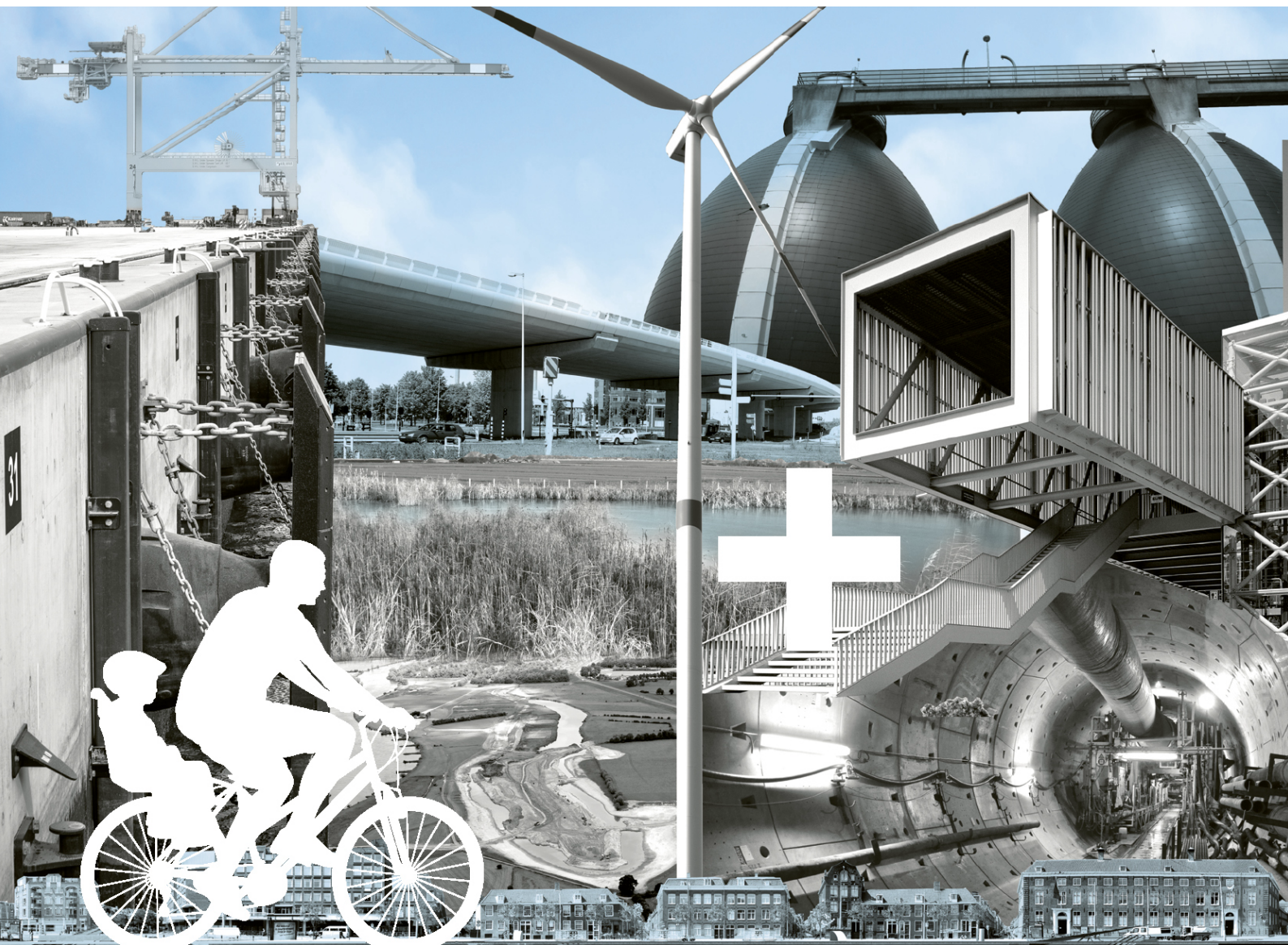




Hart van Zuid

Verkeersplan

Riederwaard C.V.

maart 2020

Project Hart van Zuid
Opdrachtgever Riederwaard C.V.

Document Verkeersplan
Status Definitief 03
Datum maart 2020
Referentie 118479/

Projectcode 118479
Projectleider ing. E. Jongenotter
Projectdirecteur A.S. van Beinum

Auteur(s) ing. E. Jongenotter
Gecontroleerd door
Goedgekeurd door

Paraaf

Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Hoogoorddreef 15
Postbus 12205
1100 AE Amsterdam
+31 (0)20 312 55 55
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Het plan Hart van Zuid	5
1.2	Verkeerskundige doelen van het plan	5
1.3	Positie van dit verkeersplan in het plan- en uitvoeringsproces	6
1.4	Leeswijzer	6
2	KADERS VOOR VERKEERS- EN MOBILITEITSVISIE	7
2.1	Toelichting beleid en verkeersmodel	7
2.2	Gemeentelijk beleid	7
2.3	Programma en uitwerking in verkeersmodel	8
2.4	Plangebied	11
2.5	Eisen en toetsingskader	12
3	VERANDERINGEN VOOR HET VERKEER	15
3.1	Autoverkeer hoofdstructuur	15
3.1.1	Pleinweg-Goereesestraat-Mijnsherenlaan	16
3.1.2	Zuidplein-Strevelsweg	17
3.1.3	Strevelsweg-Motorstraat-Meierijstraat	17
3.1.4	Strevelsweg-Vaanweg-Zuiderparkweg-Ahoy	18
3.1.5	Zuiderparkweg-Gooilandsingel-Sallandweg	19
3.2	Autoverkeer interne structuur plangebied	20
3.2.1	Huidige situatie	20
3.2.2	Plansituatie	21
3.2.3	Per straat	21
3.3	Fietsers	25
3.4	Voetgangers	27
3.5	Expeditie/hulpdiensten	30
3.6	Busstation	32
3.7	Parkeren	35
3.8	Ahoy/Zuiderparkweg	37
4	TOETSING/BEOORDELING	40

4.1	Inleiding/toelichting	40
4.2	Beoordeling A. Autobereikbaarheid	40
4.3	Beoordeling B. Langzaam verkeer	44
4.4	Beoordeling C. Parkeren	46
4.5	Beoordeling D. Verkeersveiligheid	47
4.6	Beoordeling E. Expeditie-verkeer	48
4.7	Beoordeling F. Openbaar vervoer	49

5 CONCLUSIES EN NADER UIT TE WERKEN ASPECTEN 51

5.1	Conclusies	51
5.2	Aandachtspunten/nader uit te werken	51

	Laatste pagina	52
--	----------------	----

Bijlage(n)

Aantal pagina's

I	Overwegingen en afspraken over aanvullende afslagbewegingen Ahoy	2
II	Fasediagrammen	20
III	Resultaten onderzoek straatparkeren	9
IV	Memo parkeren Hart van Zuid Ahoy-RACC	7
V	Gebruik doorsteek Zuiderparkweg	3
VI	Notitie 'Capaciteit uitrijden Ahoy' d.d. 25 oktober 2019	27
VII	Notitie 'In- en uitrijden Ahoy'	?
VIII	Nog toe te voegen - rapportage uitrijproef concert Waylon	?
VIV	Nog toe te voegen: Convenant Parkeren HvZ met bijlagen	

INLEIDING

1.1 Het plan Hart van Zuid

Rotterdam en de combinatie van Ballast Nedam en Heijmans zijn samen bezig met de gebiedsontwikkeling rondom Zuidplein en Ahoy, een grootscheepse transformatie met de ambitie dit gebied de komende 20 jaar te ontwikkelen tot een volwaardig centrum voor Rotterdam Zuid. De opgave is erop gericht een bruisende ontmoetingsplek te creëren waar men kan wonen, werken, ondernemen en ontspannen. De ontwikkeling beoogt het tot stand brengen van verbinding en samenhang tussen de aanwezige en nieuwe voorzieningen, versterking van de centrumuitstraling en een kwalitatief betere buitenruimte. De verblijfskwaliteit gaat omhoog en de verblijfsduur zal langer worden. Een centrale rol hierin speelt de Gooilandsingel. Deze wordt autoluw.

Het plangebied is circa 50 ha groot. De belangrijkste veranderingen op een rij:

- Het gebied krijgt onder meer veel betere en gebruiksvriendelijkere verbindingen. De vernieuwde autoluwe Gooilandsingel wordt de verbindende schakel binnen het gehele Hart van Zuid en het Plein op Zuid wordt een nieuw dynamisch stadsplein. Bovendien wordt er fors geïnvesteerd in het aanwezige talent op Zuid;
- Rond dit nieuwe plein en de verbindende promenade krijgen belangrijke publiekfuncties een plek, zoals een nieuw zwembad dat is ingepast in het huidige deelgemeentekantoor en een Kunstenpand met bibliotheek en theater;
- De bestaande OV-knoop wordt aangepakt, en verbeterd op onder meer het gebied van overstap- en verblijfskwaliteit voor reizigers en bezoekers;
- Het winkelcentrum Zuidplein wordt uitgebreid en versterkt, krijgt een betere uitstraling en zal beter gaan aansluiten op de Gooilandsingel. Ook komt hier een uitbreiding van de parkeergarage;
- In de zuidwesthoek van het gebied zullen een aantal woningen worden toegevoegd en heeft inmiddels een schooluitbreiding plaatsgevonden;
- De functies op het Ahoy-terrein worden versterkt en uitgebreid. In de nieuwe situatie zit hier een internationaal congrescentrum, muziekhall, bioscoop en hotel;
- Herinrichting, kwaliteitsverbetering voorplein Ahoy.

1.2 Verkeerskundige doelen van het plan

Uit oogpunt van verkeer en mobiliteit is het doel om het verkeers- en vervoersknooppunt Hart van Zuid beter te integreren in de openbare ruimte, waardoor de overstap- en verblijfskwaliteit voor reizigers en andere bezoekers verbetert. De ligging aan grote stedelijke hoofdroutes zorgt daarnaast voor een goede bereikbaarheid per auto.

De gebiedsontwikkeling moet een bijdrage leveren aan een modal shift: een groter aandeel bezoekers te voet, per fiets of met het openbaar vervoer tegenover een afnemend aandeel bezoekers per auto. Dat neemt niet weg dat voldoende parkeercapaciteit en een goede afwikkeling van het autoverkeer, ook bij grote evenementen, voorwaarden zijn.

1.3 Positie van dit verkeersplan in het plan- en uitvoeringsproces

In de aanbieding zijn de plannen voor verkeer en mobiliteit op hoofdlijnen aangegeven. De plannen zijn door gemeente Rotterdam getoetst aan de hand van het programma van eisen dat was opgenomen in de uitvraag (het PPE). De gemeente heeft hiervoor ook modelberekeningen en verkeerssimulaties laten maken.

De verkeerskundige veranderingen die onderdeel waren van de plannen voor Hart van Zuid, nieuwe varianten daarop en de daarbij horende sub varianten zijn afkomstig uit het Advies Reikwijdte en Detailniveau voor Hart van Zuid. Deze verkeerskundige veranderingen zijn beschreven en getoetst in het 'document Verkeer' (kenmerk RT788-3/15-013.473 definitief 04, Witteveen+Bos 20 augustus 2015). De nieuwe varianten en de verdere uitwerking van die varianten maakten het wenselijk om nieuwe verkeersmodelberekeningen te maken, met het regionale RVMK-verkeersmodel (RVMK is Regionale Verkeersmilieukaart). De verkeerscijfers uit die verkeersmodelberekeningen zijn zowel in het document Verkeer gebruikt als in de luchtkwaliteit- en geluidberekeningen.

Het 'document Verkeer' is gebruikt als input voor het Bestemmingsplan Hart van Zuid, de Structuurvisie Hart van Zuid en de Milieueffectrapportage Hart van Zuid, deel A en deel B.

Op dit moment is het vastgestelde Bestemmingsplan Hart van Zuid het kader waarbinnen verdere uitwerking plaatsvindt voor de inrichting van het gebied (SO-IP) en de verdere uitwerking van de verkeersaspecten (in dit document 'Verkeersplan'). Dit nieuwe document 'Verkeersplan' beoogt op het aspect verkeer en mobiliteit een samenhangend beeld te brengen en beschrijft de verkeerskundige effecten van de plannen voor Hart van Zuid en toetst opnieuw aan de eisen uit het PPE.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het toetsingskader beschreven. Dit toetsingskader betreft de 'verkeerseisen' op hoofdlijnen. Daarna wordt in hoofdstuk 3 de verkeersstructuur beschreven. Voor de diverse aanpassingen wordt eerst de huidige situatie kort beschreven en daarna de plansituatie. In hoofdstuk 4 vindt de daadwerkelijke toetsing plaats waarna in hoofdstuk 5 de conclusies volgen. In hoofdstuk 5 zijn ook de nog verder uit te werken aspecten opgenomen.

KADERS VOOR VERKEERS- EN MOBILITEITSVISIE

2.1 Toelichting beleid en verkeersmodel

Na de gunning op basis van de aanbidding waarin de verkeers- en mobiliteitsaspecten op hoofdlijnen beschreven waren, heeft het Rotterdams verkeers- en mobiliteitsbeleid niet stilgestaan. Bij de nadere uitwerking van de verkeersaspecten is hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden. Niet alleen qua visie en uitwerking, maar ook qua toetsing. Ook het RVMK-verkeersmodel is meegegaan in de ontwikkeling. Daarom zijn ook nieuwe modelberekeningen gemaakt voor de toetsing van de verkeersplannen van Hart van Zuid aan het PPE.

2.2 Gemeentelijk beleid

Uit (de samenvatting van) het Stedelijke Verkeersplan Rotterdam 2016 – 2030+ zijn de volgende passages overgenomen welke betrekking hebben op dit verkeersplan:

De Rotterdamse Mobiliteitsstrategie: aantrekkelijke stad op twee oevers

1. *Minder autokilometers binnen de Ruit: de fiets is dominant.*
2. *Een samenhangend regionaal en stedelijk netwerk: wegen en OV in evenwicht.*

Deze visie en planvorming betekent voor de hoofdverkeerswegen rond project Hart van Zuid:

- Strevelsweg: blijft stedelijke hoofdweg;
- Vaanweg: blijft stedelijke hoofdweg;
- Zuiderparkweg: geen stedelijke hoofdverbinding, wel ontsluiting op gebiedsniveau, belangrijke fietsverbinding.

De onderstaande aanpassingen passen binnen deze visie:

- Kruising Pleinweg-Goereesestraat-Mijnsherenlaan: het terugbrengen van de huidige uit twee deeldkruisingen bestaande kruispuntoplossing naar één groot kruispunt biedt de mogelijkheden om de kwaliteit van de project Hart van Zuid te versterken. Deze aanpassing past in het toekomstbeeld van een eventuele afwaardering van de Pleinweg. Omdat de kruising zelf deels buiten het plangebied valt, werken gemeente en Hart van Zuid samen om deze aanpassing te kunnen maken;
- Kruising Strevelsweg-Vaanweg: beide wegen blijven een stedelijke hoofdweg die het hart van Rotterdam Zuid vanaf de snelweg bereikbaar maken. Onderzocht is of deze kruising in combinatie met de ontsluiting van Ahoy opnieuw vormgegeven kan worden. Diverse alternatieven zijn bekeken waaronder een viertakskruising met een nieuwe ontsluiting van Ahoy op de kruising Strevelsweg-Vaanweg. De huidige drietakskruising scoorde echter het beste op capaciteit en inpassing;
- Zuiderparkweg: omdat deze weg niet als stedelijke hoofdverbinding gezien wordt, is er de mogelijkheid om het grootschalige karakter (2x2 rijstroken voor autoverkeer) aan te pakken en terug te gaan naar 2x1 rijstroken tussen de zuidelijke ontsluiting van Ahoy (Ahoyweg-Zuiderparkweg) en de kruising Gooilandsingel-Zuiderparkweg. Hiermee wordt ook de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer verbeterd. Tussen Gooilandsingel en Vaanweg blijft het profiel van de Zuiderparkweg twee rijstroken per richting. Het verkeer vanuit de zuidelijke entree van Ahoy wordt verplicht naar links gestuurd en het

verkeer vanuit de noordelijke entree van Ahoy wordt verplicht naar rechts gestuurd. Hiermee daalt de verkeersdruk op het tussenliggende, centrale deel van de Zuiderparkweg.

2.3 Programma en uitwerking in verkeersmodel

Programma

In het plan voor Hart van Zuid zullen diverse ontwikkelingen worden gerealiseerd. Dit betreft:

- Nieuw zwembad in oude deel-gemeentekantoor;
- Kunstenpand op locatie oude zwembad;
- Uitbreiding Hoornbeeckcollege;
- Uitbreiding winkelcentrum Zuidplein en parkeren;
- Commerciële ruimten en herinrichting Gooilandsingel als centrale as;
- Herindeling busstation;
- Woningen locatie tennisbaan;
- Congrescentrum + muziekhal Ahoyterrein;
- Hotel/Leisure/Bioscoop Ahoyterrein (noordoostzijde).

Afbeelding 2.1 Detaillering programma met bijbehorende ritgeneratie (per etmaal)

Zwembadlocatie	m2	eenheid	norm	ritgeneratie
Horeca (incl souterrains)	1374	VVO	0,81	1.113
Niet reguliere detailhandel	125	VVO	0,81	101
Overig / kantoor / fitness (incl souterrains)	1900	VVO	0,16	304

Grab&Go gebied	m2	eenheid	norm	ritgeneratie
Detailhandel / grab&go	650	VVO	0,77	501
Overig / kantoor RET / toilet	250	VVO	0,16	40

Uitbreiding Winkelcentrum	m2	eenheid	norm	ritgeneratie
Detailhandel	2500	VVO	0,77	1.925
Dagelijkse klein	500	VVO	0,77	385
Dagelijks groot (supermarkt)	2000	VVO	1,4	2.800

Kopgebouw TOTAAL	m2	eenheid	norm	ritgeneratie
Horeca	1740	VVO	0,77	1.340
Kantoor / overig	1740	VVO	0,16	278

Hotel	m2	eenheid	norm	ritgeneratie
Aantal kamers	216	kamers	1,3	281

Bioscoop	m2	eenheid	norm	ritgeneratie
Aantal stoelen	2250	stoelen	0	-
	8000	VVO	0,15	1.200

Woningen	m2	eenheid	norm	ritgeneratie
Aantal woningen grondgebonden	95	Woningen	4	380

Kunstenpand	m2	eenheid	norm	ritgeneratie
theater	1550	zitplaatsen	0,1	465
cafe/bar	490	m2 BVO	0,77	377
bibliotheek	1590	m2 BVO	0,06	95

ICC	m2	eenheid	norm	ritgeneratie
Congrescentrum (nieuwbouw)	17480	m2 BVO	0,1	1.748
Muziekhal	10000	m2 BVO	0,1	-

Totaal

13.333 ritten

Het ICC krijgt afwisselend de functie van congrescentrum en muziekhall (aanvullend op de bestaande ruimte). De verkeersproductie van het congrescentrum is opgenomen in het model voor de reguliere verkeersproductie. Evenementen zijn niet opgenomen in het verkeersmodel. Op basis van scenario's voor evenementen zijn berekeningen uitgevoerd met in- en uitgaand evenementenverkeer dat is toegevoegd aan het reguliere verkeer met de intensiteiten conform het verkeersmodel. Hiervoor is gekozen omdat evenementen zich niet goed lenen voor de systematiek van het verkeersmodel. Het gaat daarbij met name om de sterke pieken in het verkeersaanbod en de wijze van sturing van het evenementenverkeer die uit het oogpunt van verkeersmanagement zal worden uitgevoerd.

De volgende (aanvullende) verkeerskundige ingrepen zijn nodig om de verkeersdoorstroming voor het reguliere verkeer naar de toekomst te kunnen garanderen (toelichting volgt verderop in dit plan):

- Aanpassing kruising Strevelsweg-Motorstraat - om bij uitrijden van de parkeergarage Zuidplein wachtrijen tot in de parkeergarage te voorkomen. Hiertoe wordt door de ontwikkelaar een tweede linksafstrook vanuit de Meierijstraat naar de Strevelsweg in noordelijke richting ingepast;
- Aanpassing kruising Strevelsweg-Vaanweg - om voldoende capaciteit te bieden in de avondspits. Hiertoe wordt door ontwikkelaar een derde linksafopstelstrook gemaakt van de Strevelsweg naar de Vaanweg. De opstelstrook wordt aangelegd in de middenberm. Voor de extra benodigde afrijstrook ten zuiden van het kruispunt wordt de bestaande busstrook gebruikt (zie nadere toelichting in paragraaf 3.1.4).

Uitwerking in verkeersmodel

Voortschrijdend inzicht in de vorm van een nieuw verkeersbeleid van de gemeente (zie paragraaf 2.2), in combinatie met landelijke mobiliteitsontwikkelingen heeft ertoe geleid dat het verkeersmodel vernieuwd is. Voor de doorrekening van de plannen van Hart van Zuid heeft de gemeente het regionale verkeersmodel RVMK 3.3 gebruikt. Dit verkeersmodel is tot stand gekomen in overleg met de regio en wordt ook gebruikt voor alle studies in de regio. In dit verkeersmodel zijn middels een 'zwaartekrachtmodel' arbeidsplaatsen en inwoners aan elkaar gekoppeld. Regionaal zijn afspraken gemaakt over controle en aanpassingen op basis van verkeersstellingen. Het vigerende verkeersbeleid en de ontwikkelingen (richting 2030) in arbeidsplaatsen en woningen en andere functies van de hele Rotterdamse regio zitten in het model.

In eerdere (plan)fasen zijn uitgebreide modelberekeningen en kruispuntberekeningen uitgevoerd. De belangrijkste fasen waren daarbij de tenderfase en de bestemmingsplanfase. De documenten hiervan zijn beschikbaar.

Voor Hart van Zuid is een project-specifieke invoer gemaakt aan de hand van ritgeneratiecijfers van het CROW (zie tabel 2.1). Dit leidt tot extra verkeer van en naar Hart van Zuid, dit noemen we de plantoename. Het vigerende verkeersbeleid, met name rond de binnenstad, zorgt voor een afname van doorgaand verkeer door de stad en afname van doorgaand verkeer op de 'bundel' Vaanweg/Strevelsweg/Pleinweg/Maastunnel naar Noord. De benadering van het huidige verkeersbeeld + autonome afname/groei + plantoename maken het verkeersbeeld Hart van Zuid, waar we mee rekenen.

De referentiesituatie is de 'huidige situatie', vanaf het begin van dit planproces is dit het verkeersmodeljaar 2010 geweest. Op dit moment wordt al volop gewerkt aan Hart van Zuid, zijn er al veranderingen in gang gezet en zijn de eerste effecten van veranderende stedelijke mobiliteit zichtbaar (toenemende aantallen fietsers, toename gebruik openbaar vervoer, afname autoverkeer in de stad). Daarnaast is op dit moment de langlopende gedeeltelijke afsluiting van de Maastunnel voor groot onderhoud van invloed op de verkeerssituatie rond het plangebied.

Om te toetsen of de toekomstige situatie goed zal functioneren wordt er nu gekeken naar het modeljaar 2030 waarin alle ontwikkelingen van Hart van Zuid en alle nu bekende stedelijke ontwikkelingen en infrastructuurplannen zijn opgenomen. Op hoofdlijnen wordt de vergelijking gemaakt met de 'huidige situatie' op basis van verkeersmodelcijfers van 2010. Waar nodig zijn gedurende het proces nog kleine aanpassingen doorgerekend en getoetst op effecten. Dit zijn feitelijk geen aanpassingen van het verkeersmodel maar kleine updates op het wegennetwerk.

Uit het verkeersmodel is een uitsnede gemaakt voor het plangebied. De herkomst- en bestemmingsmatrix van deze uitsnede is gebruikt in een dynamische microscopische verkeerssimulatie (softwarepakket Vissim)

om de doorstroming voor het gehele plangebied te kunnen beoordelen voor zowel ochtend- als avondspits. Daarnaast zijn voor de individuele kruisingen rondom het plangebied de intensiteiten voor iedere rijrichting in zowel ochtendspits als avondspits bepaald en is de capaciteit van de individuele kruisingen getoetst met behulp van kruispuntberekeningen (softwarepakket Cocon).

Bestemmingsplan

In de bestemmingsplanfase voor Hart van Zuid zijn de toe te voegen functies opgenomen en is het aspect verkeer en parkeren beoordeeld. In die fase waren er nog een aantal punten opgenomen voor nadere uitwerking en was de keuze voor enkele sub varianten nog opengelaten omdat die keuze voor de beoordeling van het plan als geheel niet bepalend was.

Inmiddels is de uitwerking van het plan gevorderd. In relatie tot de uit te werken punten en opengelaten keuzes uit het bestemmingsplan zijn er de volgende punten te benoemen:

- Er komt geen verbinding voor autoverkeer tussen Carnissesingel en Zuiderparkweg (de bussluis wordt niet geopend). In combinatie met het autoluw maken van de Gooilandsingel en delen van Zuidplein betekent dit dat er geen directe ontsluiting meer is vanuit de wijk Carnisse in zuidoostelijke richting (Zuiderparkweg);
- Ook vanwege het niet verbinden van de Carnissesingel en de Zuiderparkweg wordt voor capaciteitsverruiming van de kruising Vaanweg-Strevelsweg niet gekozen voor een tweede linksafstrook voor autoverkeer vanaf de Vaanweg maar voor een derde linksafstrook vanaf de Strevelsweg naar de Vaanweg.
- De huidige opgaande bus-helling voor inkomende bussen blijft haar functie behouden. Alleen de uitrijdende bussen rijden onder de terrasflats door.

Overige aanpassingen bij de verdere uitwerking van het plan bevatten geen specifieke keuzes maar slechts de nadere uitwerking en detaillering van het plan.

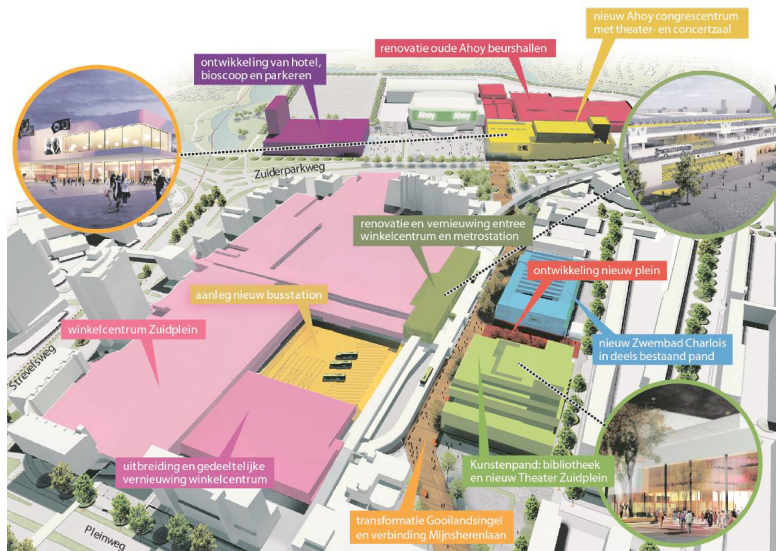
Evenementensituatie

Voor de verkeerssituatie bij evenementen zijn in- en uitrijdende parkeerstromen naar Ahoy toegevoegd aan de verkeersintensiteiten van het verkeersmodel in de spitsperiodes. Daarnaast is ook gekeken naar situaties buiten de spitsperiodes. Alle berekeningen zijn uitgevoerd, uitgaande van het parkeerareaal bij Ahoy van 2.000 parkeerplaatsen voor bezoekers van Ahoy, zowel voor aankomst als vertrek. In totaal worden er in de plansituatie 2.309 parkeerplaatsen gerealiseerd op het terrein van Ahoy. Hierbij zijn de 309 aanvullend op de 2.000 parkeerplaatsen voor bezoekers van Ahoy. Deze zijn er in de huidige situatie en zullen in de plansituatie ook moeten blijven. De aanvullende 309 parkeerplaatsen zijn toegevoegd vanwege de ontwikkeling van de Leisureplot bij Ahoy, met onder andere bioscoop, restaurants en hotel.

Voor de toetsing is uitgegaan van een 50/50 verdeling over de noordelijke en zuidelijke entree voor zowel aankomst als vertrek. In de eerste berekeningen is ook een verdeling met 80% via de noordelijke en 20% via de zuidelijke entree bekeken. Dit is op de drukker momenten niet haalbaar, op rustigere momenten wel. In paragraaf 3.8 wordt nader ingegaan op de maatregelen om in elke situatie en op elk tijdstip een optimale verdeling te kunnen bereiken.

2.4 Plangebied

Afbeelding 2.2 Plangebied met programma rondom Zuidplein



Afbeelding 2.3 Plangebied met programma gehele plangebied



Afbeelding 2.4 Straatnamen in het plangebied



2.5 Eisen en toetsingskader

De gemeente heeft specifieke verkeerskundige eisen gesteld aan het plan Hart van Zuid. Alle eisen zijn vastgelegd in het PPE. Door de ontwikkelaar dient te worden aangetoond dat aan alle eisen wordt voldaan.

Onderstaand zijn de verkeerskundige eisen uit het PPE samengevat. De eisen uit het PPE zijn op hoofdlijnen weergegeven en worden in dit document op die hoofdlijnen getoetst. Voor het toetsen van het volledige PPE is er een apart document waarin alle eisen op basis van het VO-IP nagelopen worden, getoetst en waar nodig van commentaar voorzien. Bij de toetsing en beoordeling in dit Verkeersplan is rekening gehouden met de inhoud van die volledige PPE-toetsing.

Er is onderscheid gemaakt tussen 'beschrijvend' en 'concreet'. Afhankelijk van het aspect is het mogelijk meer of minder concrete cijfers en zaken te toetsen.

De situatie rondom Ahoy is bijzonder. De bereikbaarheid van Ahoy maakt deel uit van onderstaande punten die voor het gehele plangebied gelden. Uiteraard zijn daarbij de eisen uit het PPE van toepassing. Omdat er op het terrein van Ahoy ook de toevoeging is van de Leisure-ontwikkeling (hotel en bioscoop) vindt de nadere uitwerking op het terrein van Ahoy plaats in een apart ontwerpproces in nauw overleg met Ahoy en gemeente Rotterdam.

A. Autobereikbaarheid

Beschrijvend:

- 1 De huidige doorstroming op de doorgaande route Vaanweg-Pleinweg, van en naar de binnenstad, mag niet verslechteren;
- 2 De kruispunten grenzend aan het plangebied van Hart van Zuid moeten voldoende capaciteit hebben voor het verwerken van het verkeer;
- 3 Veranderingen in het verkeersnetwerk mogen geen extra knelpunten veroorzaken in de verkeersafwikkeling in de omgeving;
- 4 De autobereikbaarheid moet gewaarborgd zijn op piekmomenten van het gebied: tijdens winkeltijden en evenementen, en bij combinaties van deze twee.

Concreet:

- 5 Het in- en uitrijden van de parkeervoorziening van Ahoy (bezoekers Ahoy) moet voor het inrijden mogelijk zijn binnen anderhalf uur en voor het uitrijden mogelijk zijn binnen drie kwartier (hierbij wordt ook rekening gehouden met de bezoekers aan de Leisureplot);
- 6 De gemeente eist een gemiddelde snelheid van 25 km per uur voor de gehele route van Ruit naar Maastunnel en vice versa;
- 7 Alle kruispunten moeten het verkeer kunnen verwerken binnen een cyclustijd van maximaal 120 seconden, met maximaal 90 % verzadigingsgraad voor iedere richting;
- 8 Bij de voetgangersoversteken moet het mogelijk zijn om de oversteek in één keer te kunnen maken.

B. Langzaam verkeer

Beschrijvend:

- 1 Hart van Zuid moet goed bereikbaar zijn vanuit omliggende wijken (voor voetgangers en fietsers) en goed zijn aangesloten op belangrijke regionale en stedelijke routes (voor fietsers);
- 2 Voor voetgangers is er een sterk accent op de verbetering van de verblijfskwaliteit op de Gooilandsingel en rond het bus- en metrostation. Daarnaast zijn voor de voetgangers van belang:
 - de verbindingen met het Motorstraatgebied (vanaf bus- en metrostation). Vanwege de vele kantoren, scholen en het Ikazia ziekenhuis in het Motorstraatgebied;
 - een aantrekkelijke route van de Mijnsheerenlaan langs het metro- en busstation en langs Ahoy naar Zuiderpark. Dit om het Zuiderpark 'dichterbij' de wijken ten noorden van Hart van Zuid en Hart van Zuid zelf te krijgen;
- 3 De voetgangersverbinding tussen bus- en metrostation en Ahoy. Deze heeft een belangrijke functie tijdens evenementen. Voor en na de evenementen moeten hier grote stromen voetgangers kunnen passeren;
- 4 Van belang voor fietsers is de verbetering van de kwaliteit van de voorzieningen rondom het winkelcentrum, zowel van de fietsroutes als van de stallingsvoorzieningen.

Concreet:

- 5 Alle kruispunten moeten het verkeer kunnen verwerken binnen een cyclustijd van maximaal 120 seconden, met maximaal 90 % verzadigingsgraad voor iedere richting;
- 6 Bij de voetgangersoversteken moet het mogelijk zijn om de oversteek in één keer te kunnen maken.
- 7 Er moeten in het gehele gebied 700 fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn.

C. Parkeren

Beschrijvend:

- 1 Hart van Zuid moet voldoen aan de parkeernorm volgens 'N&R_Parkeernorm Bouwverordening (2011) wonen' en 'N&R_Parkeernorm Bouwverordening (2011) niet-wonen'. In het noordelijk plandeel (Zuidplein) moet benodigde extra parkeerruimte verplicht worden gevonden op eigen terrein of in gebouwde voorzieningen, niet in de openbare ruimte. Voor de overige terreinen is parkeren op eigen terrein het uitgangspunt;
- 2 Er is voldoende parkeergelegenheid beschikbaar, ook tijdens grote evenementen (in Ahoy). Bij de afwikkeling van het parkeerverkeer blijft de kwaliteit van doorstroming op de route Pleinweg-Vaanweg gewaarborgd;
- 3 De bereikbaarheid van de bestaande parkeergarages dient gelijkwaardig te blijven. Parkeergarage Zuidplein en de parkeervoorziening bij Ahoy dienen tenminste twee ontsluitingsmogelijkheden te hebben;
- 4 De beschikbare parkeervoorzieningen dienen efficiënt benut te worden, dus met zoveel mogelijk gebruik voor verschillende functies.

Concreet:

- 5 De parkeerbalans moet aangeven dat voor alle functies in het gebied voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is;
- 6 Bij wijzigingen dienen de aantallen parkeerplaatsen in de twee parkeergarages onder het winkelcentrum tenminste gelijk te blijven.

D. Verkeersveiligheid

Beschrijvend:

- 1 Het ontwerp voor de verkeersroutes dient te voldoen aan de vigerende richtlijnen voor verkeersveiligheid. Een heldere en duidelijke verkeerssituatie draagt bij aan een positief veiligheidsgevoel bij bezoekers, bewoners en werkers in Hart van Zuid.

E. Expeditie-verkeer

Beschrijvend:

- 1 Er moet voldoende ruimte zijn voor expeditie-verkeer in het plangebied van Hart van Zuid. Expeditie-verkeer kruist zo weinig mogelijk routes voor langzaam verkeer en tast zo min mogelijk de openbare ruimte aan;
- 2 Alle bestaande expeditie locaties rondom het winkelcentrum dienen bereikbaar te blijven;
- 3 De gebieden aansluitend aan de hallen van Ahoy en het sportpaleis die bedoeld zijn voor expeditie-verkeer moeten altijd bereikbaar zijn voor vrachtauto's.

F. Openbaar vervoer

Beschrijvend:

- 1 De capaciteit van het busstation moet worden uitgebreid. Daarbij gelden specifieke eisen ten aanzien van mogelijke extra reistijd voor zowel de reizigers als de bussen (in hun omloop). Er mag geen verslechtering optreden in tijd voor:
 - reistijd voor passagiers;
 - omlooptijd voor de bussen;
 - overstaptijd van metro naar bus en vice versa;
- 2 De reizigerskwaliteit (meer dan alleen reistijd, zeker ook verblijfskwaliteit) moet verbeteren als gevolg van de plannen.

Concreet:

- 3 De minimale aantallen haltes op het busstation zijn:
 - 31 instaphaltes;
 - 6 uitstaphaltes;
 - 34 bufferplaatsen.
- 4 Er moeten nabij het busstation plekken worden voorzien voor minimaal:
 - taxi's - 3 plaatsen;
 - Kiss&Ride (K&R) - 5 plaatsen;
 - touringcar vervoer - 2 plaatsen;
 - zorgvervoer - 2 plaatsen.

VERANDERINGEN VOOR HET VERKEER

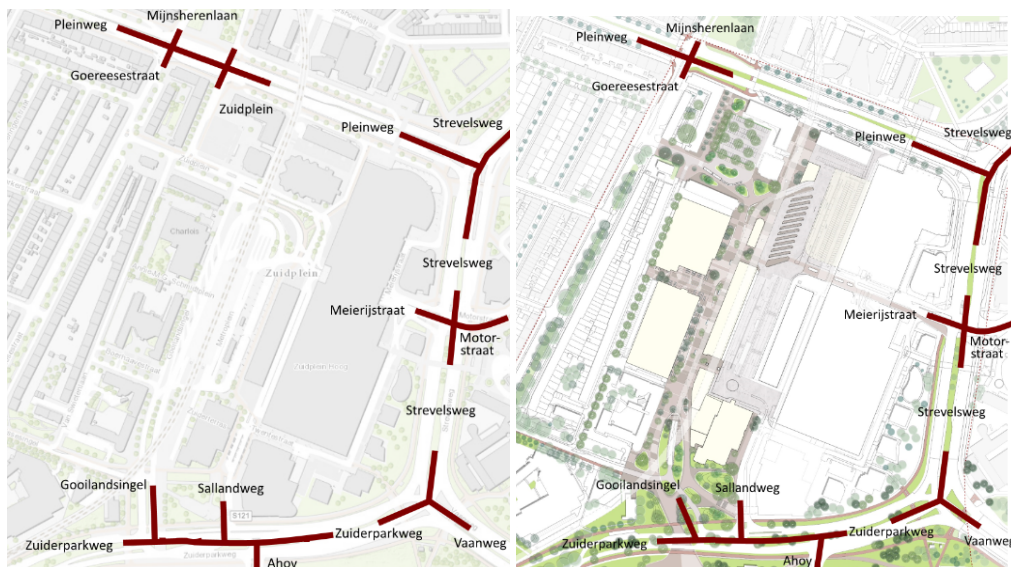
3.1 Autoverkeer hoofdstructuur

Het autovrij maken van de Gooilandsingel en de bijhorende aanpassingen op Zuidplein en Zuiderparkweg zorgen ervoor dat er geen verbinding meer is tussen Carnisse en de Zuiderparkweg. Het verkeer dat in de huidige situatie van deze verbinding gebruikmaakt heeft de keuze tussen een route via Dorpsstraat (buiten het plangebied) of een route via Strevelsweg-Zuidplein-Goereesestraat (langs het plangebied).

De toename van functies en activiteiten in Hart van Zuid zorgt daarnaast voor meer uitwisseling van verkeer tussen Hart van Zuid en de omliggende wegen. De volgende kruispunten zijn hierbij van belang:

- Pleinweg-Goereesestraat-Mijnsherenlaan;
- Zuidplein-Strevelsweg;
- Strevelsweg-Meierijstraat-Motorstraat;
- Strevelsweg-Zuiderparkweg-Vaanweg;
- Zuiderparkweg-Gooilandsingel-Sallandweg-Ahoy.

Afbeelding 3.1 Kruispunten en straatnamen huidig (links) en nieuw (rechts)



Op basis van het verkeersmodel 2030 (zie paragraaf 2.3) zijn voor de genoemde kruispunten verkeersintensiteiten bepaald per afslagbeweging en is een herkomst/bestemmingsmatrix gemaakt waarin duidelijk is hoeveel auto's welke routes rijden over de kruispunten. Met de intensiteiten per afslagbeweging zijn per kruispunt verkeersregeltechnische berekeningen gemaakt om te beoordelen of het verkeer verwerkt kan worden en om een indicatieve verkeersregeling te ontwerpen. De indicatieve verkeersregelingen zijn gebruikt in een microscopische verkeerssimulatie waarin het verkeersaanbod en de routes worden bepaald

door de herkomst/bestemmingsmatrix. Hiermee is een verkeersbeeld voor zowel ochtend- als avondspits in het planjaar 2030 beoordeeld op doorstroming.

3.1.1 Pleinweg-Goereesestraat-Mijnsherenlaan

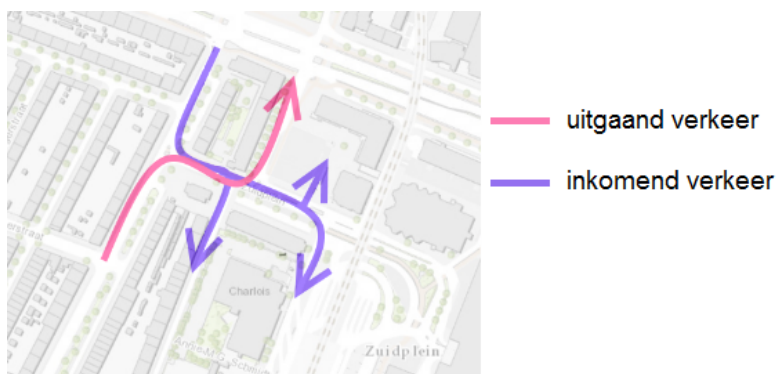
Deze kruising tussen Zuidplein en de Tarwewijk wordt aangepast. Deze aanpassing heeft als doel om enerzijds een aantrekkelijke openbare ruimte op Zuidplein te kunnen realiseren en anderzijds de verbinding van de centrale as Gooilandsingel met de Tarwewijk ten noorden van de Pleinweg te realiseren.

Huidige situatie

De huidige situatie wordt fysiek gekenmerkt door de twee deelkruisingen op de Pleinweg. Tussen deze deelkruisingen zijn de parallelwegen langs de Pleinweg onderbroken. Deze onderbrekingen zijn zodanig vormgegeven dat de parallelwegen niet op de kruising zelf aansluiten en dus niet met verkeerslichten worden geregeld. Dit is gunstig omdat hierdoor de verkeersregeling eenvoudig en overzichtelijk blijft. Afgezien van bijzondere omstandigheden is de doorstroming op de Pleinweg in de spitsperioden nu voldoende.

Aan de zijde van de Goereesestraat en Zuidplein is er de eenrichtingsstructuur waardoor in de huidige situatie een wachtrij voor uitgaand verkeer op Zuidplein snel de Zuidenwijdsestraat kan bereiken waardoor ook inkomend verkeer (van Goereesestraat naar Gooilandsingel of parkeervoorzieningen) gehinderd wordt. Als dit gebeurt, worden de wachtrijen snel langer. In de spitsperioden komt dit regelmatig voor. Verbetering op dit vlak is gewenst.

Afbeelding 3.2 Inkomend en uitgaand verkeer door Zuidenwijdsestraat in huidige situatie



Nieuwe situatie

Om aanvullend op het plan Hart van Zuid de ruimtelijke kwaliteit van Zuidplein te versterken en ook de Tarwewijk beter met Hart van Zuid te verbinden verdwijnt de deelkruising Zuidplein (daar blijft alleen nog een oversteek over). Dit betekent dat de Goereesestraat in tegenstelling tot de huidige situatie in tweerichtingsverkeer moet voorzien. Ten noorden van de Pleinweg/Zuidplein wordt ook het profiel van de Mijnsherenlaan aangepast. Er ontstaat een enkelvoudige kruising waarbij op de plek van de tweede deelkruising nog wel een fiets- en voetgangersoversteek blijft. Direct aan de oostzijde van de nieuwe kruising komt, net als in de huidige vormgeving, geen oversteek voor fietsers of voetgangers. De nieuwe situatie is in een simulatie beproefd, voorzien van een starre verkeersregeling. Uit deze microsimulatie blijkt dat de nieuwe situatie het verkeer in de toekomstige situatie goed kan afwikkelen.

Afbeelding 3.3 Schets nieuwe situatie Goereesestraat, overgang van Pleinweg naar Zuidplein



3.1.2 Zuidplein-Strevelsweg

De vormgeving van de kruising verandert niet. Uiteraard verandert het verkeersbeeld wel door de ontwikkeling van Hart van Zuid. Om te kunnen beoordelen of het nieuwe verkeersbeeld goed kan worden verwerkt is de kruising met de huidige voertuigafhankelijke verkeersregeling opgenomen in de microscopische dynamische verkeerssimulatie. Hierin bleek dat het kruispunt het verkeer in de toekomstige situatie goed kan afwikkelen.

3.1.3 Strevelsweg-Motorstraat-Meierijstraat

Door de nieuwe ontwikkelingen in Hart van Zuid zal er meer uitwisseling zijn tussen de parkeergarage Zuidplein en de Strevelsweg. De statisch berekende capaciteit van de kruising lijkt zonder aanpassing voldoende maar bij uitrijden van de Zuidpleingarage in de avondspits slaat wachtrij terug tot in de garage. Met een dubbele linksafstrook vanuit de parkeergarage richting Pleinweg/Strevelsweg wordt de capaciteit van de kruising vergroot (de linksaffer is onderdeel van het maatgevende conflict) en wordt de wachtrij verkort. De wachtrij kan hiermee buiten de slagbomen van de parkeergarage blijven, behoudens bijzondere situaties. Daarnaast is in het plan opgenomen dat er een extra entreestrook van de parkeergarage geschikt wordt gemaakt voor de wisseling tussen in- en uitrijden om zowel de capaciteit van de instroom als van de uitstroom van de parkeergarage te vergroten.

Vanuit Hart van Zuid is ervoor gekozen om deze aanpassing toe te voegen aan de activiteiten voor Hart van Zuid. In de verkeerssimulatie is de aangepaste vormgeving van de kruising voor het planjaar beproefd met een starre verkeersregeling waarin de capaciteit voor deze linksaffer vergroot is met een tweede opstelstrook. Hierin bleek dat het kruispunt het verkeer in de toekomstige situatie goed kan afwikkelen.

Afbeelding 3.4 Aanpassing opstelstroken Meierijstraat (tweede linksafstrook toegevoegd). Verkennende schets van de gemeente nadere uitwerking volgt



3.1.4 Strevelsweg-Vaanweg-Zuiderparkweg-Ahoy

Huidige situatie

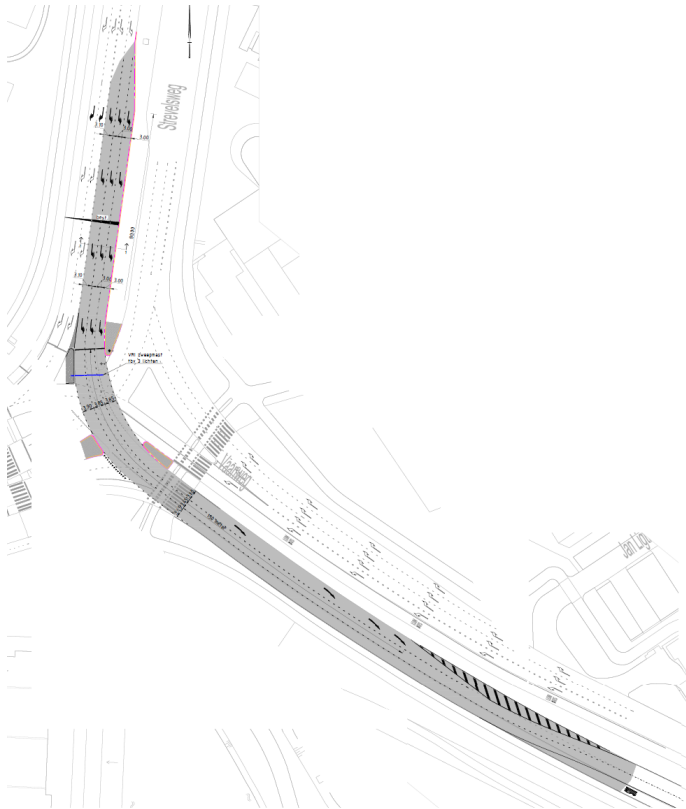
De huidige drietakskruising is met name in de avondspits zwaar belast. Niet alleen is er dan meer verkeer dan in de ochtendspits, de conflicterende stromen zijn dan ongunstiger. In de ochtendspits is de inkomende stroom vanaf de Vaanweg naar de Strevelsweg verreweg het drukste. Omdat dit een rechts afslaande verkeersbeweging is, heeft dit minder impact dan de links afslaande retourstroom in de avondspits. De links afslaande uitgaande verkeersbeweging van Strevelsweg naar Vaanweg conflicteert met inkomende bussen en een terugkomend verkeer naar Carnisse dat gebruikmaakt van de binnendoor-route over de Sallandweg om de drukke kruispunten verder op de bundel Strevelsweg/Pleinweg te vermijden (dit is goed zichtbaar in de kruispuntintensiteiten voor 2030 waarin het links afslaand verkeer vanaf Vaanweg naar Zuiderparkweg duidelijk minder is geworden). Ook zijn er in de avondspits meer overstekende voetgangers die tijd vragen in de regeling.

Plansituatie

In de plansituatie wordt de drietakskruising zoveel mogelijk intact gelaten. Om meer capaciteit te krijgen in de drukke avondspits wordt een derde linksafstrook van Strevelsweg naar Vaanweg ingepast. Op de Strevelsweg kan een derde opstelstrook in de middenberm worden gerealiseerd. Op de Vaanweg wordt voor de derde afrijstrook gebruik gemaakt van de bestaande busstrook. Verderop op de Vaanweg gaat het autoverkeer terug naar twee stroken en krijgt de bus die vanaf de Zuiderparkweg op de rechterstrook zal rijden weer een eigen busstrook.

Met deze aanpassing kan de bus op de rechts afslaande busstrook op de Zuiderparkweg niet meer tegelijk groen krijgen met de links afslaande verkeersstroom van Strevelsweg naar Vaanweg. Uit de kruispuntberekeningen blijkt dat de capaciteit voor de bussen voldoende blijft, de bussen kunnen goed worden afgewikkeld. Er vindt nog een nadere uitwerking plaats voor het definitieve ontwerp.

Afbeelding 3.5 Derde linksafstrook van Strevelsweg naar Vaanweg



3.1.5 Zuiderparkweg-Gooilandsingel-Sallandweg

Huidige situatie

In de huidige situatie is de Zuiderparkweg een grootschalig ontworpen weg als onderdeel van de stedelijke hoofdwegenstructuur. Vanuit Carnisse en vanaf het busstation komt het verkeer via de Gooilandsingel uit op de Zuiderparkweg, lijndienstbussen gemengd met autoverkeer. De Sallandweg is in principe alleen een inrit voor de parkeergarages Zuidplein en Hart van Zuid (aan de Twentestraat, onder de Primark), de woningen aan het Zuiderterras en de expeditiestraat 'achter' het winkelcentrum. Door de aanwezige verbindingen in het gebied is er zowel in zuidelijke richting (Gooilandsingel) en noordelijke richting (Sallandweg) doorgaand verkeer mogelijk van/naar Carnisse. Inrijdend verkeer op de Gooilandsingel betreft alleen bussen richting het busstation (naar de opgaande hellingbaan).

Ahoy heeft zijn noordelijke ontsluiting enigszins westelijk tegenover de Sallandweg, met twee in- en vier uitgaande stroken (twee linksaf en twee rechtsaf) met een volledige aansluiting op de Zuiderparkweg. In de praktijk is de uitstroom vanuit de noordelijke ontsluiting van Ahoy linksaf naar de Zuiderparkweg beperkt.

Plansituatie

De Zuiderparkweg tussen de Ahoyweg (zuidelijke entree Ahoy) en de Gooilandsingel wordt teruggebracht van 2x2 naar 2x1 strook om de ruimtelijke kwaliteit te versterken en gelijktijdig de oversteek gemakkelijker, overzichtelijker en ongeregeld te maken. Dit kan omdat de capaciteit van de kruispunten maatgevend is. Het verkeer op het betreffende wegvak zelf heeft in beide richtingen aan één rijstrook voldoende (de intensiteit blijft beneden de 11.000 voertuigen per etmaal).

In de nieuwe situatie vervalt de Gooilandsingel voor uitrijdend verkeer, zowel voor auto's als voor bussen. Alleen inrijdende bussen naar het busstation blijven op de Gooilandsingel. De uitrijdende bussen verschuiven naar de Sallandweg die voor verkeer in twee richtingen geschikt gemaakt wordt. Het uitrijdende verkeer krijgt hier dezelfde indeling in rijstroken als nu op de Gooilandsingel, twee links afslaande stroken voor linksaf en één strook voor rechtsaf, voor gemengd verkeer van lijndienstbussen, uitrijdend expeditie-verkeer en uitrijdende parkeerders.

Het mengen van bussen en overig uitrijdend verkeer is gedaan om een compacte oplossing met veel capaciteit en een lage cyclustijd te realiseren. Met een eigen busstrook zouden er conflicterende uitgaande stromen ontstaan waardoor de capaciteit minder wordt en de cyclustijd langer. Ook wordt de verkeersregeling minder flexibel en op sommige momenten ongeloofwaardig (met extra onderlinge conflicten ontstaan door verkeersregeltechnische veiligheidseisen vaker situaties waarin er verkeer voor niets lijkt te wachten). Door te kiezen voor de vormgeving met de meeste capaciteit ontstaat er ook de meeste ruimte om de bussen snel te laten passeren. Omdat er zowel op de Zuiderparkweg (inkomend) als op de Sallandweg (uitgaand) veel bussen rijden, is in de spitsperiodes de ruimte voor prioriteitsingrepen beperkt. Juist dan is een lage cyclustijd van belang om de bussen snel te kunnen laten passeren.

Afbeelding 3.6 Kruising Gooilandsingel-Zuiderparkweg-Sallandweg



Het inrijdende verkeer op de Sallandweg blijft. De brede voetgangersoversteek vanuit de Gooilandsingel over de Zuiderparkweg naar Ahoy wordt ongeregeld omdat er dan telkens slechts één rijstrook overgestoken hoeft te worden en er een brede tussenberm is. Het is vergelijkbaar met de brede ongeregelde oversteek van het Weena bij station Rotterdam Centraal waar regelmatig ook grote voetgangersstromen oversteken. Omdat er in twee stappen steeds maximaal één rijstrook overgestoken hoeft te worden is de oversteek overzichtelijk en veilig. In vergelijking met de oversteek bij station Rotterdam Centraal is de oversteek gemakkelijker omdat de fietspaden vrij van de rijbaan liggen en het aantal fietsers veel kleiner is. In de plansituatie kruist de grote stroom busverkeer van en naar Vaanweg en Strevelsweg deze voetgangersstroom niet meer. Alleen bussen met een route via metrostation Slinge kruisen de voetgangersstroom nog.

De verschuiving van het uitrijden van Ahoy in oostelijke richting (dichter naar het kruispunt met de Vaanweg) levert geen problemen op, de tussenliggende afstand is nog voldoende om geen blokkades te veroorzaken, ook niet bij uitrijden van een evenement. Voor uitrijdend verkeer richting Vaanweg (aanneeme 80% van dit verkeer) kunnen de twee verkeersregelingen op elkaar worden afgestemd zodat een groot deel van het verkeer direct kan doorrijden zonder te stoppen bij de verkeerslichten voor de Vaanweg. Met de langere groentijd voor het rechts afslaande verkeer richting Vaanweg krijgt ook het links afslaande verkeer richting Strevelsweg meer ruimte in de verkeersregeling. Omdat er minder verkeer linksaf naar de Strevelsweg gaat en er ook een deel van dit verkeer direct door zal kunnen rijden, is de wachtrij ook hier beperkt. Om de linksafstrook richting Strevelsweg vanuit Ahoy goed te kunnen bereiken wordt de busstrook voor links afslaande bussen voorzien van onderbroken belijning. Omdat bussen vanuit busstation en auto's vanuit Ahoy niet gelijktijdig hier aan komen rijden, ontstaat hierdoor geen hinder voor de bus (nadere onderbouwing is opgenomen in bijlage VII).

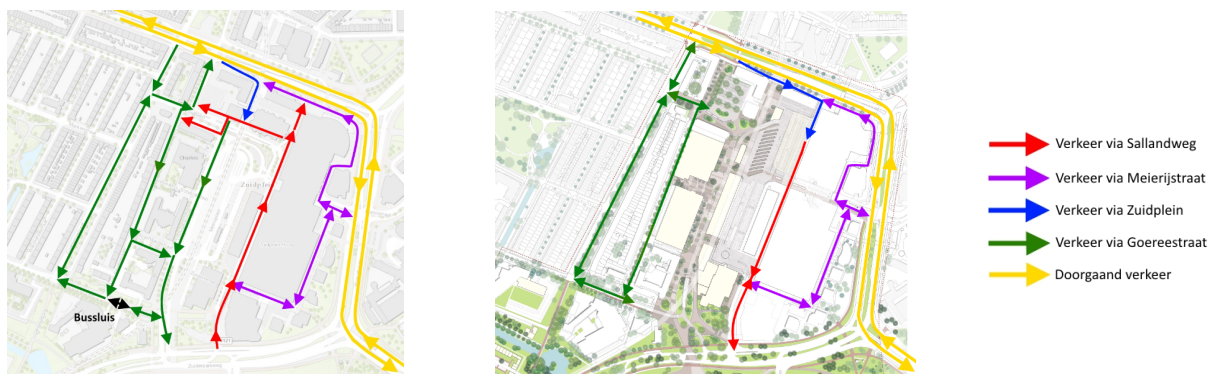
In paragraaf 3.8 wordt de situatie voor de ontsluiting van Ahoy meer gedetailleerd beschreven.

3.2 Autoverkeer interne structuur plangebied

3.2.1 Huidige situatie

Het gebied is bereikbaar via de stedelijke hoofdstructuur via Pleinweg/Strevelsweg/Vaanweg. De Zuiderparkweg is ondergeschikt. In de huidige situatie is het mogelijk om vanaf de Zuiderparkweg via de Sallandweg van zuid naar noord (omgeving theater Zuidplein, ABN AMRO bank) en terug via de Gooilandsingel te rijden en dus ook alle parkeerlocaties langs die route te kunnen bereiken. Ook de Van Swietenlaan is bereikbaar en daarmee ook de Carnisseseingel. Vanuit Carnisse kan, via de Zuidenwijdsestraat, de Gooilandsingel worden bereikt waarlangs binnendoor naar de Zuiderparkweg gereden kan worden. Het gebied kenmerkt zich door een rommelig beeld waar bussen, expeditie-verkeer, doorgaande auto's en parkeerders door elkaar rijden, en daarbij ook op tal van plaatsen interactie hebben met fietsers of voetgangers. Het gebied tussen Pleinweg, Strevelsweg en Zuiderparkweg is een 30 km/h zone. Pleinweg, Strevelsweg en Zuiderparkweg zijn 50 km/h wegen.

Afbeelding 3.7 Huidige routes (links) en routes in het plan (rechts), globaal kleuren op basis van entree in het gebied



3.2.2 Plansituatie

Het plan beoogt om de doorgaande (sluip)routes af te sluiten en met name de Gooilandsingel en Zuidplein van karakter te laten veranderen door het autoverkeer hier weg te halen. De Gooilandsingel wordt omgevormd tot verblijfsgebied met toegang voor fietsers. Omdat de doorgaande (sluip)routes vrijwel geheel verdwijnen, blijft alleen beperkt bestemmingsverkeer over. Vanuit de Zuiderparkweg is dat verkeer voor het winkelcentrum en de parkeergarage Zuidplein, dat bij de Sallandweg in en uit kan rijden. Vanaf de Strevelsweg heeft de Meierijstraat dezelfde functie, die vrijwel gelijk blijft. De wijk Carnisse en het deelgebied Zuidplein zijn alleen nog via de Pleinweg-Goereesestraat bereikbaar (zowel heen als terug). Net als in de huidige situatie, waarin de parkeergarage Zuidplein bereikbaar is vanaf de Pleinweg (via Zuidplein) zal in het plan vanaf de Pleinweg via de parallelweg de nieuwe parkeergarage in het gebied bereikbaar zijn.

Omdat er geen auto-verbinding meer zal zijn tussen Zuidplein en Zuiderparkweg, zijn de scholen en kantoren aan de Carnissesingel en nieuw te ontwikkelen woningen aan de Verlengde Goereesestraat alleen bereikbaar (van en naar) via de Goereesestraat (vanaf de Pleinweg) en de Carnissesingel (vanuit Carnisse).

De enige potentiële sluiproute in de plansituatie is de Sallandweg van noord naar zuid. In zuidelijke richting blijft deze route open voor 'vertrekkers' vanuit de parkeerplaatsen en parkeervoorzieningen van het niet autovrije deel van Zuidplein.

De maximum snelheden blijven gelijk. In het gebied 30 km/h (behalve de straten zonder autoverkeer) en om het gebied heen 50 km/h. Op de Zuiderparkweg maakt de inrichting met de brede zebra-oversteek duidelijk dat hier de overstekende voetganger prioriteit heeft, vergelijkbaar met de inrichting van de brede zebra-oversteken bij station Rotterdam Centraal.

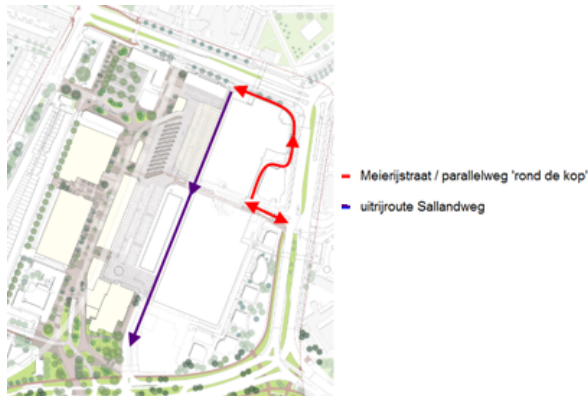
In de volgende paragrafen worden de details van de interne ontsluiting van het gebied nader beschreven.

3.2.3 Per straat

Meierijstraat/Zuidplein (parallelweg 'om de kop')

De Meierijstraat is de korte straat tussen Strevelsweg en parkeergarage Zuidplein. De 'parallelweg om de kop' heeft als straatnaam ook Zuidplein. Meierijstraat en parallelweg om de kop (rood) veranderen niet van functie en inrichting, behalve een aanpassing van het uitrijden van de Meierijstraat. Met de ontwikkelingen van Hart van Zuid zal de uitwisseling van parkeerders toenemen. Om te voorkomen dat de wachtrij voor uitrijdende parkeerders terugslaat tot in de parkeergarage wordt een tweede strook linksaf naar de Strevelsweg/Pleinweg gemaakt. Uitrijdend verkeer naar rechts gaat buiten de verkeersregeling om en heeft daardoor voldoende capaciteit.

Afbeelding 3.8 Ontsluiting Meierijstraat en parallelweg om de kop

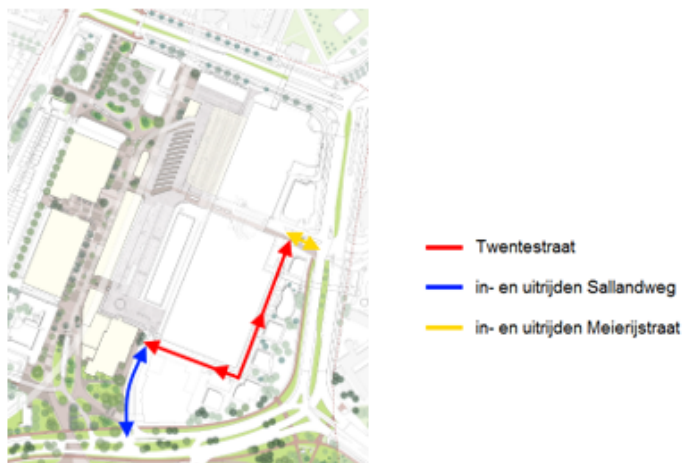


De voertuigen die gebruikmaken van de parallelweg 'om de kop' van het winkelcentrum kunnen niet via Zuidplein naar de Pleinweg, maar rijden via de Sallandweg naar de Zuiderparkweg (blauw).

Twentestraat

De huidige inrichting en functie van de Twentestraat blijft gehandhaafd voor logistiek en werknemers/bezoekers van de panden aan de Strevelsweg. De Twentestraat (rood) ontsluit ook de parkeergarage Hart van Zuid bij Dirk/Primark, één entree en de zuidelijke entree van de parkeergarage Zuidplein (waarvoor de bouwkundig al voorbereide verdubbeling voor in- en uitrijden gerealiseerd gaat worden). Parkeerders voor de genoemde entrees van de parkeergarages rijden in principe via de Sallandweg (blauw) in en uit, de verwijzing wordt daarop ingericht. Verkeer voor het deel van de Twentestraat parallel aan de Strevelsweg komt en gaat bij voorkeur via de Meierijstraat (geel) naar de Strevelsweg. Vanwege hun beperkte manoeuvreerbaarheid zullen vrachtauto's veelal doorrijden en via de Sallandweg weggrijden. Ook ontstaat de mogelijkheid dat vrachtauto's via de Sallandweg inrijden en uitrijden via de Meierijstraat.

Afbeelding 3.9 Ontsluiting Twentestraat



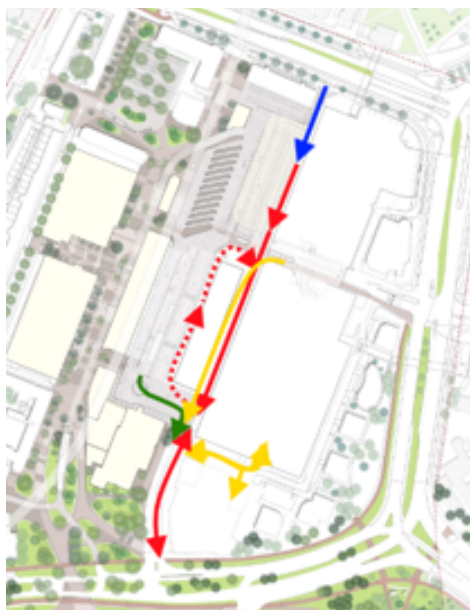
Sallandweg/Metroplein

De Sallandweg is de weg vanaf de Zuiderparkweg, achter het winkelcentrum (ofwel direct ten oosten van het winkelcentrum) die onder de terrasflats doorgaat. In de huidige situatie is er éénrichtingsverkeer in de richting van Zuidplein met de mogelijkheid om door te rijden naar de Pleinweg (en via het parkeerterrein nabij de Zuidenwijdsestraat, naar de Van Swietenlaan en vervolgens Carnissensingel. Het is een route voor de ontsluiting van de parkeergarages onder het winkelcentrum als voor de expeditie van het winkelcentrum, en dus ook sluipverkeer naar Carnisse.

Het Metroplein is het gebied onder het winkelcentrum waar nu in principe alleen bussen rijden, halteren en parkeren. In de praktijk is het echter rommelig vooral rondom de haltes nabij de afgaande helling voor bus, vanaf de uitstaphaltes. Met het nieuwe busstation wordt de rommeligheid minder omdat diverse verkeersdeelnemers meer gescheiden zijn en het Metroplein niet meer bereikbaar wordt voor automobilisten, die er ook geen bestemming hebben.

In de nieuwe situatie gaan parkeerders in- en uitrijden (geel), van/naar de ingangen van de parkeergarages op de Twentestraat en eventueel de westelijke entree van parkeergarage Zuidplein (alleen uitrijden). Expeditie-verkeer dat de Sallandweg inrijdt, kan niet meer doorrijden en zal na een keerbeweging op keerlus langs het nieuwe busstation weer naar de Zuiderparkweg rijden (rood). De Sallandweg zal ook gebruikt gaan worden voor uitrijdende bussen (groen) en uitrijdende parkeerders van de parkeervoorzieningen voor bewoners aan het Zuidplein (blauw). Door voor de kruising met de Zuiderparkweg geen aparte opstelstrook voor de bussen te gebruiken blijft de toename van het aantal opstelstroken nabij de Zuiderparkweg beperkt. Daarnaast is er de mogelijkheid om in voorkomende gevallen (veel uitrijdende bussen of drukte op de Zuiderparkweg) uitrijdende parkeerders vanuit de Twentestraat te verwijzen naar de Strevelsweg, middels dynamische borden bij de uitritten van de parkeergarages.

Afbeelding 3.10 Ontsluiting Sallandweg



Goereesestraat/Zuidenwijdsestraat/Zuidplein

De huidige situatie is een verzameling van diverse wegen en stroken tussen hoofdrijbaan Zuidplein en het busstation. Het Zuidplein kenmerkt zich door rommeligheid, met name door de routing van het autoverkeer en de diverse fietspaden. Doordat het doorgaande verkeer vanaf de Sallandweg en vanuit parkeergarage Zuidplein naar de Pleinweg verdwijnt, ontstaat er ruimte voor herinrichting.

Afbeelding 3.11 Ontsluiting Zuidplein en omgeving (links huidige situatie, rechts plansituatie)



In de nieuwe situatie is een deel van Zuidplein (rode lus) alleen nog bereikbaar via de Goereesestraat (oranje) zowel voor inkomend als uitgaand verkeer. Dit geeft rust op het Zuidplein en in de directe nabijheid van het busstation en het metrostation ruimte voor taxi's, K&R-plaatsen en enkele touringcarplaatsen (niet voor lijnbusdiensten), zie hiervoor ook paragraaf 3.6. Ook de Van Swietenlaan is alleen nog bereikbaar via de Goereesestraat.

De parkeerlocaties voor de bewoners van de flats in het andere deel van Zuidplein (langs de hoofdroute Zuidplein/Pleinweg) zijn bereikbaar via de parallelweg. Zij moeten in zuidelijke richting uitrijden via de Sallandweg.

Bij het busstation zal met de uitbreiding van het winkelcentrum ook een (uitbreiding van de) parkeergarage worden gerealiseerd. Dit wordt nog nader uitgewerkt. De ontsluiting van die parkeervoorziening is ook nog

nader uit te werken. Op hoofdlijnen zijn er drie mogelijkheden: meerijden met bestemmingsverkeer over de parallelweg, via de Sallandweg of ontsluiting via de bestaande parkeergarage Zuidplein.

Herinrichting Goereesestraat

De huidige Goereesestraat heeft bij de kruising met de Pleinweg wijkgaand éénrichtingsverkeer. Uitgaand verkeer gaat via Zuidenwijdestraat en Zuidplein (beiden ook éénrichtingsverkeer) naar de Pleinweg/Zuidplein. Vanaf de Zuidenwijdestraat wijk-in heeft de Goereesestraat tweerichtingsverkeer en is de straat zowel in- als uitvalsweg voor Carnisse. Uitvalsweg niet alleen naar de Pleinweg maar ook, via de Gooilandsingel of Van Swietenlaan/Boerhaavestraat naar de Zuiderparkweg.

In de nieuwe situatie wordt de aansluiting op de Pleinweg geheel gewijzigd en volledig op de Goereesestraat aangesloten, die dus ook volledig tweerichtingsverkeer gaat krijgen. De Zuidenwijdestraat is dan alleen een verbindingsweg met Zuidplein waar geen doorgaand verkeer naar de Zuiderparkweg meer mogelijk is.

De nieuwe inrichting van de Goereesestraat moet nog nader worden uitgewerkt. Aandachtspunten daarbij zijn:

- In- en uitrijden Flakkeesetraat van/naar de Goereesestraat - het is belangrijk dat de uitwisseling met de Flakkeesetraat de optimale benutting van de kruising Goereesestraat-Pleinweg in de nieuwe vormgeving niet verhindert;
- Parkeren Goereesestraat - parkeerplaatsen dienen zoveel mogelijk behouden te worden;
- Fietzers/voetgangers - routing voor fietsers en voetgangers in Goereesestraat van zuid naar noord moet duidelijk zijn. Dit in verband met het ontbreken van de oversteekmogelijkheid van de Pleinweg direct ten oosten van de nieuwe kruising.

Gooilandsingel/A.M.G. Schmidtplein/Van Swietenlaan/Boerhaavestraat/Carnissesingel

Binnen het plan Hart van Zuid in de buitenruimte de verandering op de Gooilandsingel het grootst. De huidige eenrichtingsweg met 'doorgaand' uitrijdend verkeer naar de Zuiderparkweg, de uitrijdende bussen vanaf de haltes onder de metrobaan en doorgaand verkeer vanuit Carnisse (vanaf de Goereesestraat) naar de Zuiderparkweg, wordt volledig heringericht. De auto's en bussen verdwijnen, met uitzondering van een enkel expeditie voertuig, om ruimte te maken voor een centrale as voor voetgangers (zowel 'verplaatsters' en 'verblijvers') en fietsers. Op het nieuwe A.M.G. Schmidtplein is geen autoverkeer. Vanaf de Van Swietenlaan is er de doorsteek Boerhaavestraat voor de expeditie van het zwembad.

Op het zuidelijke deel van de Gooilandsingel zijn nog wel bussen, om de helling naar de hooggelegen uitstaphaltes vanaf de Zuiderparkweg en vanaf de Carnissesingel te kunnen bereiken. Vanuit de Carnissesingel kunnen de aankomende bussen direct de opgaande hellingbaan oprijden. Vanaf de Zuiderparkweg moeten de bus eerst nog over de busbaan naar de opgaande hellingbaan rijden.

Uitrijdende bussen naar Carnisse vanuit het station rijden via de Sallandweg naar de Zuiderpark om vervolgens via de busbaan (richting de opgaande helling naar de uitstaphaltes) naar de Carnissesingel te rijden. Hierbij passeren ze de verplaatste busluis die moet voorkomen dat expeditie-verkeer vanuit de Gooilandsingel de busbaan naar Zuiderparkweg neemt (tegen de rijrichting van de bussen in) of dat verkeer vanaf de Zuiderparkweg een illegale snelle route zoekt naar de Carnissesingel. De Carnissesingel blijft voor alle verkeer bereikbaar vanuit de Van Swietenlaan en de Goereesestraat.

De Van Swietenlaan is in de huidige situatie een woonstraat. De Boerhaavestraat is een kleine dwarsstraat van de Van Swietenlaan. Behoudens aanpassingen in relatie tot de bouw van het zwembad en het Kunstenpand verandert de verkeerskundige functie van deze straten niet. Er is geen doorgaand verkeer meer mogelijk naar de Zuiderparkweg. Wel zal er sprake zijn van beperkte hoeveelheden expeditie-verkeer en bussen naar het zwembad en het Kunstenpand. Dit expeditie-verkeer zal uitrijden via de Carnissesingel naar de Dorpsweg of via Goereesestraat naar de Pleinweg.

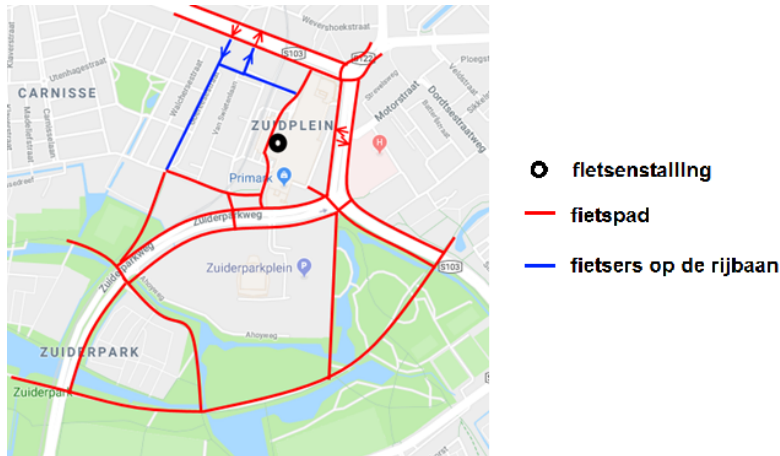
Onderwerp van nadere uitwerking is nog de kruising Carnissesingel met Goereesestraat. Die omdat aan de zuidzijde een nieuwe kruispuntak komt, de Verlengde Goereesestraat, voor de ontsluiting van de nieuw te bouwen woningen op de tennisbaanlocatie.

3.3 Fietzers

Huidige situatie

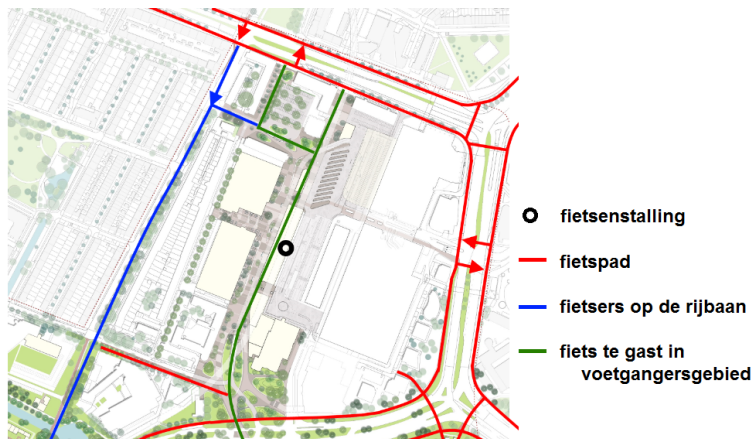
De huidige fietsroutes in en rond het plangebied maken het plangebied goed bereikbaar voor fietsers. Er zijn veel vrijliggende fietspaden (rood). Daarnaast zijn er belangrijke verbindingen waar geen volwaardige eigen fietspaden zijn (blauw). Zwakke punten in de huidige situatie zijn de route onder het winkelcentrum en de aanliggende bewaakte fietsenstalling (zwart) onder het winkelcentrum. De fietsroute onder het winkelcentrum loopt dwars door expeditie- en busgebied en er zijn weinig voetgangers. Daarmee is deze route weinig aantrekkelijk en sociaal onveilig. De fietsenstalling langs deze route onder het winkelcentrum werd relatief weinig gebruikt en is inmiddels ook gesloten.

Afbeelding 3.12 Huidige situatie voor fietsers



Plansituatie

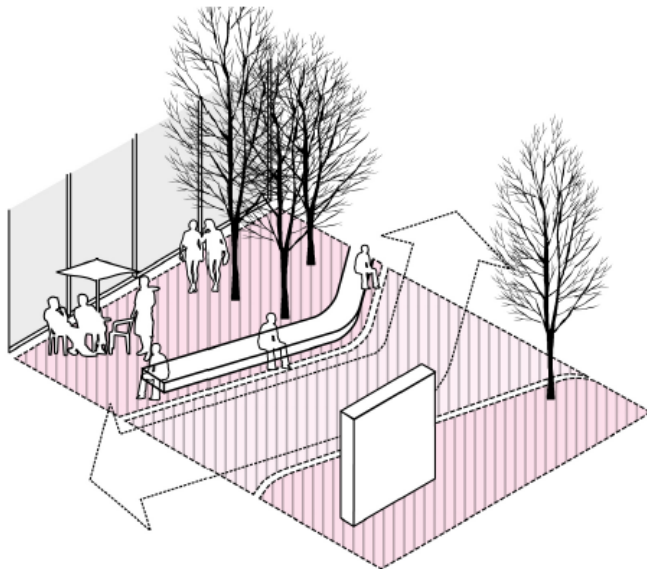
Afbeelding 3.13 Nieuwe situatie voor fietsers



De enige structurele aanpassing in de fietsstructuur is het verleggen van de fietsroute onder het winkelcentrum naar de autovrije Gooilandsingel. Deze route kan op rustige momenten gebruikt worden als een doorgaande route, maar de belangrijkste functie is het bereikbaar maken van het metro- en busstation via de nieuw aan te leggen ruime bewaakte fietsenstalling (zwart) onder het metrostation en het Annie M.G. Schmidtplein, het hart van de autoluwe Gooilandsingel. De inrichting van de fietsroute op de Gooilandsingel en Zuidplein (groen) is dan ook niet gericht op snelheid maar op een inpassing die past bij rustig fietsen naast een brede voetgangersstrook met verblijfsvoorzieningen (terras, bankjes, bloembakken, etc.), ofwel de fiets is te gast in het voetgangersgebied.

De definitieve inrichting van de Gooilandsingel voor voetgangers en fietsers is nog nader uit te werken en wordt mede gebaseerd op een simulatiestudie voor de voetgangers op drukke momenten.

Afbeelding 3.14 Verkenning profiel Gooilandsingel



Aan de noordzijde wordt de Gooilandsingel-fietsroute doorgetrokken over Zuidplein en kruist gelijkvloers met verkeerslichten de Pleinweg richting de Tarwewijk.

Aandachtspunt bij de aanpassing van de Goereesestraat (in de plansituatie volledig tweerichtingsverkeer) is dat het fietsverkeer dezelfde route moet blijven volgen als in de huidige situatie. De Goereesestraat en de Verlengde Goereesestraat (naar de nieuwbouwwoningen op het tennispark) hebben geen vrijliggend fietspad (blauw). Met name fietsers vanuit Carnisse naar de Pleinweg verdienen enige aandacht omdat ze niet met het autoverkeer mogen meerijden naar de Pleinweg, maar via de Zuidenwijdsestraat en Zuidplein naar de (oversteek van) de Pleinweg moeten rijden. Dit valt ook onder het nog nader uitwerken van de Goereesestraat.

Aan de zuidzijde van het plangebied worden de nieuwe woningen aan het huidige Goereesepad straks ontsloten via de Verlengde Goereesestraat waarlangs een fietsvoorziening gelijk (of gelijkwaardig) aan het Goereesepad blijft

Voor het fietspad aan de zuidzijde van de Zuiderparkweg bij Ahoy wordt nader gekeken of er een ander gebruik mogelijk is tijdens en rond evenementen, bijvoorbeeld voor taxi's of pendelbussen. Om eventueel ander gebruik mogelijk te maken, kan ook het ontwerp nog worden aangepast (zie par. 3.8.).

Fietsparkeren

De gemeente Rotterdam wil het fietsgebruik stimuleren. Dit betekent dat, naast goede fietsroutes, ook goede, ruime fietsparkeermogelijkheden aanwezig dienen te zijn. Dit is een reden om de bestaande parkeermogelijkheden minimaal te handhaven en waar mogelijk uit te breiden en/of beter te positioneren.

Midden in het gebied, bij busstation en metro als ook de ingang naar het winkelcentrum komt een nieuwe bewaakte stalling. De nieuwe stallingsvoorziening is bedoeld voor zowel mensen die verder willen reizen met het openbaar vervoer als mensen die het winkelcentrum of het nieuwe zwembad of Kunstenpand willen bezoeken. De fietsenstalling wordt voorzien van openbaar toiletten. Daarnaast worden oplaadpunten voor elektrische fietsen opgenomen.

Naast de fietsenstalling komen er op aantal centrale plekken openbare fietsparkeermogelijkheden. Deze zijn gekoppeld aan alle belangrijke entrees en toeleidende fietsroutes in het gebied. Dit betreft:

- De entrees van WCZP: 170 plaatsen nabij de ingang Albert Heijn, 25 plaatsen nabij pasarelle Strevelsweg (route vanuit Motorstraatgebied), 60 plaatsen nabij supermarkt Dirk;
- Het zwembad: 5 stuks in de Boerhaavestraat nabij de ingang voor schoolzwemmen;
- Bibliotheek, theater: 40 plaatsen op A.M.G. Schmidtplein voor het zwembad, bibliotheek en het theater;
- Voorplein Ahoy: 40 plaatsen welke gesitueerd zijn nabij de belangrijkste ingangen ICC en het sportpaleis;
- Zuidplein: 60 plaatsen voor de bestaande winkels.

Voor werknemers zijn er in de verschillende gebouwen, zoals zwembad en kunstenpand, specifieke ruimten ingericht voor fietsparkeren conform de gestelde eisen.

Tabel 3.1 Fietsparkeerbalans

Locaties	Huidig	Nieuw (PPE)	Nieuw (ambitie)
Overdekte fietsenstalling Gooilandsingel	359	600	1.000
Centrale as (Pleinweg – Gooilandsingel)	96	60	60
A.M.G. Schmidtplein	0	40	40
Ahoy (voorplein)	40	40	40
Sallandweg (Dirk)	39	60	60
Meerijstraat (Albert Heijn)	170	170	170
Twentestraat (pasarelle)	25	25	25
totaal	729	995	1.395

3.4 Voetgangers

Huidige situatie

De omliggende wijken zijn via diverse looproutes verbonden met het projectgebied Hart van Zuid:

- Noord (Tarwewijk):
 - Drie geregelde voetgangersoversteken over de Pleinweg (ter hoogte van Goereesestraat, Zuidplein en Strevelsweg);
 - Pasarelle over de doorgaande route Pleinweg/Zuidplein op circa 100 meter vanaf de Strevelsweg, met directe ingang van het winkelcentrum op niveau +1;
- West (Carnisse):
 - Via langzaam verkeerroute Carnissesingel en Van Swietenlaan/Boerhaavestraat;
 - Via Zuidenwijdsestraat;
- Oost (Motorstraatgebied):
 - Geregelde voetgangersoversteken bij kruising Strevelsweg-Zuidplein en Strevelsweg-Motorstraat (aan weerszijden van de kruising);
 - Pasarelle over de Strevelsweg vanuit het winkelcentrum naar voorplein Ikazia ziekenhuis. Dit is onderdeel van de belangrijke looproute door het winkelcentrum van metrostation naar ziekenhuis/scholen/kantoren in het Motorstraatgebied. Buiten openingstijden van het winkelcentrum is deze route niet beschikbaar en moeten mensen omlopen of op maaiveld door de parkeergarage gaan;
- Zuid (Zuiderpark en Ahoy):
 - Geregelde oversteek Zuiderparkweg naar Zuiderpark, direct bij kruising Vaanweg;
 - Geregelde oversteek Zuiderparkweg vanaf de Gooilandsingel naar het voorplein van Ahoy;
 - Pasarelle vanuit winkelcentrum naar voorplein van Ahoy, deze is ook vanaf de Gooilandsingel bereikbaar (deze is inmiddels door een aanrijding dermate beschadigd dat tot sloop is overgegaan).

Afbeelding 3.15 Huidige bereikbaarheid plangebied voor voetgangers



Voor het gehele gebied geldt dat de beschikbare voetgangersvoorzieningen in openbare ruimte (behalve in het winkelcentrum) bijna altijd beperkt blijven tot niet al te brede trottoirs. Waar de trottoirs wel breder zijn (op de 'noordkop' van het winkelcentrum bij de kruising Strevelsweg-Zuidplein), is er nauwelijks extra ruimte omdat hier veel (brom)fietsen neer worden gezet. De fietsen staan letterlijk vastgeketend aan de paal met daarop het bord dat verbiedt om er (brom)fietser en motors te parkeren. Onduidelijke en onoverzichtelijke routes, smalle trottoirs en diffuus verkeer leiden ook tot sociale onveiligheid.

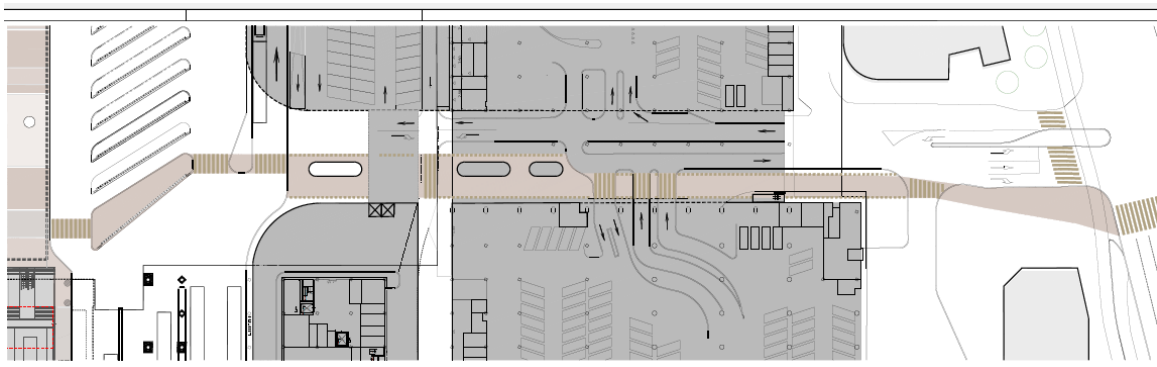
Plansituatie

Het plan Hart van Zuid draait om het teruggeven van openbare ruimte aan de voetganger, aan de mensen die op aangename wijze in de openbare lucht willen verblijven. Simpelweg om daar te zijn, of om gebruik te maken van de voorzieningen in het gebied (en zich daartussen op aangename wijze te verplaatsen).

Om alle voetgangers, met name ook onregelmatige bezoekers voor Ahoy, goed de weg te kunnen laten vinden, wordt er voetgangersbewegwijzering aangebracht. Enkele belangrijke routes zijn: de route naar het Motorstraatgebied, de route van metro naar Ahoy en de route van parkeergarages op Zuidplein naar Ahoy.

Er komt een Centrale As van noord naar zuid met alle voorzieningen en functies als het winkelcentrum, zwembad, theater, bibliotheek en de ov-knoop daarop aangesloten. De Centrale As loopt vanaf de Tarwewijk/Pleinweg via Zuidplein en Gooilandsingel naar Ahoy, over het voorplein van Ahoy naar het Zuiderpark. Voor de oversteek van de Zuiderparkweg is er extra aandacht. De rijbanen op de Zuiderparkweg worden versmald naar twee keer één rijstrook met een brede tussenberm. Op een brede overzichtelijke oversteek kunnen de voetgangers van en naar Ahoy en ook Zuiderpark veilig oversteken.

Afbeelding 3.16 Oost-west looproute op maaiveld door busgebied en parkeergarage (verkenkend ontwerp)



Van west naar oost en vice versa is de situatie weerbarstiger. Aan de westzijde van de Centrale As is dat vanwege de lange woningbouwblokken langs de Goereesestraat en Van Swietenlaan. De omweg voor de voetgangers hier omheen blijft voorlopig nog bestaan. Wel krijgen zowel de route Zuidenwijdsestraat als de route Carnissensingel/Van Swietenlaan/Boerhaavestraat een duidelijke opwaardering voor de voetgangers, aansluitend bij het karakter van de Gooilandsingel en het Zuidplein (die gezamenlijk de Centrale As vormen). Het blijft echter een logisch beeld om de oostwest-verbinding voor voetgangers van Motorstraatgebied naar metrostation door te trekken naar Carnisse via het A.M.G. Schmidtplein. De gemeente is daarom bezig met een plan hiervoor onder de noemer 'Carnissepoort'.

Aan de oostzijde van de Centrale As is er het winkelcentrum dat tijdens openingstijden de looproute naar het Motorstraatgebied biedt. Die grotendeels hooggelegen looproute wordt versterkt met een brede trap vanaf Gooilandsingel/busstation naar het metrostation en de ingang van het winkelcentrum. Aanvullend daarop is er de looproute vanuit de parkeergarage Zuidplein op maaiveld, door het busgebied, naar de Gooilandsingel en de daar aanwezige voorzieningen. Omdat de parkeergarage voor voetgangers ook vanuit de oostzijde toegankelijk is, is er hiermee in de bestaande situatie ook een route op maaiveld naar de Motorstraat. De route is een aspect voor nadere uitwerking omdat de route door busgebied en parkeergarage niet optimaal is als het gaat om comfort en beleving (sociale veiligheid).

Door de herinrichting van Zuidplein en Zuiderparkweg worden zowel de noordelijke als zuidelijke route om het winkelcentrum heen (als alternatief voor de route door de parkeergarage) aantrekkelijker dan in de huidige situatie.

Aanvullend op de inrichting van het voetgangersgebied van Gooilandsingel en Zuidplein wordt bij her in te richten straten zoveel mogelijk ruimte voor de voetgangers vrijgemaakt. De Gooilandsingel wordt als voetgangersgebied ingericht waarbij ook fietsers toegang hebben. Om een veilige openbare ruimte te creëren dient het gebruik van de verschillende functies in balans te zijn. Het definitieve voorstel voor de inrichting is nog onderwerp van nadere uitwerking, waarbij ook gebruikt wordt gemaakt van computersimulaties van voetgangersstromen op drukke momenten. Voor de simulatiestudie geldt dat de toegangspoortjes van de metro als maatgevend worden verondersteld. Daarbij wordt uitgegaan van periodiek arriverende metrovoertuigen waarbij kortdurende grote verschil in aantal voetgangers verwerkt moeten worden. Een gelijke beschikbare breedte op de Gooilandsingel zonder poortjes heeft minstens evenveel capaciteit en heeft dan naast de piekmomenten vanuit het metrostation nog ruimte voor andere voetgangers die een gelijkmatiger verdeeld aankomstpatroon hebben. Voetgangers vanuit de parkeergarages bij Zuidplein zullen zich over verschillende routes naar Ahoy verspreiden.

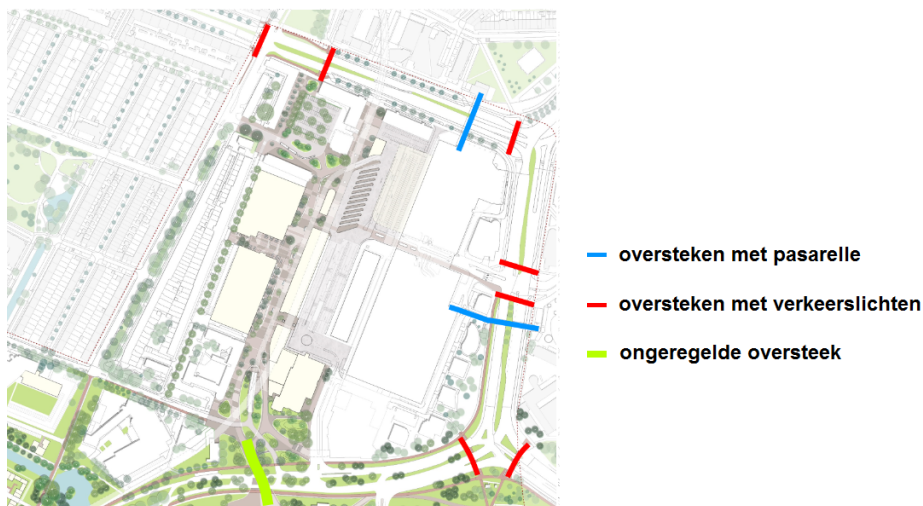
Belangrijk is dat in verblijfsgebieden de mensen rustig bewegen met minder aandacht voor hun omgeving. In verkeersruimte verplaatsen mensen zich en zijn zich ervan bewust dat er interactie is met andere weggebruikers, in dit gevoel alleen voetgangers en (snor)fietsers. De verkeersruimte op deze locatie wordt zodanig ingericht dat de fietser begrijpt dat hij te gast is en dat voor de voetganger duidelijk is waar hij wel of niet fietsers kan verwachten. Herkenbaar moet zijn dat fietsers te allen tijde rekening moeten houden met voetgangers die zich mogelijk niet altijd bewust in de ruimte begeven waar ook fietsers komen. Zodra het druk wordt met voetgangers zal het de doorgaande fietsers duidelijk moeten zijn dat ze moeten uitwijken. Fietsers met een bestemming in het gebied zullen dan verder moeten gaan als voetganger, al dan niet met de fiets aan de hand.

Op hoofdlijnen blijft in de plannen de bereikbaarheid van het gebied voor voetgangers gelijk. Wel verandert op diverse plaatsen de inrichting. In de plansituatie is de bereikbaarheid voor voetgangers van buiten het plangebied als volgt:

- Noord (Tarwewijk) - ongewijzigd:
 - Drie geregelde voetgangersoversteken over de Pleinweg (ter hoogte van Goereesestraat, Zuidplein en Strevelsweg);
 - Pasarelle over de Pleinweg op circa 100 meter vanaf de Strevelsweg, met directe ingang van het winkelcentrum op niveau +1;
- West (Carnisse) - heringericht met meer ruimte en kwaliteit voor voetgangers:
 - Via langzaam verkeeroute Carnissensingel en Van Swietenlaan/Boerhaavestraat;
 - Via Zuidenwijdsestraat;

- Oost (Motorstraatgebied) - ongewijzigd:
 - Geregelde voetgangersoversteken bij kruising Strevelsweg-Pleinweg en Strevelsweg-Motorstraat (aan weerszijden van de kruising);
 - Pasarelle over de Strevelsweg vanuit het winkelcentrum naar voorplein Ikazia ziekenhuis. Dit is onderdeel van de belangrijke looproute door het winkelcentrum van metrostation naar ziekenhuis/scholen/kantoren in het Motorstraatgebied. Buiten openingstijden van het winkelcentrum is deze route niet beschikbaar en moeten mensen omlopen of op maaiveld door de parkeergarage gaan (dit is een punt dat daarom nog nader uitgewerkt moet worden);
- Zuid (Zuiderpark en Ahoy) - sterk gewijzigd:
 - Geregelde oversteek Zuiderparkweg naar het Zuiderpark, direct bij kruising Vaanweg - ongewijzigd;
 - De geregelde oversteek Zuiderparkweg vanaf de Gooilandsingel naar het voorplein van Ahoy - verliest zijn verkeerslichten, wordt nieuw en ruim vormgegeven en verschuift een stuk in oostelijke richting. De Zuiderparkweg is tussen Ahoyweg en Gooilandsingel versmald en de oversteek is verbreed. Hierdoor zijn de voetgangers prominenter aanwezig en kunnen ze gemakkelijker en veiliger oversteken, vergelijkbaar met de oversteek van het Weena bij station Rotterdam Centraal. Aan beide zijden wordt de inrichting aantrekkelijker gemaakt voor de voetgangers. Autobezoekers van Ahoy zelf worden zoveel mogelijk van dit deel van de Zuiderparkweg en dus ook van deze oversteek geweerd;
 - De pasarelle vanuit winkelcentrum naar voorplein van Ahoy - wordt geheel verwijderd (is vanwege een aanrijding met schade al eerder verwijderd) omdat de focus van de verbinding tussen metrostation en Ahoy wordt verlegd naar de Gooilandsingel (wat in de huidige situatie voor voetgangers ook al de snelste route is). De mogelijkheid om door het winkelcentrum van/naar Ahoy te gaan blijft bestaan. Het winkelcentrum is via supermarkt Dirk en de bestaande roltrappen bereikbaar, via de nieuwe oversteek bij de Gooilandsingel. Vanaf Ahoy wordt de parkeergarage Zuidplein voor voetgangers verwezen via de oversteek bij de Gooilandsingel. De route wordt ingericht op basis van 'wayfinding-principes waarbij het ontwerp en de inrichting de met wegwijzers verwezen route ondersteunt.

Afbeelding 3.17 Bereikbaarheid plangebied conform plan voor voetgangers



3.5 Expeditie/hulpdiensten

Huidige situatie

In de huidige situatie rijdt het expeditie-verkeer voor de achterzijde van het winkelcentrum de Sallandweg in vanaf de Twentestraat (soms) of vanaf de Zuiderparkweg (meestal). Het expeditie-verkeer rijdt weg via Zuidplein naar de Pleinweg of terug via de Gooilandsingel.

De Twentestraat kan worden bereikt via zowel de Meierijstraat als de Sallandweg. Expeditie-verkeer dat via de Meierijstraat komt, zal over de Sallandweg langs de achterzijde van het winkelcentrum naar Gooilandsingel of Pleinweg rijden om het gebied weer te kunnen verlaten.

Afbeelding 3.18 Huidige routekeuzemogelijkheden expeditie-verkeer



Plansituatie

Het nieuwe netwerk voor expeditie-verkeer (blauw) ontlast met name Zuidplein en de Gooilandsingel. Op en nabij de Gooilandsingel is er slechts beperkt expeditie-verkeer, bovendien met venstertijden.

Rondom het winkelcentrum blijft de situatie grotendeels gelijk. De belangrijkste aanpassing is dat expeditie-verkeer achter het winkelcentrum niet meer kan doorrijden naar Zuidplein. Expeditie-verkeer naar de achterzijde (westzijde) van het winkelcentrum rijdt bij voorkeur via de Sallandweg en maakt gebruik van de route om de onderbouw van het winkelcentrum om de keerbeweging te kunnen maken, al is er ook de route via de parallelweg van de Pleinweg.

Afbeelding 3.19 Mogelijke routes expeditie-verkeer in het plan



Voor de bevoorrading van de Gooilandsingel is er vanaf de westzijde de mogelijkheid om vanaf de Sallandweg ten zuiden van het busgebied en metrostation nog van enige laad- en losplaatsen gebruik te maken (zonder venstertijden).

Expeditie-verkeer voor het Kunstenpand en het zwembad rijdt aan via de Van Swietenlaan. Vrachtauto's die moeten laden of lossen bij het Kunstenpand worden in pandig opgesteld en zullen moeten manoeuvreren voor in- en uitrijden van het pand. Voor zowel Kunstenpand als zwembad kunnen ook touringcars aanrijden. Voor het Kunstenpand betreft het dan medewerkers van een reizende voorstelling. Voor het zwembad zullen dat groepen zwemmers (veelal scholieren) zijn. Grote voertuigen zullen ook uitrijden via de Van Swietenlaan, in zuidelijke richting via de Carnissesingel naar de Goereesestraat.

Kleine voertuigen met bestemming Kunstenpand of zwembad zullen soms gebruik moeten maken van de doorsteken naar de Gooilandsingel. Die voertuigen moeten dan ook afrijden via de Gooilandsingel.

Vuilnisauto's

Vuilnisauto's kunnen de routes van het expeditie-verkeer volgen en aanvullend daarop via de parallelweg van de Pleinweg naar de Sallandweg rijden. Voor de vuilnisauto's is tevens de route naar de parkeerlocaties van de bewoners beschikbaar (rood). Hiermee zijn voor vuilnisauto's alle locaties bereikbaar.

Hulpdiensten

Hulpdiensten kunnen met de routes voor de parkeerders en het expeditie-verkeer alle locaties bereiken. Daarnaast kunnen de hulpdiensten natuurlijk gebruikmaken van de verkeersruimte (al dan niet bedoeld voor auto's) in de Gooilandsingel en van het busstation.

Belangrijk is de bereikbaarheid van het centrale brandweerpunt van het winkelcentrum direct naast de huidige westelijke ingang (die voor auto's gesloten zal worden). Dit punt blijft net zo goed bereikbaar als in de huidige situatie.

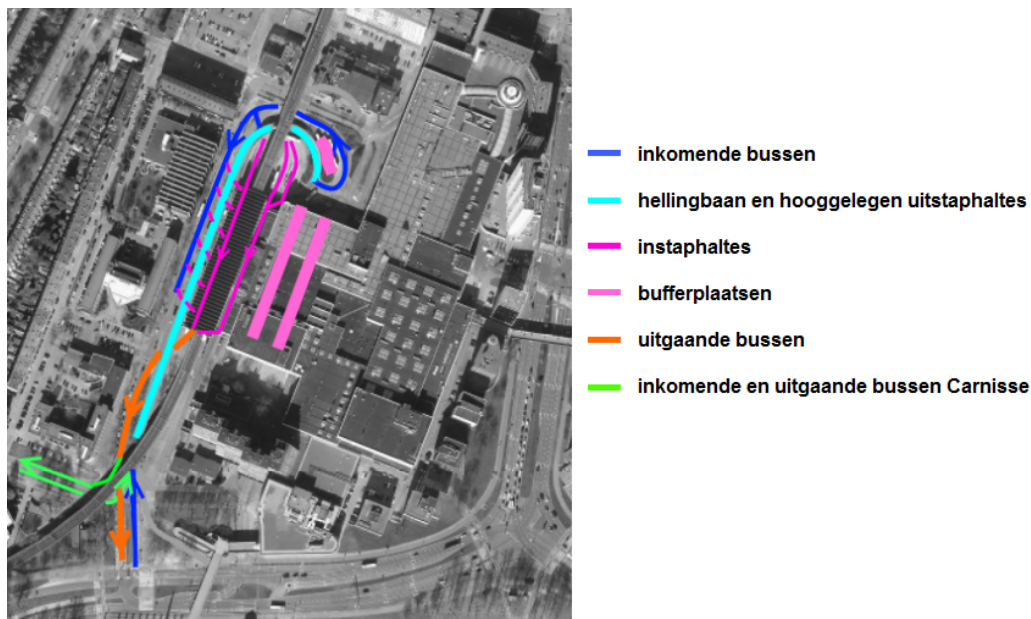
3.6 Busstation

Huidige situatie

Het huidige busstation in zijn basisvorm is ontworpen als één geheel met het metrostation (zie afbeelding 3.21). Daardoor is de basisvorm zeer efficiënt. De instaphaltes liggen op maaiveld onder de metrobaan/uitstaphaltes (roze). De uitstaphaltes liggen op hooggelegen busbaan (lichtblauw) onder de metrobaan die op niveau +2 ligt. Vanuit de uitstaphaltes is de ingang van het winkelcentrum, ook op niveau +1, direct bereikbaar. De loopafstanden zijn daardoor kort en de routing van de bussen is gestroomlijnd. Niettemin zijn er noodzakelijke uitbreidingen van het aantal haltes geweest die buiten de basisvorm zijn gerealiseerd. Hierdoor is het beeld rommelig geworden en zijn de instaphaltes verspreid geraakt. De verbinding met Carnisse (groen) is kort en direct.

De instaphaltes van het basisontwerp onder de hooggelegen busbaan liggen weliswaar beschut maar daardoor is er ook geen goed overzicht. Er is geen centrale plek voor wachtende buspassagiers. Aanvullende haltes zijn gerealiseerd in de lus van afgaande hellingbaan van inkomende bussen. Al met al voldoet de huidige inrichting niet meer aan de eisen van deze tijd ten aanzien van overzichtelijkheid en sociale veiligheid. Ook is het aantal haltes in de huidige situatie onvoldoende voor toekomstig busverkeer, uitbreiding is gewenst.

Afbeelding 3.20 Huidige routing bussen

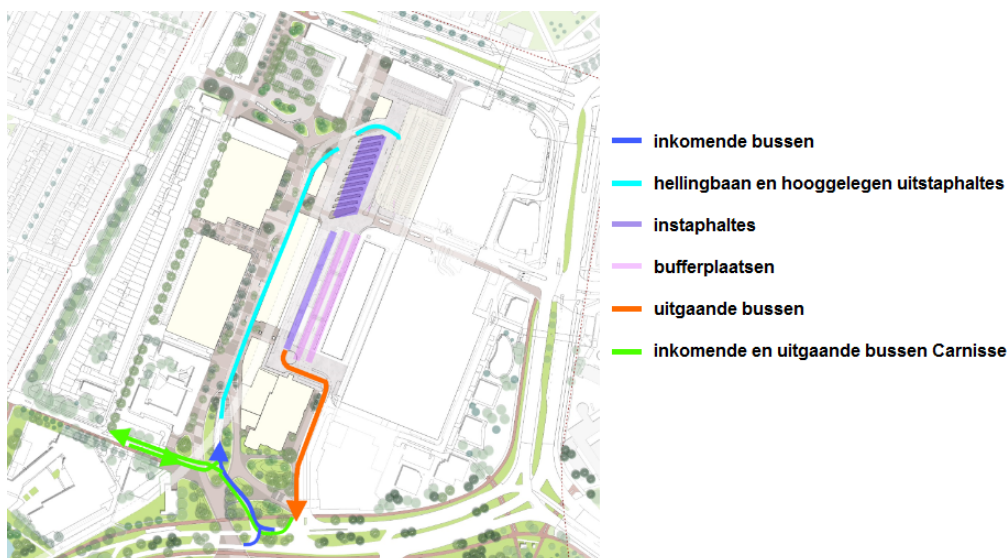


Plansituatie

Het nieuwe busstation bevat de gevraagde uitbreiding van het aantal haltes. In de nieuwe situatie zullen er 31 instaphaltes (paars) en 34 bufferhaltes (roze) zijn. De 6 benodigde uitstaphaltes zijn al aanwezig op de hoge busbaan (lichtblauw) onder het metrostation en blijven onveranderd. Belangrijk is de verplaatsing van de instaphaltes van Gooilandsingel naar Zuidplein. Hierdoor komt aan de Gooilandsingel ruimte vrij voor de voetganger en is er de mogelijkheid om een compact geheel te maken van instaphaltes (in visgraat) met bijbehorende centraal perron. Hiermee wordt een ruimer en overzichtelijker busstation gerealiseerd.

Het inrijden van de bussen blijft in principe gelijk. De opgaande helling voor de bussen naar de uitstaphaltes onder het metrostation blijft ongewijzigd. De verbinding tussen Zuiderparkweg en het begin van de helling wordt wel aangepast, de ruimtelijke inpassing verandert mee met de herinrichting van de Gooilandsingel als autovrij gebied. Na de uitstaphaltes rijden inkomende bussen verder over een te verlengen afgaande helling naar de instaphaltes en de bufferhaltes.

Afbeelding 3.21 Routing bussen conform plan



Rondom instaphaltes en bufferhaltes is er een strakke routing om het aantal conflictpunten beperkt te houden en de conflictpunten zelf overzichtelijk te laten zijn. Daarnaast is er de wens om de haltes zo aantrekkelijk mogelijk in te richten, bijvoorbeeld zonder pilaren voor bovenliggen nieuw deel van het winkelcentrum. Er wordt nader uitgewerkt wat de consequenties zijn van elektrisch rijden (inclusief oplaadvoorzieningen) en andere zaken die spelen om het busstation toekomst-proof te maken voor de komende tien tot twintig jaar. Dit alles wordt nog nader uitgewerkt en kan ook nog leiden tot veranderingen in de posities en aantallen van de instaphaltes en bufferplaatsen. In- en uitrijroute liggen vast.

Vanaf de instaphaltes rijden alle bussen uit via de Sallandweg waarbij de bussen mengen met uitrijdende parkeerders (vanuit de parkeergarage Hart van Zuid bij Dirk/Primark en de Zuidplein parkeergarage, onder de rest van het winkelcentrum) en expeditie-verkeer. De indeling van uitgaande stroken van de Sallandweg is gelijkwaardig aan de huidige indeling van de uitgaande Gooilandsingel (twee stroken linksaf en één strook rechtsaf). Er is geen aparte busstrook.

De verbinding naar Carnisse (groen) wijzigt in beperkte mate. De bussen vanuit Carnisse blijven dezelfde route volgen. De bussen naar Carnisse moeten vanuit de Sallandweg via de Zuiderparkweg rijden, met de inkomende bussen mee tot aan de Carnissesingel.

Uit oogpunt van robuustheid is het mogelijk om bussen bij calamiteiten ook via de Sallandweg te laten rijden. Dat moet dan wel een calamiteit zijn waarbij de hooggelegen busbaan niet meer bruikbaar is.

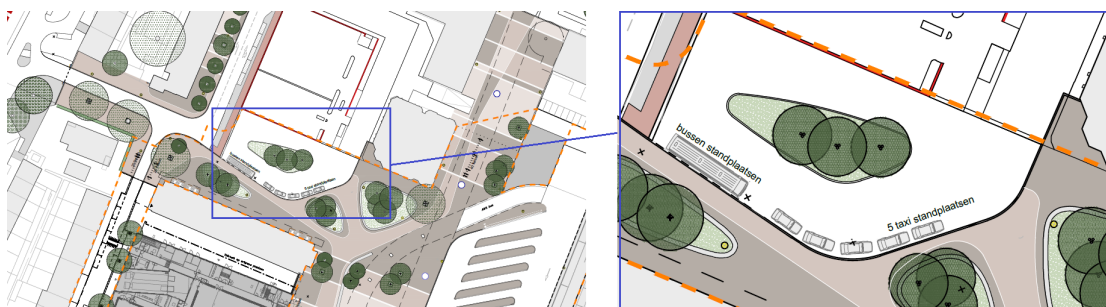
Openbaar vervoer gerelateerde voorzieningen

Direct gekoppeld aan de aanwezigheid van bus- en metrostation zijn er faciliteiten als:

- taxistandplaatsen;
- K&R-plaatsen;
- touringcarplaatsen;
- zorgvervoer.

De taxistandplaatsen, K&R-plaatsen en touringcarplaatsen zijn voorzien op het Zuidplein (zie afbeelding 3.22). De locatie is goed bereikbaar vanaf de Goereesestraat, heeft geen druk of doorgaand verkeer en ligt zeer dicht bij het busstation en het Kunstenpand. Ook het metrostation en het zwembad zijn van hieruit lopend goed bereikbaar.

Afbeelding 3.22 Parkeren/stoppen voor openbaar vervoer gerelateerde voertuigen (taxi en touringcars, K&R nader uit te werken)



Voor het zorgvervoer is gekozen voor een locatie direct ten zuiden van het metrostation vlakbij liften en andere toegangen naar het metrostation en het winkelcentrum. Deze locatie is vanaf de Sallandweg nog bereikbaar zonder in het bus-systeem te komen (zie ook paragraaf 'expeditie-verkeer') Daarnaast kan het zorgvervoer in overleg ook via het bus-systeem rijden omdat het voor zorgvervoer een meerwaarde heeft als reizigers zo dicht mogelijk bij het busstation en vooral ook de metro kunnen overstappen. De zorgvervoerlocatie wordt ingericht als een bushalte, om in voorkomende gevallen deze locatie ook voor lijndienstbussen te kunnen gebruiken. Voor andere bestemmingen in het plangebied is er voor zorgvervoer ook de mogelijkheid om gebruik te maken van K&R-plaatsen of touringcarlocaties.

3.7 Parkeren

Huidige situatie

In het plangebied zijn er diverse parkeerplaatsen op maaiveld, privéplaatsen, voor betaald parkeren en vergunninghouders. De parkeerbalans voor de huidige situatie is ruim. Al wordt dat niet door iedereen ervaren door de verschillen in ligging en functie van de diverse parkeerplaatsen.

Parkeergarage Zuidplein

Deze parkeergarage met twee lagen parkeren beschikt over 1.400 parkeerplaatsen. Er zijn drie entrees, de hoofdentree via de Meierijstraat (vanaf de Strevelsweg) en additionele entrees vanaf het Zuidplein (via Pleinweg of Zuiderparkweg) en de Twentestraat (via Zuiderparkweg en eventueel ook Meierijstraat/Strevelsweg).

Parkeergarage Hart van Zuid (bij Dirk/Primark)

Deze parkeergarage wordt ontsloten via de Twentestraat (vanuit Meierijstraat/Strevelsweg en Sallandweg/Zuiderparkweg) en heeft voornamelijk als doelgroep parkeerders die de nabijgelegen winkels willen bezoeken, met name Primark en supermarkt Dirk.

Besloten parkeerplaatsen

Er zijn bij diverse flats en bedrijven besloten parkeerplaatsen, zowel inpandig als op maaiveld, voor bewoners of bedrijven. Ook op straat zijn er enkele parkeerplaatsen besloten, met een beugel afsluitbaar.

Straatparkeren

Straatparkeren heeft een dubbele functie, het is zowel betaald parkeren als parkeren voor vergunninghouders. De straatparkeerplaatsen in het plangebied rondom de grote flats en de bedrijfsgebouwen liggen verspreid en de bereikbaarheid ervan voor buitenstaanders is niet erg groot. Voor bewoners met een vergunning zijn deze plaatsen wel bekend. In de woonstraten, met name van Swietenlaan, Goereesestraat en het gedeelte van Zuidplein nabij die straten, zijn er meer straatparkeerplaatsen. In de huidige situatie geven bewoners aan dat er een zekere druk op het parkeren op straat is, omdat de tarieven voor straatparkeren ten opzichte van garageparkeren niet leiden tot een voorkeur voor de garages. Uit onderzoek (zie bijlage III resultaten onderzoek straatparkeren) blijkt dat over het totaal van alle straatparkeerplaatsen de druk op het straatparkeren meevalt maar dat op diverse 'gunstige' locaties, met veelal wat minder parkeerplaatsen, regelmatig hoge bezettingsgraden worden genoteerd.

Plansituatie

In de plansituatie wordt het gebied meer bebouwd, daarnaast wordt ruimte gecreëerd voor voetgangers door de Gooilandsingel en Zuidplein autoluw te maken. Ter compensatie van straatparkeerplaatsen die wegvallen een nieuwe parkeergarage gebouwd op de plek van het huidige theater Zuidplein (op de kop van het nieuwe busstation). Uitgangspunt voor de nieuwe situatie is dat bezoekers van het gebied meer dan nu in de parkeergarages gaan parkeren. Belangrijk is dat dit ook breed gecommuniceerd wordt vanuit de organisaties van zowel Kunstenpand als zwembad, met hun bezoekers. Voor 1 % van de toegevoegde parkeerplaatsen worden elektrische oplaadvoorzieningen aangebracht en ook zal minimaal 10 % van het aantal toegevoegde parkeerplaatsen daarop worden voorbereid.

Een aandachtspunt is het straatparkeren binnen het plangebied. Bewoners met vergunningen hebben meerdere malen aangegeven op drukke momenten moeilijk te kunnen parkeren. Met de extra functies in het plangebied en toenemende activiteiten in Ahoy is hier extra aandacht voor nodig.

Parkeerbalans

Binnen het plangebied zijn verschillende deelgebieden aan te wijzen, met eigen karakteristieken:

- Deelgebied A: focus op wonen en reguliere vaste bestemmingen (scholen):
 - 1 Woongebied Goereesestraat en Van Swietenlaan met straatparkeren, regelmatig en gelijkmatig gebruik door bewoners;
 - 2 Scholen, tennisbanen (die worden vervangen door woningen) met regelmatig en gelijkmatig gebruik door bewoners en medewerkers van de scholen (op eigen terrein);

- Deelgebied B: focus op bezoekers voor winkelcentrum, maar ook expliciet aandacht voor bewoners
 - 3 Wonen, werken, winkelen, uitgaan NOORD met Kunstenpand, woonflats en winkelcentrum, voornamelijk besloten parkeren voor zowel bewoners als bedrijven (gelijkmatig gebruik). Bezoekers maken gebruik van parkeergarage(s), onregelmatig en dynamisch;
 - 4 Wonen, werken, winkelen, uitgaan ZUID met zwembad, woonflats en winkelcentrum, voornamelijk besloten parkeren voor zowel bewoners als bedrijven, bezoekers maken gebruik van parkeergarages (onregelmatig en dynamisch). In de Twentestraat (waarin het plan niets verandert) is nog wel straatparkeren (regelmatig gebruik door bedrijven en bewoners), voor bedrijven deels op eigen terrein;
 - 5 Ahoy (Ahoy, congrescentrum, bioscoop, hotel, muziekhal) parkeren bezoekers afhankelijk van evenementen en activiteiten.

Er is recentelijk een parkeerdrukmeting uitgevoerd voor het straatparkeren (fluctuaties tussen 60 % en 85 %). Deze gegevens zijn gecombineerd met de loggegevens van de Q-parkgarages onder het winkelcentrum. Het geheel aan gegevens is gebruikt voor de kalibratie van de parkeerbalans, bijvoorbeeld ten aanzien van dubbelgebruik.

Afbeelding 3.23 Deelgebieden voor parkeerbalans



Gezien de loopafstanden is het gewenst dat er per deelgebied een positieve parkeerbalans is. In de parkeerbalans op hoofdlijnen (afbeelding 3.24) is te zien dat dit zo is in de huidige situatie, de tijdelijke situatie en de toekomstige situatie. Dit geldt zowel voor het totale aantal parkeerplaatsen als voor het aantal straatparkeerplaatsen waar met een vergunning geparkeerd kan worden.

De parkeerbalans op hoofdlijnen is een samenvatting van de gedetailleerde parkeerbalans waarbij per gebied alle bebouwing op functie apart is bekeken voor zaterdag, koopavonden en werkdagen. Voor dubbelgebruik is per functie en per "dagsoort" de bezettingsgraad bepaald om de totale parkeervraag te kunnen toetsen aan het totale parkeeraanbod. De gedetailleerde parkeerbalans is een apart opvraagbaar document dat in het kader van de verdere planuitwerking aan kleine aanpassingen onderhevig is.

Afbeelding 3.24 Parkeerbalans op hoofdlijnen (details zijn in nadere planvorming aan veranderingen onderhevig)

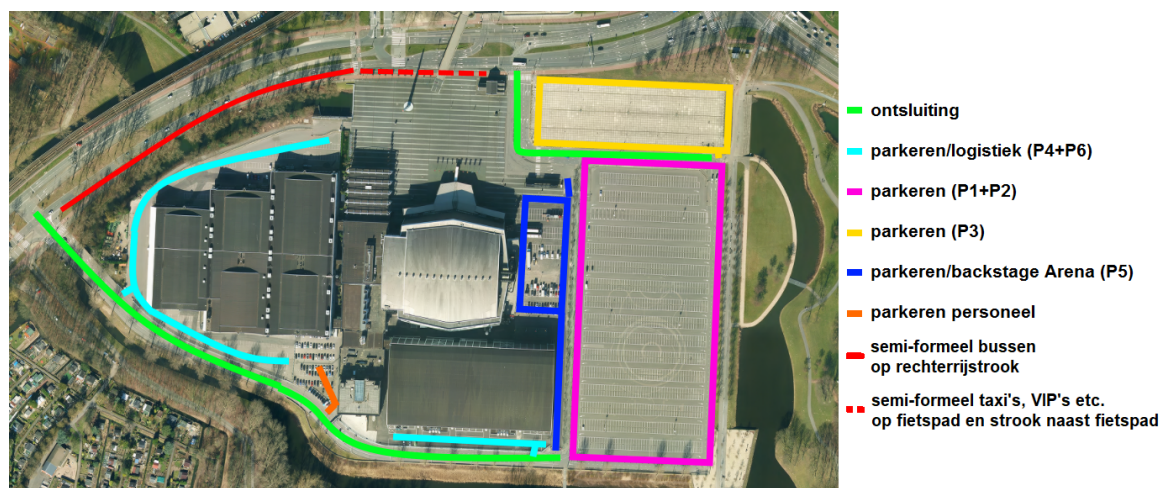
Huidige situatie - totaal				Toekomstige situatie - totaal			
Deelgebied	Aanbod	Vraag	Verschil	Deelgebied	Aanbod	Vraag	Verschil
1	306	227	79	1	296	227	69
2	68	15	53	2	232	90	142
3	1324	1078	246	3	1390	1280	110
4	1128	814	314	4	1024	1138	-114
5	2000	2000	0	5	2309	2309	0
Totaal	4826	4134	692	Totaal	5251	5044	207
Huidige situatie - straatparkeren / vergunningen				Toekomstige situatie - straatparkeren / vergunningen			
Deelgebied	Aanbod (straatparkeren)	Vraag (vergunningen)	Verschil	Deelgebied	Aanbod (straatparkeren)	Vraag (vergunningen)	Verschil
1	306	167	139	1	296	167	129
2	0	0	0	2	0	0	0
3	166	32	134	3	118	32	86
4	120	44	76	4	78	44	34
5	0	0	0	5	0	0	0
Totaal	592	243	349	Totaal	492	243	249

3.8 Ahoy/Zuiderparkweg

Huidige situatie

Het Ahoycomplex is per auto (groen) bereikbaar via de Ahoyweg (zuidelijke ontsluiting) en de Zuiderparkweg (noordelijke ontsluiting). Rondom de hallen aan de westelijke zijde (lichtblauw) is er de logistiek en parkeren voor standhouders en organisatie van beurzen en evenementen. Parkeren voor personeel (oranje) bij het middengedeelte van het complex. Direct ten oosten van de Ahoy Arena ligt een logistiek/parkeerterrein voor de organisatie van de evenementen in de Ahoy Arena (donkerblauw). Het parkeren op het grote bezoekersparkeerterrein aan de westzijde (paars) wordt afgehandeld met een parkeersysteem. Het parkeren op het parkeerterrein langs de Zuiderparkweg (geel) wordt handmatig afgehandeld. Informeel worden de rechterrijstrook van de Zuiderparkweg en het fietspad langs het voorplein van Ahoy gebruikt voor (wachtende) bussen, taxi's, VIP's, Kiss&Ride etc.

Afbeelding 3.25 Huidige situatie Ahoy



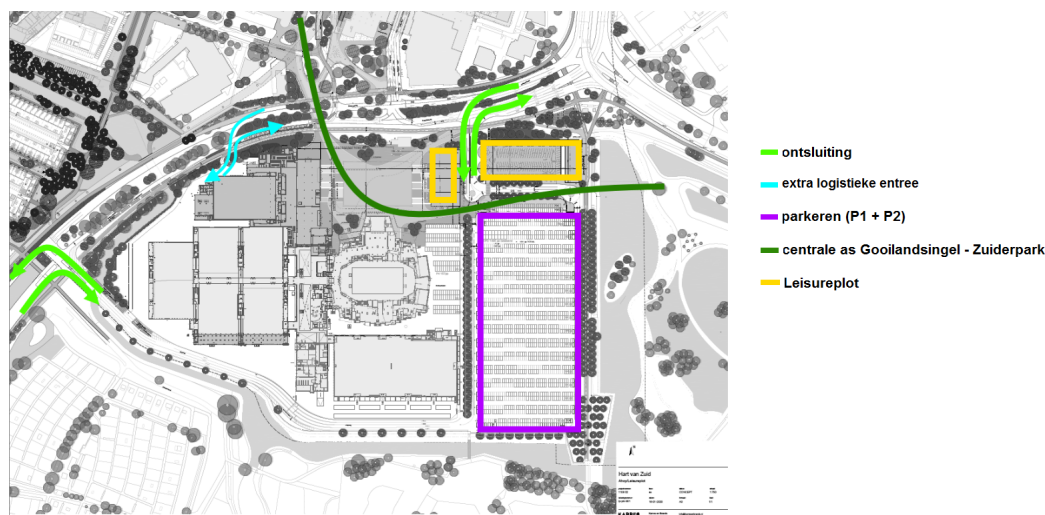
Er is geen vaste werkwijze omdat voor ieder evenement en iedere activiteit het parkeren op maat wordt geregeld. Over het algemeen geldt echter dat de noordelijke entree meer wordt gebruikt voor inrijden. Voor uitrijden wordt de zuidelijke entree meer gebruikt. Daarnaast is de zuidelijke entree via de Ahoyweg ook de logische route naar parkeren/logistiek voor de hallen (parkeren voor standhouders, niet voor bezoekers).

Zowel de noordelijke als de zuidelijke entree is vanaf Zuiderparkweg vanuit beide richtingen bereikbaar. Er vindt op dit moment niet of nauwelijks sturing plaats op de routekeuze vanuit de entrees (wel bij het uitrijden van de parkeerlocaties).

Plansituatie

Door de uitbreiding van het complex met het ICC en de uitbreiding van de hallen wordt het gebied voor logistiek en parkeren voor standhouders kleiner. De zuidelijke entree via de Ahoyweg blijft de hoofdontsluiting voor parkeren/logistiek bij de hallen aan de westzijde. Om lastige manoeuvres rondom de hallen te verminderen is voor dit deel een tweede toegang voorzien naast het ICC uitkomende op de Zuiderparkweg, met nader te detailleren afspraken tussen gemeente en Ahoy voor het veilige gebruik ervan (zie bijlage V Gebruik doorsteek Zuiderparkweg). In- en uitrijden is alleen mogelijk in oostelijke richting.

Afbeelding 3.26 Plansituatie Ahoy (NB verkennende indeling op hoofdlijnen, nadere uitwerking in SO IP)



De parkeerlocatie voor personeel en voor logistiek en parkeren voor de Ahoy Arena worden beperkt aangepast, functie en locatie blijven gelijk. In het SO IP worden nog 28 parkeerplaatsen nader ingevuld.

Er blijft een noordelijke en een zuidelijke entree bestaan (lichtgroen). Belangrijk verschil is dat de noordelijke entree in principe alleen verkeer van/naar de kruising Vaanweg-Strevelsweg verwerkt en dat de zuidelijke aansluiting in principe alleen verkeer van/naar de kruising Zuiderparkweg-Oldegaarde (route naar de Groene Kruisweg) verwerkt. Dit waarborgt de rust op de Zuiderparkweg op het gedeelte tussen Ahoyweg en Gooilandsingel, inclusief de nieuwe brede voetgangersoversteek over Zuiderparkweg op de route van de Gooilandsingel naar het Zuiderpark (donkergroen). De noordelijke entree verschuift in oostelijke richting.

Uit een oogpunt van robuustheid/flexibiliteit in bijzondere situaties worden voor incidenteel gebruik de volgende afslagbewegingen opengehouden:

- Zuidelijke entree - rechtsaf uitrijden;
- Noordelijke entree - rechtsaf inrijden.

Zuidelijke entree - rechtsaf uitrijden

Hiervoor wordt één rijstrook op de Ahoyweg voorzien. Deze strook wordt zodanig ingericht dat deze niet oogt als een reguliere rijstrook. Deze strook is in principe gesloten. De strook heeft met name een functie voor logistiek verkeer van Ahoy, buiten de perioden voor in- en uitrijden bij evenementen.

Noordelijke entree - rechtsaf inrijden

Hiervoor wordt een rijstrook op de Zuiderparkweg voorzien. Deze strook wordt zodanig ingericht dat deze niet oogt als een reguliere rijstrook. Deze strook is in principe gesloten voor regulier verkeer. Het ontwerp van deze rijstrook maakt duidelijk dat dit geen reguliere afslag is. De strook heeft met name een functie voor logistiek verkeer van Ahoy, buiten de perioden voor in- en uitrijden bij evenementen en tijdens evenementen een functie voor taxi's en (pendel)bussen. Ahoy draagt zorg voor de bediening (wel/niet afsluiten) van deze afslagbewegingen en bewaakt het eigen gebruik van deze voorzieningen. Over het gebruik en de bediening worden nadere afspraken gemaakt tussen gemeente en Ahoy (zie bijlage I).

Het parkeerterrein langs de Zuiderparkweg (gele vak) gaat worden bebouwd met onder andere een hotel en een bioscoop (de 'leisureplot'). De parkeeroplossing bij Ahoy is beschreven op hoofdlijnen. Het basisaantal parkeerplaatsen voor bezoekers van Ahoy blijft 2.000 parkeerplaatsen. Vervallen parkeerplaatsen worden gecompenseerd in een gebouwde voorziening. Parkeerplaatsen ten behoeve van de ontwikkelingen op de leisureplot worden in de gebouwde voorziening toegevoegd (309 plaatsen). Waar nodig worden parkeerplaatsen, die elders op het Ahoy-terrein verdwijnen (bijvoorbeeld personeelsparkeren), ook op het Ahoy-terrein gecompenseerd. Een en ander conform het bestemmingsplan. Bij een gelijke verdeling van uitrijdende parkeerders over de noordelijke en zuidelijke entree is een snelle afhandeling van vertrekkende bezoekers mogelijk. Nadere detaillering op en rond het gebied van Ahoy ten aanzien van de afwikkeling van bijvoorbeeld VIP-vervoer, taxi's, pendelbussen en Kiss&Ride wordt uitgewerkt in het SO IP of in het ontwerp van de Zuiderparkweg. Uitgangspunt daarbij is dat tenminste een vergelijkbare capaciteit, kwaliteit en comfort als in de huidige situatie gerealiseerd wordt en het ontwerp voldoet aan vigerende ontwerprichtlijnen.

Verkeersmanagement-scenario's

De verkeersmanagement-scenario's (verkeerskundige draaiboeken) voor het in- en uitrijden van Ahoy worden door de gemeente en Ahoy gezamenlijk opgesteld, met definitieve goedkeuring door de gemeente. Voor het grootste deel van de evenementen kan worden volstaan met de praktische uitwerking in regulier overleg tussen Ahoy en gemeente. In (reeds bestaand) regulier overleg worden voor de komende evenementen praktische afspraken vastgelegd over de inzet van bestaande en beproefde verkeersmanagement-scenario's, zoals wel of niet inzetten van die scenario's, begin- en eindtijd en andere 'schakel-momenten'. Deze vastgelegde afspraken voldoen dan als scenario voor dat specifieke evenement.

In de verkeersmanagement-scenario's, voor de routing van zowel inkomend als uitgaand evenementenverkeer, wordt het gedeelte van de Zuiderparkweg tussen Ahoyweg en Gooilandsingel zoveel mogelijk vermeden. Dit draagt bij aan het optimaal functioneren van de looproute van Zuidplein/Gooilandsingel (metro) naar Ahoy. Met de zebra-oversteken bij de Zuiderparkweg is dit dan een aantrekkelijke looproute met voorrang voor de voetgangers. Aandachtspunten op deze route zijn de doorstroming op deze oversteek van de lijnbussen via metrostation Slinge en het gebruik van de stroken op de Zuiderparkweg voor parkerende voertuigen. Een optimale bereikbaarheid wordt alleen bereikt met een optimale samenwerking, waarbij de verantwoordelijkheden van iedere betrokken partij duidelijk zijn vastgelegd in de verkeersmanagement-scenario's.

De uitbreiding van het complex maakt het mogelijk om enerzijds nieuwe of grotere evenementen te faciliteren en anderzijds meerdere activiteiten overlappend of gelijktijdig te plannen. Hierdoor zal het gebruik van de parkeerlocaties toenemen en zullen de parkeerlocaties vaker vol raken. Dit betekent dat de scenario's onderhevig zullen zijn aan (geleidelijke) aanpassingen. In reeds bestaande reguliere overlegstructuren tussen Ahoy en gemeente worden scenario's geëvalueerd en worden aanpassingen besproken. In dezelfde overlegstructuren komen ook eventuele aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen aan de orde. Het kader waarbinnen dit plaatsvindt is een set van afspraken tussen Ahoy en gemeente, de exploitatievergunning.

Basis voor zowel het in- als uitrijden is een gelijkmatige verdeling over de noordelijke en zuidelijke entree (50/50). Voor het uitrijden zijn een aantal beheersmaatregelen in beeld om de capaciteit van het uitrijden via de zuidzijde te vergroten (zie ook bijlage VI en VIII). Als in de praktijk (na monitoring) aantoonbaar blijkt dat de 50/50 verdeling bij de uitstroom niet kan worden behaald binnen 45 minuten (op basis van 2000 auto's) dan zullen beheersmaatregelen worden ingezet om alsnog de benodigde capaciteit te behalen.

Routing in- en uitrijden Ahoy/ Bewegwijzeringsplan

De toepassing van de 50/50 benadering en de verkeersmanagement-scenario's worden ondersteund met een Bewegwijzeringsplan. Dit plan betreft een aanpassing, uitbreiding en modernisering van de huidige bewegwijzering. In dit plan is alle statische en dynamische bewegwijzering in de omgeving en op de routes naar Ahoy opgenomen. In de scenario's kunnen alle elementen uit dit plan worden ingezet. Evenals de scenario's zal ook dit plan in de gebruiksfase onderhevig zijn aan geleidelijke aanpassingen.

4

TOETSING/BEOORDELING

4.1 Inleiding/toelichting

In hoofdstuk 2 zijn de aspecten benoemd waarin de eisen die worden gesteld aan het plan op hoofdlijnen worden beoordeeld.

Per aspect worden een aantal deelaspecten benoemd. In onderstaande paragrafen wordt, op basis van beschikbare kennis en gegevens of berekeningen en ook expert-judgement, een eindoordeel per aspect uitgewerkt. Het gaat hierbij om de aspecten:

- Autobereikbaarheid;
- Langzaam verkeer;
- Parkeren;
- Verkeersveiligheid;
- Expeditie-verkeer;
- Openbaar vervoer.

4.2 Beoordeling A. Autobereikbaarheid

Werkwijze toetsing

De doorstroming en capaciteit is getoetst op basis van kruispuntberekeningen (softwarepakket Cocon) en een dynamische microscopische verkeerssimulatie (softwarepakket Vissim).

Hoe de doorstroming is tijdens evenementen, is door de variatie aan evenementen niet eenduidig uit te drukken. Het hangt namelijk nadrukkelijk samen met de wijze waarop het in- en uitrijden door Ahoy en gemeente wordt geregeld. In paragraaf 3.8 onder het kopje Verkeersmanagement-scenario's wordt dit nader besproken.

Voor het in- en uitrijden van Ahoy bij evenementen is gekeken hoeveel verkeer er verwerkt kan worden op de uitrijdende kruispunten Ahoyweg-Zuiderparkweg (zuidelijke ontsluiting) en Ahoy-Zuiderparkweg-Sallandweg (noordelijke ontsluiting) alsmede de kruising Zuiderparkweg-Strevelsweg-Vaanweg. Binnen de gestelde eisen voor cyclustijd (maximaal 120 s) en verzadigingsgraad (maximaal 90 %).

Voor de eis ten aanzien van de voetgangersoversteken (de volledige oversteek moet in één keer gemaakt kunnen worden) is bij de kruispuntberekeningen in het maken van de fasediagrammen (in samenwerking met de gemeente) rekening gehouden met een zekere ruimte op basis van expert-opinion. Dit omdat voetgangersoversteken in de praktijk op straat, in voertuigafhankelijke verkeersregelingen, niet altijd (in beide richtingen) een aanvraag hebben.

Toetsing

1 De huidige doorstroming op de doorgaande route Vaanweg-Pleinweg, van en naar de binnenstad, mag niet verslechteren.

Tabel 4.1 Met Cocon berekende cyclustijden ('huidig 2010' oude verkeersmodel, 'plan 2030' nieuwe verkeersmodel)

Cyclustijd in seconden	Ochtendspits		Avondspits	
	Huidig 2010	Plan 2030	Huidig 2010	Plan 2030
Pleinweg-Mijnsherenlaan	78	135	> 1.000	110
Zuidplein-Strevelsweg	302	64	211	73
Strevelsweg-Motorstraat	83	65	86	69
Strevelsweg-Vaanweg	44	75	156	82
Zuiderparkweg-Ahoy-Sallandweg	51	62	54	75

In tabel 4.1 zijn de door Cocon berekende cyclustijden opgenomen. De cyclustijden voor 'huidig 2010' zijn overgenomen uit het eerdere 'document Verkeer' (zie paragraaf 1.3). Cocon biedt de mogelijkheid om bij het uitwerken van de fasediagrammen nog scherper naar de verdeling tussen verzadigingsgraad (maximaal 90 %) en cyclustijd (maximaal 120 seconden) te kijken. Voor Pleinweg-Mijnsherenlaan geldt dat de berekende cyclustijd van 135 seconden in het fasediagram teruggebracht kan worden naar 120 seconden waarbij voor alle richtingen voor wat betreft de verzadigingsgraad de 90 % niet wordt overschreden.

De gegevens van 'huidig 2010' laten uiteraard niet exact de werkelijkheid zien, het zijn modelcijfers. Duidelijk is dat qua capaciteit druk zit op de kruisingen Pleinweg-Mijnsherenlaan, Zuidplein-Strevelsweg en Strevelsweg-Vaanweg. In de praktijk op straat is er nu (2017) ook weinig sprake van wachtrijvorming (echte file). Wel is er sprake van lange opstelrijen en van het feit dat verkeer misschien een keertje moet wachten. In de plansituatie 2030 verandert dit. In het algemeen is er minder druk omdat het nieuwe verkeersmodel laat zien dat minder verkeer op de doorgaande route Vaanweg-Maastunnel gaat rijden. Daarnaast helpen de aanpassingen aan de kruispunten Pleinweg-Mijnsherenlaan en Strevelsweg-Vaanweg (extra linksafstrook van Strevelsweg naar Vaanweg) om het verkeer beter te verwerken.

Aandachtspunt is de ochtendspits voor de nieuwe kruising Pleinweg-Mijnsherenlaan. Nadere uitwerking van de regeling in een fasediagram laat zien dat een cyclustijd van 120 seconden voor deze regeling mogelijk is met inachtneming van een verzadigingsgraad van maximaal 90 %. Er is dus net voldoende capaciteit. In bijlage II zijn alle nader uitgewerkte fasediagrammen opgenomen voor de plansituatie 2030.

Ook de simulatieresultaten laten zien dat het verkeer goed kan worden afgewikkeld, en dat er geen sprake is van wachtrijvorming (dit betreft de simulaties die gebruikt zijn om te beoordelen of de PPE-eis ten aanzien van de gemiddelde snelheid van 25 km/h voor de route van Ruit naar Maastunnel wordt gehaald).

Resultaat toetsing 1: de doorstroming verslechtert niet. Aan de eis wordt voldaan.

2 De kruispunten grenzend aan het plangebied van Hart van Zuid moeten voldoende capaciteit hebben voor het verwerken van het verkeer.

Het huidige beeld is dat er sprake is van grote drukte maar dat de individuele kruispunten het reguliere spitsverkeer wel kunnen verwerken. Bij evenementen en incidenten (ook op de Ruit) kunnen zich tijdelijke situaties met overbelasting voordoen.

De verkeerssimulatie en de kruispuntberekeningen (zie tabel 4.1) laten zien dat ook in de plansituatie de individuele kruispunten het verkeer van de reguliere spitsen goed kunnen verwerken.

Resultaat toetsing 2: de betrokken kruispunten hebben voldoende capaciteit. Aan de eis wordt voldaan.

3 Veranderingen in het verkeersnetwerk mogen geen extra knelpunten veroorzaken in de verkeersafwikkeling in de omgeving.

De berekeningen met het verkeersmodel, de verkeerssimulatie en de kruispuntberekeningen laten zien dat er in de plansituatie geen nieuwe knelpunten ontstaan in de reguliere spitsen, die maatgevend zijn voor de benodigde capaciteit.

Resultaat toetsing 3: er ontstaan geen extra knelpunten. Aan de eis wordt voldaan.

4 De autobereikbaarheid moet gewaarborgd zijn op piekmomenten van het gebied: tijdens winkeltijden en evenementen, en bij combinaties van deze twee.

Voor de huidige drukke winkelzaterdagen en -zondagen zijn geen verkeerscijfers beschikbaar. Met de afwezigheid van de reguliere spitsstromen is er in de plansituatie net als in de huidige situatie in deze situaties genoeg capaciteit op de kruispunten. In de verkeersmodelcijfers is het toenemende bezoek aan Hart van Zuid goed zichtbaar bij de entree van de parkeergarage, met name op de Meierijstraat. Op deze locatie zijn zowel voor het in- en uitrijden van de garage (een extra 'wissel'-poort) en de kruising met de Strevelsweg (een extra linksafstrook vanuit de Meierijstraat) maatregelen voorzien. De berekeningen in het kader van voorgaande eisen hebben laten zien dat deze maatregelen in de spitsperioden voldoende effect hebben. Aanvullend daarop is er de nieuwe mogelijkheid om vanuit de zuidelijke en westelijke entree van deze parkeergarage Zuidplein uit te rijden via de Sallandweg naar de Zuiderparkweg en zal de capaciteit van de zuidelijke uitgang van de parkeergarage Zuidplein worden vergroot. In de parkeergarage Zuidplein zal informatie gegeven worden over de snelste uitrijroute.

Resultaat toetsing 4: er zijn geen verkeersgegevens beschikbaar voor deze toets. De aard van de maatregelen en de wel doorgerekende effecten in de spitsperioden maken het aannemelijk dat de autobereikbaarheid ook op de piekmomenten is gewaarborgd.

5 Voor de parkeervoorziening van Ahoy geldt dat het inrijden mogelijk moet zijn binnen anderhalf uur en het uitrijden binnen drie kwartier.

Voor het in- en uitrijden van de parkeervoorziening van Ahoy zijn twee ontsluitingen beschikbaar. Vanuit de zuidelijke ontsluiting zal het verkeer alleen linksaf kunnen slaan, vanuit de noordelijke ontsluiting alleen rechtsaf. Inrijdend verkeer volgt zoveel mogelijk de tegengestelde routes, waarbij voor de zuidelijke ontsluiting geldt dat er ook de mogelijkheid is om vanuit de noordelijke tak Zuiderparkweg linksaf te slaan naar Ahoy. Deze route is niet zozeer voor bezoekers bedoeld maar vooral voor expeditieverkeer en personeel.

Uit berekeningen is gebleken dat anderhalf uur voor het inrijden vanaf de Zuiderparkweg ruim voldoende is om het verkeer naar de parkeerplaatsen bij Ahoy te faciliteren, ook op de drukkere momenten in de spitsperioden, mits een min of meer gelijkmatige verdeling over beide entrees wordt gerealiseerd (zie bijlage VII).

Voor het uitrijden in drie kwartier zijn uitgebreide nadere berekeningen uitgevoerd van de capaciteit van de kruisingen op de uitrijroutes (zie bijlage VI). Uitgaande van een ongeveer gelijkmatige verdeling (uitrijden vanuit de noordelijke ontsluiting wordt gemaximeerd, uitrijden vanuit de zuidelijke ontsluiting voor de rest van het verkeer) is bepaald dat bij een intensiteit van 50% van het reguliere verkeer in de avondspits het uitrijdende verkeer in drie kwartier kan uitrijden naar de Zuiderparkweg zonder filevorming op het terrein van Ahoy.

De verdeling van het vertrekkend verkeer vanaf de parkeerlocaties op het terrein van Ahoy, zodanig dat het op het omliggende kruispunten goed verwerkt kan worden, is de taak van Ahoy. Verdere verwijzing van het uitrijdende verkeer en de verdeling van het aankomende verkeer is een gezamenlijk taak van Ahoy (goed communiceren met bezoekers en slim omgaan met koppeling ticketverkoop en parkeerplaatsen reserveren), ontwikkelaar (voorzien in bewegwijzering) en gemeente (dynamisch verkeersmanagement en verkeersmanagement-scenario's).

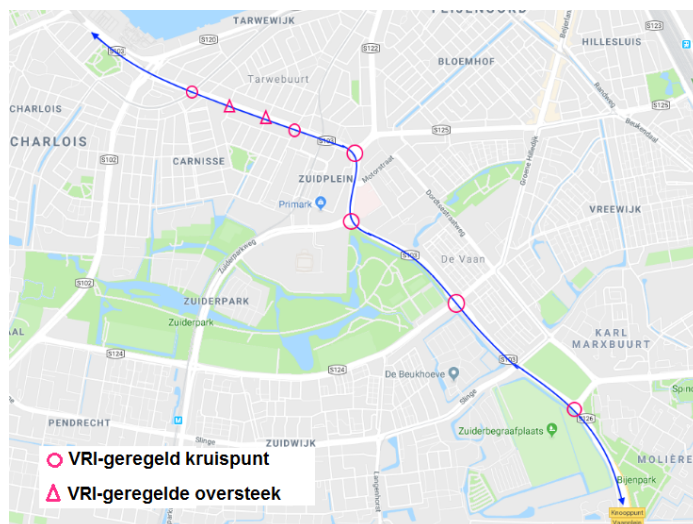
Resultaat toetsing 5: Aan de eis voor inrijdend verkeer wordt voldaan. Aan de letterlijke eis voor het uitrijden kan in de avondspits op werkdagen niet worden voldaan. Wordt de eis praktisch en realistisch verder uitgewerkt dan ontstaat een beeld van uitrijdend verkeer dat wel goed verwerkt kan worden buiten de drukke avondspits (als de verkeersdruk gezakt is tot 50% van het avondspits verkeer). Uitrijden in de avondspits is wel mogelijk maar in kleinere aantallen en met goede afspraken over doseren van het uitrijden, het eventuele doseren van conflicterende stromen en eventuele andere verkeersmanagementmaatregelen, uit te werken in verkeersmanagement-scenario's.

Voor verderop gelegen kruispunten kunnen er bij het inrijden in de spitsperioden bij evenementen capaciteitsproblemen ontstaan. Deze problemen zijn vergelijkbaar met capaciteitsproblemen als gevolg van bijzondere situaties in de stad of incidenten op de Ring Rotterdam. Hoe hier mee om te gaan is onderdeel van de algemene verkeersmanagement-scenario's van de gemeente die gelijktijdig en in samenhang met de verkeersmanagement-scenario's voor Ahoy kunnen worden ingezet. Uiteraard kan daarbij rekening worden gehouden met de belangen van de diverse doelgroepen, bijvoorbeeld de bezoekers van Ahoy. In de praktijk worden tegenwoordig capaciteitsproblemen al deels afgevlakt doordat zowel reguliere gebruikers als evenementenbezoekers steeds vaker hun route laten kiezen door navigatiesoftware op basis van een actueel verkeersbeeld.

6 De gemeente eist een minimale gemiddelde snelheid van 25 km per uur voor de gehele route van Ruit naar Maastunnel en vice versa.

Het gehele traject is opgenomen in een netwerk voor microscopische verkeerssimulatie (Vissim-simulatie). De gemeente heeft een HB-matrix voor dit traject verstrekt op basis van het verkeersmodel 2030, inclusief ontwikkelingen Hart van Zuid. Enkele kruispunten zijn in de simulatie geregeld met bestaande voertuigafhankelijke kruispuntregelingen. In deze regelingen zijn fietsers en voetgangers in het simulatiemodel toegevoegd. Voor de overige kruispunten zijn starre verkeersregelingen ontworpen met Cocon. In deze regelingen is in de groentijdverdeling al rekening gehouden met fietsers en voetgangers.

Afbeelding 4.1 Traject voor beoordeling doorstroming in simulatie (in twee richtingen)



De resultaten in onderstaande tabel 4.2 zijn het gemiddelden van 5 simulatieruns.

Tabel 4.2 Gemeten gemiddelde snelheden (km/h) in een Vissim-simulatie van het gehele traject (drukste uur per spits)

Noord -> Zuid		Zuid -> Noord	
Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits
31,8	29,7	29,1	28,5

Resultaat toetsing 6: de gemiddelde snelheden in de spitsperioden zijn boven de 25 km/h. Aan de eis wordt voldaan.

7 Alle kruispunten moeten het verkeer kunnen verwerken binnen een cyclustijd van maximaal 120 seconden, met maximaal 90 % verzadigingsgraad voor iedere richting.

De kruispuntberekeningen en simulaties laten zien dat alle vier de grote kruispunten rondom Hart van Zuid zowel in de ochtendspits als in de avondspits binnen een cyclustijd van 120 seconden het verkeersaanbod kunnen verwerken zonder dat er sprake is van wachtrijvorming op de hoofdroute of op de zijwegen. Visueel is in de simulatie ook zichtbaar dat het verkeer met een beperkt aantal dubbele stops bij de verkeerslichten verwerkt kan worden.

Resultaat toetsing 7: alle kruispunten kunnen het verkeer verwerken. Aan de eis wordt voldaan.

8 Bij de voetgangersoversteken moet het mogelijk zijn om de oversteek van een kruispunttak in één keer te kunnen maken.

In de kruispuntberekeningen voor de kruispunten direct rondom Zuidplein is rekening gehouden met voldoende ruimte voor de voetgangersoversteken om de oversteek in één keer te kunnen maken. De fasediagrammen zijn samen met de gemeente opgesteld.

Resultaat toetsing 8: de voetgangersoversteken kunnen in één keer worden gemaakt. Aan de eis wordt voldaan.

Eindoordeel aspect A. Autobereikbaarheid:

Het eindoordeel is dat de plansituatie voldoet. Het blijft dus druk in het gebied (dat is ook zeker de bedoeling) maar de doorstroming is voldoende. De basis van de plansituatie is goed.

Bij evenementen wordt het resultaat op straat met name bepaald door de kwaliteit van de verkeersmanagement-scenario's, waarin de verkeersafwikkeling op maat wordt geoptimaliseerd in nauwe samenwerking tussen Ahoy en de gemeente, gebruikmakend van alle middelen die zijn vastgelegd in het Bewegwijzeringsplan en in eventuele aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen (van gemeente en/of Ahoy).

4.3 Beoordeling B. Langzaam verkeer

Werkwijze toetsing

De toetsing is met name kwalitatief en deels op aantallen.

De meer concrete eisen bij aspect B5 en B6 zijn reeds behandeld in de vorige paragraaf met betrekking tot de autobereikbaarheid.

Toetsing

1 Hart van Zuid moet goed bereikbaar zijn vanuit omliggende wijken (voor voetgangers en fietsers) en goed zijn aangesloten op belangrijke regionale en stedelijke routes (voor fietsers)

De bereikbaarheid van Hart van Zuid voor langzaam verkeer vanuit omliggende (woon)wijken verandert niet wezenlijk. De grootste verandering zal plaatsvinden op de Goereesestraat (wordt tweerichtingsverkeer bij de kruising met de Pleinweg) waardoor kleine routeaanpassingen voor fietsers nodig zijn. Het beeld is neutraal omdat het verkeersbeeld bij de kruisingen gelijkwaardig zal zijn aan de huidige situatie (druk met lange cyclustijden).

Resultaat toetsing 1: Hart van Zuid blijft gelijkwaardig bereikbaar als in huidige situatie. Aan de eis wordt voldaan.

- 2 *Voor voetgangers is er een sterk accent op de verbetering van de verblijfskwaliteit op de Gooilandsingel en rond het bus- en metrostation. Daarnaast zijn voor de voetgangers van belang:*
- *de verbindingen met het Motorstraatgebied (vanaf bus- en metrostation);*
 - *een aantrekkelijke route van de Mijnsherenlaan langs het metro- en busstation en langs Ahoy naar Zuiderpark.*

De nieuwe inrichting van de Gooilandsingel en (delen van) Zuidplein hebben als focus om van dit gebied een verblijfsgebied te maken. Er ontstaat meer ruimte voor voetgangers met fietsers te gast en hooguit beperkt expeditie-verkeer; dit levert duidelijk een verbetering op voor de voetgangers in het gebied en maakt de route van Mijnsherenlaan via metrostation en Ahoy naar het Zuiderpark aantrekkelijk en veilig voor voetgangers en fietsers met bestemming Hart van Zuid.

De voetgangersverbinding tussen metrostation en Motorstraatgebied is nog onderwerp voor verdere uitwerking. Vooralsnog is er alleen een verbinding die gelijkwaardig is aan de huidige verbinding, dus zonder verbetering.

Resultaat toetsing 2:

- De Gooilandsingel wordt autovrij en krijgt een aantrekkelijke nieuwe inrichting. Aan deze (deel)eis wordt voldaan;
- De verbetering van de verbinding met het Motorstraatgebied is nog onderwerp van verdere uitwerking;
- De aantrekkelijke route van Mijnsherenlaan naar Ahoy wordt gerealiseerd. Aan deze (deel)eis wordt voldaan.

- 3 *De voetgangersverbinding tussen bus- en metrostation en Ahoy heeft een belangrijke functie tijdens evenementen. Voor en na de evenementen moeten hier grote stromen voetgangers kunnen passeren.*

Het ruime profiel is voldoende breed voor fietsers en voetgangers in reguliere situaties. Op drukke momenten (bijvoorbeeld bij evenementen) zullen de periodiek arriverende metro's de piekmomenten bepalen voor de voetgangers op de Gooilandsingel. De capaciteit van de toegangspoortjes van het metrostation is in die gevallen toereikend. De capaciteit van de Gooilandsingel is groter dan die van de gezamenlijke toegangspoortjes en vele malen breder dan in de bestaande situatie. De oversteek van de Zuiderparkweg van Gooilandsingel naar Ahoy is breed en het evenementenverkeer wordt geweerd van dit deel van de Zuiderparkweg.

Resultaat toetsing 3: de Gooilandsingel kan grote stromen voetgangers verwerken (minimaal 8 meter breed zonder obstakels). Aan de eis wordt voldaan.

- 4 *Van belang voor fietsers is de verbetering van de kwaliteit van de voorzieningen rondom het winkelcentrum, zowel van de fietsroutes als van de stallingsvoorzieningen.*

Voor de fietsers verbetert de kwaliteit omdat de fietsroute door Hart van Zuid over de Gooilandsingel meer ruimte heeft, meer overzicht en daardoor ook meer sociale controle. De nieuwe bewaakte fietsenstalling is groter, dichter bij de metro en ook op een sociaal veiliger locatie.

Resultaat toetsing 4: geen grote veranderingen in structuur, wel een sterke verbetering van de kwaliteit. Aan de eis wordt voldaan.

- 5 *Alle kruispunten moeten het verkeer kunnen verwerken binnen een cyclustijd van maximaal 120 seconden, met maximaal 90 % verzadigingsgraad voor iedere richting.*

De kruispuntberekeningen en simulaties laten zien dat alle vier de grote kruispunten rondom Hart van Zuid zowel in de ochtendspits als in de avondspits binnen een cyclustijd van 120 seconden het verkeersaanbod kunnen verwerken zonder dat er sprake is van wachtrijvorming op de hoofdroute of op de zijwegen.

Resultaat toetsing 5: zie tabel 4.1. Aan de eis wordt voldaan.

- 6 *Bij de voetgangersoversteken moet het mogelijk zijn om de oversteek in één keer te kunnen maken.*

In de kruispuntberekeningen is rekening gehouden met voldoende ruimte voor de voetgangersoversteken. De fasediagrammen zijn samen met de gemeente opgesteld.

Resultaat toetsing 6: oversteken is één keer zijn haalbaar, aan de eis wordt voldaan.

7 Er moeten in het gehele gebied 700 fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn.

In het plan zijn minimaal 1.000 fietsparkeerplaatsen opgenomen. Er is geen locatie waar het aantal plaatsen minder wordt.

Resultaat toetsing 7: er zijn meer dan 700 fietsparkeerplaatsen voorzien. Aan de eis wordt voldaan.

Eindoordeel aspect B Langzaam verkeer

Er is een duidelijke verbetering voor al het langzame verkeer in het plangebied Hart van Zuid, met name door het autovrij maken van de Gooilandsingel en (delen van) Zuidplein, hiervoor is de beoordeling positief. Voor de bereikbaarheid van het plangebied vanuit de omliggende wijken is de beoordeling neutraal.

4.4 Beoordeling C. Parkeren

Werkwijze toetsing

De toetsing is deels kwalitatief en deels kwantitatief (op basis van de parkeerbalans). De parkeerbalans wordt niet alleen over het totaal beoordeeld, maar ook per deelgebied.

Toetsing

1 Hart van Zuid moet voldoen aan de parkeernorm volgens 'N&R_Parkeernorm Bouwverordening (2011) wonen' en 'N&R_Parkeernorm Bouwverordening (2011) niet-wonen'. In het noordelijk plandeel (Zuidplein) moet benodigde extra parkeerruimte verplicht worden gevonden op eigen terrein of in gebouwde voorzieningen, niet in de openbare ruimte. Voor de overige terreinen is parkeren op eigen terrein het uitgangspunt.

Op basis van de parkeerbalans (ook per deelgebied) is te zien dat het plan ertoe leidt dat er in verhouding tot de vraag, minder aanbod zal zijn, ondanks de uitbreiding van het aantal garage-parkeerplaatsen. Bij de berekening van de balans is dubbelgebruik het uitgangspunt (notabene: de parkeerbalans is een document dat bij verdere planuitwerking onderhevig is aan aanpassingen op detailniveau. De actuele versie kan los van dit Verkeersplan worden opgevraagd).

Het verschil tussen vraag en aanbod wordt voldoende groot om te kunnen spreken van een robuust aanbod van parkeerplaatsen.

Resultaat toetsing 1: er zijn voldoende parkeerplaatsen conform de parkeernorm. Aan de eis wordt voldaan.

2 Er is voldoende parkeergelegenheid beschikbaar, ook tijdens grote evenementen (in Ahoy). Bij de afwikkeling van het parkeerverkeer blijft de kwaliteit van doorstroming op de route Pleinweg-Vaanweg gewaarborgd.

De parkeerplaatsen bij Ahoy die verdwijnen voor het hotel en de bioscoop worden gecompenseerd op het terrein van Ahoy is een gebouwde voorziening op het zuidelijke deel van grote parkeerplaats voor bezoekers.

Bij de grotere evenementen of bij evenementen waarbij een deel van het eigen parkeerareaal gebruikt wordt voor het evenement zelf, zal Ahoy vooraf moeten beoordelen of haar eigen parkeercapaciteit voldoende is. Als dat niet het geval is, zal Ahoy in overleg met de gemeente moeten aangeven hoe het parkeren wordt geregeld (waar wordt geparkeerd en hoe wordt het parkerende verkeer begeleid) en waarbij eventueel gebruik wordt gemaakt van beschikbare parkeerplaatsen door dubbelgebruik (bijvoorbeeld in het Motorstraatgebied waarvan de parkeerplaatsen 's avonds en in het weekeinde gebruikt kunnen worden) of op afstand.

In bijlage IV, de memo parkeren Hart van Zuid Ahoy-ICC, d.d. 10-09-2018, is een nadere analyse gemaakt van parkeren bij Ahoy en het te realiseren nieuwe ICC.

Resultaat toetsing 2: er zijn voldoende parkeerplaatsen bij Ahoy. Aan de eis wordt voldaan.

- 3 *De bereikbaarheid van de bestaande parkeergarages dient gelijkwaardig te blijven. Parkeergarage Zuidplein en de parkeervoorziening bij Ahoy dienen tenminste twee ontsluitingsmogelijkheden te hebben.*

De bereikbaarheid van de parkeerplaatsen op maaiveld en in de parkeergarages blijft grotendeels gelijk, omdat de aan- en uitrijroutes beperkt veranderen. Veranderingen zijn er met name voor het weggrijden van de parkeerlocaties. Voor dat verkeer is het eenvoudig om met bewegwijzering op maat het verkeer te geleiden. Zowel parkeergarage Zuidplein als de parkeervoorziening bij Ahoy blijven over tenminste twee ontsluitingen beschikken.

Resultaat toetsing 3: de bereikbaarheid blijft gelijkwaardig. Er zijn minstens twee ontsluitingen. Aan de eis wordt voldaan.

- 4 *De beschikbare parkeervoorzieningen dienen efficiënt benut te worden, dus met zoveel mogelijk gebruik voor verschillende functies.*

Bij het opstellen van de parkeerbalans voor is gebruik gemaakt van recente parkeeronderzoeksgegevens. De mate van dubbelgebruik in de plansituatie is gebaseerd op de resultaten van dit onderzoek.

Resultaat toetsing 4: de parkeerplaatsen worden efficiënt benut. Aan de eis wordt voldaan.

- 5 *De parkeerbalans moet aangeven dat voor alle functies in het gebied voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is.*

De parkeerbalans is per deelgebied uitgewerkt en laat zien dat er ook per deelgebied voldoende parkeerplaatsen zijn. De balans per deelgebied is bepaald op basis van alle functies in dat deelgebied.

Voor de maaiveldparkeerplaatsen, waar zowel bewoners met een vergunning en betalende bezoekers mogen parkeren, is er zekere druk op de capaciteit. Vanuit de bewoners zijn er klachten dat zij op drukke momenten geen parkeerplaats kunnen vinden.

Resultaat toetsing 5: er zijn voldoende parkeerplaatsen conform de parkeernorm. Aan de eis wordt voldaan.

- 6 *Bij wijzigingen dienen de aantallen parkeerplaatsen in de twee parkeergarages onder het winkelcentrum tenminste gelijk te blijven.*

De indeling van de twee parkeergarages blijft ongewijzigd.

Resultaat toetsing 6: het aantal parkeerplaatsen in de twee parkeergarages blijft gelijk. Aan de eis wordt voldaan.

Eindoordeel aspect C parkeren

Het eindoordeel is dat de gekozen oplossingen voldoen. Een beperkte verbetering is dat het impliciet duidelijker wordt dat bezoekers in de parkeergarages dienen te parkeren. De minder ruime verhouding tussen vraag en aanbod past bij het vigerende beleid en de verdere stedelijke verdichting in het gebied.

Detailaanpassingen in het parkeerareaal als gevolg van nadere uitwerking van het plan dienen te worden opgenomen in de parkeerbalans om te kunnen bewaken dat er voldoende parkeerplaatsen blijven, conform de parkeernorm.

4.5 Beoordeling D. Verkeersveiligheid

Werkwijze toetsing

Het gehele wegontwerp is visueel getoetst op verkeersveiligheidsaspecten.

Toetsing

- 1 *Het ontwerp voor de verkeersroutes dient te voldoen aan de vigerende richtlijnen voor verkeersveiligheid. Een heldere en duidelijke verkeerssituatie draagt bij aan een positief veiligheidsgevoel bij bezoekers, bewoners en werkers in Hart van Zuid.*

Het autovrij maken van de Gooilandsingel en delen van Zuidplein, met bijbehorende aanpassingen rondom, en het beter scheiden van diverse verkeersstromen op het nieuwe busstation zorgt ervoor dat de verkeerssituatie in het plangebied helderder en duidelijker wordt. Dit is een substantiële verbetering in het kader van de verkeersveiligheid.

Resultaat toetsing 1: de voorliggende ontwerpen voldoen aan de richtlijnen of bieden de ruimte om in nadere uitwerking daaraan te voldoen. De herinrichting maakt de vormgeving helderder en zorgt voor meer scheiding van verkeersstromen hetgeen veiliger is. Aan de eis wordt voldaan.

Eindoordeel aspect D. Verkeersveiligheid

Het eindoordeel is positief, er is een duidelijke verbetering van de verkeersveiligheid in het plangebied.

4.6 Beoordeling E. Expeditie-verkeer

Werkwijze toetsing

Beoordeling indeling rijroutes voor expeditie-verkeer. Niet zozeer op kortste route maar op helderheid, overzichtelijkheid en beschikbare ruimte. Daarnaast is er getoetst op de rijcurves.

Toetsing

- 1 *Er moet voldoende ruimte zijn voor expeditie-verkeer in het plangebied van Hart van Zuid. Expeditie-verkeer kruist zo weinig mogelijk routes voor langzaam verkeer en tast zo min mogelijk de openbare ruimte aan.*

Met de gekozen oplossingen voor het expeditie-verkeer worden de autovrije Gooilandsingel en Zuidplein zoveel mogelijk gemeden door expeditie-verkeer (met venstertijden wordt op de drukste momenten ook het expeditie-verkeer geweerd). Ook op de route rondom de noordkop van het winkelcentrum zal het langzame verkeer weinig expeditie-verkeer kruisen. De Sallandweg wordt ter hoogte van de expeditie strook onder het winkelcentrum ontlast van doorgaand verkeer en het aantal passerende parkeerders wordt minder.

Resultaat toetsing 1: verkeersstromen worden meer gescheiden. Aan de eis wordt voldaan.

- 2 *Alle bestaande expeditie locaties rondom het winkelcentrum dienen bereikbaar te blijven.*

De bereikbaarheid van de bestaande expeditie locaties blijft in stand. Er zijn beperkt veranderingen in aan- en afrijroutes. Rondom het winkelcentrum is het grootste verschil dat expeditie-verkeer niet meer kan wegrijden via het Zuidplein, maar gebruik moet maken van de keermogelijkheid bij de Sallandweg. Met de toegevoegde functies in het plan zal het expeditie-verkeer nabij het winkelcentrum toenemen. Daarnaast wordt de beschikbare infrastructuur voor expeditie-verkeer compacter. Dit betekent dat per saldo wel drukker wordt met expeditie-verkeer, met name op de Sallandweg. De bereikbaarheid van alle individuele bestemmingen in het gebied is getoetst. Voor alle locaties die bereikbaar moeten zijn met vrachtauto's zijn de rijcurves getoetst.

Resultaat toetsing 2: alle bestemmingen in het gebied zijn bereikbaar voor expeditie-verkeer. Aan de eis wordt voldaan.

- 3 *De gebieden aansluitend aan de hallen van Ahoy en het sportpaleis die bedoeld zijn voor expeditie-verkeer moeten altijd bereikbaar zijn voor vrachtauto's.*

De uitbreiding van de hallen van Ahoy en de komst van het ICC zorgen ervoor dat er minder parkeer- en logistieke ruimte overblijft. In het ontwerp resulteert dit met name in minder ruimte is voor manoeuvrerende

vrachtauto's. De extra ontsluiting op de Zuiderparkweg zorgt ervoor dat keren of draaien op het terrein in drukke situaties volledig vermeden kan worden. Ook het verplaatsbare hek langs de Ahoy vergroot de vrijheid van Ahoy in de omgang met expeditie-verkeer. De rijcurves zijn voor vrachtauto's getoetst. De expositieruimte voor het sportpaleis is bereikbaar via de ontsluiting van het grote parkeerterrein, vanaf de Zuiderparkweg door of langs de leisureplot.

Resultaat toetsing 2: alle bestemmingen in het gebied zijn bereikbaar voor expeditie-verkeer. Aan de eis wordt voldaan.

Eindoordeel aspect E. Expeditie-verkeer

De komst van het ICC zorgt voor extra expeditieverkeer. De menging met overig verkeer wordt minder maar er zal wat meer onderlinge interactie tussen expeditie voertuigen zijn in een meer beperkte ruimte. Dit wordt gecompenseerd door de toevoeging van een extra ontsluiting direct naar de Zuiderparkweg. De beoordeling is dat de gekozen oplossingen daarmee voldoen.

4.7 Beoordeling F. Openbaar vervoer

Werkwijze toetsing

De toetsing is deels concreet, op basis van aantallen plaatsen in de plansituatie, simulaties voor het bepalen van reis- en omlooptijden en controle van rijcurves. Minder concreet is de toetsing op reizigerskwaliteit als het gaat om verblijfskwaliteit. Dat is meer beschrijvend en gericht op de beleving van de reiziger.

Bij de toetsing zijn ook de resultaten gebruikt van een studie van Goudappel Coffeng naar 'Rijtijden bussen bij nieuw busstation Zuidplein' (versie 8 november 2018).

Toetsing

1 *De capaciteit van het busstation moet worden uitgebreid. Daarbij gelden specifieke eisen ten aanzien van mogelijke extra reistijd voor zowel de reizigers als de bussen (in hun omloop). Er mag geen verslechtering optreden in tijd voor:*

- *Reistijd voor passagiers;*
- *Omlooptijd voor de bussen;*
- *Overstaptijd van metro naar bus en vice versa.*

De indeling en vormgeving van het busstation wijzigt sterk. De compactheid van het busstation op de nieuwe locatie en de aanpassingen aan de entrees van het metrostation zorgen ervoor dat de loopafstanden en overstaptijden zo kort mogelijk blijven. Door Goudappel Coffeng zijn berekeningen gemaakt van de reistijden in de huidige en nieuwe situatie. Alleen daar waar daadwerkelijk grotere afstanden overbrugd moeten worden (busverbinding met Carnisse, afstand tot de verste halte) is er extra reistijd. In totaal blijft die extra reistijd beperkt. In verhouding tot die grotere afstanden presteert de nieuwe vormgeving beter dan de huidige vormgeving, met name door verbeteringen op conflictpunten (hetgeen ook de veiligheid bevordert). Resultaat toetsing 1: er is een beperkte toename van reistijd als gevolg van langere te overbruggen afstanden, die het gevolg zijn van keuzes voor de beste omgevingskwaliteit. In relatie tot de eis worden dit als acceptabel beschouwd.

2 *De reizigerskwaliteit (meer dan alleen reistijd, zeker ook verblijfskwaliteit) moet verbeteren als gevolg van de plannen.*

De nieuwe locatie van de instaphaltes, de compactere ordening en de eenvoudige bereikbaarheid vanaf de voor voetgangers aantrekkelijke Gooilandsingel via een centraal perron zorgt voor een duidelijke hogere verblijfskwaliteit op en rond het busstation. De verbeteringen op de conflictpunten zorgen voor meer veiligheid.

Resultaat toetsing 2: de reizigerskwaliteit verbetert substantieel. Aan de eis wordt voldaan.

3 *De nieuwe aantallen haltes zijn:*

- 31 instaphaltes;
- 6 uitstaphaltes;
- 34 bufferplaatsen.

De nieuwe aantallen haltes zijn beschikbaar. Op basis van de laatste stand van beleid en techniek (met name in relatie tot elektrische bussen en het opladen daarvan) wordt gekeken of een optimalisatieslag mogelijk is waarbij eventueel het aantal haltes lager kan worden.

Resultaat toetsing 3: de aantallen haltes zijn beschikbaar. Aan de eis wordt voldaan.

4 *Er moeten worden in voorzien in plek nabij het busstation voor minimaal:*

- Taxi's - 3 plaatsen;
- Kiss&Ride - 5 plaatsen;
- Touringcar vervoer - 2 plaatsen;
- Zorgvervoer - 2 plaatsen.

Resultaat toetsing 4: de aantallen plaatsen zijn beschikbaar. Aan de eis wordt voldaan.

Eindoordeel aspect F. Openbaar vervoer

Aan de getalsmatige eisen ten aanzien van de aantallen plaatsen en reistijden wordt voldaan. De verblijfskwaliteit wordt duidelijk verbeterd. Hiermee is het eindoordeel positief.

CONCLUSIES EN NADER UIT TE WERKEN ASPECTEN

5.1 Conclusies

Doel

‘Doel van Hart van Zuid is een grootscheepse transformatie met de ambitie dit gebied de komende 20 jaar te ontwikkelen tot een volwaardig centrum voor Rotterdam Zuid. De opgave is erop gericht een bruisende ontmoetingsplek te creëren waar men kan wonen, werken, ondernemen en ontspannen. De ontwikkeling beoogt verbinding en samenhang tussen de aanwezige en nieuwe voorzieningen, versterking van de centrumuitstraling en een kwalitatief betere buitenruimte. De verblijfskwaliteit gaat omhoog en de verblijfsduur zal langer worden.’

Geconcludeerd kan worden dat de in het plan opgenomen aanpassingen in de verkeerskundige context goed kunnen worden ingepast. Aan randvoorwaarden en eisen ten aanzien van ‘autobereikbaarheid’, ‘parkeren’ en ‘expeditie-verkeer’ wordt voldaan. Voor deze aspecten zijn de effecten neutraal. Ook is er geen negatieve score op een onderliggend deelaspect. Dat is een passend resultaat omdat het doel en de ambitie van het project Hart van Zuid niet primair op deze aspecten zijn gericht. Het is nu druk en het blijft druk, de auto wordt niet overmatig verwelkomd (wat tegen het vigerende beleid van de stad zou zijn).

Op de aspecten ‘langzaam verkeer’, ‘verkeersveiligheid’ en ‘openbaar vervoer’ scoort het plan positief. Dat is belangrijk omdat bij deze aspecten de onderliggend deelaspecten direct aansluiten bij het doel en de ambitie van het project Hart van Zuid. Het vergroten van de verblijfskwaliteit is essentieel voor het succes van het project.

5.2 Aandachtspunten/nader uit te werken

Goereesestraat (nabij Pleinweg)

Met de vervanging van het samengestelde kruispunt Goereesestraat-Pleinweg-Zuidplein-Mijnsherenlaan door het enkelvoudige kruispunt Goereesestraat-Pleinweg-Mijnsherenlaan is er een ontwerpogave ontstaan voor de inrichting van de Goereesestraat, voor het gedeelte van Pleinweg naar Zuidenwijdsestraat. Aandachtspunten daarbij zijn:

- Aansluiting Flakkeese~~s~~traat op Goereesestraat;
- Routing van en inrichting voor fietsers;
- Parkeerplaatsen (inpassing en aantal).

Goereesestraat-Carnissensingel (voor ontsluiting nieuwe woningen tennisbaanlocatie)

Dit is een nieuwe viertakskruising op de plek van een huidige drietakskruising. De ontsluiting van de nieuwe woningen op de tennisbaanlocatie is via het huidige Goereesepad. Het Goereesepad is nu een fiets- en voetgangersroute en wordt straks een weg voor gemengd verkeer (Verlengde Goereesestraat). De route loopt tussen twee middelbare scholen door.

Aandachtspunten hierbij zijn:

- Afwikkeling fietsers op piekmomenten;

- Conflicterende stromen fietsers, voetgangers en auto's.

Kruispunt Strevelsweg-Vaanweg, samenvoeging bij derde linksafstrook

De derde linksafstrook van Strevelsweg naar Vaanweg heeft ook een derde afrijdende strook nodig. Vervolgens moet er op de Vaanweg van drie stroken worden teruggedaan naar twee stroken plus een busstrook. Hiervoor zijn twee principe oplossingen mogelijk. Er komt een nadere uitwerking en keuze.

Busstation (instaphaltes en bufferplaatsen)

In het eisenpakket is een aantal instaphaltes en bufferplaatsen voorzien. Het basisontwerp van het busstation voldoet aan deze eisen. De beschikbare ruimte is echter krap bemeten en ook is er veranderd beleid en de komst van elektrische bussen. Dit is niet alleen een ontwerpuitdaging maar ook een reden om de gehele indeling inclusief het aantal haltes en bufferplaatsen nog eens kritisch te beschouwen. Ook de interactie met de plannen voor uitbreiding van het winkelcentrum en de parkeergarage spelen hierin mee.

Uitbreiding winkelcentrum inclusief gebouwde parkeervoorziening, en de ontsluiting hiervan.

Het basisidee is om het winkelcentrum uit te breiden boven het busstation met een parkeervoorziening naast het nieuwe busstation. Verkenningen hebben laten zien dat er ook andere mogelijkheden zijn met wellicht meer ruimtelijke kwaliteit en lagere investeringskosten (zie ook het vorige aandachtspunt).

Oost-west voetgangersverbinding (metrostation <-> Motorstraatgebied)

De verbinding is nog niet nader uitgewerkt. In de basis is er de mogelijkheid om de verbinding zoals die in de huidige situatie functioneert in te passen in de plansituatie. Dat betekent echter dat de nadelen die hier buiten de openingstijden van het winkelcentrum aan kleven (met name sociale onveiligheid) ook blijven. Nadere uitwerking moet ertoe leiden dat de nadelen van de bestaande route zoveel mogelijk worden weggenomen.

Straatparkeren in het plangebied

Aandachtspunt is de beschikbaarheid van straatparkeerplaatsen voor bewoners met vergunningen. Een deel van de bewoners in het gebied beschikt niet over privéparkeergelegenheid en is aldus aangewezen op het straatparkeren, waar ze met een parkeervergunning gebruik van kunnen maken. Op drukke momenten kan het voorkomen dat bewoners met een parkeervergunning niet in de directe omgeving van hun woning kunnen parkeren, omdat tijdens die momenten bijvoorbeeld bezoekers van Ahoy of het winkelcentrum Zuidplein gebruik maken van deze straatparkeerplaatsen. Het is de bedoeling dat bezoekers van onder andere Ahoy en het winkelcentrum Zuidplein zo veel als mogelijk parkeren op de grote parkeergelegenheden in en rondom dit gebied. Daartoe worden maatregelen voorbereid om dit gewenste gebruik ook daadwerkelijk te bewerkstelligen. Specifieke acties hiervoor kunnen worden opgenomen in de verkeersmanagement-scenario's of in aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen (aansluitend bij de wijze van parkeerregulering die de gemeente toepast in dit gebied).

Kiss&Ride Zuidplein

Kiss&Ride plaatsen worden nog toegevoegd op Zuidplein nabij taxistandplaatsen en touringcarlocatie.

Uitrijden zuidelijke entree Ahoy bij evenementen

In paragraaf 3.8 is benoemd dat er testen zijn uitgevoerd met het uitrijden bij evenementen via de zuidelijke entree. Aanbevelingen die volgen uit de evaluaties van deze testen worden nog verwerkt, in procesafspraken en/of aanpassingen van verkeersmanagement-scenario's.

Bijlage(n)



BIJLAGE: OVERWEGINGEN EN AFSPRAKEN OVER AANVULLENDE AFSLAGBEWEGINGEN AHOY



BIJLAGE: FASENDIAGRAMMEN



BIJLAGE: RESULTATEN ONDERZOEK STRAATPARKEREN

IV

BIJLAGE: MEMO PARKEREN HART VAN ZUID AHOY-ICC, D.D. 10 SEPTEMBER 2018



BIJLAGE: GEBRUIK DOORSTEEK ZUIDERPARKWEG

VI

BIJLAGE: NOTITIE CAPACITEIT UITRIJDEN AHOY

VII

BIJLAGE: NOTITIE IN- EN UITRIJDEN AHOY

VIII

BIJLAGE: NOG TOE TE VOEGEN - RAPPORTAGE UITRIJ-PROEF CONCERT WAYLON

