



VERKEER IN DE STAD



NIEUWE BINNENWEG ROTTERDAM

©2017 Ben Immers Advies, Bart Egeter Advies, Mobycon, Awareness

Contact:

Ben Immers (Ben Immers Advies), www.benimmers.nl, ben.immers@gmail.com

Bart Egeter (Bart Egeter Advies), www.bartegeteradvies.nl, info@bartegeteradvies.nl

Johan Diepens, Lennart Nout en Eveline de Jong (Mobycon), www.mobycon.nl, info@mobycon.nl

Paul Weststrate (Awareness), www.awareness.nl, office@awareness.nl

1 november 2017



Gemeente Rotterdam



Bart Egeter | Advies
mobiliteit en infrastructuur

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	4
IDENTITEIT VAN DE STRAAT	5
RUIMTELIJKE KWALITEIT	6
ONTWERPPROCES	8
ONTWERPEN IN SCENARIO'S	9
SCENARIO A	10
SCENARIO B	14
VERKEER	18
CONCLUSIE EN VERVOLG	20

Dit document is het eindresultaat van de workshopsessies Verkeer in de Stad voor de Nieuwe Binnenweg in Rotterdam. Tijdens deze workshopsessies is met zowel bewoners en ondernemers van de Nieuwe Binnenweg en omgeving, als met de ambtenaren van de Gemeente Rotterdam een voorstudie gedaan van de Nieuwe Binnenweg.

De samenwerking tussen bewoners, ondernemers en ambtenaren was als een estafette. Waarbij het ontwerpstokje van bewoners en ondernemers werd doorgegeven aan de ambtenaren, om in de volgende stap het stokje weer terug te krijgen. Door deze goede samenwerking is een eindresultaat ontstaan met twee scenarios.

Als afsluiter van het hele traject is het volgende gedicht gemaakt over het ontwerpen van de Nieuwe Binnenweg.



IDENTITEIT VAN DE STRAAT

Het ontwerpproces begon bij het vaststellen van de identiteit van de straat en de gevoelens die de straat oproept. Bewoners en ondernemers van de straat schreven kort (in één woord) hun persoonlijke gevoel bij de Nieuwe Binnenweg op. Deze woorden zijn weergegeven in een woordenwolk.

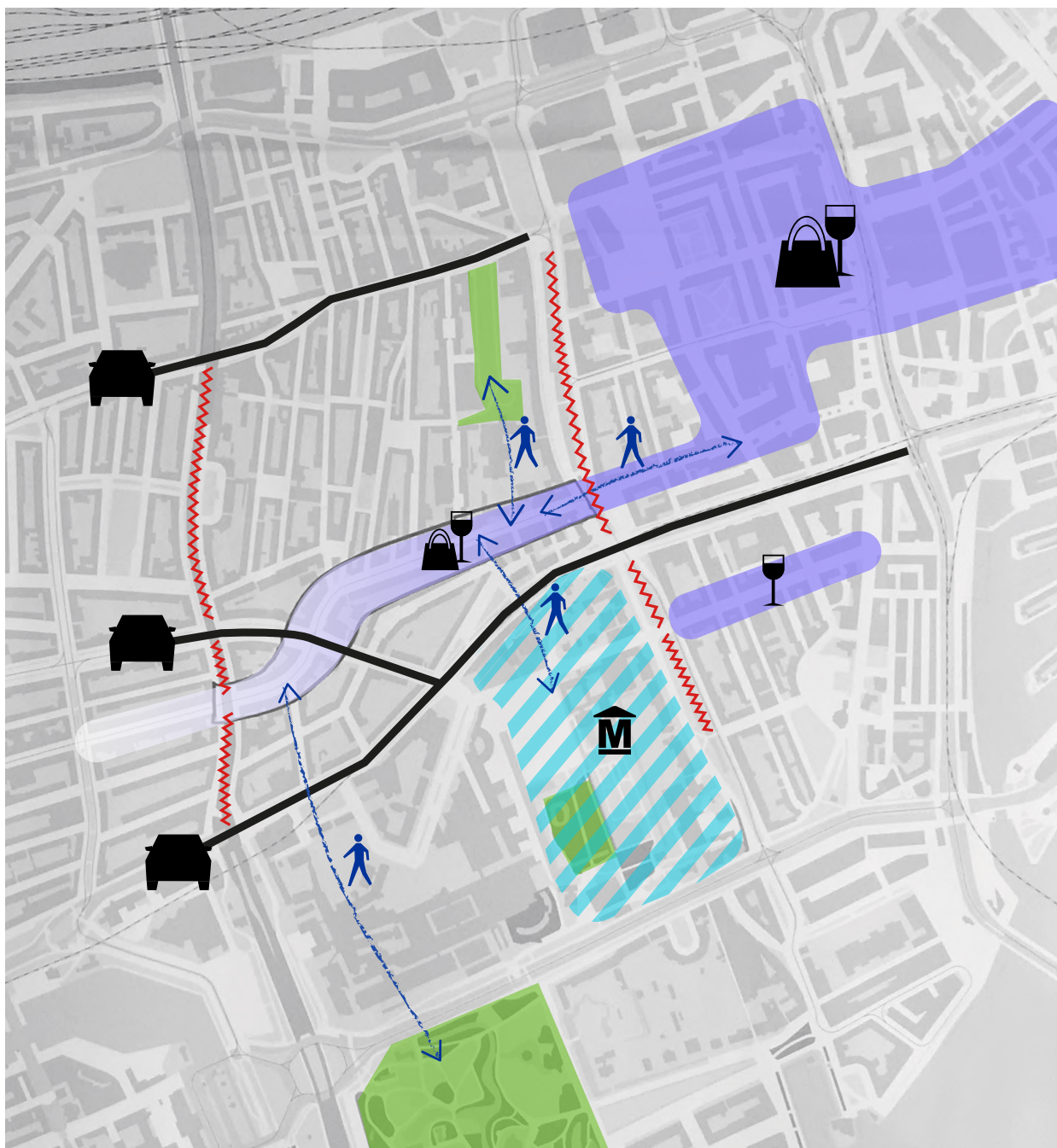
De woordenwolk van gevoelens geeft de diversiteit van de straat weer. De straat roept diverse gevoelens op, van A-locatie, gezellig en happy street tot racebaan, 's nachts onveilig en herrie.



RUIMTELIJKE KWALITEIT

In het doorlopen ontwerpproces is ruimtelijke kwaliteit het beginpunt. Eerst is de identiteit van de straat vastgesteld. Daarna is door middel van een wandeling de ruimtelijke kwaliteit van het grotere gebied vastgesteld. De resultaten van de analyse zijn vastgelegd in een ruimtelijke kwaliteit kaart.





Levendige straat

De Nieuwe Binnenweg is een levendige straat met een grote diversiteit aan winkels en een distinct (architectueel) karakter.

Aansluiten bij het centrum

Een wens is om de Nieuwe Binnenweg een uitloper van het centrum te laten zijn. De diversiteit van winkels is een aanvulling op het centrum, er is op dit moment alleen nog geen goede verbinding. Een goede voetgangersverbinding over het Eendrachtsplein is daarom belangrijk.

Verbindingen noord-zuid

Ook de voetgangersverbindingen Nieuwe Binnenweg - museumpark/Hoboken en Nieuwe Binnenweg - Park Het Oude Westen zijn wens-verbindingen om die ervoor zorgen dat de Nieuwe Binnenweg een het centrum wordt binnen de wijk.

Barrières

De tunnelbak in de 's-Gravendijkwal en het water in de Westersingel zijn fysieke barrières in het gebied. Daarnaast zorgt de autodominantie op de West-Kruiskade, de Rochussenstraat en Mathenesserlaan ervoor dat oversteken op die locaties moeilijker is. Om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren moeten de barrières zoveel mogelijk worden overwonnen.

Tijdens het ontwerpproces is de methodiek van Verkeer in de Stad, zoals hiernaast weergegeven, doorlopen. Het bijzondere aan de ontwerpmethodiek zijn de vele terugkoppelingen en het feit dat ruimte en verkeer naast elkaar staan.

Ruimte

Het ontwerpproces begint aan de ruimte-kant. Het vaststellen van de identiteit van het gebied en welke plaats deze inneemt in de stad is de eerste stap. Aan identiteit wordt vervolgens ruimtelijke kwaliteit gekoppeld in een kaart van de gewenste ruimtelijke kwaliteit.

Verkeer

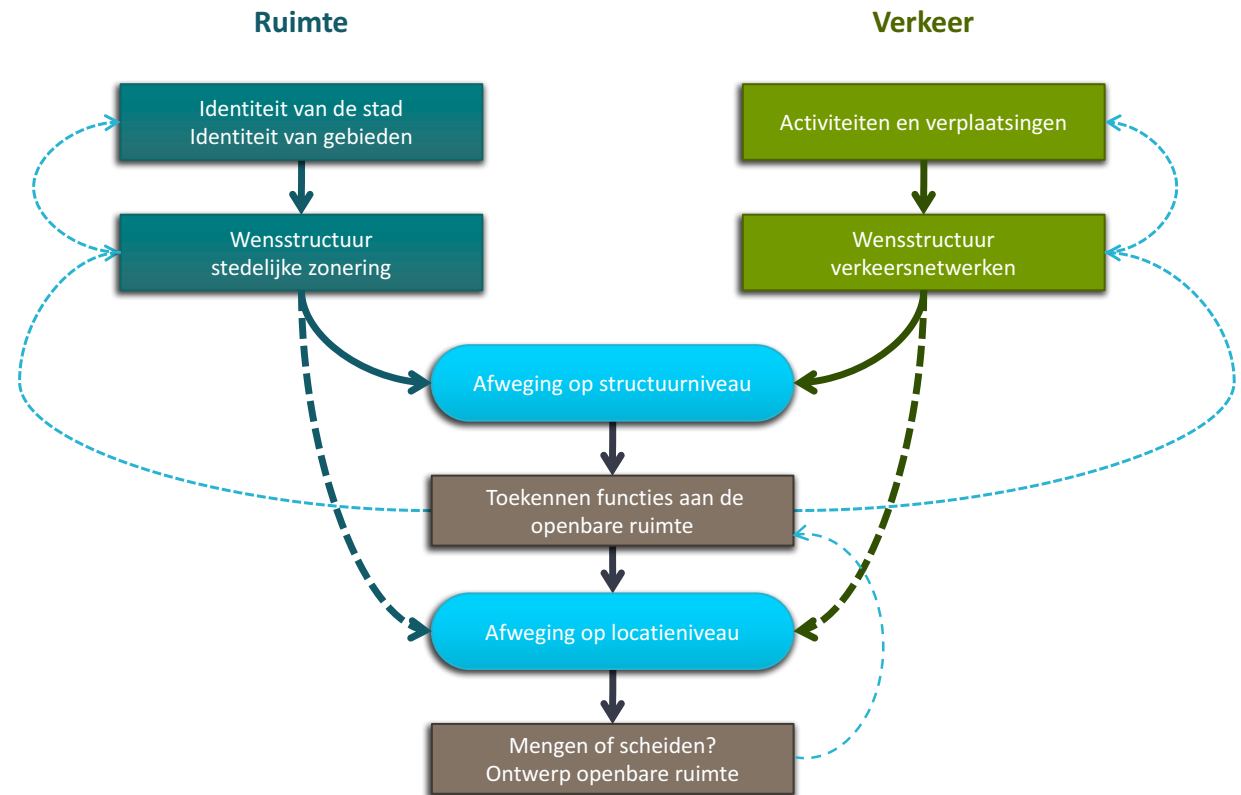
Vervolgens worden activiteiten en verplaatsingen bekeken. En aan de hand van activiteiten en verplaatsingen worden gewenste verkeersnetwerken opgesteld voor het gebied. Waar en welk doorgaand verkeer gewenst is is een belangrijke voorwaarde voor het ontwerp.

Afweging op structuurniveau

De gewenste ruimtelijke kwaliteit en gewenste verkeersnetwerken worden op structuurniveau tegen elkaar afgewogen. Op basis van deze afweging worden functies toegekend aan de openbare ruimte in de vorm van scenario's.

Afweging op locatieniveau

De scenario's op structuurniveau worden vervolgens vertaald naar locatieniveau. De specifieke kenmerken van de straat en de visie op structuurniveau worden tegen elkaar afgewogen op het niveau van de straat.



ONTWERPEN IN SCENARIO'S

Na het bepalen van de wensstructuren van ruimte en verkeer worden in het proces afwegingen gemaakt tussen de twee.

Deze afweging vindt eerst plaats op structuurniveau en vervolgens op locatieniveau.

Structuurniveau

Op structuurniveau zijn een aantal scenario's opgesteld met daarin welke voertuigfamilies waar prioriteit hebben in de straat daarbij in het achterhoofd de gewenste ruimtelijke kwaliteit houdend.

De voertuigfamilies zijn daarna gekoppeld aan snelheden. Vervolgens is de bereikbaarheid van het gebied vastgesteld aan de hand van de scenario's.

Van de zes scenario's die zijn opgesteld in het proces zijn vervolgens drie scenario's verder uitgewerkt op locatieniveau.

Locatieniveau

De drie scenario's zijn eerst door een groep bewoners en ondernemers uitgewerkt in een aantal dwarsdoorsneden van de straat in Streetsketch. Daarna is deze stap met een groep ambtenaren van de gemeente herhaald en is er gekeken naar het ontwerp op het Eendrachtsplein.

Uit de uitwerking op locatieniveau

door beide groepen is vervolgens teruggekoppeld naar structuurniveau.

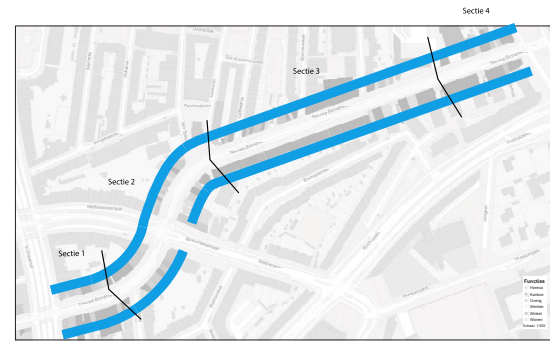
Twee scenario's

De laatste terugkoppeling liet zien dat er tussen de drie scenario's twee extremen zaten, één met weinig verandering en één met een grote impact. Er is vervolgens gekozen deze twee verder uit te werken als conceptueel ontwerp op locatieniveau om de verschillen tussen de twee te laten zien.

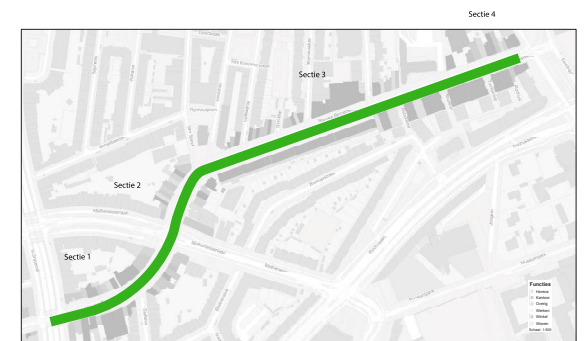
In de scenario's is opgenomen:

- Ontwerpsnelheid
- Hoofdgebruiker
- Bereikbaarheid
- Ruimte voor gebruikers
- Ruimtelijke kwaliteit

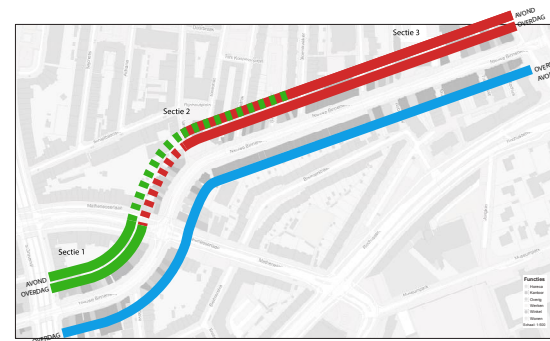
Om de twee scenario's met elkaar te kunnen vergelijken zijn ze gescoord in de mate van verandering ten opzichte van de huidige situatie.



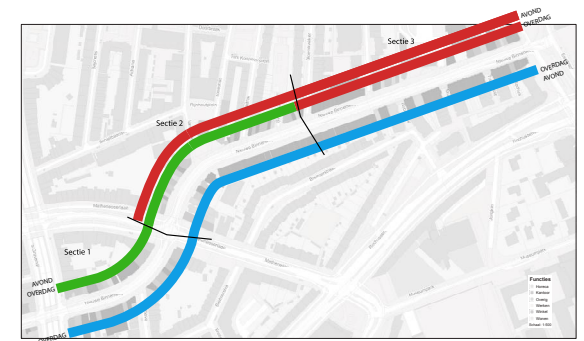
Over de gehele straat 30 km/u



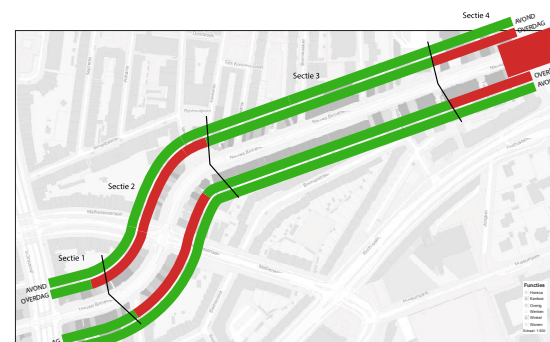
Over de gehele straat 20 km/u-fietspad



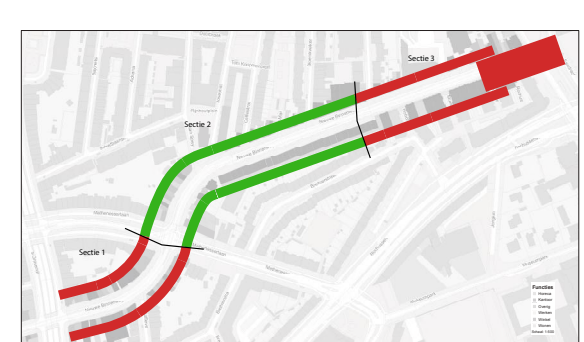
Voetgangersgebied in het noorden met eenrichting auto



Asymetrisch profiel met LMV in het zuiden



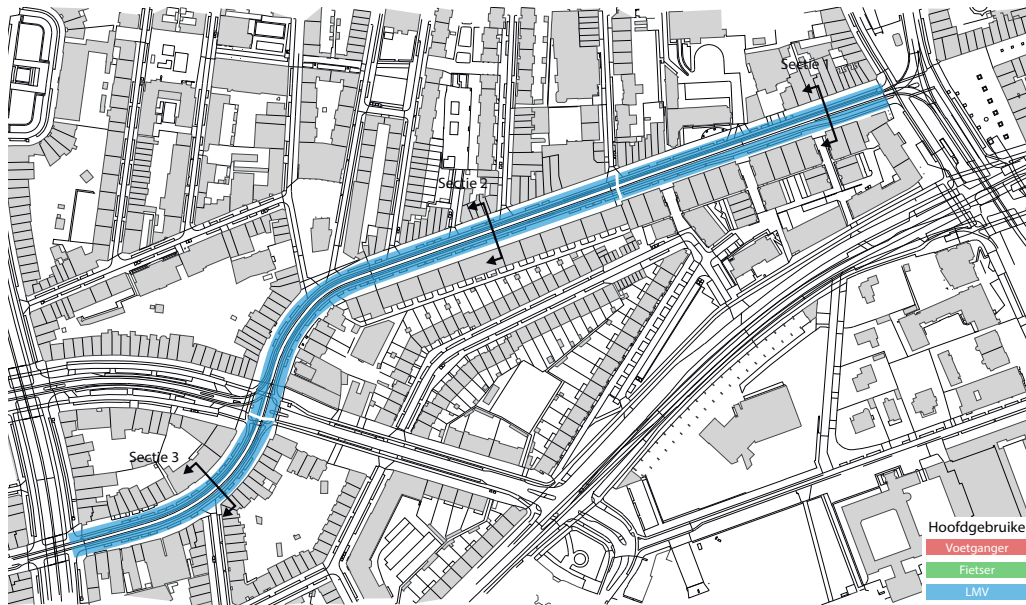
Aan twee kanten voetgangersentrees van de straat



Verblijfsgebied boekensteunen

SCENARIO A

Scenario A heeft voor de hele straat dezelfde hoofdgebruiker en dezelfde snelheid. De straat blijft een 30 km/uur-straat en blijft open voor alle soorten verkeer.



LMV's, fietsers en voetgangers zijn de hoofdgebruikers

De straat wordt ingericht met in het achterhoofd meer ruimte en comfort voor de voetgangers, fietsers en gebruikers van licht gemotoriseerde voertuigen (LMV).

De auto is te gast in de straat

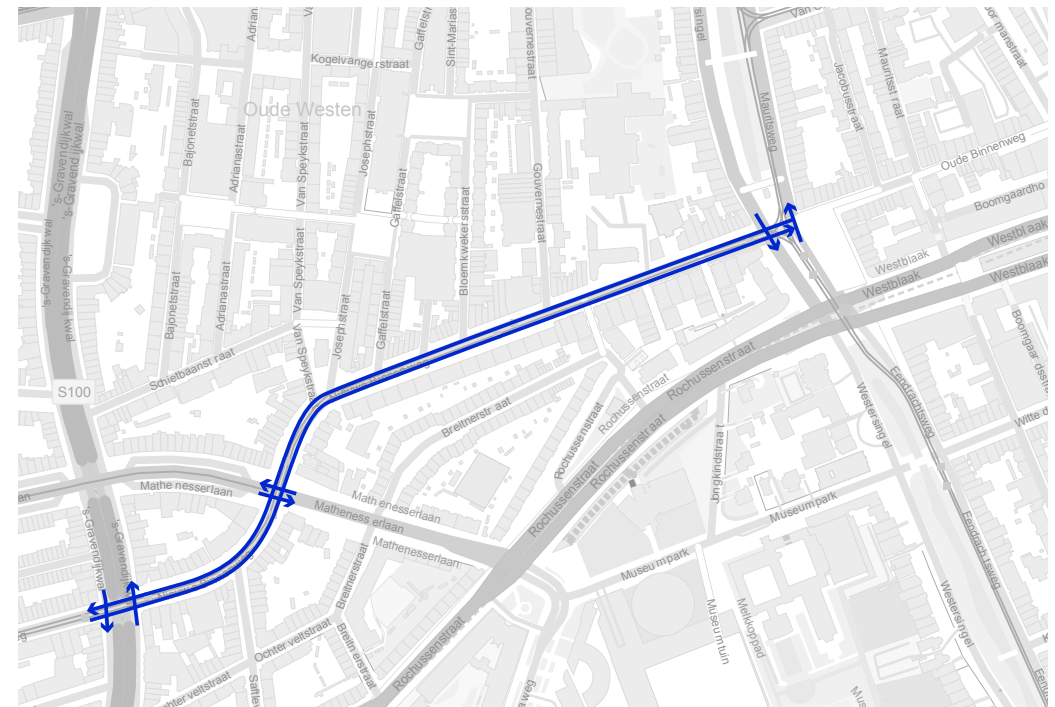
De auto blijft gemengd met de tram. Door een niveauverschil tussen de fietspaden en de klinkerstraat krijgt de fietser een eigen plek in de straat. De straat blijft voor de auto geheel toegankelijk. Er zijn beperkte snelheidsremmendemaatregelen mogelijk omdat auto's op de trambaan rijden.

Karakter van de straat

De straat sluit aan bij het karakter van de Nieuwe Binnenweg richting Delftshaven. De straat blijft een aanlooproute naar het centrum.

Bereikbaarheid

Er verandert niks aan de bereikbaarheid van de straat en de omliggende straten.





Sectie 3: 's-Gravendijkwal - Mathenesserlaan

De fietser is afgescheiden van de auto door een verhoogd fietspad. De auto is gemengd met de tram.



Sectie 2: Mathenesserlaan - Gouvernestraat

Er is meer ruimte voor voetgangers, bankjes, fietsenrekken en groen in dit gedeelte.



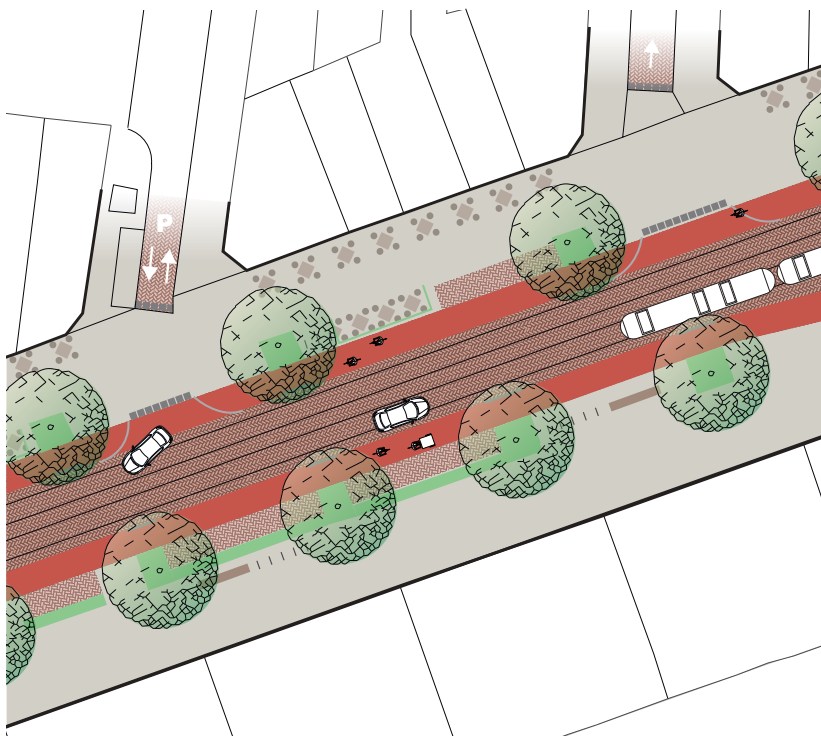
Sectie 1: Gouvernestraat - Eendrachtsplein

Bij de tramhalte blijft de auto tussen de tram rijden. Er is plek voor terrassen aan de noordzijde.



Eigen fietspad voor de fietsers

In het conceptueel ontwerp ligt het fietspad iets verhoogd om auto's te ontmoedigen erop te rijden. Auto's gaan parkeren voorzichtig in en uit door het hoogteverschil.



De auto en tram zijn met elkaar gemengd

Tussen de twee fietspaden in delen de auto en tram de klinkerstraat. Alle aansluitingen blijven bereikbaar.



Het Eendrachtsplein als knooppunt van de auto, tram, fietsers en voetgangers

Op het Eendrachtsplein komen alle voertuigen samen, het is vooral een verkeersplein. De auto kan nog wel kruisen over het Eendrachtsplein. Voetgangers kunnen het plein oversteken naast de auto's en fietsers.



De verbinding voor voetgangers met het centrum is belangrijk voor de Nieuwe Binnenweg. Daarnaast komt uit de aandachtspunten naar voren dat de straat iets minder bereikbaar mag zijn om doorgaand verkeer te weren.

Om doorgaand verkeer minder te stimuleren kan ervoor worden gekozen de auto alleen via het noorden

de straat in te laten rijden en richting het zuiden de straat uit te laten rijden.

Dit zorgt er ook voor dat de verbinding naar het centrum voor de voetgangers wordt versterkt. Fietsers kunnen het plein ook blijven oversteken. Door het weghalen van het kruisend verkeer op het Eendrachtsplein ontstaat een meer open ruimte.

Dit scenario verandert vrij weinig ten opzichte van de huidige situatie. De kleine veranderingen zijn meestal in positieve zin, zoals de verblijfskwaliteit, verkeersveiligheid, voetgangersruimte en oversteekbaarheid. Enkel in ruimte voor de fiets verandert er veel in positieve zin. Alleen op snelheidsbeheersing scoort het scenario minder goed dan de huidige situatie.

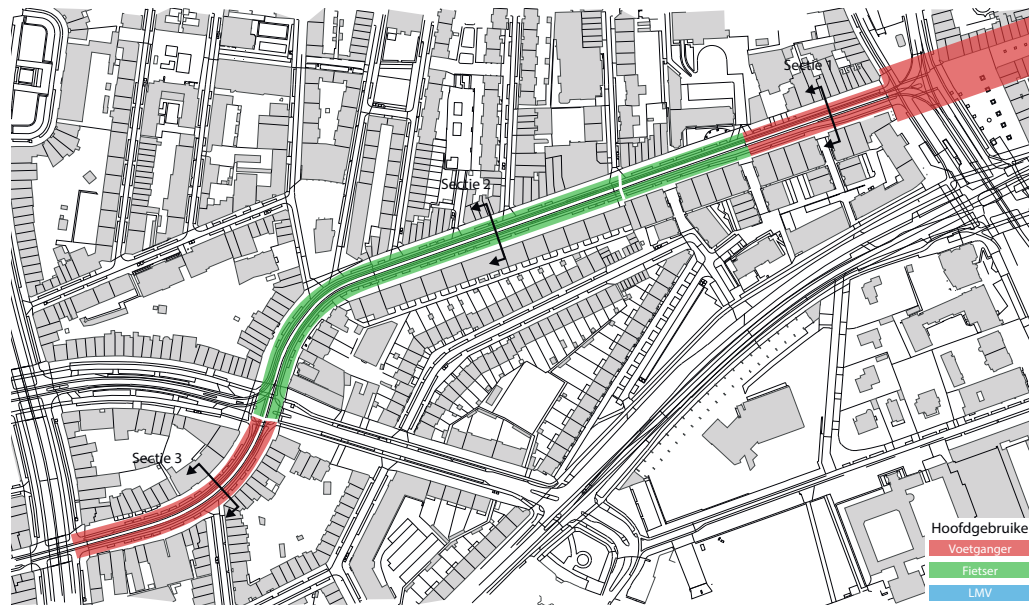
De bewoners en ondernemers waren matig enthousiast over dit scenario, de algemene reactie was te weinig verandering van de huidige situatie.

Score van scenario	
Verblijfskwaliteit	+
Snelheidsbeheersing	-
Verkeersveiligheid	0 / +
Ruimte voor de voetganger	0 / +
Ruimte voor de fiets	++
Parkeergelegenheid	0
Voetgangersverbinding met het centrum	0 / +
Verbinding met museum/hoboken	0
Oversteekbaarheid	+
Autobereikbaarheid van de wijk	0
Autobereikbaarheid winkels	0

Pluspunten	Aandachtspunten
• Veel ruimte voor fietsers • Auto en tram op 1 baan, prima • Goede bereikbaarheid van de winkels • Fietser meer ruimte • Huidige winkelbeeld blijft intact • Blijft duidelijk	• Afscheiding nodig om auto op trambaan te houden • De fietsstraat 20km/uur visueel met groen en asfalt veel sterker • Makkelijk bereikbaar voor auto dus verkeershuffers • Lastig om autoverkeer langzaam te laten rijden. Ervaring op de Nieuwe Binnenweg blijkt niet zo positief • Geen vrije banen tram. Nieuwe racebaan. Voetgangers in de klem op trottoirs • Snelheidscontrole moeilijk • Fietser door huidige trambaan inrichting onder druk • Auto's gaan over het fietspad rijden • Fietspad gaat direct langs geparkeerde auto's • Nog steeds gevaarlijk voor fietsers • Weinig verandering met huidige situatie • Amper verbetering van leefbaarheid • Meer aandacht voor het Eendrachstplein

SCENARIO B

Scenario B transformeert de straat naar een fietsstraat met aan de uiteinden verblijfsgebieden, de straat is enkel via de noordelijke zijstraten en de Mathenesserlaan bereikbaar. De verblijfsgebieden aan de uiteinden zijn voetgangersgebieden met een fietsverbinding erdoorheen. Hiermee is de straat wel geheel toegankelijk met de fiets en is de auto deels te gast.



Fietsstraat bijeengehouden door twee verblijfsgebieden

In de verblijfsgebieden aan de twee uiteinden zijn voetgangers de hoofdgebruikers. Fietzers zijn te gast in deze gebieden. Tussen de kruising Mathenesserlaan en de Museumstraat is de auto te gast achter de fietsers. De tram rijdt op een eigen baan over gras.

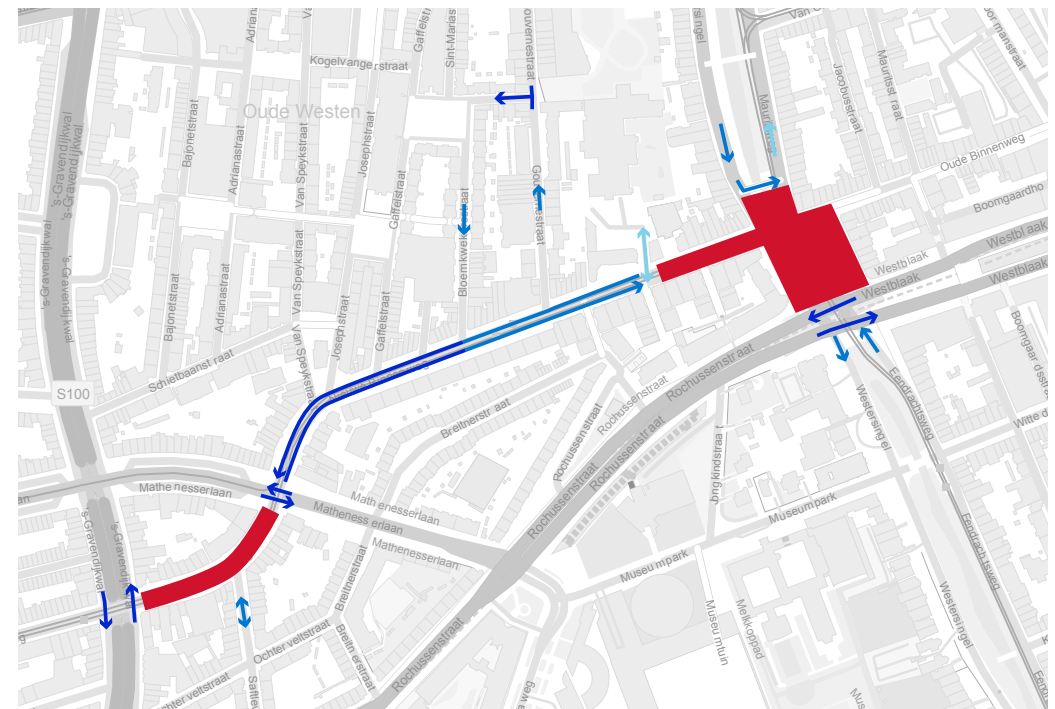
Bestemmingsverkeer

Auto's mogen niet in de verblijfsgebieden komen. Alleen laad/los-verkeer en hulpdiensten mogen door het gebied heen. Verkeer op de Westersingel

wordt voor het plein teruggestuurd via de Mauritsweg. De kruisingen Westblaak en de Mathenesserlaan worden T-splitsingen. De winkels en woningen aan de Nieuwe Binnenweg blijven bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer wordt ontmoedigd aan de twee uiteinden van de straat.

Verbinding met het centrum

Het verblijfsverbieden aan de oostkant van de straat zorgt voor een sterke wandel en fietsverbinding naar het stadscentrum.





Sectie 3: 's-Gravendijkwal - Mathenesserlaan

De auto is niet welkom in het verblijfsgebied. Alleen voor laden /lossen kan het verkeer gebruik maken van de fietspaden.



Sectie 2: Mathenesserlaan - Laurens Antonius

De auto blijft achter de fietser op een smalle asfaltloper met aan beide kanten ruwe bestrating om inhalen te voorkomen.



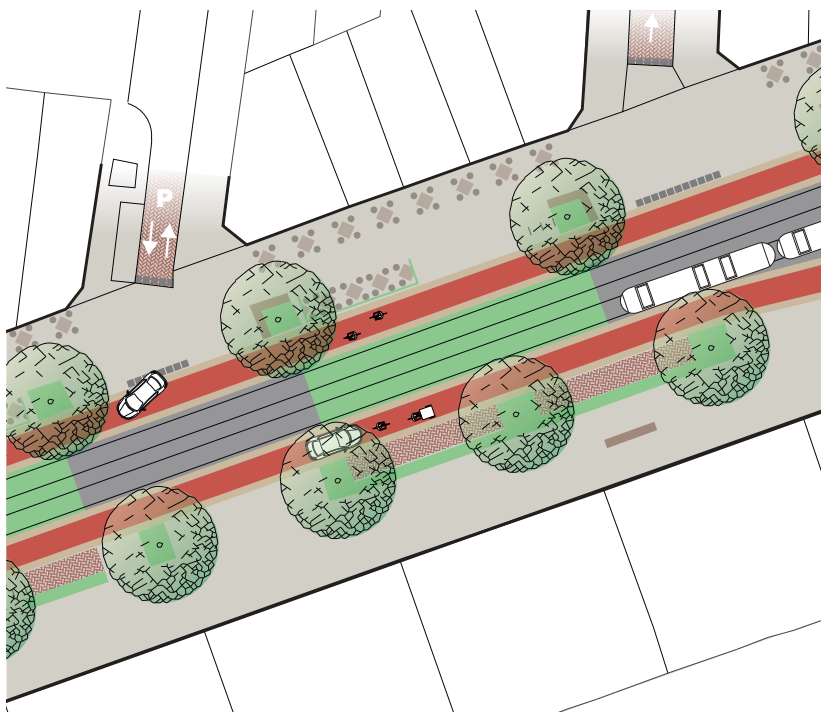
Sectie 1: Laurens Antonius - Eendrachtsp plein

Het fietspad ligt aan één kant om veel verblijfsruimte te creëren aan de noordkant.



De auto is te gast

Tussen de Mathenesserlaan en het Laurens Antonius delen de fietsers hun fietspad met de auto's op een fietsstraat in het conceptueel ontwerp. Door ruwe bestrating aan beide kanten van de fietsloper blijven fietsers op het midden rijden, en auto's erachter.



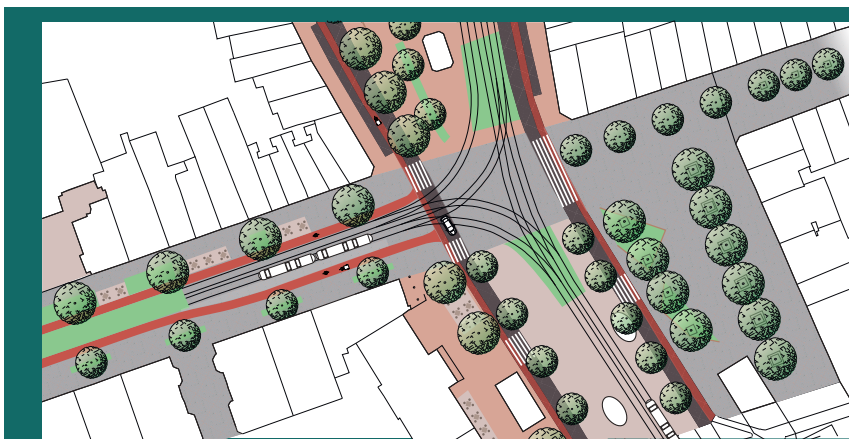
Doorgaande fietsroute

Door de gehele Nieuwe Binnenweg is een doorgaand plek voor fietsers. De plek verandert van fietspad, naar fietsstraat, naar fietspad.



Het Eendrachtsplein als voetgangersfontein

Autoverkeer wordt helemaal geweerd op het Eendrachtsplein. De tramhalte en het metrostation vormen de voetgangersfonteinen voor voetgangers die naar het centrum en de Nieuwe Binnenweg willen. De Nieuwe Binnenweg is een uitloper van het centrumgebied. Fietsverkeer mag het plein over blijven steken, maar is te gast in het verblijfsgebied. Ook de tram past zich aan.



Het geheel afsluiten van het Eendrachtsplein is een hele grote ingreep. Het tweerichtingsfietspad was ook een aandachtspunt. Het is ook een optie om het Eendrachtsplein minder extreem uit te voeren.

De oost-west verbinding is minder sterk door het verkeer over de Westersingel en de Eendrachtsweg, maar de verbinding blijft aanwezig

door de voetgangersverbindingen.

De twee eenrichtingsfietspaden zorgen voor een betere doorgaande fietsroute over de Nieuwe Binnenweg. Het Eendrachtsplein is aansluiting van verschillende verblijfsgebieden die aan elkaar grenzen zijn.

Dit scenario scoort goed op verblijfskwaliteit, ruimte voor de voetganger en de voetgangersverbinding naar het centrum, vooral door de twee grote verblijfsgebieden. De verblijfsverbieden zorgen er echter ook voor dat de autobereikbaarheid verslechtert, vooral voor de winkels in de straat, en het aantal parkeerplaatsen afneemt.

Het scenario maakte veel los bij de bewoners en ondernemers. De reacties waren grotendeels enthousiast, maar er werden ook nog genoeg aandachtspunten genoemd waarop het scenario nog verder moet worden uitgewerkt.

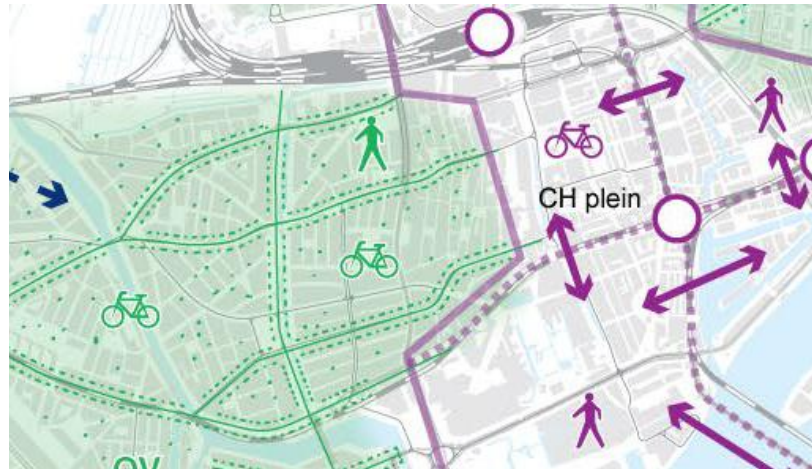
Score van scenario	
Verblijfskwaliteit	++
Snelheidsbeheersing	+
Verkeersveiligheid	+
Ruimte voor de voetganger	++
Ruimte voor de fiets	+
Parkeergelegenheid	-
Voetgangersverbinding met het centrum	++
Verbinding met museum/hoboken	+
Oversteekbaarheid	+
Autobereikbaarheid van de wijk	-
Autobereikbaarheid winkels	--

Pluspunten	Aandachtspunten
• Veel ruimte voor ontwikkeling • Compleet ander straatbeeld • Daadwerkelijke verandering, prima voor bewoners • Woon- en verblijfsgebied • Plan van de toekomst • Uitgesproken • Voetganger en fietser op het eerste deel, leuk • Geen aanloop straat meer naar het centrum maar nu zijn wij het centrum (gedurfd) • Boekensteun eendrachtsplein integraal aan de stad • Wie er niets te zoeken heeft blijft hierdoor weg • Gras tussen tramrails, eindelijk meer groen • Eendrachtsplein geeft meer ruimte voor fietsen bij Centraal Station	• Negatief voor winkels • Boodschappenwinkels onder druk • Minder bereikbaarheid voor bepaalde winkels • Meer voetpad leuk, tenzij dit meer terrassen oplevert. • Fietzers minder uitgenodigd door breed voetgangersgebied • Toename publiek avonduren (terrassen) geeft mogelijk overlast • Voetgangersgebied moet zeer goed verlicht • Gevaar van te veel terrassen geen Witte de Withstraat • Eendrachtsplein afsluiten voor auto's gaat rondrijden auto's bevorderen (vervuiling) • Combinatie fietsers en auto's gaat ongelukken opleveren • Maakt het nog moeilijker voor wijkbewoners om thuis te komen • Keren bij afsluiting Eendrachtsplein • Fieters moeten trambaan oversteken om bij tweerichtingsfietspad te komen • deel 's-Gravendijkwal - Mathenesserlaan afsluiten is niet goed voor winkels daar

In het ontwerpproces is na het bepalen van de identiteit van het gebied gekeken naar de activiteiten en verplaatsingen. Het gewenste verkeer is een belangrijke voorwaarde voor het ontwerp van de straat.

Op een hoger niveau wordt gekeken naar gewenste doorgaande netwerken voor de verschillende verkeersdeelnemers.

De eerste stap van het opstellen van wensnetwerken is het bekijken van bestaande beleidsdocumenten van de gemeente Rotterdam.



Gebieden en verbindingen

De Nieuwe Binnenweg valt grotendeels buiten het centrumgebied en wordt aangemerkt als stadswijk. Het Eendrachtsplein en de Westersingel horen wel bij het centrumgebied. Het Eendrachtsplein wordt aangemerkt als een verbinder tussen de stadskwartieren. De grote opgave in het gebied is de fietsontsluiting.



Autoluwe binnenstad

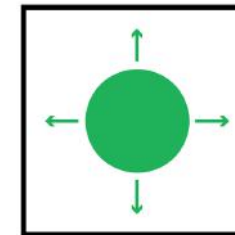
De grote doorgaande fietsroutes liggen op de 's-Gravendijkwal en de Rochussenstraat (hoofdroute auto). In het gebied rondom de Nieuwe Binnenweg wordt 'kris-kras-mobiliteit' gefaciliteerd voor fietsers en voetgangers. Er zijn weinig aantrekkelijke parallelle fietsroutes die niet naast een hoofdweg auto liggen.



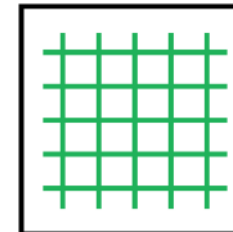
Stadsstraat

De Westersingel, West-Kruiskade en Nieuwe Binnenweg worden aangemerkt als 'aantrekkelijke stadsstraat' en vormt een link tussen een oude stadswijk en het centrum. De Rochussenstraat wordt aangemerkt als een hoofdweg. Een stadsstraat mixt auto, fiets, OV en voet. Dat betekent dat bij beperkte ruimte keuzes gemaakt moeten worden.

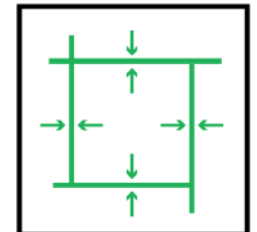
VERSCHUIVEN



VERDELEN



CONCENTREREN



Verdelen als hoofdstructuur

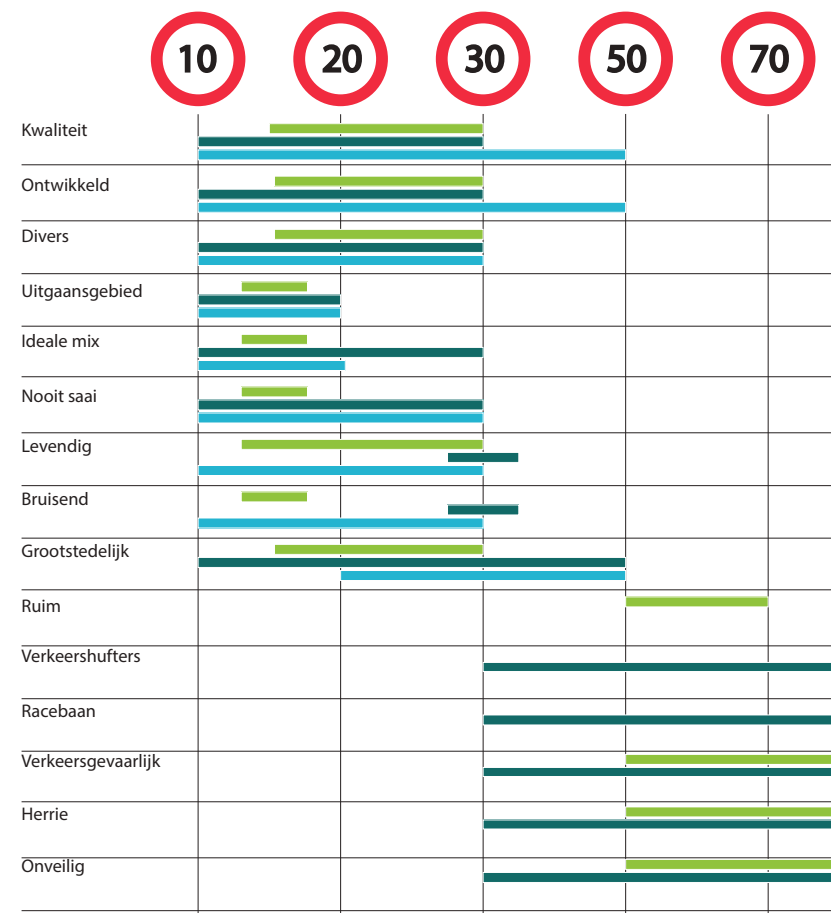
De hoofdverkeersstructuur is 'verdelen', een gridmodel met goed oversteekbare stadsboulevards waar de verkeerssoorten auto, ov en fiets in goed evenwicht zijn. Voor de Nieuwe Binnenweg betekent dit dat de straat toegankelijk moet blijven voor auto's, maar geen belangrijke rol speelt als hoofdroute autoverkeer.



Vaststellen wensnetwerken met doorgaand verkeer

De drie belangrijkste lessen:

- Belangrijk voor voetgangers: de wens is dat de Nieuwe Binnenweg deel uitmaakt van het centrumgebied en van een doorgaande route vanuit het station naar het museumpark. De rol van de voetganger moet duidelijk naar voren komen in de straat.
- Doorgaande straat voor fietsers: op de kaart is te zien dat de Nieuwe Binnenweg alleen een doorgaande weg is voor fietsers. De straat sluit daarmee vanuit Delftshaven aan op een netwerk van inprikkers richting het centrum.
- Auto's alleen als bestemmingsverkeer: de Nieuwe Binnenweg is in het wensbeeld geen straat voor doorgaand autoverkeer. Dit betekent dat alleen verkeer dat een bestemming heeft op de Nieuwe Binnenweg gebruik zou moeten maken van de straat. De 's-Gravendijkwal en Rochussenstraat blijven een weg voor doorgaand autoverkeer.



Koppeling ruimtelijke kwaliteit en verkeer

De woorden die de identiteit van de straat vertegenwoordigen zijn tijdens een workshop gekoppeld aan verschillende snelheidsregimes. Er is in drie groepen (de drie kleuren) gewerkt.

De positieve woorden, zoals kwaliteit, divers, nooit saai, levendig en bruisend, worden grotendeels toegedeeld aan lagere snelheden. De negatieve woorden verkeershufters, verkeersgevaarlijk en herrie worden toebedeeld aan hogere snelheden.

De negatieve woorden zouden geen plek in de straat moeten hebben. Het is daarom belangrijk de straat te ontwerpen op een snelheid onder de 30 km/u om de doelen van ruimtelijke kwaliteit te behalen.

CONCLUSIE EN VERVOLG

De twee scenario's zijn het eindresultaat van de workshop-sessies Verkeer in de Stad voor de Nieuwe Binnenweg.

De scenario's zijn twee uitersten wat betreft transformatie van de straat:

- Scenario A is een gematigd scenario waarin er weinig wordt verandert in de Nieuwe Binnenweg en in de structuur eromheen. Dit heeft als effect dat de straat er maar een klein beetje op vooruit gaat in de ruimtelijke kwaliteit, ruimte voor de voetganger, de verbinding met de omgeving. Daar tegenover staat dat de straat er ook niet heel erg op achteruit gaat.
- Scenario B werd door bewoners en ondernemers de straat van de toekomst genoemd, maar is wel een grote ingreep in de structuur van het gebied. De vele positieve effecten op verblijfskwaliteit, voetgangersruimte en de verbinding met het centrum hebben ook een schaduwkant. De autobereikbaarheid gaat achteruit, vooral voor de winkels, en ook de parkeergelegenheid neemt af.

Score van scenario	A	B
Verblijfskwaliteit	+	++
Snelheidsbeheersing	-	+
Verkeersveiligheid	0 / +	+
Ruimte voor de voetganger	0 / +	++
Ruimte voor de fiets	++	+
Parkeergelegenheid	0	-
Voetgangersverbinding met het centrum	0 / +	++
Verbinding met museum/hoboken	0	+
Oversteekbaarheid	+	+
Autobereikbaarheid van de wijk	0	-
Autobereikbaarheid winkels	0	--

De workshopsessies van Verkeer in de Stad waren een voorstudie voor een herontwerp van de Nieuwe Binnenweg in Rotterdam. De aanleiding voor het herontwerp is het aanpakken van de verkeersveiligheid. In het gehele proces is geredeneerd vanuit voetgangers en fietsers als hoofdgebruikers van de straat, met auto's die een secundaire rol spelen. Daarnaast speelde verkeersveiligheid met het uitwerken van het ontwerp een grote rol in elke stap.

De conclusie van de sessies is dat de bewoners en ondernemers over beide scenario's enthousiast waren, maar dat ook beide scenario's nog de nodige aandachtspunten hebben. Scenario A was te gematigd en kon nog wel meer gedurfd in het ontwerp worden. Scenario B werd gezien als straat van de toekomst, maar moest op sommige punten nog wat getemperd worden. De resultaten geven daarmee een eerste aanzet voor een vervolgstudie naar de Nieuwe Binnenweg.



Gemeente Rotterdam

