamde 'autonome ontwikkelingen', ontwikkelingen die zeker doorgaan. Deze zijn in het model opgenomen.	-

Vraag/ gesprek aan tafel	Antwoord	Actie
In verleden was sprake van verlengen van de Willemsbrug. Wat is stand van zaken daarvan?	Die ambitie is er nog steeds, maar er is nog geen besluit over genomen.	-
Bij het voormalig Unileverterrein worden enerzijds nieuwe woningen gebouwd en anderzijds is Upfield daar weer volop in bedrijf. Dit levert veel vrachtverkeer door de wijk op. De zorg is er dat dit ook weer toeneemt na realisatie van Feyenoord City	De zorg is begrijpelijk. Tegelijk verdwijnen er aan de Korte Stadionweg veel bedrijven die nu voor vrachtvervoer zorgen. De varianten in knips zijn juist bedoeld om te kijken hoe doorgaand verkeer in woonwijken zijn te voorkomen en meer zijn te sturen naar het hoofdwegennet.	-
Hoe wordt het nieuwe stadion bevoorrad, kan dat vanaf twee kanten?	Ja dat kan vanaf twee kanten.	-

Deeltafel B (zie ook kaartje in de presentatie slide 21 en 26)

Hieronder de vragen en aandachtspunten gerelateerd aan de Knip die ter bespreking voorligt.

Vraag/ gesprek aan tafel	Antwoord	Actie
Deelnemers geven als zorg aan dat de knip Veranda tot gevolg zal hebben dat er meer (sluip)verkeer door Sportdorp en andere woongebieden zal komen. Als tip wordt meegegeven om meer aandacht te hebben voor Sportdorp en Zomerland.		Dit wordt meegenomen in de nadere analyse.

Zorg wordt geuit dat Rosestraat en Laan op Zuid te druk blijven.	Dit zijn wel de hoofdwegen die de functie hebben het meeste verkeer af te wikkelen. In analyses is en wordt bekeken of deze weg en de kruispunten het toekomstige verkeer kunnen verwerken.	-
Als mogelijke oplossingen voor wijken met toenemend verkeer (Veranda, Sportdorp) worden verkeer vertragende en geluid reducerende maatregelen (ZOAB) genoemd. Ook wordt gesuggereerd te kijken naar het gedeeltelijk eenrichtingsverkeer maken van een aantal straten op de Veranda. Ook kijken naar hoeveelheid aansluitingen op Stadionweg en zorgen dat deze goed en veilig zijn.	We nemen dit mee in de vervolganalyse.	
Zorgpunt is ook de kruising Burgerhoutstraat (bij Shell en het politiebureau). Dit is een gevaarlijk fietskruispunt.	Dit kruispunt gaat sowieso verdwijnen/ wijzigen met de komst van het nieuwe stadion en de naastgelegen gebiedsontwikkeling. Bij de nieuwe inrichting is veiligheid uiteraard een belangrijk uitgangspunt.	-
Knip Stadionweg zal het rustiger maken, maar wel minder goed bereikbaar voor bewoners,	Klopt; daarvoor is het zoeken naar de balans: geen onnodig verkeer, maar anderzijds ook geen grote omrijdbewegingen om bereikbaarheid te borgen.	-
De doorstroming op de Oranjeboomstraat is nu goed, met aanwezige drempels, maar door drukte en verkeerslichten op Rosestraat en Laan op Zuid goed alternatief, zeker voor fietsverkeer.		-

Overige aandachtspunten en vragen die ter tafel kwamen

Vraag/ gesprek aan tafel	Antwoord	Actie
--------------------------	----------	-------

Grote zorg over leefbaarheid in Sportdorp t.h.v. de rotonde, met name geluidoverlast. Dag en nacht verkeersoverlast/ OV-geluid. Elke nieuwe ontwikkeling zal voor toename zorgen.	Dit is onderdeel van de analyses in het MER	-
Onderzoek ook de mogelijkheid of er meer straten autoluw gemaakt kunnen worden (auto te gast).	Hoofdstraten moeten zorgen voor afwikkeling van het meeste verkeer. Als op woonstraten (te) veel verkeer wordt verwacht is dit één van de opties.	-

Deeltafel C (zie ook kaartje in de presentatie slide 21 en 27)

Hieronder de vragen en aandachtspunten gerelateerd aan de Knip en verbinding die ter bespreking voorligt.

Vraag/ gesprek aan tafel	Antwoord	Actie
Aan de tafel wordt besproken dat het doortrekken van de Colosseumweg zal zorgen voor een betere doorstroming en verbinding.	-	-
Rondom de koppeling Slaghekstraat en Colosseumweg wordt aandacht gevraagd voor de basisschool en verzorgingstehuis voor mensen met Alzheimer. Koppeling zal leiden tot toename verkeer en onveilige situaties en is niet wenselijk (kwetsbare doelgroepen).	Er zal nader contact opgenomen worden met deze organisaties. De effecten worden meegenomen in het MER	
Hoe gaan de nieuwe kruisingen (Colosseumweg- Laan op Zuid) er uit zien? Wordt dat gereguleerd met verkeerslichten?	Eerst worden er basiskeuzes gemaakt. Daarna wordt er gekeken naar de invulling van de kruispunten (verkeerslichten of anderszins), waarbij ook het langzaam verkeer wordt mee beschouwd.	-
Blijft de parkeergarage bij de Colosseumweg bereikbaar?	Ja, deze parkeergarage blijft bereikbaar.	-
Wordt er voldoende gekeken naar de doorstroming van de hulpdiensten?	Ja, de hulpdiensten moeten kunnen rekenen op goede bereikbaarheid voor noodsituaties.	

Overige aandachtspunten en vragen die ter tafel kwamen

Vraag/ gesprek aan tafel	Antwoord	Actie
De zorg wordt geuit dat de Beijerlandse laan onveilig is voor fietsers. Het is een smal fietspad. Zeker als het verkeer toeneemt zal er gekeken moeten worden naar bijvoorbeeld verbreden van de fietspaden.	Dit is een mogelijke oplossing bij verkeersveiligheidsproblemen. We zullen dit agenderen binnen de gemeente bij de betreffende afdeling	-
Op de Beijerlandse laan wordt vaak te hard gereden. Het verdient aandacht om te kijken naar verkeer vertragende maatregelen.	We zullen dit agenderen binnen de gemeente bij de betreffende afdeling	
De parkeerdruchte Hillesluis en Vreewijk worden als zorgpunten genoemd.	De klankbordgroep Mobiliteit besteedt hier aandacht aan en er zullen gesprekken met de wijken plaatsvinden over 'parkeren in de wijk'.	
Als tip wordt meegegeven om via de Riederlaan het bestemmingsverkeer te stimuleren.	Dank voor de tip	-
Neem ook de extra verkeersbewegingen tijdens de evenementen bij de Moskee mee. Vanuit het hele land komen bezoekers.	Dank voor de tip	