

# Feyenoord City – verkeer / mobiliteit

8 mei 2019

Johanneke de Lint (Feyenoord City),  
Joep Coopmans (Royal HaskoningDHV),  
Arjen Kamphuis (Gemeente Rotterdam)



FEYENOORD  
CITY



# Programma

- 19.15 uur Welkom en inleiding
- 19.20 uur Plenaire presentatie
- 19.45 uur Verdieping aan de tafels
- 21.00 - 21.15 uur Afsluiten

# Proces

Werkgroepen m.e.r en masterplan samengevoegd. Integraal bespreken van onderwerpen die gaan landen in twee documenten, namelijk Masterplan en m.e.r.

- Bijeenkomst 1: Verkeerssituatie in de dagelijkse situatie bij de ontwikkeling van Feyenoord City  
Datum: 8 mei 2019
- Bijeenkomst 2: Bijpraten en input ophalen masterplan  
Datum: 3 juni 2019
- Bijeenkomst 3: Uitkomsten nadere onderzoeken die landen in MER bestemmingsplan/ Masterplan  
Datum: 24 juni 2019

Na de zomer algemene bijeenkomst Masterplan

# Planning

Waar staan we nu? Eind maart 2019

Stap 4: concept MER, Veiligheidseffectrapportage (VER) en concept bestemmingsplan gereed voor het vooroverleg

Wat gaan we komende periode doen? April tot de zomer 2019

Stap 5:

- Vooroverleg reacties ophalen en verwerken
- Resultaten verdichtingsstudie Stichting gebiedsontwikkeling spiegelen aan MER en bestemmingsplan
- Enkele nadere studies/onderbouwingen
- Definitief masterplan opstellen (o.a borgen kwaliteit openbare ruimte, verbindingen met wijken)
- Vergunningontwerp voor stadion maken

September 2019: definitief MER, ontwerpbestemmingsplan en masterplan gereed, indienen aanvraag omgevingsvergunning stadion

# Verkeer / mobiliteit als onderdeel van Feyenoord City

- In MER toetsing van alternatieven en varianten op verkeerseffecten
- Voorlopig Voorkeursalternatief, “VKA 1.0”
  - Biedt nog mogelijkheden tot aanpassing / optimalisatie
  - Uitgegaan van keuzes met grootste impact / worst case
- Komende periode verdieping richting definitief Voorkeursalternatief, “**VKA 2.0**”
  - Deze sessie ook daar voor gebruikt
  - Wordt verwerkt in Masterplan en bestemmingsplan

# Studiegebied



- Focus op directe omgeving Feyenoord City ('plangebied')
- Verder daarbuiten voor zover daar effecten optreden

# Onderzochte alternatieven

Alternatieven:

- Referentiesituatie 2030 (zonder Feyenoord City)
- Basis programma Feyenoord City
- Maximaal programma Feyenoord City

Doortrekken Colosseumweg naar Rosestraat is basisonderdeel van plan (ontlasting kruispunten 2<sup>e</sup> Rosestraat met Colosseumweg en Laan op Zuid, versterkte verbinding Hillesluis – centrum, voor auto én fietsverkeer)

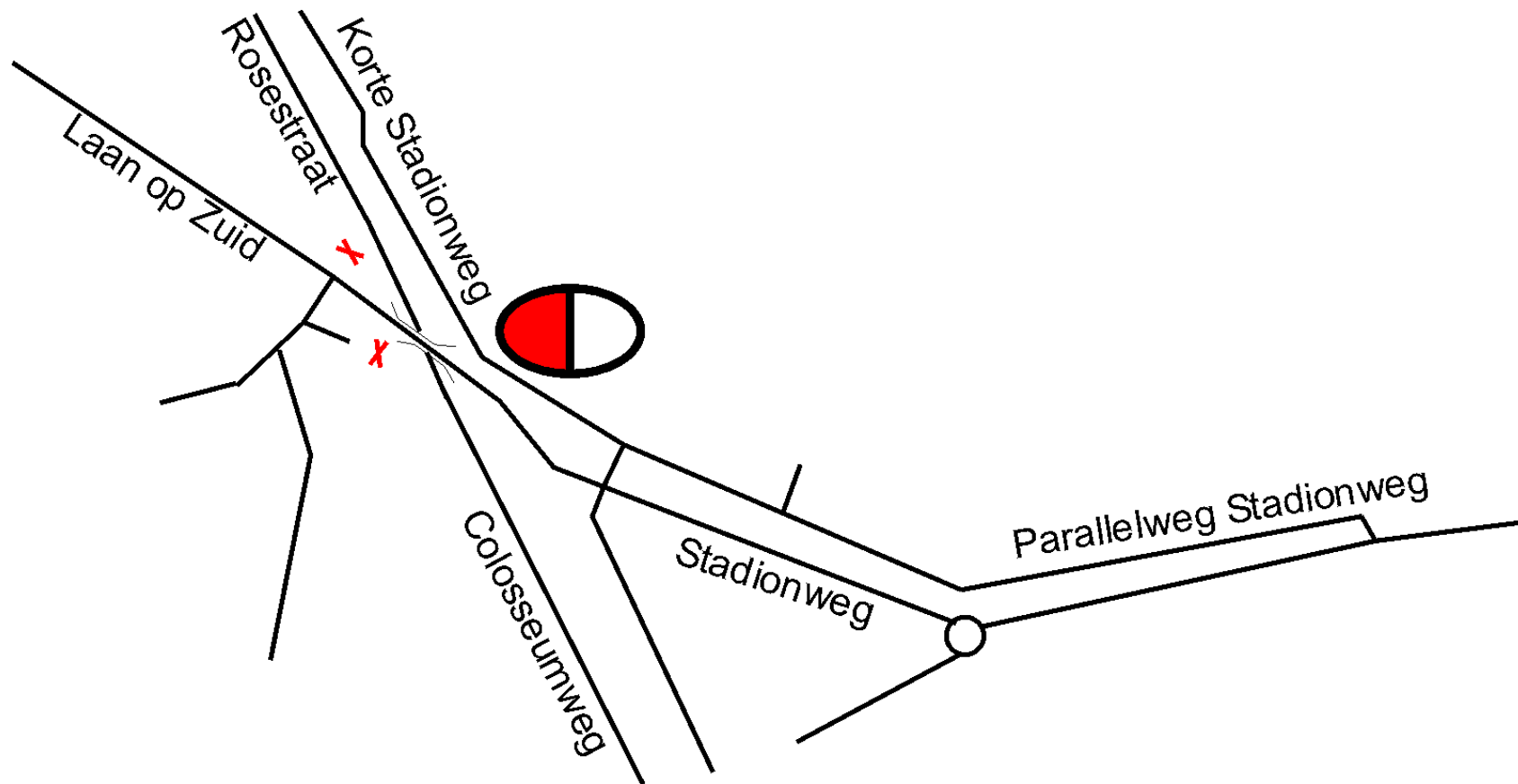
# Onderzochte varianten

Verkeersstructuurvarianten:

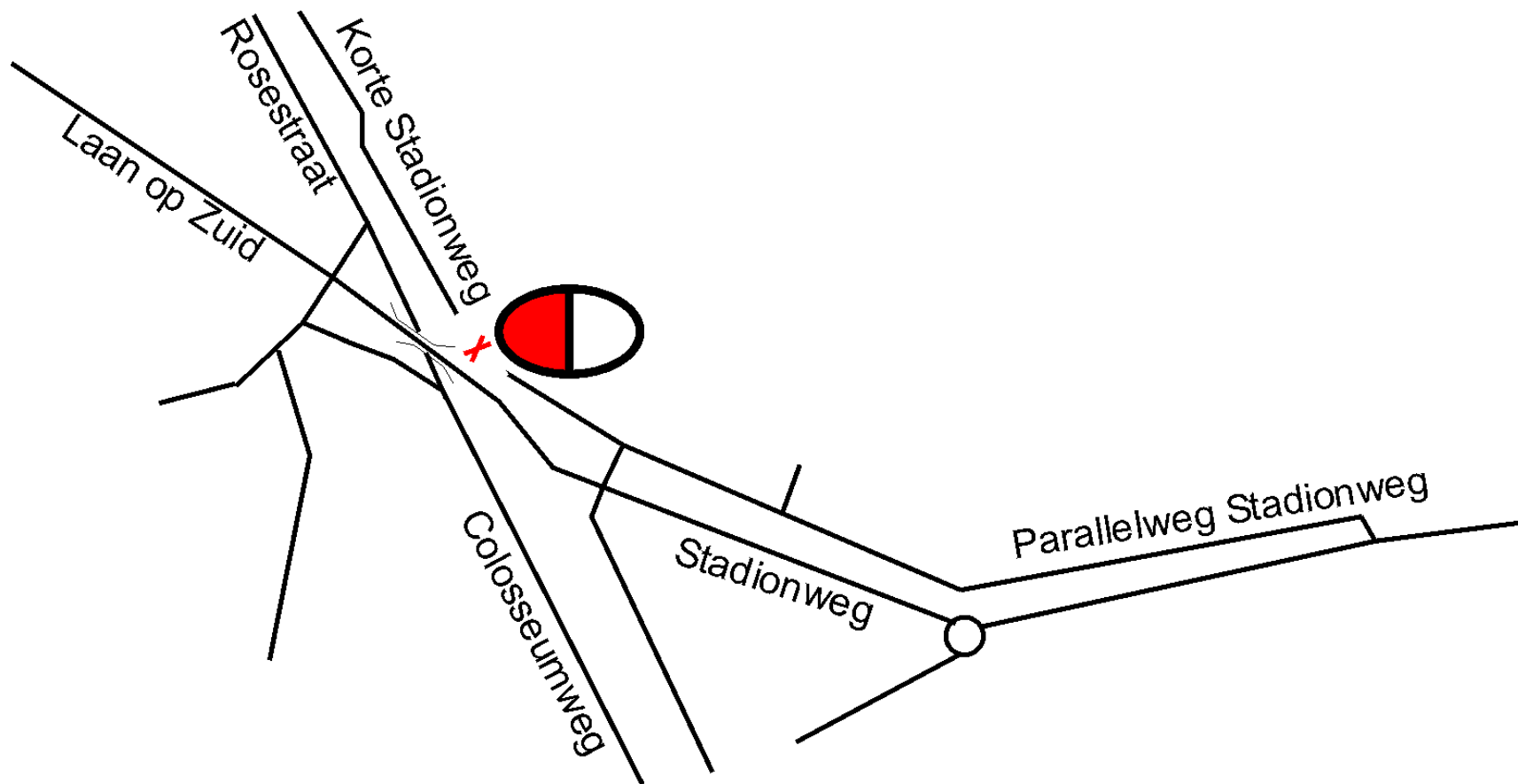
- (1) Knip tussen 2<sup>e</sup> Rosestraat en Laan op Zuid en knip tussen Colosseumweg en 2<sup>e</sup> Rosestraat
- (2) Knip op de Veranda
- (3) Knip in de Korte Stadionweg
- Doortrekking Slaghekstraat naar Colosseumweg
- Enkele robuustheidsanalyses, o.m. voor extra oeververbinding



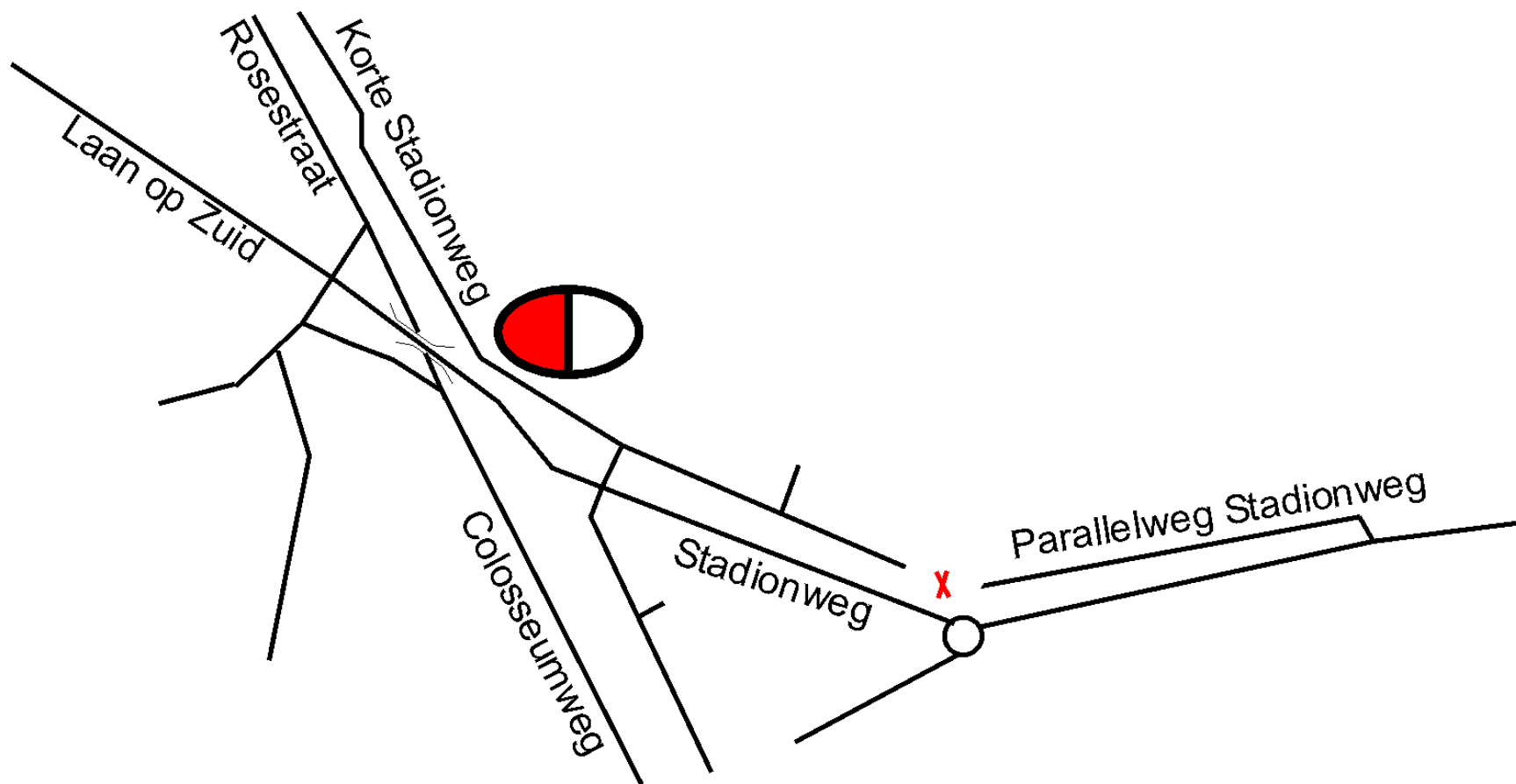
# Netwerkvariant 1



## Netwerkvariant 2



# Netwerkvariant 3



# Beoordelingscriteria Verkeer in MER

Aspect	Beoordelingscriterium	
<b>Bereikbaarheid</b>		
Ontsluitingsstructuur	Logica wegennetwerk en wegategorisering, ontsluiting van deelgebieden, directheid van routes, ontsluiting bij calamiteiten	
Verkeersafwikkeling op wegennet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkeersintensiteiten op belangrijkste wegen</li> <li>• Totaal van voertuigverliesuren in studiegebied en voor heel Rotterdam</li> <li>• IC-verhouding (intensiteit/capaciteit) van relevante hoofdwegen</li> <li>• Belastinggraad op kruispunten in studiegebied</li> </ul>	
Bereikbaarheid per openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschikbare OV-diensten</li> <li>• Aantal OV-reizigers</li> <li>• Modal split aandeel OV</li> </ul>	
Bereikbaarheid voor langzaam verkeer (fiets en voetgangers)	Beschikbare routes voor fietsers en voetgangers: directheid, mate van conflictvrij, comfort, parkeerfaciliteiten	
<b>Verkeersveiligheid</b>		
Mate van Duurzaam Veilig	Aantal en aard van conflictpunten tussen type verkeersstromen (modaliteiten), risico op routes via onderliggend wegennet	
Oversteekbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkeersintensiteiten op erftoegangswegen (zie volgend kopje)</li> <li>• Specifieke toetsing mate van oversteekbaarheid op drukke punten, zoals bij Stadionweg</li> </ul>	
<b>Leefbaarheid</b>		
Verkeersintensiteiten op erftoegangswegen / oversteekbaarheid	Toe- en afname van intensiteiten per wegvak	
Parkeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeerfaciliteiten voor auto</li> <li>• Parkeerfaciliteiten voor bus</li> <li>• Parkeerbalans: tekort of –overschot per situatie, per gebied</li> </ul>	

# Belangrijkste verkeerseffecten voor OV en LV

Bereikbaarheid per openbaar vervoer verbetert enigszins als direct gevolg van plan:

- Meer tramhaltes in directe nabijheid Stadion en plangebied.
- Verdere systeemverbeteringen in OV voorgenomen, maar afhankelijk van OV-aanbieders
- Plan biedt goede basis voor die verdere verbetering vanwege extra programma en betere verbindingen uit de omgeving

Bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers verbetert sterk:

- Nieuwe verbindingen
  - De Strip met brug over Stadionweg
  - De Urban Bridge (vanaf Laan op Zuid naar rivier, Veranda, en rest Feyenoord city/stadionpark)
  - Extra langzaam verkeersbrug over spoor
- Verbeterde fietsinfrastructuur op Olympiaweg en Colosseumweg
- Kritische oversteeklocatie Stadionweg minder relevant; verdere oversteken in plangebied op orde
- Directere en meer van gemotoriseerde verkeer gescheiden (fiets)voorzieningen
- Fietsparkeervoorzieningen (5.000+ plaatsen)
- Aanvullende veerdiensten over Maas

# Tijdstippen en evenementsituaties

Reguliere werkdag:

- Etmaalperiode
- Ochtendspitsuur
- Avondspitsuur

Evenementsituatie:

- Werkdagavondspits
- Zondagmiddag

## Verkeersmodel belangrijk hulpmiddel

- Verkeersmodel berekent meest waarschijnlijke verkeersstromen
- Effecten beschouwd voor toekomstjaar 2030, inclusief vastgestelde ontwikkelingen (zoals Parkstad, Noorderhelling, Sportcampus)
- Model laat zien waar verkeersafwikkeling goed is en waar knelpunten te verwachten zijn

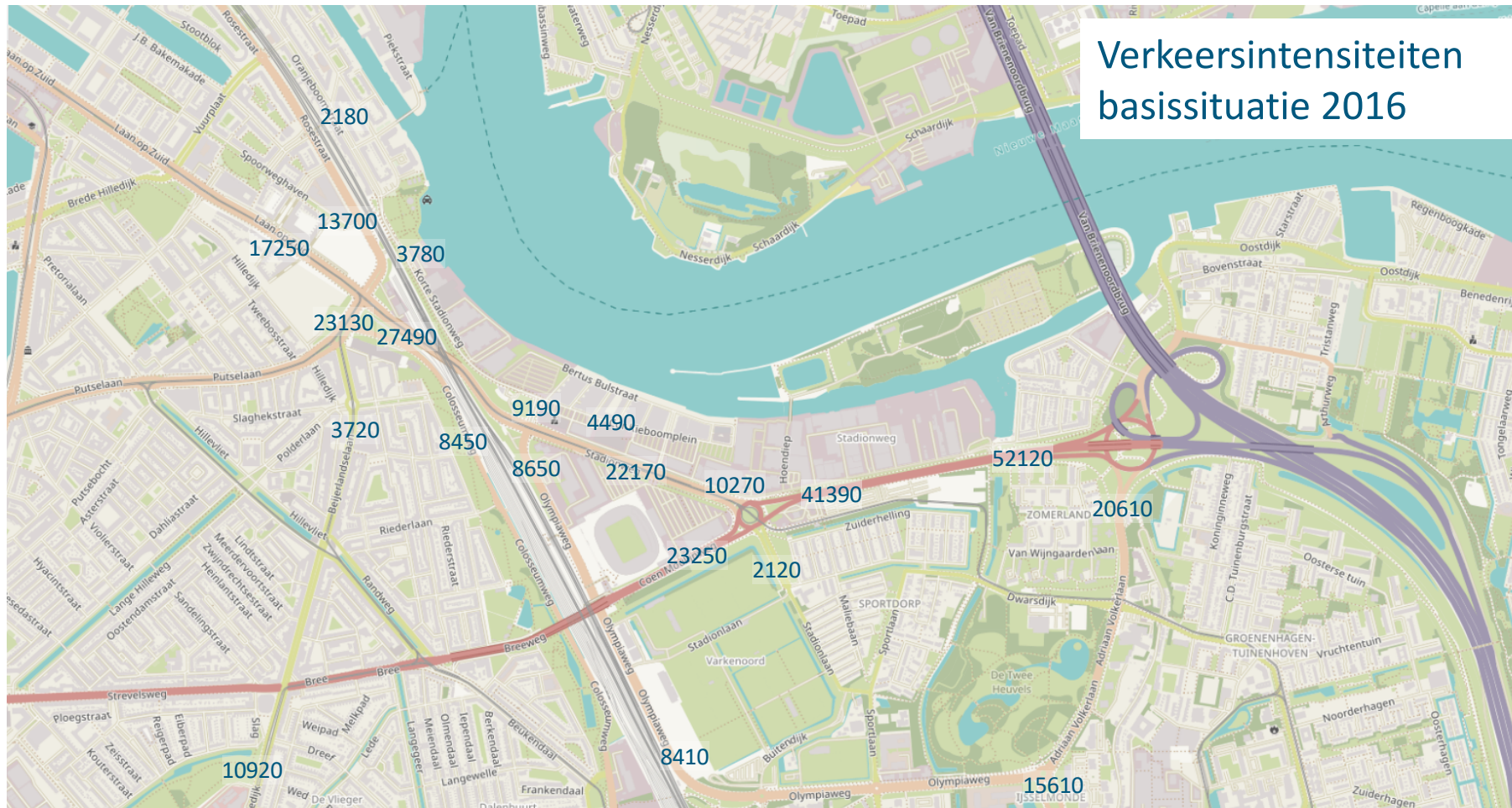
Noot:

Verkeersmodel rekent 'worst-case': verkeersproductie per woning en arbeidsplaats op basis van hoge kencijfers voor de planontwikkeling.

In Rotterdam worden meestal lagere kencijfers gebruikt.

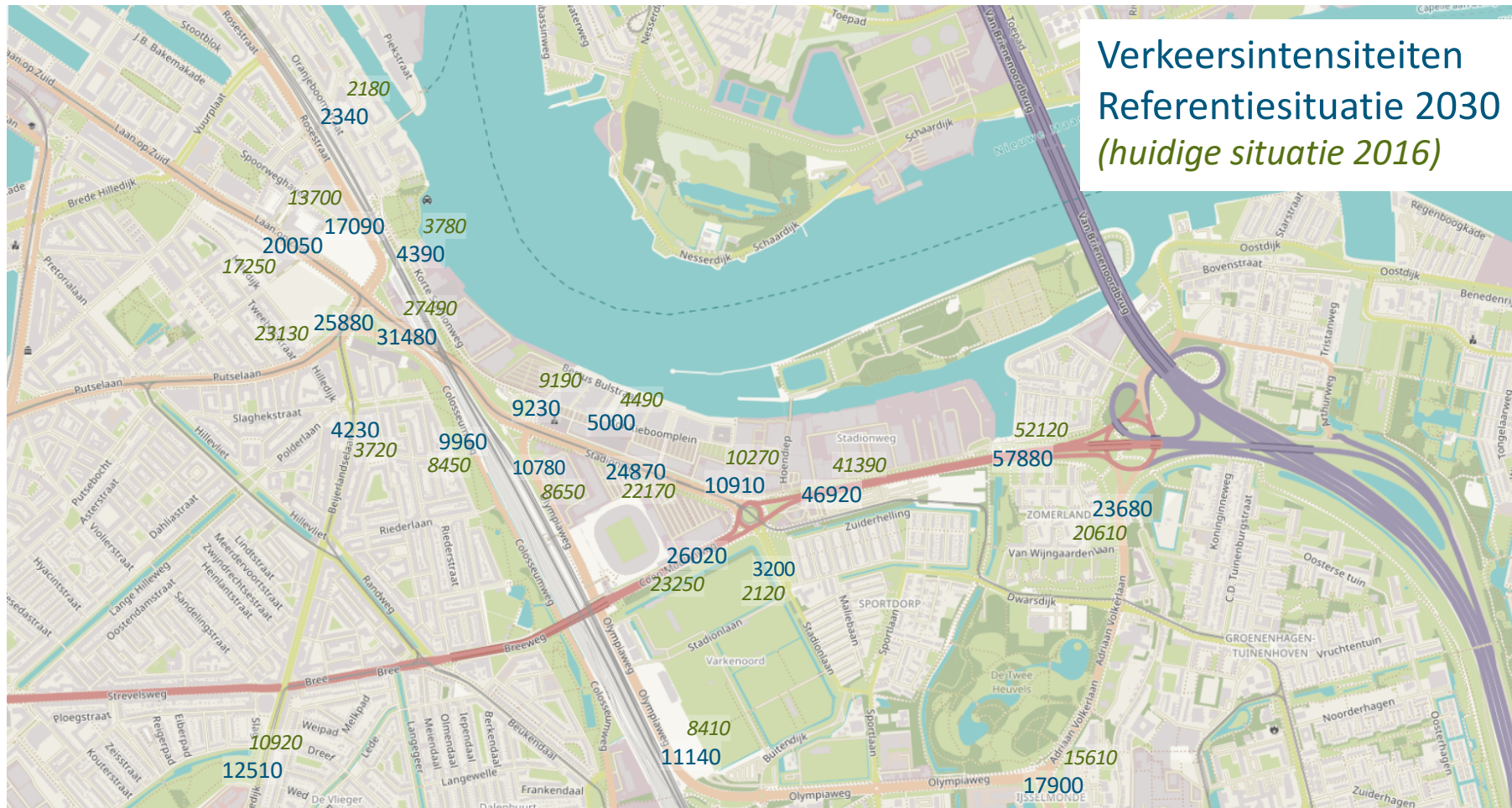
Daarnaast geen rekening gehouden met extra sturing door middel van parkeerbeleid en mobiliteitsbeleid.

## Verkeersintensiteiten basissituatie 2016





## Verkeersintensiteiten Referentiesituatie 2030 (huidige situatie 2016)



# Basiskeuzes voor programma

Maximaal programma en transformatie van de Veranda:

- Ca. 3.300 woningen
- Ca. 266.000 m2 bvo
- Nieuw Stadion

Overwegingen:

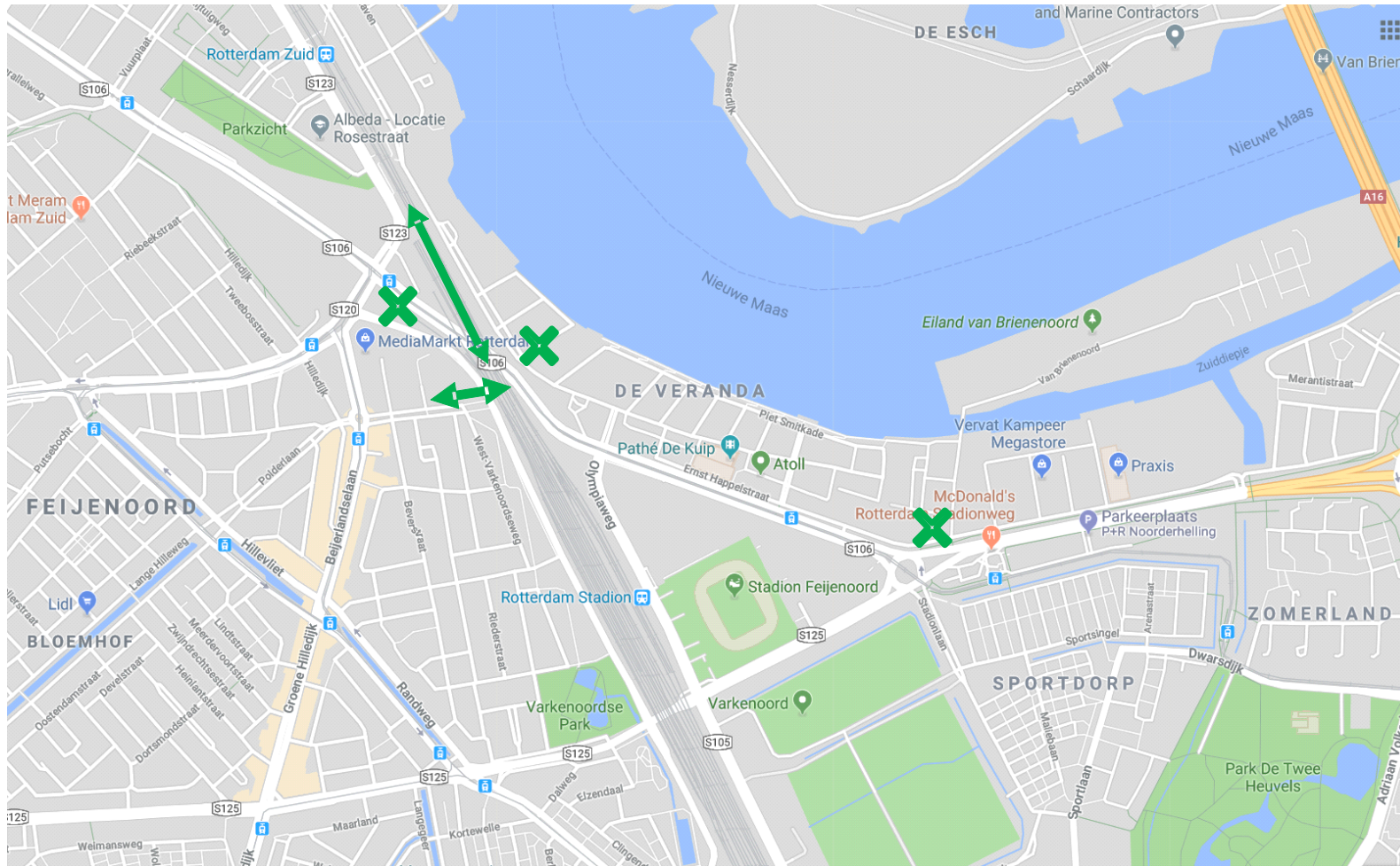
- Qua milieueffecten beperkt onderscheidend t.o.v. kleiner programma
- Zo groot mogelijke bijdrage aan doelbereik: met name woningbouwopgave Rotterdam, levendigheid gebied, draagvlak OV

Programma wordt in kader van “VKA 2.0” momenteel ook ‘geoptimaliseerd’

# Weginfrastructuur in VKA 1.0

Netwerkaanpassingen t.b.v. afwikkeling en leefbaarheid:

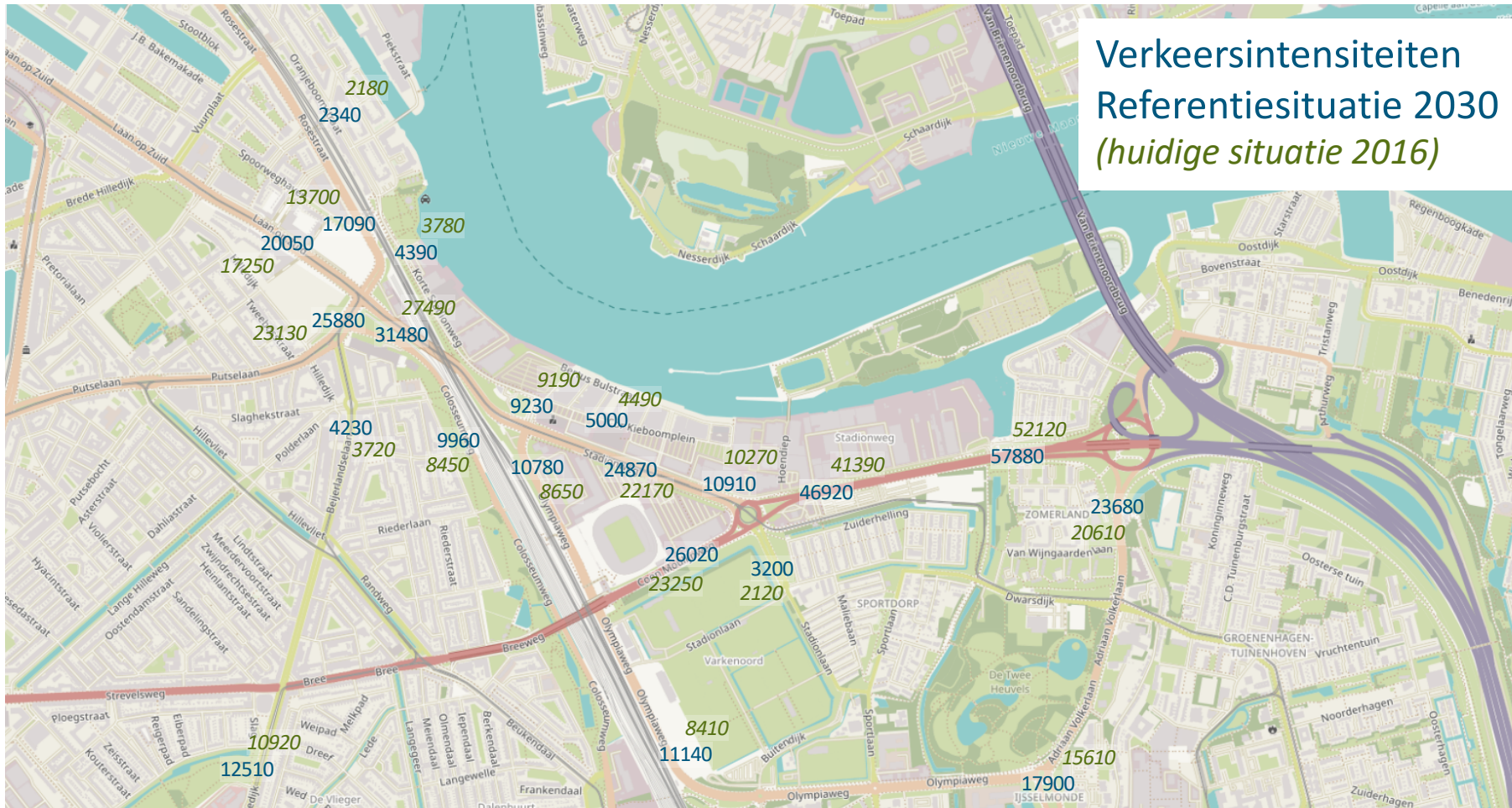
- Doortrekken Colosseumweg naar Rosestraat (standaard onderdeel van het plan)
- Knip Colosseumweg / 2<sup>e</sup> Rosestraat (beperkte functie in netwerk + verbeterde afwikkeling opeenvolgende kruispunten Laan op Zuid / 2<sup>e</sup> Rosestraat)
- Doortrekken Slaghekstraat naar Colosseumweg (extra ontsluiting Hillesluis)
- Knip in Korte Stadionweg (tegengaan doorgaand verkeer + ontsluiting Nieuwe Stadion)
- Knip Veranda (tegengaan doorgaand verkeer Veranda)



## Verkeersintensiteiten "VKA 1.0" 2030 (huidige situatie 2016)



## Verkeersintensiteiten Referentiesituatie 2030 *(huidige situatie 2016)*



# Drie deelgebieden onderscheiden



## Verkeerseffecten Deelgebied A

- Sluipverkeer door Feijenoord via Oranjeboomstraat / Korte Stadionweg wordt tegengegaan: beter leefklimaat en kansen voor lange termijn perspectief aantrekkelijker Oranjeboomstraat
- Beperkt deel van Oranjeboomstraat krijgt extra verkeer t.g.v. mensen uit zuiddeel Feijenoord: 2.300 → 6.300 mvt/etmaal (vgl. met Stieltjesstraat in huidige situatie)
- Toename overschat door verkenning extra programma ten noorden van stadion dat niet in die mate zal komen

Nadere aandacht/uitwerking:

- Impact met beperkt programma ten noorden stadion
- Verdieping verkeersstromen Feijenoord
- Meer gevoel bij huidig sluipverkeer
- Effect op kruisingen, m.n. Stadionweg / Olympiaweg
- Langzaam verkeersroutes
- Mogelijkheid om als route i.k.v. calamiteiten/stremmingen
- Waarmaken ruimtelijke meerwaarde (volgende bijeenkomst)
- .....



## Verkeerseffecten Deelgebied B

- Kruispunt Stadionweg – Olympiaweg – Burgerhoutstraat overbelast, in reguliere spits en bij evenementen
- Ontsluiting Veranda-gebied gebundeld via Burgerhoutstraat, die overbelast raakt
- In avondspits met evenement krijgt Stadionrotonde afwikkelingsproblemen

Nadere aandacht:

- Noodzaak / wenselijkheid knip Korte Stadionweg én knip op Veranda
- Verbeteropties voor kruispunt Stadionweg – Olympiaweg – Burgerhoutstraat
- Ontsluiting parkeergarage(s) in Stadiondriehoek
- Gevoeligheidsanalyse met mobiliteitsbeleid
- Uitkomst: monitoring met maatregelen achter de hand?
- ....

## Verkeerseffecten Deelgebied C

- Verbeterde verbinding Hillesluis, Vreewijk en achterliggende wijken met Rotterdam Centrum via doorgetrokken Colosseumweg
- Verbeterde doorstroming gekoppelde kruispunten Laan op Zuid / 2<sup>e</sup> Rosestraat / Putselaan (versterkt door knippen Colosseumwegpootje naast moskee)
- Extra ontsluiting Hillesluis door koppeling Slaghekstraat / Colosseumweg
- Slaghekstraat krijgt meer verkeer: 1.200 → 4.100 mvt/etmaal (vgl. met Beijerlandse laan in huidige situatie)

### Nadere aandacht:

- Verdieping lokale verkeersstructuur en verkeersstromen
- Uitwerking kruispunten 2<sup>e</sup> Rosestraat met Colosseumweg en Laan op Zuid
- Mitigerende maatregelen Slaghekstraat om toename te beperken
- ...

# Onderwerpen voor discussie / input in groepen

- Oplossingsmogelijkheden / verbetermaatregelen voor knelpunten?
- Andere zorgen of kansen?
- Vervolg vragen?