

Vragen VVD tav verkeersplan Binnenstad Cie EDEM 8 december 2021

1. Op pag 5 staat een overzicht met ritten in binnenstad Rotterdam.

a. Wat zeggen deze cijfers nu precies?

Voor een aantal wegvakken is aangegeven hoeveel motorvoertuigen er per etmaal rijden (jaar 2016) In kleur is de verdeling aangegeven of het ritten zijn in de klasse tot 5 km, 5-15 km en groter dan 15 km

b. is het in of uitgaand verkeer of beiden?

Het betreft alle autoritten.

c. van waar naar waar gaan deze ritten onder de 15 km?

Deze informatie is niet per wegvak uitgezocht. Ritten onder de 15 km kunnen stedelijke autoritten zijn, maar ook ritten van of naar de regio.

d. van waar komen de ritten groter dan 15km?

Zie antwoord bij vraag c

e. wie zijn deze verkeersdeelnemers (bestemmingsverkeer, niet-Rotterdamers?)

Op pagina 20 is deze vraag beantwoord voor het autoverkeer dat gebruik maakt van de Maastunnel, Erasmusbrug en Willemsbrug. Er wordt onderscheid gemaakt naar autoverkeer dat een relatie heeft met de binnenstad, of binnen de Ruit blijft, of een relatie met de regio.

2. De cijfers van het overzicht op pagina 5 zijn uit 2016, hoe waren de metingen uit 2019? Kunnen deze met ons gedeeld worden?

De intensiteiten op pagina betreft intensiteiten uit het Verkeersmodel (V-MRDH) basisjaar 2016 (basisjaar bij opstellen RMA). Tellingen voor de betreffende wegen zijn bewerkingen van ruwe data en niet op deze korte termijn beschikbaar.

3. op pag 6 staat dat de trendlijn uitgaat van een minder snelle verandering van reisgedrag hetgeen resulteert in een lichte stijging van het aantal autoritten.

a. Hoe verhoudt deze uitspraak zich tot de trend geschetst op pag 4 dat er minder auto's komen?

De trendlijn gaat uit van een minder snelle verandering van reisgedrag. Dit resulteert voor de binnenstad als geheel tot een lichte stijging van het aantal autoritten o.a. door toevoeging van ruimtelijk programma (woningen en arbeidsplaatsen).

De taartdiagrammen op pagina 4 hebben betrekking op de situatie met de transitievariant in de RMA. De lijn van de transitievariant daalt in figuur op pagina 6 door de versnelling in de verandering van verplaatsingsgedrag. Dit effect is in de transitievariant groter dan het extra aantal ritten door toevoeging van ruimtelijk programma.

b. Welke modellen liggen hieraan ten grondslag?

De berekeningen voor het VCP zijn uitgevoerd met Verkeersmodel MRDH (V-MRDH, [Verkeersmodel | MRDH Metropoolregio Rotterdam Den Haag](#)), dat door Rotterdam wordt gebruikt voor verkeersmodelstudies.

Dit model onderscheidt 2 toekomstscenario's WLO 2030 Hoog en Stedelijke referentie 2030. De uitgangspunten van het trendscenario in het VCP komen overeen met die van WLO 2030 Hoog en die van transitievariant met de stedelijke referentie. De MRDH stelt de uitgangspunten van de modellen jaarlijks bestuurlijk vast.

4. Voor pag. 7 wordt gezegd dat het aantal autobewegingen in de komende 10 jaar flink af neemt. Op pag 7. wordt gezegd dat de trendlijn uitgaat van een minder snelle verandering van reisgedrag. En dat dit resulteert in een lichte stijging van het aantal autoritten. Spreken deze twee stukken elkaar niet tegen?

Bij het VCP Binnenstad is gewerkt met twee modelvarianten. 1 heeft de trendvariant en de ander de transitievariant. De trendvariant kent een lijn met een lichte stijging van aantal autoritten, terwijl de transitievariant een daling laat zien. Op basis van het ingezette beleid en

actuele ontwikkelingen denken wij dat de uitkomsten in de buurt van de transitievariant zullen liggen (zie ook antwoord op 3a).

5. op pagina 11 wordt gesteld dat het kennisniveau en de beschikbaarheid van de data niet gelijk zijn. Kan er inzicht worden gegeven in het verkeersmodel V-MRDH 2.6?

In het verkeersmodel V-MRDH 2.6 zit een auto, OV en een fietsnetwerk en het ruimtelijk programma nu en in de toekomst. Deze modellen zijn geschat op basis van enquêtes over verplaatsingsgedrag en gekalibreerd op basis van tellingen. Voor de auto hebben we veel meer tellingen dan tov andere modaliteiten. Daarom zijn prognoses en kaarten voor autoverkeer vaak meer gedetailleerd dan andere modaliteiten.

6. Op blz 17. stukje over openbaar vervoer. Het gaat hier alleen over de tram en de bus. Waar zijn hier de metro en de waterbus/OV over het water gebleven?

Metro is meegenomen. Deze paragraaf op pgn 17 begint "De grootste groei aan ov-reizigers in 2030 vindt in hoogwaardig ov (trein en metro) plaats."

Er is in het VCP niet onderzocht wat effecten kunnen zijn voor vervoer over water.

7. Blz 20. Het aantal korte autoritten binnen de binnenstad neemt fors af op alle oeververbindingen. Daarna, de oeververbinding worden wel iets meer gebruikt door autoverkeer dat binnen de Ruit blijft. Dit verkeer heeft minder alternatieven in route-keuzes en vervoerswijzen. Hoe verhoudt dit tot elkaar?

In absolute aantallen rijden er over de 3 stedelijke oeververbindingen minder auto's. Omdat enerzijds kortere autoritten verschuiven naar OV en de fiets en regionale autoritten langer op de regionale wegen blijven, ontstaat er iets meer ruimte voor autoverkeer dat binnen de Ruit blijft. Dit zijn auto's die nu via de Ruit naar hun bestemming in de stad rijden en dit straks via de stedelijke verbindingen doen.

8. Blz 24. Er staat: *Autoverkeer dat nu op Schiekade rijdt, maakt in 2030 meer gebruik van de route Statenlaan - Stadhoudersweg en daarna dit Autoverkeer uit het zuidoosten dat nu via de Maasboulevard rijdt, zal dat in 2030 vaker via de Schiekade of de Stadhouderslaan doen.* Dan wordt toch alleen het verkeer op de Maasboulevard minder? En verandert er niets op de Schiekade en Schieweg qua aantal auto's?

De kaartjes op pgn 24 geven de verkeersstromen van en naar een gebied aan (in dit geval het Rotterdam Central District). De kaartjes geven niet een absoluut verkeersbeeld van de wegvakken. Minder autoverkeer van en naar het RCD zal in 2030 gebruik maken van de Maasboulevard en de Schiekade.

9. BLZ 28. In 2030 krijgt de auto 32% minder plek op de 's Gravendijkwal. Maar het OV, fietsers en voetgangers krijgen 35% nieuwe ruimte. Waar komen die 3% vandaan?

De bovenste kaart op pgn 28 geeft de daadwerkelijk ruimteverdeling weer. De onderste kaart geeft de veranderende vraag naar ruimte weer. De onderste kaart zegt nog niets over een daadwerkelijke herverdeling van de ruimte op de 's Gravendijkwal. De % afname van ruimte vraag voor autoverkeer hoeft dan ook niet gelijk te zijn aan de procentuele toename van ruimte vraag door OV, fiets en voetgangers.