

Nader onderzoek verkeer bij ontwikkeling Bruisend Hart

Toelichting op rapportage

Joep Coopmans
23 mei 2022



Inhoud

- Scope nader onderzoek
- De varianten
- Beschouwde effecten
- Het verkeersmodel als instrument
- Routes en intensiteiten
- Verkeersveiligheid
- Ruimtelijke inpasbaarheid
- Totaalbeeld en conclusies

Scope

- Toetsing van voorliggende varianten op verkeerskundige (verkeersgerelateerde) effecten
- Vergelijking met 'referentiesituatie': toekomstige situatie zónder planontwikkeling Bruisend Hart

De varianten

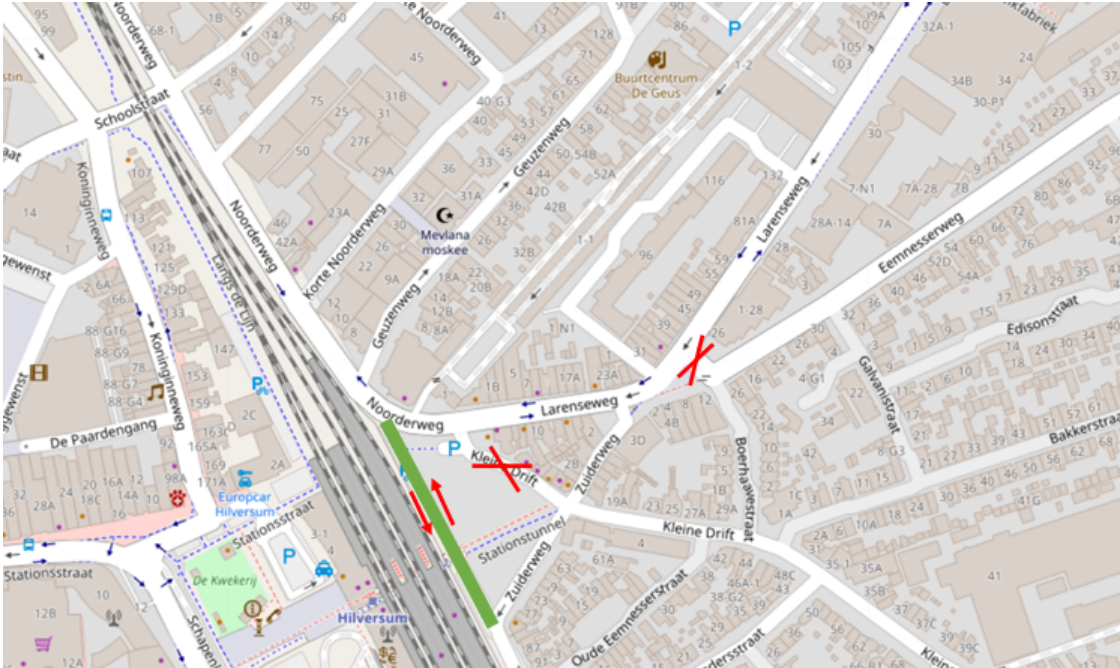
1. Voorkeursvariant Raad uit oktober 2021
2. Variant met autoverbinding langs het spoor
3. Variant met autoverbinding van de Larenseweg naar de Zuiderweg langs het nieuwe plein

In alle varianten identiek bouwprogramma voor Bruisend Hart
Variatie zit in (weg)infrastructuur

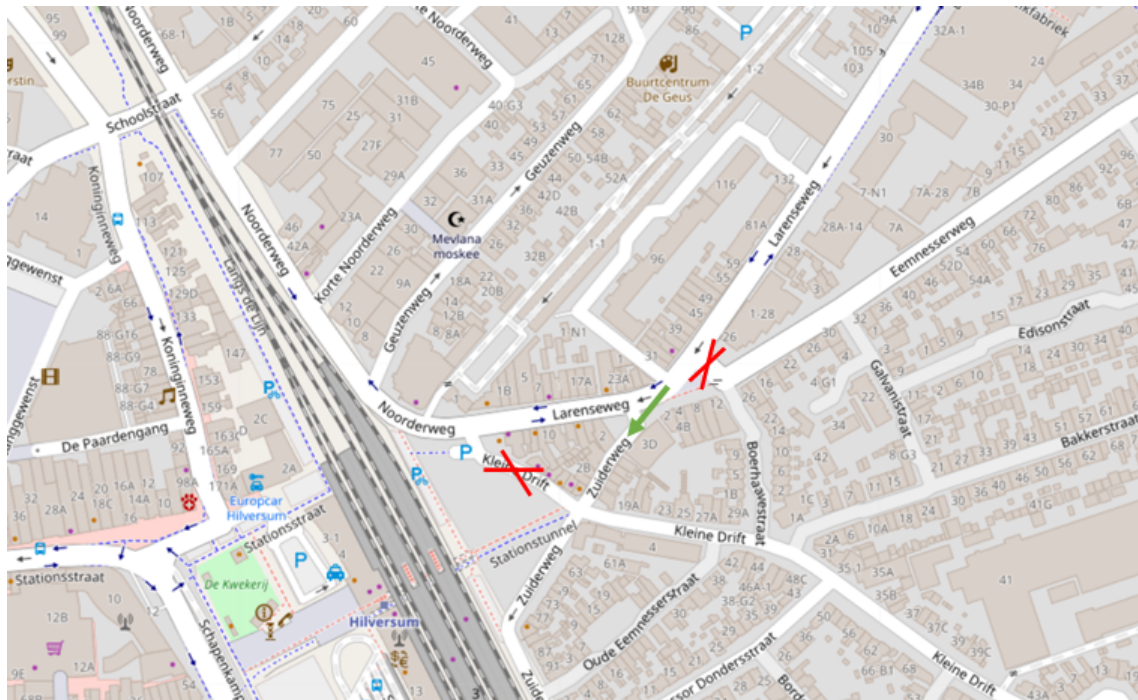
Variant 1 – Voorkeursvariant Raad okt. 2021



Variant 2 – Autoverbinding langs het spoor



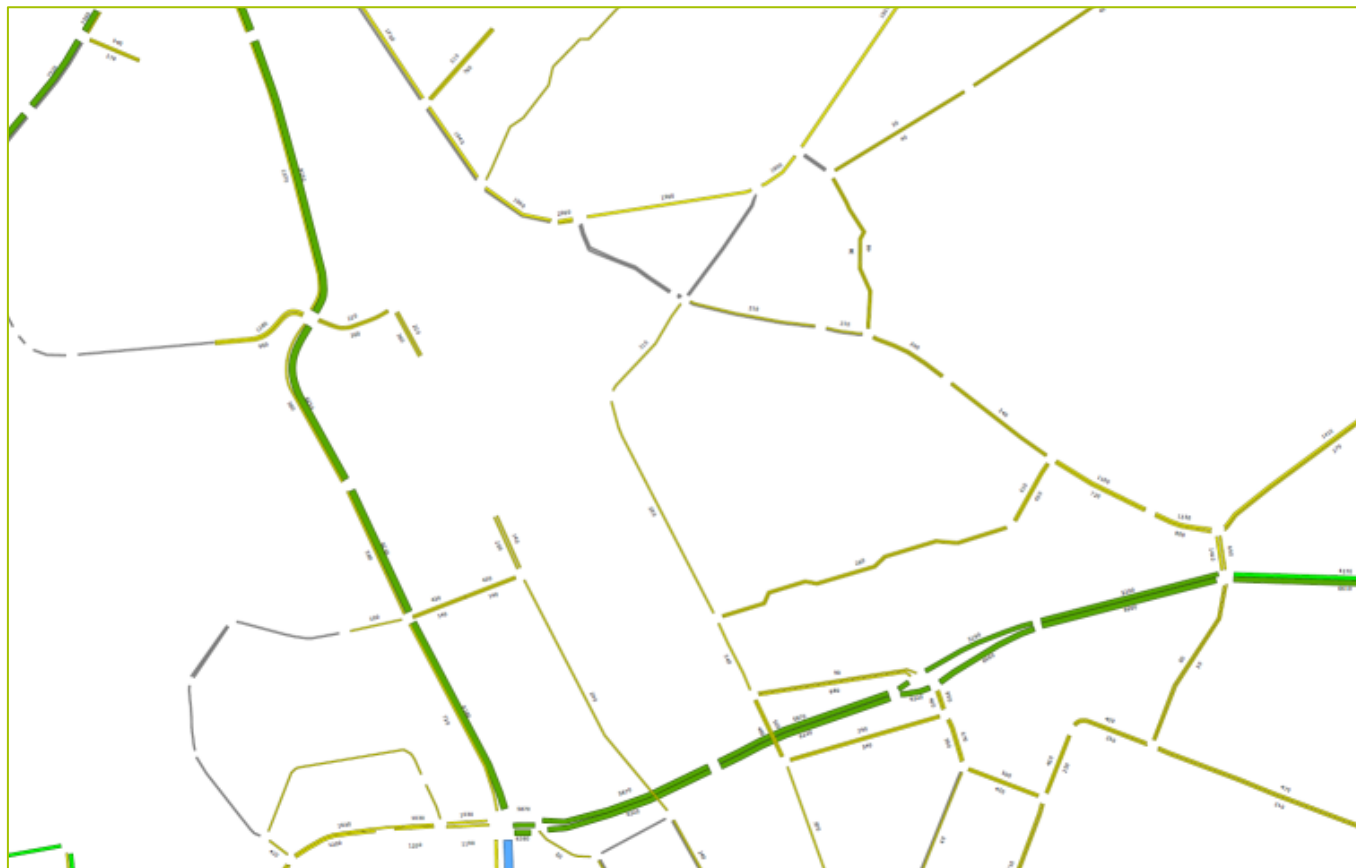
Variant 3 – Autoverbinding vanaf Larenseweg naar Zuiderweg



Beschouwde effecten

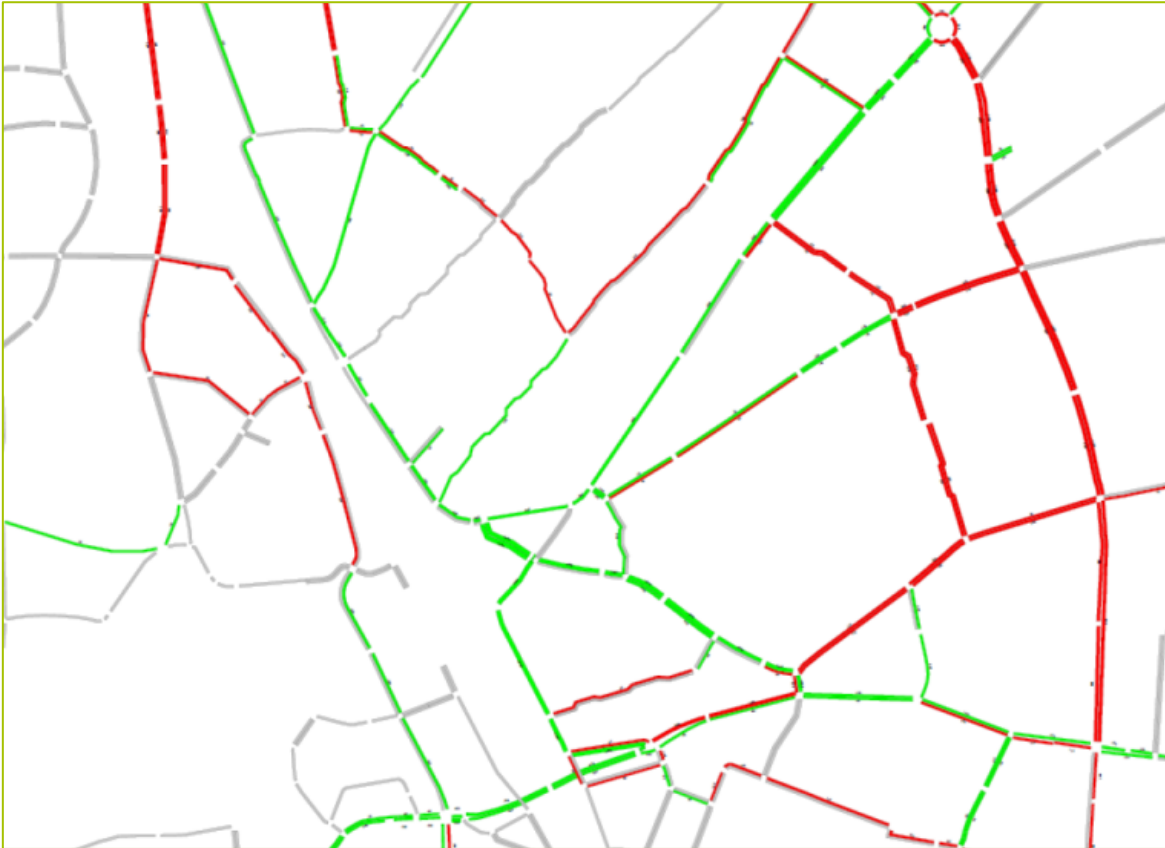
- Routes en intensiteiten
 - Verkeersafwikkeling
 - Verkeersveiligheid
 - Oversteekbaarheid
 - Bereikbaarheid station en wijken
 - Leefbaarheid plein
 - Ruimtelijke inpasbaarheid
 - Geluid en luchtkwaliteit
-
- Kostenindicatie

Het instrument verkeersmodel



- Niet alle (woon)straten
- Woningen en arbeidsplaatsen in 'verkeerszones'
- Huidige situatie gekalibreerd
- Prognoses voor wijzigingen op basis van gedragsmodellen

Routes en intensiteiten



- Met name om wijzigingen te zien, verandering in routes
- Rood = toename
- Groen = afname

Routes en intensiteiten

voertuigen / etmaal	Referentie	verschil Var. 1	verschil Var.2	verschil Var. 3
1. Larenseweg	6.660	-1.880	-930	-560
2. Larenseweg	2.790	-890	-0	+1.440
3. Noorderweg	2.410	-710	+60	-750
4. Eemnesserweg	1.600	+1.140	+660	+1.150
5. Eemnesserweg	100	-40	-100	-70
6. Lorentzweg	920	+390	+260	+300
7. Lorentzweg	1.330	+350	+40	-310
8. Ampèrestraat	1.110	+770	-90	+170
9. Ampèrestraat	2.650	+310	-1.300	-390
10. Jan van der Heijdenstraat	5.890	+2.390	+1.330	+1.530
11. Jan van der Heijdenstraat	7.890	+1.730	+150	+950
12. Buitenring Oost	13.990	+440	+120	+130
13. Minckelersstraat	11.000	-30	-120	-920
14. Kleine Drift	2.550	-2.300	-520	-2.120
15. Kleine Drift	4.230	-4.230	-4.230	-4.230
16. Zuiderweg	2.160	-1.880	+400	+270
17. Zuiderweg	0	0	0	2.370
18. Prof. Kochstraat	10.750	+1.200	-250	-190
19. Beatrixtunnel	13.050	-840	-230	-230
20. Lage Naarderweg	6.780	+380	-720	+100
21. Buitenring Noord	27.030	+580	+230	+200
22. Nieuwe verbinding	-	-	4.110	-



- Woonstraten < 5.000 is rustig (ter referentie huidige situatie: Zuiderweg 2.600, Eemnesserweg 1.600)

[illegible]

1. Verbetering i.v.m. minder conflicten

1. Verbetering i.v.m. minder conflicten

2. Risico's i.v.m. nieuwe kruispunten en scherpe bochten

Verkeersveiligheid

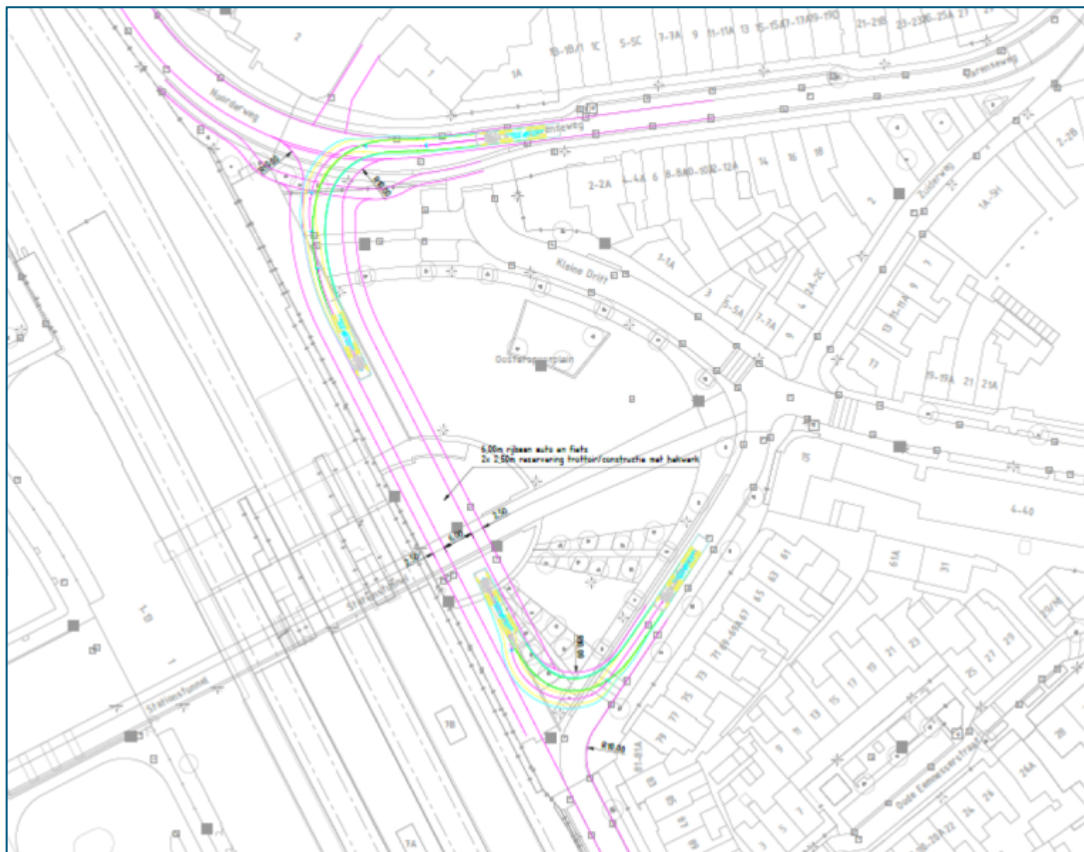


Variant 3:

1. Verbetering i.v.m. minder conflicten
2. -
3. Verslechtering i.v.m. nieuwe kruisende stromen
4. Verslechtering i.v.m. extra verkeersstroom autoverkeer

A satellite map of Rotterdam, Netherlands, showing the city's layout and a proposed route. A large red arrow points from the city center towards the airport, indicating a primary route. Two yellow arrows branch off from the red arrow, pointing towards the city center and the airport, respectively. The map includes labels for various locations, such as 'Rotterdam Airport', 'Rotterdam City Center', and 'Rotterdam Zuid'. The red arrow starts near the city center and points towards the airport, while the yellow arrows point in opposite directions from a central point on the red arrow.

Ruimtelijke inpasbaarheid – Variant 2



Ruimtelijke inpasbaarheid – Variant 3



herinrichting
verkeersruimte

Ruimtelijke inpasbaarheid – Variant 3



Totaalbeeld en conclusies

Aspect	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Verkeersintensiteiten	0/+	+	+
Verkeersafwikkeling	0	0	0
Verkeersveiligheid	++	+	+
Oversteekbaarheid	+	+	+
Bereikbaarheid station en wijken	-/0	0	-/0
Leefbaarheid van het plein	++	0/+	+
Ruimtelijke inpasbaarheid	0	-	0
Geluidseffecten	-/0	-	-
Effecten op luchtkwaliteit	0	0	0
Extra kosten aanpassingen	geen aanvullende kosten	investeringskosten ca. € 1.400.000	investeringskosten ca. € 750.000

Totaalbeeld en conclusies

- Geen grote verschillen in verkeerskundige effecten: alle alternatieve varianten zijn mogelijk
- De alternatieve varianten bieden *geen* duidelijke verbeteringen t.o.v. de voorkeursvariant
- Geringe 'compensatie' van bereikbaarheid wijk staat tegenover nadelen:
 - Variant autoverbinding langs het spoor: ruimtebeslag en leefbaarheid plein, verkeersveiligheid, kosten
 - Variant autoverbinding Larenseweg – Zuiderweg: verkeersveiligheid, leefbaarheid plein, kosten