

PvdA

1) Kan het college aangeven hoe met de huidige plannen de toegankelijkheid voor mensen die mindervalide zijn wordt gewaarborgd?

Met het (concept) verkeerscirculatieplan blijven alle locaties in de stad bereikbaar. Ook met de auto. Zo kunnen mensen die van de auto afhankelijk zijn zich ook in en door de stad blijven verplaatsen. Het betekent wel dat bestemmingen niet altijd via elke willekeurige route bereikbaar zullen zijn. Routes veranderen mogelijk.

a) Kan daarbij ook worden uitgelegd dat als er negatieve effecten zijn op de toegankelijkheid voor mindervaliden wat van maatregelen het college dan kan nemen om dit te minimaliseren?

Alle locaties in de stad blijven bereikbaar, hiermee wordt de toegankelijkheid (ook) voor mindervaliden geborgd.

2) Kan het college de beperkte reikwijdte van het voorliggende VCP toelichten en daarbij ingaan op de volgende vervolgvragen?

a) Kan het college een planning geven van vervolgcirculatieplannen voor wijken die niet in het voorliggende VCP zijn opgenomen met daarin bijzondere aandacht voor Rotterdam-Zuid?

De gebiedsafbakening van dit verkeerscirculatieplan is vastgelegd in het coalitieakkoord 'Eén Stad' en vervolgens heeft het college van B&W op 20 juni 2023 de "Aanpak Verkeerscirculatieplan 2023-2030 (VCP)" vastgesteld.

In dit Verkeerscirculatieplan focussen we eerst op de wijken in het centrum en de naastgelegen woonbuurten. Dat zijn wijken met veel smalle straten, die niet gemaakt zijn voor veel (soorten) verkeer. Dat zorgt voor veel onveilige verkeerssituaties. Met veel ongevallen tot gevolg. De hoeveelheid verkeersonveilige plekken is in dit deel van de stad verreweg het hoogst. Daarom beginnen we in dit deel van de stad.

Daarnaast wordt het steeds drukker in het centrum en de gebieden er omheen. Ook staan er de komende jaren grote werkzaamheden gepland, zoals het Hofplein, en wordt er hier veel bij gebouwd. Dat heeft gevolgen voor de openbare ruimte, het verkeer en de doorstroming ervan. Daarom zullen we hier snel keuzes moeten maken, zodat deze gebieden veilig, bereikbaar en aantrekkelijk blijven en er meer ruimte ontstaat voor groen en nieuwe woningen.

Dat betekent zeker niet dat we Zuid uit het oog verliezen. De verkeersveiligheid op Zuid is ook een punt van zorg en aandacht. En ook op Zuid zijn meerdere ontwikkelingen gepland (zoals Feijenoord City, Rijnhaven, Wilhelmina pier, Katendrecht) die ook dat deel van de stad dichter bevolkt maken met dikkere verkeersstromen tot gevolg. Op dit moment onderzoeken we de gevolgen van die ontwikkelingen op de voet en maken we ook voor Zuid plannen om de

verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren en ruimte te creëren voor zaken als meer groen en wonen. Het is goed mogelijk dat er op Zuid op den duur ook een verkeerscirculatieplan komt. Dit is op dit moment nog niet bekend.

Overigens pakken we in heel Rotterdam, op beide oevers, los van verkeerscirculatiemaatregelen verkeersonveilige plekken aan.

b) Kan het college bij ieder gebied in het verkeerscirculatieplan in de paragraaf 'effecten' aangeven wat de concrete gevolgen zijn voor zowel voetgangers, fietsers als het OV?

Momenteel worden de effecten nog onderzocht. Deze worden gedeeld bij het definitieve VCP.

c) Kan het college aangeven hoe het VCP rekening houdt met de groeiende deelmobiliteit in de stad? Kan het college een appreciatie geven van de effecten van meer deelmobiliteit op de verkeerscirculatie en verkeersveiligheid in het licht van het VCP?

In het (concept) verkeerscirculatieplan wordt geen specifieke uitsplitsing gemaakt naar deelmobiliteit. Dit omdat de 'eigendomssituatie' van de voertuigen geen invloed heeft op de verkeerscirculatie. Wel worden mobiliteitsontwikkeling, zoals toe- en afname van verkeersbewegingen en de modal split meegenomen in het verkeerscirculatieplan. Bij het bepalen van de effecten worden daarvoor de verwachte ontwikkeling conform de jaarlijkse monitoring deelmobiliteit (jaarrapportages) gebruikt.

3) Hoe essentieel is het PTT (waarbij een aantal tramsporen in straten verdwijnen) voor het invoeren van de VCP-maatregelen in deze straten?

Het PTT en het VCP zorgen er wederzijds voor dat kansen ontstaan. Op locaties waar tramsporen worden verwijderd biedt dit mogelijkheden voor een andere invulling die bijdraagt aan de opgaven van het verkeerscirculatieplan (veilige en aantrekkelijke stad, bereikbaarheid en doorstroming, ruimte maken voor o.a. bouwen en groen). De versnellingsopgaven vanuit het PTT op een aantal corridors (bijvoorbeeld op de Oostzeedijk en de Bergweg) is tegelijkertijd aan de voorkant meegenomen in de planvorming van het (concept) verkeerscirculatieplan. Op een aantal belangrijke tramcorridors neemt als gevolg van de maatregelen uit het (concept) verkeerscirculatieplan de hoeveelheid autoverkeer af waardoor betrouwbaardere dienstuitvoering van de tram mogelijk wordt (bijvoorbeeld op de West-Kruiskade).

4) Welke maatregelen worden genomen met het VCP die voorkomen dat de nieuwe bredere fietspaden door bijvoorbeeld fatbikes en opgevoerde elektrische fietsen alsnog gevaarlijk gemaakt worden? Zijn 'auto te gast' straten overwogen?

Het verkeerscirculatieplan heeft niet als doel in te grijpen op het gebruik van fatbikes en/of opgevoerde elektrische fietsen. De uitwerking van de individuele maatregelen vindt plaats na vaststelling van het verkeerscirculatieplan.

5) Kan het college een nadere toelichting geven over het besluit om voor één van de meest verkeersonveilige straten van de stad - de Bergweg - nu nog geen maatregelen te nemen maar dit op een later moment te doen?

a) Is er een relatie met het ontbreken van de Bergweg in de aanpak 30km/u waardoor auto's 50km/u mogen blijven rijden?

Het nu nog niet treffen van een maatregelen op de Bergweg heeft geen relatie met het niet opnemen van de Bergweg op de lijst met 115-straten waar in 2025 30 km/u wordt ingevoerd.

6) Kan het college een indicatie geven van de CO2-reductie die dit VCP zal opleveren?

De effecten op luchtkwaliteit worden onderzocht en zullen bij het definitieve verkeerscirculatieplan worden gevoegd.

7) Kan het college toelichten hoe het bij het opstellen van het VCP rekening gehouden heeft met de bevoorrading van winkels - ook in de woonwijken - en de toename van bezorgdiensten aan huis, zoals boodschappen en pakketten?

We zijn in gesprek met de logistieke sector, via de Adviesgroep Stadslogistiek waarin verschillende logistieke bedrijven zijn vertegenwoordigd en die ook betrokken is geweest tijdens de participatie fase 3 rondom de expositie. Tegelijkertijd is het goed om bij logistiek onderscheid te maken naar de verschillende segmenten. Pakketbezorging is wezenlijk anders dan de bevoorrading van winkels, zowel qua materieel, hoeveelheid stops, routes als urgentie.

Voor een groot deel van de logistieke sector zal net zoals bij de automobilist gelden: "alles is nog steeds bereikbaar, wellicht via een andere route". Een mooi voorbeeld hierbij is dat een van de logistieke partijen aangaf dat een deel van de impact ook goed opgevangen kan worden met een andere ritplanning. Echter voor sommige segmenten van de logistiek zal dit minder vanzelfsprekend zijn doordat er maar een beperkt aantal routes (i.v.m. hoogtebeperking) beschikbaar is. We werken dit de komende tijd verder uit en bespreken dit met de adviesgroep Stadslogistiek.

8) Graag zouden wij een overzicht ontvangen van de ingrepen die de gemeente kan doen als er ongewenste neven effecten ontstaan door het Verkeerscirculatieplan? En daarbij aangeven welk proces daarvoor ingericht is (bijv. hoe lang evalueer je voor er ingegrepen gaat worden)?

De aanpak van eventuele ongewenste neveneffecten door het VCP wordt de komende tijd verder uitgewerkt.

Gewenningsperiode: na de invoering van de maatregelen is er een gewenningsperiode, waarin bewoners en weggebruikers de kans krijgen om zich aan te passen aan de nieuwe situatie. Het is belangrijk om in deze periode af te wachten hoe de veranderingen zich ontwikkelen voordat er direct wordt ingegrepen.

Monitoring: tijdens de gewenningsperiode en daarna zal de verkeerssituatie nauwlettend worden gemonitord.

Aanvullende maatregelen: bij de uitwerking van individuele projecten kan de gemeente lokaal aanvullende maatregelen nemen, indien de monitoring of feedback vanuit de omgeving aantoont dat er specifieke problemen zijn. Dit zal per project bepaald moeten worden.

Het proces van evaluatie en mogelijke ingrepen wordt afgestemd op de aard en de ernst van de geconstateerde neveneffecten. Hoe lang er wordt geëvalueerd voordat er ingegrepen wordt, hangt mede af van de urgentie van de effecten.

9) Wat zijn de overwegingen om Rotterdam zuid niet te betrekken bij het VCP en zijn er plannen om te onderzoeken waar een verkeerscirculatieplan gewenst zou zijn?

a) Zijn er bepaalde wijken op Zuid op het oog?

Zie antwoord op vraag 2

Wij zouden graag hoge resolutie kaartjes ontvangen waarop de deelopgaven 1a Veilige en Aantrekkelijke stad, 1b Doorstroming en Bereikbaarheid en 1c Ruimte Maken voor Bouwen en Groen voor de gehele gemeente zichtbaar zijn (incl. Rotterdam Zuid)

Zie Bijlage

10) Het college geeft aan dat er verschillende opties worden overwogen om als verkeersfilters te dienen. Zoals paaltjes of ANPR-camera's die kentekens kunnen scannen. Hoe worden deze verschillende opties tegen elkaar opgewogen? En kunt u plaatjes delen van de diverse opties en eventueel een inschatting van de kosten en effectiviteit per type maatregel?

De verschillende opties worden momenteel in kaart gebracht. Hierbij worden factoren zoals kosten, effectiviteit, en toepasbaarheid in specifieke situaties afgewogen. Zodra dit proces is afgerond, zullen de bevindingen gedeeld worden bij het definitieve VCP.

11) Welke criteria zijn gehanteerd om te beslissen waar eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd, en hoe wordt de impact hiervan op de omringende verkeersnetwerken gemonitord?

De beslissing om eenrichtingsverkeer in te voeren, is gebaseerd op een combinatie van verschillende factoren. Dit omvat de specifieke opgaven en ambities voor de betreffende locatie, de huidige inrichting van de weg en de (beoogde) functie ervan binnen het bredere verkeersnetwerk. Daarbij wordt ook gekeken naar de inrichting van omliggende wegen, om sluipverkeer te voorkomen. De gekozen maatregelen zijn locatie-specifiek en hangen onder andere samen met de positie van de locatie in het verkeersnetwerk. Het doel is om het mobiliteitssysteem als geheel goed te laten functioneren.

Daarnaast is er sprake van een samenhangend pakket van maatregelen in het VCP, die gezamenlijk bijdragen aan belangrijke doelen zoals het verbeteren van veiligheid, aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en doorstroming in de stad, evenals het vrijmaken van ruimte voor andere ambities, zoals woningbouw en groen.

De impact van eenrichtingsverkeer op het omringen verkeersnetwerk wordt geanalyseerd via verkeersmodelberekeningen, die het effect op de verkeersstromen in de stad inzichtelijk maken. Na uitvoering van de maatregelen is monitoring van de effecten voorzien.

De precieze vorm hiervan wordt nog uitgewerkt.

12) In de technische sessie werd aangegeven dat sluiproutes zijn onderzocht, zijn er ook simulaties gedaan naar de effecten van de verkeersfilters in combinatie met de nieuwe weginrichting van straten? Zo zou bijvoorbeeld de Nieuwe Binnenweg bij drukte een sluiproute kunnen worden voor autoverkeer wat van Oost naar West wil.

Om het sluipverkeer op de Nieuwe Binnenweg te voorkomen, is gekozen voor een tegengestelde vorm van eenrichtingsverkeer op de Nieuwe Binnenweg. Ten westen van de 's Gravendijkwal naar het westen en ten oosten van de 's Gravendijkwal naar het oosten. Hierdoor is het niet mogelijk om de straat in zijn geheel van Oost naar West af te rijden. In simulaties van (het totaalpakket van) maatregelen zijn de verkeersstromen zorgvuldig geanalyseerd, waarbij rekening is gehouden met de omliggende wegen, zoals de Albrechtskade, die een alternatieve route biedt.

13) Welke monitoring- en evaluatie instrumenten worden geïmplementeerd om de effectiviteit van de verkeerscirculatiemaatregelen na invoering te meten?

De specifieke vorm waarin monitoring van het verkeerscirculatieplan zal worden vormgegeven is op dit moment nog niet bekend. De komende periode zal dit worden uitgewerkt en worden gedeeld bij het definitief verkeerscirculatieplan.

a) Hoe wil het college de participatie van Rotterdammers hierin vormgeven?
Participatie per maatregel van het definitieve VCP zal op projectniveau gaan plaatsvinden

LEGENDA

Opgave Veilige en aantrekkelijke stad

De systematiek van deze deelopgavekaart is het letterlijk stapelen van opgaves: een verkeersonveilige locatie is een opgave, een verkeersonveilige locatie naast een OV locatie is een grotere opgave. Iedere markering is daarom bewust transparant gemaakt, waardoor bij overlapping van meerdere opgaves de plek steeds donkerder kleurt, terwijl een plek waar slechts één opgave speelt minder opvalt. De plekken waar de meeste opgaves samen komen verdienen de meeste aandacht en vallen dus het meest op.

Ongevallen

Locaties zijn weergegeven met afnemende kleurintensiteit voor respectievelijk dodelijke, letsel- en blikschade ongevallen. (ViaStat 2020, 2021, 2022)



Dodelijk



Letsel



Blikschade

Verkeersonveilige locaties

Met behulp van een verkeersmodel wordt op basis van verschillende indicatoren geanalyseerd wat onveilige locaties zijn. Ook de longlist locaties vanuit de verkeersveiligheidstarget zijn hier in opgenomen.

(Verkeersveiligheidsrisico score + longlist verkeersveiligheidstarget (2023))



Onveilig Kruispunt



Onveilige wegen



Voorzieningenstraat

Straten met hoge concentratie van stedelijke/buurtvoorzieningen en bezoekers. *(Expert judgement)*



Onaantrekkelijke boulevards en stadsstraten

Dit zijn straten waar ondanks de gunstige ligging en goede ruimtelijke opzet toch sprake is van mindere kwalitatieve inrichting/gebruik van plinten en buitenruimtes, ten gevolge van de hoge intensiteit en het relatief grote ruimtebeslag van autoverkeer. *(Expert judgement)*



OV knopen

Rond Openbaar Vervoer (OV) knopen is ruimte en kwaliteit voor langzaam verkeer cruciaal.



Primair fietsnetwerk

Op het hoofd fietsnetwerk is ruimte en kwaliteit voor fietsers cruciaal.

Basis



Gemeente grens



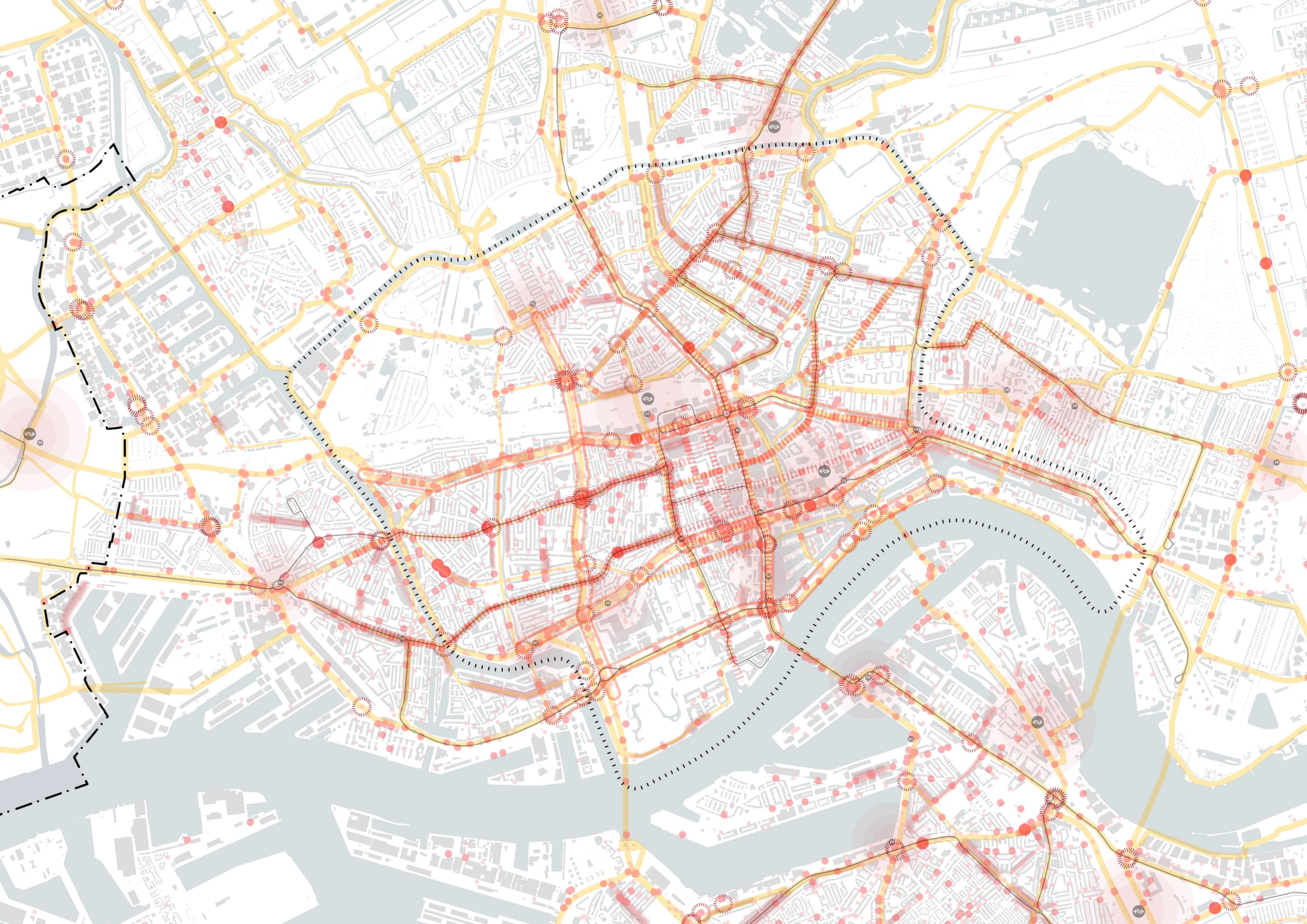
VCP autoluwer gebied



Water



Bebouwing



slechts één opgave speelt minder opvalt. De plekken waar de meeste opgaves samen komen verdienen de meeste aandacht en vallen dus het meest op.

Kruispunt met hoge bezettingsgraad

Bezettingspercentage is de intensiteit/capaciteitsverhouding bij kruispunten. (V-MRDH 2023)



- Bezettingspercentage (>85%)
- Bezettingspercentage (>90%)



Doorstromingsandachtspunt in het tramnetwerk

Straten in het netwerk waar het versnellen en de doorstroming van de tram wordt geambieerd, omdat dit nu onvoldoende is. (PTT, 2023)



Wegen die barrière vormen voor oversteekbaarheid van fiets- en voetganger

'Locaties waar geen- of een ondermaatse oversteek is, terwijl een fijnmazigheid van het fiets- en voetgangersnetwerk en een goede oversteek wenselijk is. (expert judgement)



Aandachtspunt voor fietser bij kruispunt (VRI gegevens 2022)

- Doorstromingsproblemen voor fietsers bij verkeerslichten
- Aandachtspunt doorstroming voor fietsers



Locaties met een gevoelige functie

Locaties waar een gevoelige functie zit, zoals een kinderdagverblijf, stellen strenge eisen aan de omgeving zoals maximale intensiteiten van autoverkeer i.m. toelaatbare geluidsbelasting.



Park & Ride



Hulpdiensten



OV- knooppunt



Primair fietsnetwerk

Op het hoofd fietsnetwerk is ruimte en kwaliteit voor fietsers cruciaal. (expert judgement)

Basis



Gemeente grens



VCP autoluwer gebied



Wijkraadgrens



Water



Bebouwing

Netwerk



Treinstation



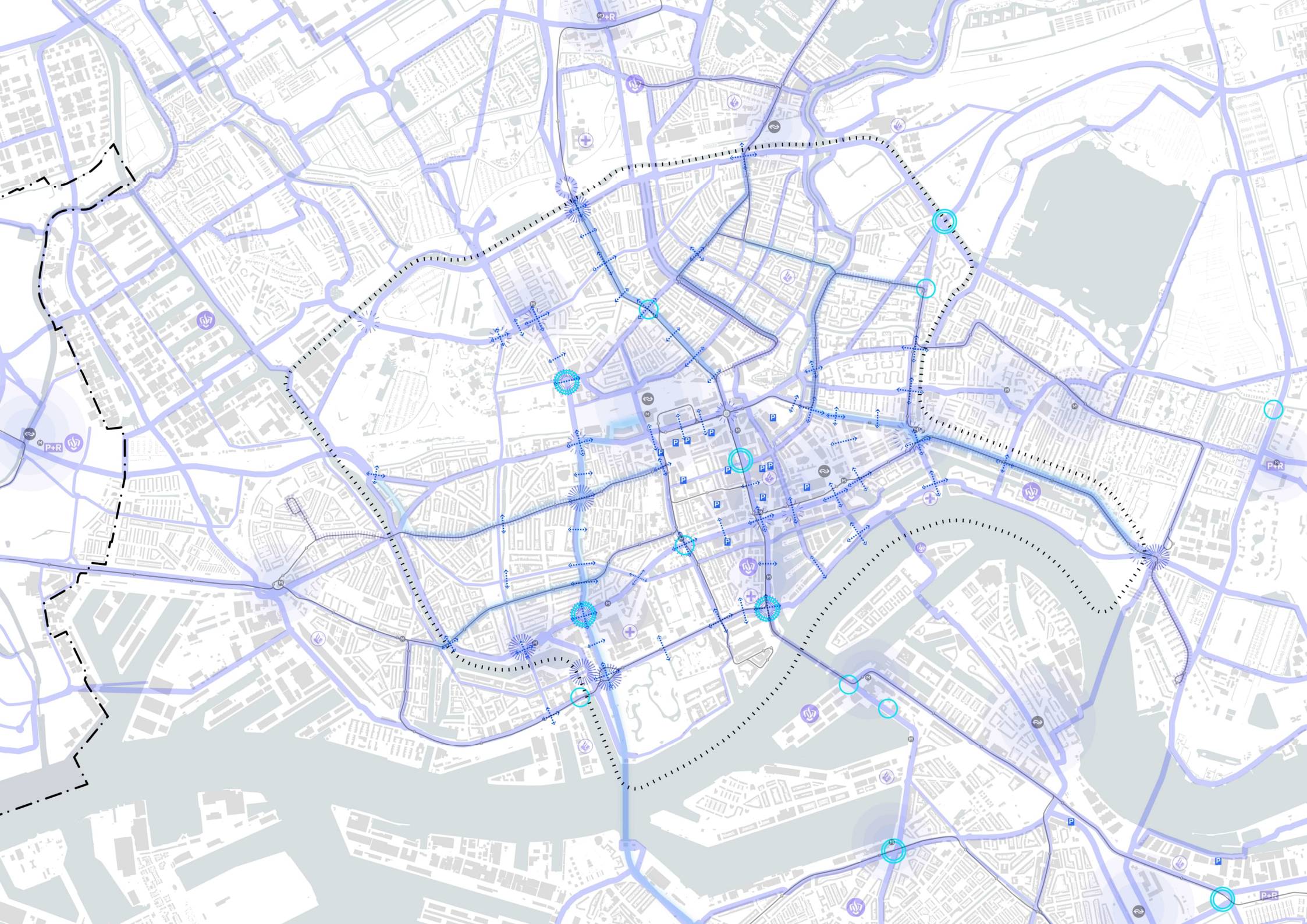
Metrostation



Tramhalte



Tramnetwerk



slechts één opgave speelt minder opvalt. De plekken waar de meeste opgaves samen komen verdienen de meeste aandacht en vallen dus het meest op.

Hittestress

Alleen de gebieden aangegeven waar een opgave ligt. Gebieden waar de temperatuur onder 28.5 ligt, zijn niet meegenomen in de kaart. (Rotterdams Weerwoord 2022)



28.5 - 29.0 C



29.0 - 30.0 C



Geluidsbelasting gemeten op de gevel boven de norm 53 dB

De geluidsbelasting is gemeten op de gevel. Alle locaties die boven de norm van 53 dB zijn gemeten zijn opgenomen op de kaart. DCMR, bij sommige gebouwen heeft er geen toetsing plaatsgevonden (2022)



Fijnstof PM 10 (ug/m3)

Voor het gehele autoluwer gebied geldt een overschrijding van de WHO-advieswaarde van fijnstof (PM10) 15 ug/m3. In de opgavekaart zijn de straten, waar de overschrijding het meest problematisch is, aangegeven. Meest problematische straten met een waarde van 20 - 22 (ug/m3) fijnstof (PM10). (DCMR, 2022)



Onaantrekkelijke boulevards en stadsstraten

Dit zijn straten waar ondanks de gunstige ligging en goede ruimtelijke opzet toch laagwaardige inrichting/gebruik van plinten en buitenruimtes bestaat, ten gevolge van de hoge intensiteit en het relatief grote ruimtebeslag van autoverkeer. (Expert judgement)



Hoogbouwzone

In de hoogbouwzones wordt verdichting beoogd, oftewel de toename van het aantal gebruikers. Deze groei is alleen mogelijk als de (duurzame) bereikbaarheid meegroeit. (Hoogbouwvisie, 2019)



Focusgebieden Koers Binnenstad

In deze stedelijke 'hotspots' is ruimte en kwaliteit voor langzaam verkeer en OV cruciaal, en gezien de verhoudingsgewijs grote impact van autoverkeer op deze locaties, per definitie ook een opgave. (Omgevingsvisie, 2021)



Stadsprojecten

Op en rond de locaties van deze stadsprojecten is ruimte en kwaliteit voor langzaam verkeer en OV cruciaal, en gezien de verhoudingsgewijs grote impact van autoverkeer op deze locaties, per definitie ook een opgave. (Stadsakkoord Rotterdam, 2021)



OV knopen

Rond Openbaar Vervoer (OV) knopen is ruimte en kwaliteit voor langzaam verkeer cruciaal.

Basis



Gemeente grens



VCP autoluwer gebied



Water



Bebouwing

Netwerk



Treinstation



Metrostation



Tramhalte



Tramnetwerk

