

An aerial photograph of a city, likely Amsterdam, showing a mix of old and new architecture. A prominent green path or parkway runs through the center of the image. Modern, multi-story buildings are interspersed with older, lower-rise structures. The overall scene is viewed from a high angle, providing a comprehensive overview of the urban layout.

Klankbordgroep Wisselspoor

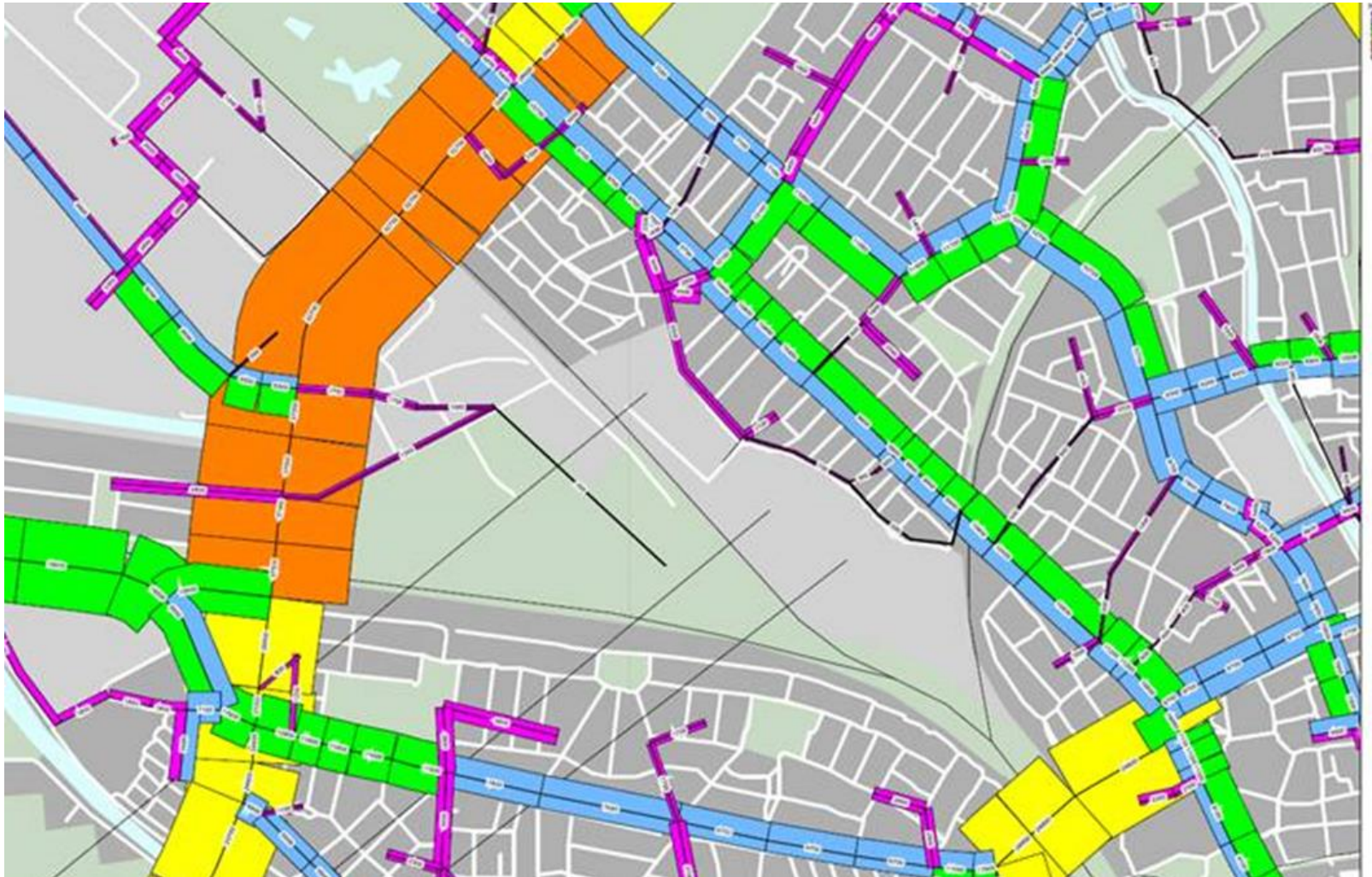
18 juni 2019

Danny van Beusekom

Goudappel Coffeng

Verkeersmodellen (1)

- **Verkeersmodel van de gemeente vormt de basis.**
- **Geeft aan dat van/naar de Bloemenbuurt + de huidige bebouwing Wisselspoor per werkdag er 3.400 motorvoertuigbewegingen zijn.**
- **Verkeersmodel geeft informatie over verkeersdruk op de hoofdinfrastructuur (bijvoorbeeld Amsterdamsestraatweg) + de verkeersdruk van/naar gebieden.**



Verkeersmodellen (2)

- Voor deze studie is het verkeersmodel onvoldoende verfijnd.
- Doel was om uitspraken te doen over de huidige en toekomstige verkeersdruk per straatje.
- Daarom is een verfijnder model opgesteld, wat uitspraken doet per straatje.

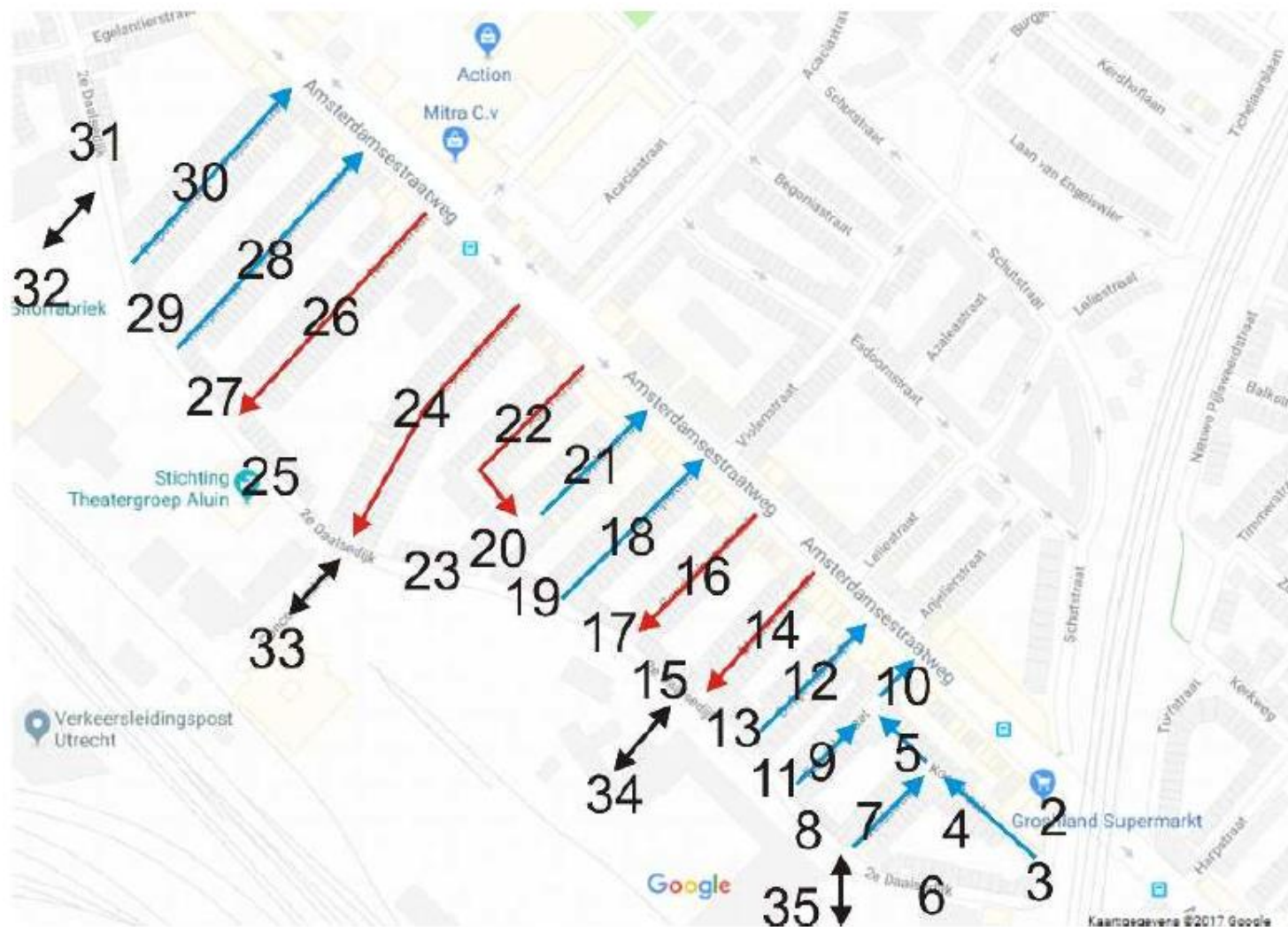
Referentie en plan

- **Bloemenbuurt (2.700) + bestaande bebouwing Wisselspoor (700) = 3.400 motorvoertuigbewegingen per etmaal (= heen + terug richting opgeteld)**
- **Gemeenteraad heeft besloten dat nieuwbouw niet meer dan 2.400 motorvoertuigbewegingen per etmaal extra mag groeien.**
- **Plansituatie = dus maximaal 5.800 motorvoertuigen per etmaal.**

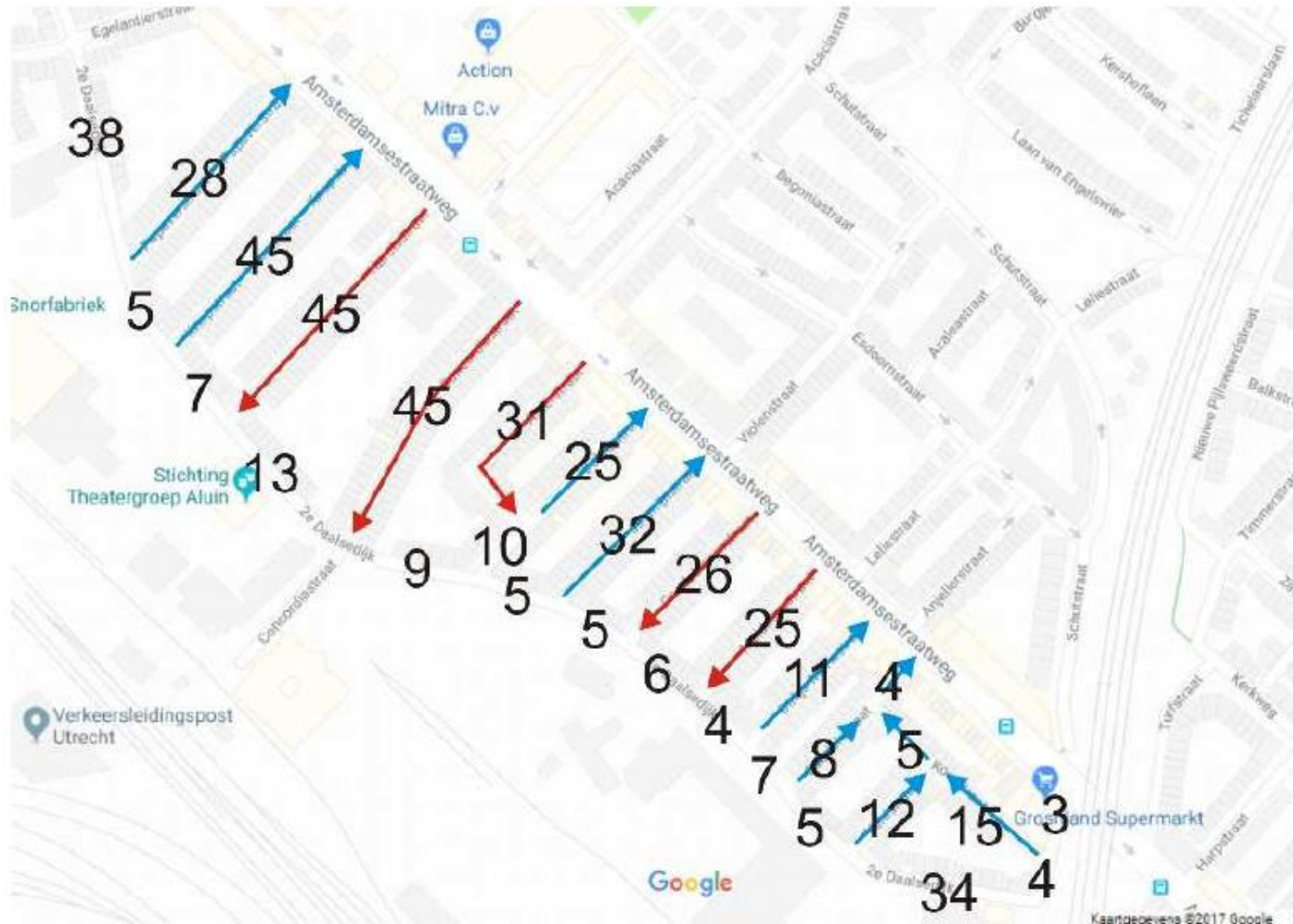
Toets

- **We hebben als acceptabele verkeersdruk 1.000 motorvoertuigbewegingen per straatje gehanteerd.**
- **Komt overeen met de richtlijn voor een woonerf (= spelen op straat is mogelijk).**

Stap 1: we delen het gebied in stukken



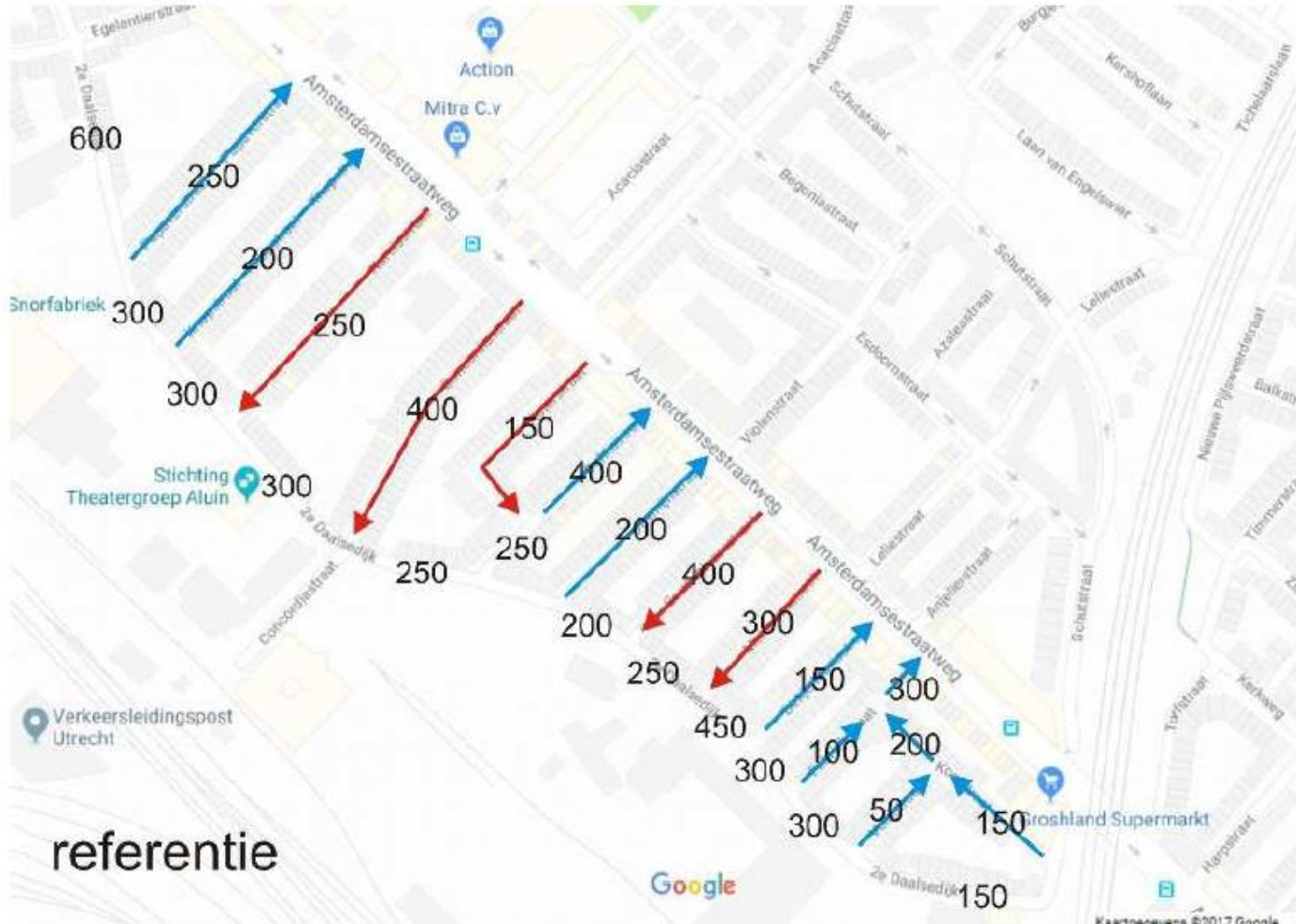
Stap 2: we tellen het aantal parkeerplaatsen



Stap 3: motorvoertuigbewegingen per wegvak

- **We weten nu dat in dit gebied 3.400 motorvoertuigbewegingen zijn.**
- **En we weten het aantal parkeerplaatsen.**
- **Dus we kunnen nu het aantal motorvoertuigbewegingen per parkeerplaats bepalen.**
- **Per wegvak bepalen we vervolgens hoe het verkeer aan komt en hoe het vertrekt.**

Huidige situatie



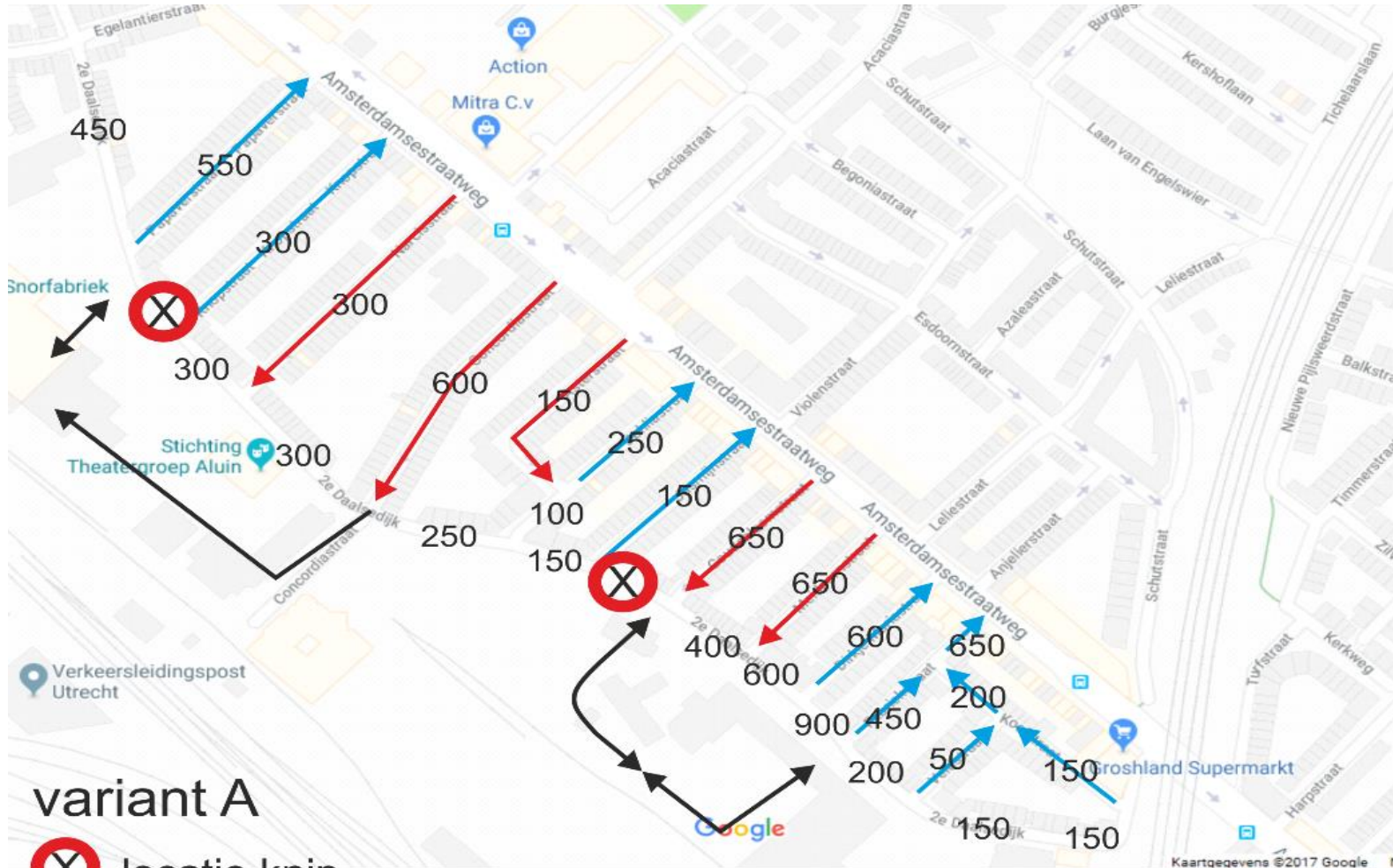
Toekomstige situatie

- Vervolgens is per deelgebied (Wisselspoor) de extra verkeersgeneratie bepaald aan de hand van het programma en de bijbehorende verkeersgeneratie.

Toekomstige situatie

- **Verschillende varianten berekend:**
 - Variant A: knips tussen de Knopstraat en Papaverstraat & tussen de Jasmijnstraat en Goudsbloemstraat.
 - Variant B: knips tussen de Knopstraat en Papaverstraat & tussen de Jasmijnstraat en Goudsbloemstraat.
 - Variant C: knips tussen de Knopstraat en Papaverstraat & tussen de Jasmijnstraat en Goudsbloemstraat & geen doorgangen tussen deelgebied I en II en tussen deelgebied III en IV.

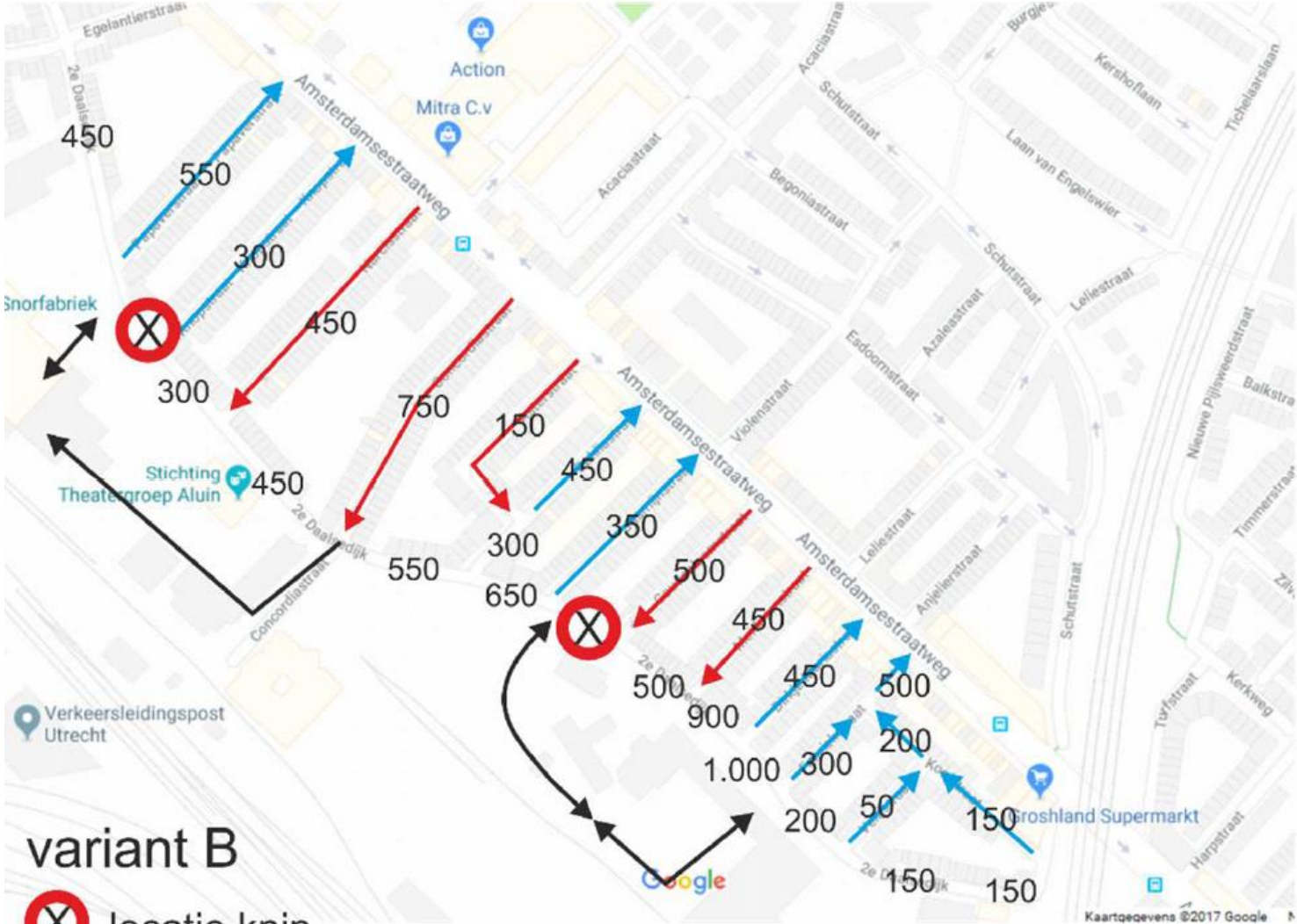
Variant A



variant A

 locatie knip

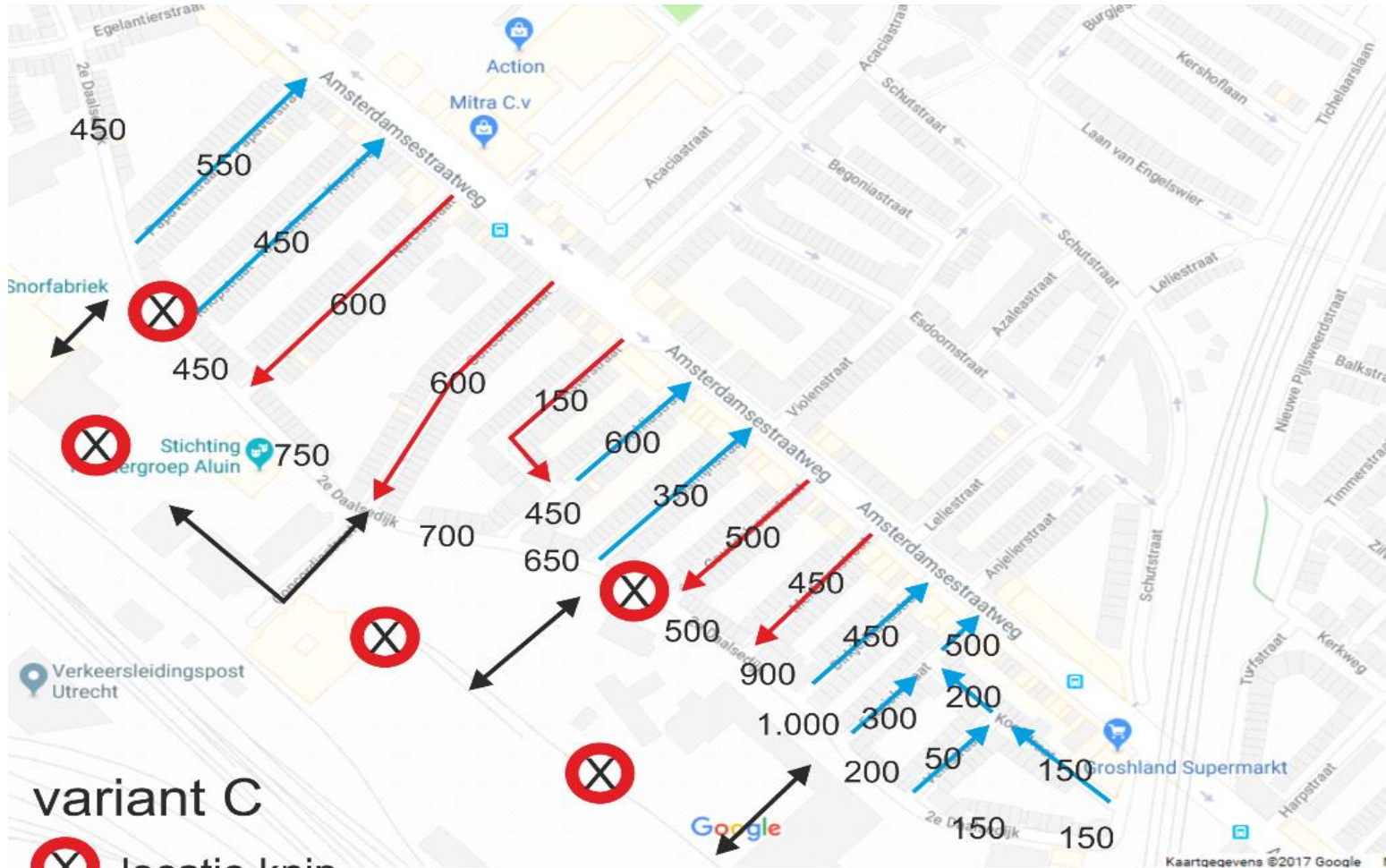
Variant B



variant B

 locatie knip

Variant C



variant C

 locatie knip

Conclusie

- Aanbevolen wordt variant C uit te voeren, omdat de verkeersdruk in deze variant beter verdeeld wordt over de verschillende straten zonder dat er aanvullende verkeerscirculatiemaatregelen in de Bloemenbuurt nodig zijn.
- In variant C blijft de verkeersdruk per straat onder de 1.000 motorvoertuigen per etmaal.
- Deze verkeersdruk past goed bij de functie van de wegen (verblijfsgebied) en het gewenste gebruik ('spelen op straat').