

zaaknummer: 1351511
afdelingsnaam: Leefomgeving, afdeling Ruimtelijke Kwaliteit
steller: Frances van Kooten
datum: 25 februari 2024

Memo Verkeersonderzoeken Bruisend Hart.

Doel van deze memo is te duiden waar de verschillen zitten tussen de twee verkeersonderzoeken Bruisend hart. Het betreft de volgende verkeersonderzoeken:

1. Nader onderzoek verkeer bij ontwikkeling Bruisend Hart in Hilversum, Referentie: BH8270-MI-RP-220513-0920, Datum: 13 mei 2022;
2. Extra verkeersonderzoek Bruisend Hart in Hilversum, BH8270-112-RHDHV-RP-0002, 20 september 2023.

Waarom een extra onderzoek?

Dat wordt verklaard in het tweede verkeersonderzoek van 20 september 2023. In het eerste verkeersonderzoek van 13 mei 2022 was, ter voorkoming van sluipverkeer door de wijk, naast de knip in de Kleine Drift ook een knip voorgesteld in de Eemnesserweg, terwijl in het Ontwerp Structuurvisie Bruisend Hart (januari 2022) een knip was aangebracht aan het einde van de Boerhaavestraat bij de Eemnesserweg. Het lijkt een kleine aanpassing maar voor het verkeer in de wijk kan het grote gevolgen hebben. Daarom hebben wij RHDHV gevraagd een aanvullend onderzoek te doen om in beeld te brengen wat de effecten zijn van deze aangepaste knip en de wijzigingen die dit geeft ten aanzien van het bestaande verkeersonderzoek uit mei 2022. De laatste rapportage is een actualisatie van het eerste verkeersonderzoek, gegeven de aangepaste uitgangspunten.

Conclusie waar de knip het beste geplaatst kan worden.

Situering van de knip op de Boerhaavestraat geeft reële risico's op sluipverkeer door de wijk van verkeer dat via de Bakkerstraat, Galvanistraat of Ampèrestraat en de Eemnesserweg een alternatieve route vindt om naar de Larenseweg te rijden. Dit risico kan vermeden worden door de knip niet in de Boerhaavestraat te situeren, maar in het verlengde, op de Eemnesserweg, juist voor de aansluiting met de Larenseweg. Uit het eerste verkeersonderzoek bleek dat dit risico op sluipverkeer door de wijk in dat geval niet aanwezig was. Aanbeveling is daarom de aanvullende knip niet op de Boerhaavestraat, maar op de Eemnesserweg te situeren. Deze aanbeveling wordt overgenomen in het stedenbouwkundig plan.

Gevolgen voor de omliggende hoofdwegen.

In het laatste onderzoek zijn ten opzichte van de Referentiesituatie 2040¹ twee varianten uitgewerkt.

- Variant 1 2040: Zonder autoverbinding (Larenseweg-Zuiderweg);
- Variant 3 2040: Met autoverbinding (Larenseweg-Zuiderweg).

In beide varianten zal het verkeer op andere hoofdwegen zoals Jan van der Heijdenstraat en de buitenring in meer en mindere mate toenemen ten opzichte van de Referentiesituatie 2040. De vraag is echter wat de verschillen zijn ten opzichte van elkaar.

In figuur 1 zijn de verschillen tussen de twee varianten uitgewerkt.

¹ De referentiesituatie is de feitelijke situatie voorafgaand aan de vaststelling van het plan (of varianten).

Hieruit blijkt dat de door de autoverbinding van de Larenseweg met de Zuiderweg er meer verkeer door de wijken gaat rijden. Dat is ook logisch omdat er nu door de wijk een snellere route is ontstaan. Het verkeer wordt niet meer direct naar de hoofdwegen gestuurd.

Afwenteling verkeer(sproblematiek)

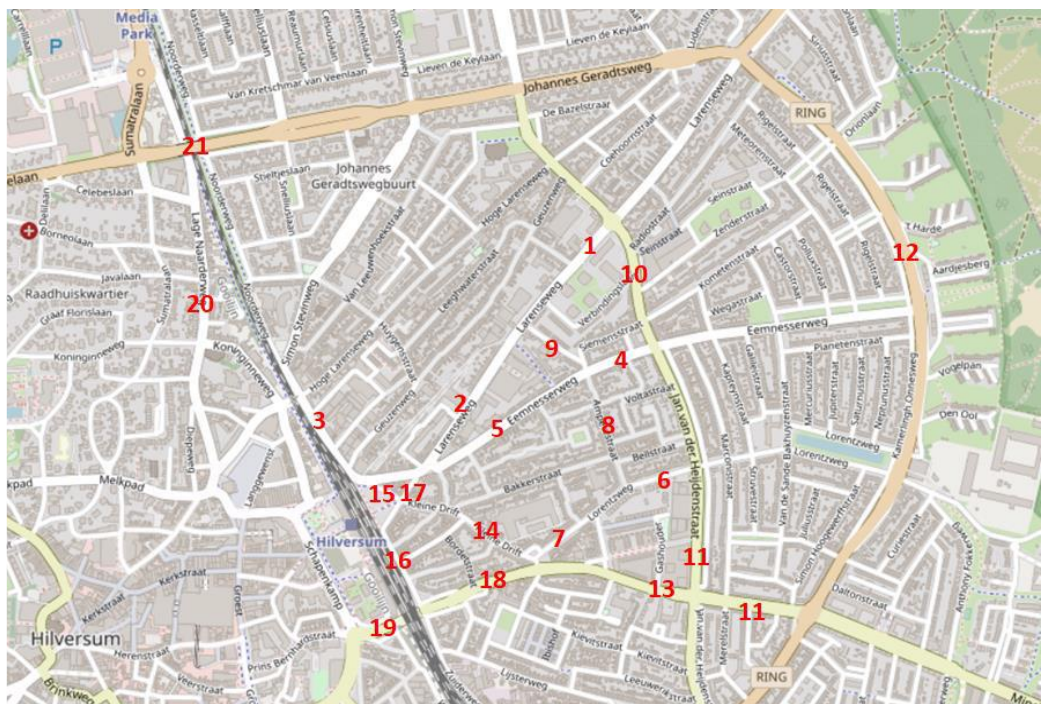
De vraag is of het verkeer met bijbehorende problematiek nu niet overmatig wordt afgewenteld naar de hoofdwegen. Voor zowel de buitenring Noord als Oost hebben beide varianten weinig invloed op de verkeersintensiteiten. Het grootste verschil zit op de Jan van der Heijdenstraat. In beide varianten zal de verkeersintensiteit op de Jan van der Heijdenstraat gaan toenemen. In variant 1 (zonder autoverbinding) is de verkeerstoename het grootst.

In beide varianten zal dit op meetpunt 10 (ter hoogte van Seinhorst) zorgen voor oversteekproblemen en een verhoging van de risico's in de verkeersveiligheid. Dit komt omdat hier de Jan van der Heijdenstraat een 30 km per uur zone is en fietsers zich mengen met het gemotoriseerd verkeer. Aanvullende maatregelen op dit deel van de Jan van der Heijdenstraat zijn aan te bevelen. Op de andere hoofdwegen is het fietsverkeer gescheiden van het gemotoriseerd verkeer en daarom zal dat niet tot verkeersveiligheidsproblemen gaan leiden.

Figuur 1. Verkeersintensiteiten uit de rapportage RHDHV van 20 september 2023

Wegvak	Referentie 2040	Vershil tussen variant 1 en de referentie variant	Vershil tussen variant 3 en de referentie variant	Varian 1 Fietspad	Variant 3 Auto te gast	Vershil tussen variant 1 en 3
1. Larensew eg	6660	-2.180	-830	4.480	7.490	3.010
2. Larensew eg	2790	-1.930	460	860	2.330	1.470
10. Jan van der Heijdenstraat	5890	2.220	1.390	8.110	4.500	-3.610
11. Jan van der Heijdenstraat	7890	1.800	1.000	9.690	6.890	-2.800
12. Buitenring Oost	13990	410	130	14.400	13.860	-540
13. Minckelersstraat	11000	80	-1.040	11.080	12.040	960
18. Prof. Kochstraat	10750	1.210	-120	11.960	10.870	-1.090
19. Beatrixtunnel	13050	-920	-220	12.130	13.270	1.140
21. Buitenring Noord	27030	370	-10	27.400	27.040	-360

Verkeersintensiteiten op wegen in verkeersmodel, aantal motorvoertuigen per etmaal en verschillen ten opzichte van elkaar.



Conclusie autoverbinding

Omdat het niet wenselijk is om de verkeersstromen in het Bruisend Hart overmatig af te wentelen richting de Jan van der Heijdenstraat is gekozen voor de variant met de minste impact op de omgeving. Dit is variant 3, waarin een autoverbinding tussen de Larenseweg en de Zuiderweg wordt gerealiseerd. Deze is opgenomen in het stedenbouwkundig plan.