



datum	28-02-2024
portefeuillehouder	Wethouder Noorthoek
contactpersoon	K. ten Hove
fractie(s)	D66
onderwerp	Raadsvoorstel (D/23/126954)

inleiding

Vraag

In het raadsvoorstel wordt gesproken over gemiddelde wachttijden voor gemotoriseerd verkeer en fietsers. Ergens staat ook dat het gaat om de wachttijden in de spitsuren.

Wij ontvangen graag inzicht in de spreiding van de wachttijden rondom het gemiddelde. Dus welk % van de tijden overdag overschrijdt de wachttijd de norm? Zowel voor fietsers als voor auto's.

Antwoord

De berekende gemiddelde wachttijden gelden alleen voor de spitsuren (zie ook onderzoek van Sweco). Deze gemiddelde wachttijden in de spitsperiodes zijn niet hoger dan 15 seconden. De *Methode Harders*, de verkeerskundige tool waarmee gerekend is, hanteert de spitsuurintensiteiten als uitgangspunt om de gemiddelde voertuigverliesuren en wachttijden te bepalen. Buiten de spitsperiodes zijn de wachttijden doorgaans korter, waardoor de spitsuren als maatgevende momenten gelden om de maximale gemiddelde wachttijden te bepalen. De kanttekening, zoals in het raadsvoorstel vermeld, is dat de wachttijden in de praktijk soms langer dan 20 seconden zijn op momenten dat het verkeersaanbod groter is dan gemiddeld en wanneer er bijvoorbeeld meerdere voertuigen af willen slaan naar de Amsterdamlaan of Eilandenkade.

Vraag

Er wordt gerekend met theoretische doorstroom en wachttijden. Aangegeven is dat in de praktijk deze theoretische tijden veelal hoger zullen zijn. Wat zijn vanuit de praktijk de ervaringen met de omvang van de afwijking?

Antwoord

Er zijn geen cijfers over de omvang van de afwijking, dit verschilt per moment en situatie en is afhankelijk van één of meerdere factoren. In de praktijk zijn zaken zoals gedrag en specifiek verkeersaanbod van invloed op de doorstroming van het verkeer en daarmee ook de wachttijden. De theoretische berekening is uitgevoerd aan de hand van intensiteiten en kruispuntstromen uit het verkeersmodel (dat is gevoed met o.a. uitgevoerde verkeerstellingen en vastgestelde ontwikkelingen). De berekening in het onderzoek van Sweco geeft een theoretische weergave van de werkelijkheid, die in de praktijk door specifieke factoren anders kan zijn. De kanttekeningen met betrekking tot de theoretische rekenresultaten worden door Sweco benoemd op pagina 25 van het rapport. Bij verkeersonderzoeken worden de theoretische berekeningen gehanteerd, waarbij vaak aanvullend een schouw / locatieonderzoek wordt gehouden om ook de praktijksituatie te beoordelen. De resultaten van dit locatieonderzoek staan op pagina 13 t/m 16 in het rapport van Sweco.

Vraag

De € 800.000,- voor de toeleidingsroute 4, in welke kredietaanvraag is deze opgenomen?

Antwoord

Dit bedrag is nergens opgenomen, omdat het definitieve besluit nog genomen moest worden in samenhang met een oplossing bij het kruispunt Amsterdamlaan/Eilandenkade. Omdat nu wordt voorgesteld de toeleidende fietsroute 4 niet te realiseren, wordt hier geen krediet voor aangevraagd.

Vraag

Welke eenvoudige maatregelen zijn mogelijk om het fietsverkeer te belemmeren de kruising Amsterdamlaan – Eilanden kade te nemen. Denk aan verbodsborden, hekken ed. Of een minder zware variant: hoe kan het fietsverkeer worden verleid om een veiliger route te nemen, anders dan de toeleidingsroute 4?

Antwoord

Het onmogelijk maken van het oversteken voor fietsers op het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade wordt ten zeerste afgeraden. De oversteek voorziet in de fijnmazigheid van het fietsnetwerk en voor een deel van de woonwijken ten oosten en westen van het kruispunt is deze oversteek een belangrijke schakel. Het onmogelijk maken van het oversteken voor fietsers op dit kruispunt is daarom onwenselijk.

Fietsverkeer kan worden verleid om een veiligere route (zoals de toekomstige ongelijkvloerse kruising) te nemen op het moment dat de fietsroutes naar de ongelijkvloerse kruising zo direct en aantrekkelijk mogelijk zijn. Ten tijde van de besluitvorming over de ongelijkvloerse kruising is hier naar gekeken en is door uw raad besloten om voor de fijnmazigheid toeleidende fietsroute 1 te realiseren (zie onderstaande afbeelding). Dit is echter niet de kortste en meest directe route tussen de Eilandenkade en de ongelijkvloerse kruising. Route 1a (zie hieronder) is de meest directe route. Deze route is bij eerdere besluitvorming afgefallen, maar op basis van inspraak vanuit de buurt zijn wij deze route nogmaals aan het bekijken, waarbij wij wel een aantal technische en financiële vraagstukken zien.



Vraag

Waarom is het volgende niet in het besluit van het college (*scenario 2030*) opgenomen:

Wanneer het besluit wordt genomen scenario uitvoering 2030 uit te voeren, is het voorstel om na aanleg van de ongelijkvloerse kruising, de rotonde bij Roche voor alleen het gemotoriseerde verkeer nog tijdelijk in stand laten, zo lang de ontwikkelingen in dat deel van Snellerpoort (en het buurtpark) dit toelaten. Hiermee is er aandacht voor de zorgen van omwonenden over te hard rijden”.

Antwoord

Dit is niet meegenomen als beslispoint, omdat hiervoor geen besluit is vereist van de gemeenteraad. Omdat het echter een belangrijk raakvlak is bij de voorliggende scenario's, is dit wel in het voorstel opgenomen. Overigens staat het opheffen van deze rotonde voorlopig nog niet op de planning, behalve het opheffen van de oversteek voor fietsers en voetgangers.



Vraag

Financiële gevolgen: wat gebeurt er met de beschikbare € 260.000,- als gekozen wordt voor de uitvoering van de rotonde in 2030?

Antwoord

Dan zal dit bedrag naar de algemene reserves vloeien en richting 2030 zal het benodigde krediet (opnieuw) worden aangevraagd.

Vraag

Hoe wordt bij scenario 2030 de aanvraag voor subsidie van € 500.000,- zeker gesteld?

Antwoord

Inmiddels hebben wij de beschikking van deze aangevraagde subsidie binnen. Voor dit kruispunt is een bedrag van €541.498,- beschikbaar. Deze subsidie kan ook in 2030 nog worden aangewend.