



Aan de commissie
Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat

Beste commissieleden,

Op de commissieagenda van 13 september 2023 staat het plan van aanpak verkeerscirculatieplan (VCP) geagendeerd. Voorafgaande op dit debat hebben de leden van GroenLinksfractie enkele technische vragen gesteld over de 'Aanpak Verkeerscirculatieplan Rotterdam 2023 – 2030' (23bb004293) die ik met deze brief beantwoord.

- 1. Een doel van het VCP wat in het plan van aanpak wordt omschreven is de doorstroming verbeteren. Hoe voorkomt het VCP dat deze goede doorstroming vervolgens niet juist weer extra autoverkeer aantrekt?**

Antwoord: Het verkeerscirculatieplan is inderdaad gekoppeld aan onze autoluwe ambitie voor bepaalde wijken in de stad. In het verkeerscirculatieplan kunnen echter maatregelen worden opgenomen waardoor op sommige straten de intensiteit (weliswaar binnen het acceptabele) wordt verhoogd terwijl deze op andere straten wordt verlaagd.

- 2. Op pagina 8 van het Aanpak Verkeerscirculatieplan Rotterdam wordt gesteld dat OV-lijnen soms anders moeten worden ingetekend omwille van de verkeersveiligheid. Is hier ook gekeken naar een alternatief zonder (of met minder) auto in plaats van zonder OV? Hoe zag dit alternatief eruit?**

Antwoord: De Zaagmolenstraat en de Nieuwe Binnenweg zijn genoemd als voorbeelden van OV-lijnen die anders kunnen worden ingetekend. Dit komt voort uit het Plan Toekomstig Tramnet. Dit zijn voorbeelden. Op dit moment, bij het uitvoeren van de 'Aanpak Verkeerscirculatieplan Rotterdam 2023 - 2030', wordt gekeken welke keuzes er gemaakt kunnen worden voor verschillende straten. Hierbij worden alternatieven onderzocht waarbij bijvoorbeeld minder (een rijstrook minder of éénrichtingverkeer) of geen ruimte voor de auto is. Voor de Nieuwe Binnenweg geldt dat hier veel winkels zijn gevestigd met niet alleen lokale maar ook regionale klandizie, waarvoor bereikbaarheid met de auto van groot belang is voor de economische draagkracht van het gebied, dat toch al onder druk staat.



Daarnaast is de verwachting dat bij volledig autovrij maken van de Zaagmolenstraat en/of de Nieuwe Binnenweg de intensiteit van het autoverkeer van omliggende wegen problemen zullen vormen, waardoor dit niet wenselijk is. Voor de Nieuwe Binnenweg is er een quickscan uitgevoerd om te onderzoeken of eenrichting kan worden ingesteld in combinatie met realisatie fietsstraat is, dit wordt verder onderzocht in het kader van het VCP.

3. Onder opgave 2 'Doorstroming en bereikbaarheid' wordt gesproken over de mogelijkheid om verkeerslichten te optimaliseren om autoverkeer beter door de stad te leiden. Zou dit betekenen dat dit ten koste gaat van de doorstroming van fietsers, wandelaars en OV? Op welke parameters worden de verkeerslichten op dit moment geoptimaliseerd?

Antwoord: Verkeersmanagement betreft het (continu) beïnvloeden van de verkeersstromen in en rond de stad, met als doel een optimale verkeersafwikkeling uit oogpunt van verkeersveiligheid, doorstroming en milieuhinder. Verkeersmanagement richt zich op alle modaliteiten in de stad (voetgangers, fietsers, OV en auto), waarbij het mogelijk is bepaalde modaliteiten meer of minder ruimte (in termen van tijd) te geven, conform de geldende beleidsambities. De voetganger, fietser en OV krijgen op veel locaties meer ruimte, maar dit kan niet altijd en overal. Soms kan dit betekenen dat om auto de stad uit te leiden of om te zorgen dat auto's niet via sluiproutes gaan rijden, de voetganger, fiets en OV wat langer moet wachten.

In Rotterdam worden de wachttijden van fietsers continu gemonitord. Daar waar die te hoog worden (hoger dan 45 seconden in de spits) zijn er diverse parameters om daarin (bij) te sturen. Daarbij monitoren we ook de effecten op het andere verkeer. Ingrepen moeten niet of zo min mogelijk leiden tot verkeersveiligheidsproblemen. Alle verbeteringen voor fietsers zijn meestal ook verbeteringen voor voetgangers (in 95% van de gevallen).

De werking van de verkeerslichten kan worden (bij)gestuurd door bijvoorbeeld de parameter 'maximale groentijden' standaard aan te passen. Er wordt in Rotterdam groen licht gegeven als er verkeer aanwezig is voor een bepaald verkeerslicht. De duur van het groene licht hangt af van het op dat moment aanwezige verkeersaanbod voor dat verkeerslicht (dat kunnen fietsers, auto's en openbaar vervoer zijn). Daar zit een maximum aan en dat maximum kan worden bijgesteld naar boven of beneden. Voor fietsers is dat de laatste jaren naar boven bijgesteld, voor auto's vaker naar beneden. Door dit soort aanpassingen kunnen wachttijden verkort of verlengd worden.

Een andere mogelijkheid is om, bij geen detectie van verkeersaanbod, standaard groen te geven aan bepaalde richtingen. De laatste jaren wordt dit op zoveel mogelijk plaatsen voor fietsers en voetgangers ingesteld.

Een derde mogelijkheid is het extra vaak groen geven in een cyclus aan sommige verkeersdeelnemers. Een cyclus bij een verkeerslichtenregeling is een ronde die nodig is om alle richtingen volledig af te wikkelen (groen te geven). Voor het openbaar vervoer gebeurt het extra vaak groen geven al langere tijd. Sinds een aantal jaren wordt op verschillende kruispunten in Rotterdam ook extra groen gegeven aan fietsers en voetgangers. Hiermee worden de wachttijden voor fietsers en voetgangers vaak bijna gehalveerd.



Aanpassing planning

Ik heb geconstateerd dat er meer tijd nodig is om met wijkraden en andere stakeholders zoals de RET en de nood- & hulpdiensten goed af te kunnen stemmen. Daarmee zal ik afwijken van de eerdere planning. Ik ga ervan uit dat begin april 2024 het definitieve plan voor het VCP aan u kan worden toegezonden.

Bij de aanbidding van het definitieve plan voor het VCP ontvangt u tevens een afdoeningsvoorstel voor de moties 'Het verkeer blijft niet stilstaan, dus het verkeerscirculatieplan beweegt mee' ((21bb16324), 'De keuze is reuze' (19bb22293) en 'Economische impact in kaart' (21bb16321).

Met vriendelijke groet,

Mr. Drs. V.P.G. Karremans
Wethouder Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit