

GroenLinks

- 1. In de brief verwijst het college naar het coalitieakkoord, waarin staat 'We maken een Verkeerscirculatieplan (VCP) om de doorstroming in de hele stad te bevorderen', vervolgens wordt benoemd dat deze afspraak met het voorliggende VCP wordt ingevuld.**

- a) Blijkt uit de modellen dat dit VCP inderdaad positieve effecten heeft op de doorstroming in de hele stad?**

Op sommige plaatsen wordt het rustiger en op andere plaatsen drukker zoals aangegeven in het concept VCP. Specifieke maatregelen worden genomen met oog op doorstroming. Om de verkeersafwikkeling op specifieke punten goed te borgen wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd d.m.v. de effectenstudies die momenteel nog gaande zijn. De definitieve resultaten van de verkeersmodellen zullen inzicht geven in de specifieke effecten op de verkeersstromen in de stad en deze zullen worden gedeeld met het definitieve VCP.

- b) Zijn ook in het deel van West waar geen ingrepen worden voorgesteld, op Zuid en buiten de ruit positieve effecten op de doorstroming voorzien (inclusief voor fiets, OV en deelvervoer)?**

Het VCP is een samenhang van maatregelen dat zorgt dat de doorstroming voor de gehele stad goed behouden wordt. De effecten worden nu berekend.

- 2. Klopt het dat alleen de wijkraden van de wijken waar maatregelen worden voorgesteld door de wethouder om een reactie zijn gevraagd?**

Klopt. Daarnaast waren de expositie en de vragenlijst openbaar toegankelijk voor iedereen, zodat ook andere belanghebbende hun feedback konden geven. Het VCP en de vragenlijst zijn via verschillende platformen gepromoot om een breed scala aan reacties te verzamelen. We hebben geprobeerd Rotterdammers te bereiken en te enthousiasmeren voor deelname aan de vragenlijst en langs de expositie te komen door gebruik te maken van verschillende online en offline communicatiekanalen. Tevens hebben we de wijkraden verzocht om de oproep tot participatie binnen hun gebieden te verspreiden.

- 3. Kan er een lijst worden aangeleverd van de maatregelen die parallel aan het VCP worden uitgevoerd, zoals bedoeld op pagina 3 van de collegebrief?**

De volgende projecten worden parallel aan het VCP uitgewerkt en hebben hun eigen planvormings- en besluitvormingsproces:

- Claes de Vrieselaan
- Hofplein
- Jonker Fransstraat
- Maastunnelcorridor (HOV, fietsstraten)
- Rodenrijselaan/ Rodenrijsestraat

- Pleinen aanpak (Eendrachtsplein/ Kruisplein)
- Van Aerssenlaan
- Vasteland
- Willemsbrug
- Walenburgerweg

4. Op pagina 4 van de collegebrief wordt gesteld dat een verkeersfilter 'op veel verschillende manieren gerealiseerd kan worden, aan welke verschillende varianten wordt dan gedacht?

a. Is het mogelijk om bijvoorbeeld doelgroepenvervoer (Trevvel) en hulpdiensten wél doorgang te geven bij een verkeersfilter en andere automobilisten niet?

Het is technisch mogelijk, op welke manier een filter ook wordt uitgevoerd, dat bepaalde voertuigen wel of niet door een filter mogen rijden. Afhankelijk van de gekozen oplossing kunnen daar zelfs tijdvensters aan worden gekoppeld. De vraag of we dit in de praktijk ook toe zullen passen en voor wie die ontheffing dan geldt is nog niet beantwoord.

b. Hoe ziet de handhaving bij de verschillende varianten van verkeersfilters eruit?

De handhaving bij de verschillende varianten van verkeersfilters is een belangrijk onderdeel van de nadere uitwerking van de verkeersfilters, die op dit moment plaatsvindt. De uitwerking zal worden gedeeld in het definitieve VCP.

5. Wat is het effect van het uitstellen van de vier verkeersfilters in Noord op de samenhang van het VCP en de uitkomsten van de doorrekening in verkeersmodellen? Is de doorstroming volgens modellen beter met, of zonder deze verkeersfilters?

De verkeersfilters dragen bij aan de gestelde opgaven van het VCP. Tegelijkertijd is het verkeerssysteem in Noord complex gezien de aanstaande wijzigingen (A16 bijv.) Dat wordt de komende periode in de effectenstudie onderzocht.

6. Is het mogelijk om de effecten van ingrepen uit het VCP op de verkeersveiligheid te voorspellen? Zo ja, kunnen er verwachtingen worden gedeeld over het aantal verkeersongevallen, -gewonden en -doden dat met de ingrepen uit het VCP kan worden voorkomen?

Dat is mogelijk en een dergelijke studie voeren we momenteel uit. De uitkomsten daarvan worden gedeeld met het definitieve verkeerscirculatieplan.

7. Is bij de doorrekening van het VCP rekening gehouden met de geplande invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u op veel wegen?

Ja daar is rekening mee gehouden.

8. Blijkt uit de doorrekening dat er, zoals wordt gesteld in de collegebrief, inderdaad geen vermindering van de hoeveelheid verkeer zal zijn door het VCP? Klopt het dat een verbeterde doorstroming voor fiets, OV en deelvervoer volgens de modellen in de praktijk niet leidt tot minder autoverkeer (bijvoorbeeld door een modal shift van auto naar OV en fiets)?

Het klopt dat op stadsniveau het verkeerscirculatieplan niet zorgt voor minder autoverkeer (je kan immers nog steeds overal komen). Op wijkniveau kunnen daar uiteraard wel verschillen in optreden. Het VCP brengt vooral een verschuiving van doorgaand autoverkeer teweeg van wegen in de wijken naar de hoofdstructuur en tegelijkertijd van de hoofdstructuur naar de snelwegen (waar met opening van de A13/16 ook extra capaciteit ontstaat).

9. Klopt onze voorlopige conclusie dat de uitstoot van broeikasgassen en schadelijke uitstoot van fossiele voertuigen niet zullen afnemen door de maatregelen uit het verkeerscirculatieplan, omdat er geen effect wordt verwacht op het volume van autoverkeer?

De effecten op luchtkwaliteit worden onderzocht en zullen bij het definitieve verkeerscirculatieplan worden gevoegd. Op basis van deze effectstudie zal het mogelijk zijn om hieromtrent uitspraken te doen.





