



Panteia

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM



Rapportage verkeersonderzoek Overamstel

Planontwikkeling Alle Plannen

Zoetermeer, 18 mei 2017

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

The responsibility for the contents of this report lies with Panteia. Quoting numbers or text in papers, essays and books is permitted only when the source is clearly mentioned. No part of this publication may be copied and/or published in any form or by any means, or stored in a retrieval system, without the prior written permission of Panteia. Panteia does not accept responsibility for printing errors and/or other imperfections.

Samenvatting en conclusies

Samenvatting

Dit rapport beschrijft een onderdeel van het verkeersonderzoek Overamstel. Hierin worden de verkeerseffecten van de uitvoering van alle bestemmingsplannen in Overamstel beschreven. Dit zijn de bestemmingsplannen Amstelkwartier 2^e fase, Amstelkwartier 3^e fase, Bijlmerbajes en Weespertrekvaart Midden-Zuid. Dit rapport beschrijft de werkwijze, uitgangspunten en resultaten van een onderzoek naar de gevolgen van deze ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeersbeeld in het studiegebied Overamstel. Daarnaast is er door de Gemeente Amsterdam om advies gevraagd voor oplossingsrichtingen of vervolgonderzoek van de knelpunten.

Voor de varianten zijn de verkeersintensiteiten berekend voor de volgende jaren:

- 2017
- 2027 autonome situatie (de autonome situatie is de situatie zonder de ruimtelijke ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt door de bestemmingsplannen)
- 2027 met planontwikkeling (ruimtelijke ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt door de bestemmingsplannen).

In de varianten voor het prognosejaar 2027 is het uitgangspunt gehanteerd dat de Nieuwe Utrechtseweg/A2 tussen de Utrechtsebrug en knooppunt Amstel is verwijderd. De besluitvorming over deze infrastructurele ingreep is nog niet definitief. Daarom zijn er ook twee scenario's doorgerekend waarin het bovengenoemde traject nog wel bestaat.

Conclusies

De verkeerseffecten van de ruimtelijke ontwikkeling van alle bestemmingsplannen in Overamstel laten de grootste intensiteitstoenames zien op de Utrechtsebrug, Amstelstroomlaan, Wenckebachweg en Johannes Blookerweg. Het verkeer verplaatst zich over de Wenckebachweg en de Johannes Blookerweg van en naar de aansluiting met A10, waarbij het grootste gedeelte uit westelijke richting komt. De intensiteitstoenames liggen op de genoemde wegvakken op 1460 motorvoertuigen per etmaal of hoger op doorsnedeniveau. Als men kijkt naar de oorzaak van de toenames, is te zien dat Amstelkwartier 3^e fase het grootste deel van de toenames veroorzaakt.

Uit het onderzoek komt naar voren dat in de autonome situatie zonder planvorming op enkele kruispunten de verkeersintensiteiten al hoog zijn. Ook in de huidige situatie zijn deze kruispunten al behoorlijk druk. Dit is kenmerkend voor kruispunten op de hoofdnetten in een stedelijke omgeving. Het gaat om de volgende kruispunten:

- Amstelstroomlaan – Spaklerweg
- Spaklerweg – Van Marwijk Kooystraat
- Spaklerweg – Amstelplein
- Johannes Blookerweg – aansluiting A10
- Van der Madeweg – Buitensingel

De intensiteitstoenames laten toenames zien van de kruispuntbelastingen in het studiegebied, echter komen er geen nieuwe potentiële knelpunten bij ten opzichte van de autonome situatie in 2027. De planbijdrage vanuit de verschillende ontwikkelingen in het gebied is beperkt.



De kruisingen van de Spaklerweg met de Amstelstroomlaan en het Amstelplein hebben de grootste verkeersbelasting. De V/C (volume/capaciteit) belastingen hiervan ligt in de autonome situatie van 2027 al ver boven de 80%. De gehanteerde methode geeft een eerste indicatie of er knelpunten ontstaan. Een verkeersmodel is een versimpeling van de werkelijkheid dat inzicht geeft in de belangrijkste verkeersstromen. Voor een gedetailleerd inzicht op kruispuntniveau is een aparte kruispuntcapaciteits-berekening nodig. Vervolgonderzoek voor optimalisatie van de verkeersregeling is daarom aanbevolen voor de vijf genoemde kruispunten.

De kruising Amstelstroomlaan – Joan Muyskenweg heeft daarentegen een erg lage V/C-verhouding in 2027. Dit geeft een indicatie dat het kruispunt compacter vormgegeven kan worden. Ook dit zal nader onderzocht moeten worden.

Uit de gevoeligheidsanalyses waarin is gevarieerd met het uitgangspunt omtrent de A2 tussen de Utrechtsebrug en knooppunt Amstel blijkt dat dit uitgangspunt van invloed is op de verkeersintensiteiten in het studiegebied.

De verkeersintensiteiten in de omgeving van de Joan Muyskenweg en de Amstelstroomlaan zijn het hoogst in de tijdelijke situatie waarin de verlengde A2 behouden blijft en in de situatie waarin de verlengde A2 is afgewaardeerd naar een stadsstraat met verlaagde snelheid en capaciteit.

De verkeersintensiteiten in de omgeving van de Bijlmerbajes en Weespertrekvaart zijn het hoogst in de gehanteerde situatie in dit onderzoek, waarbij de verlengde A2 tussen de Utrechtsebrug en knooppunt Amstel is verwijderd.

Inhoudsopgave

Samenvatting en conclusies	3
Samenvatting	3
Conclusies	3
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Vraagstelling	7
1.3 Resultaat	7
1.4 Werkwijze	7
1.5 Afbakening	8
1.6 Leeswijzer	9
2 Uitgangspunten	10
2.1 Studiegebied en Invloedsgebied	10
2.2 Planjaren	11
2.3 Varianten	11
2.4 Uitsplitsing van zones	11
2.5 Invulling bestemmingsplannen (SEG)	13
2.6 Infrastructuur	15
2.7 Scenario's A2	22
3 Resultaten	26
3.1 Ritten per verkeerszone etmaal	26
3.2 Gemotoriseerd verkeer	27
3.3 Berekening kruispuntstromen programmavarianten	30
3.4 Scenario's A2	31
4 Conclusies	33
Bijlage 1 Wat is VMA?	34
Bijlage 2 Samenvatting 'Uitgangspunten VMA'	36
Bijlage 3 Uitgangspunten Verkeersonderzoek Amstel AMC	40



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het gebied Overamstel in Amsterdam staan een aantal planontwikkelingen gepland. Het gaat hierbij om de volgende bestemmingsplannen, namelijk:

- Bijlmerbajes
- Weespertrekvaart Midden-Zuid
- Amstelkwartier 2^e fase
- Amstelkwartier 3^e fase

Voor deze bestemmingsplannen moeten de verkeerskundige effecten worden berekend. Het verkeersonderzoek Overamstel onderzoekt deze effecten en de bestemmingsplannen worden afzonderlijk gerapporteerd. Deze rapportage behandelt de verkeerskundige effecten van alle vier bestemmingsplannen.

1.2 Vraagstelling

De centrale vraag is om de effecten van de planontwikkeling variant 'Alle Plannen' voor de modaliteit auto inzichtelijk te maken. De onderzoeksjaren betreffen 2017 en 2027.

Het verkeersonderzoek betreft een verkenning en een knelpuntenanalyse. De output van het onderzoek dient als input voor enkele vervolgonderzoeken, zoals berekeningen ten behoeve van luchtkwaliteit en geluidhinder en kruispuntberekeningen

Het doel van de studie is:

- In beeld brengen van de effecten op de modaliteit auto bij alle geplande ruimtelijke ontwikkelingen van Overamstel voor 2027.
- Een beschrijving geven van de knelpunten en de oorzaken daarvan en een advies voor oplossingsrichtingen of vervolgonderzoek.
- Bepalen van de effecten van de scenario's waarin het uitgangspunt ten aanzien van de afwaardering van de A2 is gewijzigd.

1.3 Resultaat

Het resultaat van het effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in de vier bestemmingsplannen op de verkeersstromen is beschreven in voorliggend onderzoek. De verkeerseffecten van elk bestemmingsplan afzonderlijk is beschreven in vier deelrapportages.

1.4 Werkwijze

Bij de werkwijze wordt aangesloten op het 'Juridisch Programma van Eisen Verkeersonderzoeken' zoals dat in samenwerking met Ruimte & Duurzaamheid (R&D) is opgesteld. Het Juridisch Programma van Eisen beschrijft de richtlijnen waaraan een verkeersonderzoek ten behoeve van het vaststellen van een bestemmingsplan moet voldoen. Bij de uitvoering van het verkeersonderzoek wordt gebruik gemaakt van het Amsterdamse verkeersmodel (VMA) dat sinds 1 april 2015 operationeel is. Een beschrijving van het model is te vinden in Bijlage 1 en 2.



Uitgangspunten voor de sociaal economische gegevens (SEG):

Voor deze studie is ervan uitgegaan dat de sociaaleconomische ontwikkelingen in Overamstel en omgeving van invloed zijn op de verkeersstromen. Deze uitgangspunten worden in hoofdstuk 2 verder uiteengezet.

Uitgangspunten voor de netwerken:

Voor deze studie wordt het VMA gebruikt. In het standaardnetwerk VMA zit het oude netwerk zonder de verwijderde A2 in 2027. Voor deze studie wordt uitgegaan van een **verwijderde A2**, zoals gebruikt in het verkeersonderzoek Amstel AMC¹ waarbij de verlengde A2 wordt verwijderd. Hierbij wordt uit deze studie de 2020 situatie aangehouden voor 2017 en de 2030 situatie voor 2027. Hierbij dienen wel enkele aanpassingen te worden gedaan. In hoofdstuk 2 is opgenomen welke ontwikkelingen in de netwerken worden meegenomen in de autonome situatie van 2017 en 2027.

De verwijderde A2 wordt in eerst instantie als de autonome situatie gezien voor het studiegebied voor wat betreft de milieueffecten. Aangezien er nog geen definitief besluit is genomen over de afwaardering zijn er ook twee alternatieve scenario's geïdentificeerd:

- De tijdelijke situatie: de verlengde A2 blijft behouden zoals deze nu is. Vanwege het project ZuidasDok is de kleine lus in knooppunt Amstel wel verwijderd (de kleine lus is de verbindingsboog vanaf Nieuwe Utrechtseweg vanuit noordelijke richting naar A10 in oostelijke richting).
- De "bloembakkenvariant": de verlengde A2 blijft behouden, maar wordt in snelheid en capaciteit afgewaardeerd.

Deze varianten worden doorgerekend met de situatie waarin alle bestemmingsplannen van Overamstel zijn doorgevoerd.

Output

De output die geleverd wordt is per variant:

1. Verkeersintensiteiten voor de ochtend- en avondspits
2. Etmaal intensiteiten
3. Kruispuntstromen van de belangrijkste kruispunten in het studiegebied
4. Verschilplots
5. V/C plots (volume/capacity verhouding) voor de relevante kruispunten

1.5 Afbakening

In het kader van deze studie zijn er tevens verkeersgegevens geleverd die als invoer dienen in een onderzoek naar de verkeersafwikkeling op kruispunten in het studiegebied Overamstel. Buiten het studiegebied zijn er geen wijzigingen doorgevoerd aan de standaard uitgangspunten van het verkeersmodel met uitzondering van enkele netwerkwijzigingen rond de Zuidas. Er zijn verder geen aanpassingen aan het OV- en fietsnetwerk gedaan.

Er zijn met dit verkeersonderzoek milieugegevens geleverd, die nodig zijn voor de uitvoering van milieuberekeningen (geluid en luchtkwaliteit).

¹ Verkeer en Openbare Ruimte (2016). Verkeersonderzoek Amstel AMC, versie 1.0, 23-12-2016. Gepubliceerd voor intern gebruik en niet bestuurlijk vastgesteld.

1.6 Leeswijzer

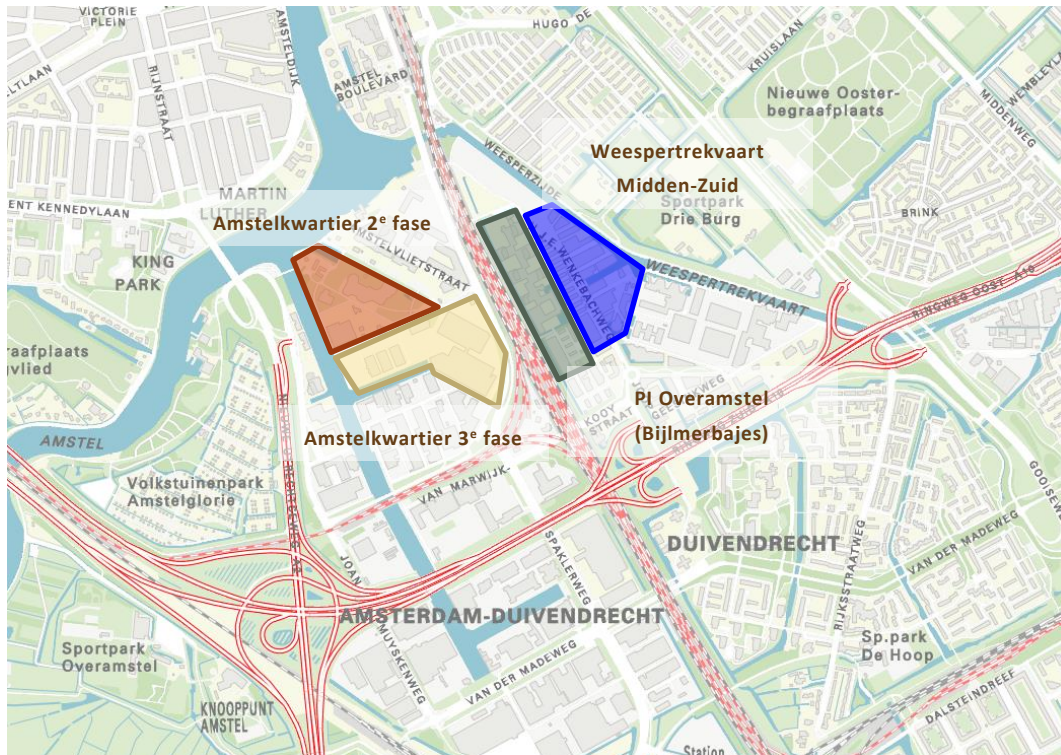
In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten beschreven. De resultaten zijn in hoofdstuk 3 beschreven. De conclusies staan in hoofdstuk 4.



2 Uitgangspunten

2.1 Studiegebied en Invloedsgebied

Het studiegebied wordt begrensd door de A2 in het westen, de Amstel in het noorden, de Weespertrekvaart in het oosten en de A10 in het zuiden (figuur 2.1). In het studiegebied liggen de bestemmingsplangebieden PI Bijlmer, Weespertrekvaart Midden-Zuid, Amstelkwartier 2^e fase en Amstelkwartier 3^e fase.



Figuur 2.1: locaties van de bestemmingsplangebieden.

In 2016 is door Verkeer en Openbare Ruimte de verkenningenstudie Amstel-AMC uitgevoerd ten behoeve van de afwaardering van de A2². In het kader van deze studie zijn de seg's³ in het invloedsgebied van Overamstel herzien. Het gaat om het gebied vanaf de Zuidas tot Zuidoost. De SEG's zijn beschikbaar voor de jaren 2020 en 2030. De informatie buiten het studiegebied wordt overgenomen uit de studie Amstel-AMC, zijn geïnterpoleerd naar de jaren 2017 en 2027. Binnen het studiegebied zijn de gegevens opnieuw bepaald door de gemeente Amsterdam (zie het paragraaf 2.5 voor de ruimtelijke ontwikkeling per plan). Een uitgebreide beschrijving van de ruimtelijke vulling in het invloedsgebied staat beschreven in bijlage 3.

² Verkeer en Openbare Ruimte (2016). Verkeersonderzoek Amstel AMC, versie 1.0, 23-12-2016. Gepubliceerd voor intern gebruik en niet bestuurlijk vastgesteld.

³ SEG: sociaal economische gegevens. Ruimtelijke vulling van een modelzone: aantal inwoners, arbeidsplaatsen, huishoudens etc.

2.2 Planjaren

Voor het bestemmingsplan zijn de volgende prognosejaren benodigd.

- Jaar van inwerking treden bestemmingsplan 2017
- Jaar tot en met wanneer bestemmingsplan geldig is: 2027.

2.3 Varianten

Voor bestemmingsplanonderzoek is per prognosejaar de autonome situatie nodig. De autonome situatie is de situatie zonder de extra ontwikkelingen die door het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Verder is de situatie voor 2027 benodigd waarin alle bestemmingsplannen zijn gerealiseerd. Er is ook behoefte om inzicht te krijgen in de verkeersbijdrage van de afzonderlijke plannen voor 2027. Deze situaties zijn beschreven in afzonderlijke rapportages. Daarom worden voor 2027 varianten gevraagd waarin maar één van de vier bestemmingsplannen zijn opgenomen.

2017

- 2017 autonome situatie

2027

- 2027 autonome situatie
- 2027 met alle bestemmingsplannen

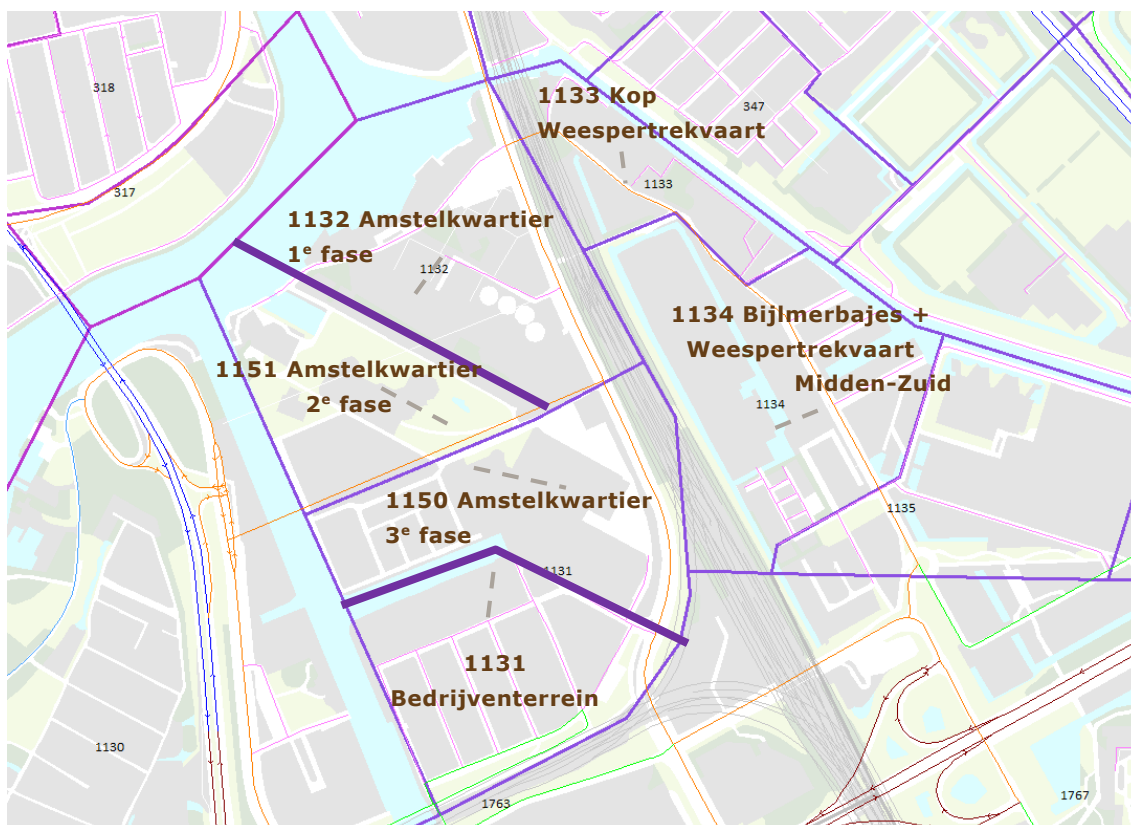
In de deelrapportages zijn de onderstaande varianten berekend:

- 2027 autonoom + bestemmingsplan Amstelkwartier 2^e fase
- 2027 autonoom + bestemmingsplan Amstelkwartier 3^e fase
- 2027 autonoom + bestemmingsplan Bijlmerbajesterrein
- 2027 autonoom + bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden en Zuid

2.4 Uitsplitsing van zones

In de standaard gebiedsindeling van VMA is Amstelkwartier 1^e en 2^e fase onderdeel uit van één zone, evenals Amstelkwartier 3^e fase en het bedrijventerrein Overamstel ten zuiden daarvan. De twee zones zijn verfijnd omdat Amstelkwartier 1^e en 2^e fase op verschillende plaatsen aantakken op de hoofdwegenstructuur. In figuur 2.2 is te zien dat zone 1150 (Amstelkwartier 3^e fase) en 1151 (Amstelkwartier 2^e fase) zijn toegevoegd. Zone 1137 (Bijlmerbajes en Weespertrekvaart Midden-Zuid) is niet gesplitst omdat beide deelgebieden worden ontsloten via de Wenkebachweg. Een opsplitsing van de zone zou daardoor in het verkeersmodel geen effect op de verkeerstromen hebben.





Figuur 2.2 uitsplitsing van zones en gebiedsontsluiting op te splitsen zones

Zone 1131

Zone 1131 bevat het bedrijventerrein Overamstel en het plan Amstelkwartier 3^e fase. Het bedrijventerrein Overamstel behoort tot de autonome situatie. Beide gebieden worden verschillend ontsloten. Het bedrijventerrein wordt ontsloten via de Spaklerweg (= huidige infrastructuur in het verkeersmodel Amsterdam). Amstelkwartier 3^e fase wordt ontsloten via de Amstelstroomlaan. Omdat de ontsluiting van de gebieden bepalend is voor de verkeersafwikkeling in het studiegebied dienen de zones te worden opgesplitst naar de gebieden 1131 Bedrijventerrein Overamstel en 1150 Amstelkwartier 3^e fase.

Zone 1132

Zone 1132 bevat de plannen Amstelkwartier 1^e en 2^e fase. Amstelkwartier 1^e fase wordt momenteel gerealiseerd en behoort daarmee tot de autonome fase. Voor Amstelkwartier 2^e fase wordt een bestemmingsplan opgesteld. Beide deelgebieden worden verschillend ontsloten. Amstelkwartier 1^e fase (inclusief de Ooststrook) wordt ontsloten via de Spaklerweg (= huidige infrastructuur in het verkeersmodel Amsterdam), de 2^e fase via de Amstelstroomlaan. Omdat de ontsluiting van de gebieden bepalend is voor de verkeersafwikkeling in het studiegebied dienen de zones te worden opgesplitst naar de gebieden 1132 Amstelkwartier 1^e fase en 1151 Amstelkwartier 2^e fase.

2.5 Invulling bestemmingsplannen (SEG)

Voor de verschillende bestemmingsplannen in het gebied Overamstel zijn de onderstaande sociaal-economische gegevens in het model ingevoerd (zie ook Tabel 2.1):

Amstelkwartier 1e fase Ooststrook (zone 1132)

- Autonom: 1349 woningen, 2177 inwoners, 4396 arbeidsplaatsen
- Plansituatie: 1349 woningen, 2177 inwoners, 4396 arbeidsplaatsen, gelijk aan de autonome situatie

Amstelkwartier 2e fase Weststrook (zone 1151)

Autonom: momenteel ligt het terrein braak. Het huidige bestemmingsplan maakt 850 woningen mogelijk. In de autonome situatie wordt daarom uitgegaan van 850 woningen.

7100 m² niet-woon-programma, bestaande uit maatschappelijke dienstverlening 2400 m², detailhandel 3400 m², kantoren 400 m², bedrijven en dienstverlening 400 m² en horeca & culturele voorzieningen 500 m².

Plansituatie: Autonome situatie (850 woningen) + 150 woningen en

4300 m² niet-woon-programma: detailhandel 3400 m², kantoren 400 m² en horeca & culturele voorzieningen 500 m².

Bedrijventerrein Overamstel (zone 1131)

Autonom: arbeidsplaatsen huidige bedrijventerrein (1100 arbeidsplaatsen) + 2 hotels (Lingotto Hotel met 256 kamers en Hotel Overamstel met 490 kamers).

Plansituatie: Gelijk aan de autonome situatie.

Amstelkwartier 3e fase (zone 1150)

Autonom: arbeidsplaatsen huidige bedrijventerrein: 750 arbeidsplaatsen

Plansituatie: sloop bedrijventerrein 750 arbeidsplaatsen. Bouw van 2000 woningen, 1500 m² bvo detailhandel, 5000 m² commerciële functies, basisschool 7000 m² (2 stuks in totaal, 600 leerlingen), middelbare school 14.000 m² (= 1200 leerlingen).

Bijlmerbajes (zone 1134)

Autonom: Penitentiare Inrichting Overamstel (1000 arbeidsplaatsen)

Plansituatie: Sloop gevangenis. Bouw 108.000 m² woningen, waarvan 75.600 m² vrije markt (756 woningen), 21.600 m² sociale huur (216 woningen), en 10.800 m² studentenwoningen a 25 m² per woning (=432 woningen). 12.000 m² middelbare school (=1200 leerlingen). Rest = 15.000 m² overig niet-wonen (commercieel en detailhandel)

Weespertrekvaart Midden-Zuid (zone 1134)

Autonom: 466 arbeidsplaatsen en studentenwoningen (1082 inwoners)

Plansituatie: sloop huidige arbeidsplaatsen en studentenwoningen. Bouw van 108.000 m² woningen en 27.000 m² niet-wonen-programma, hiervan 2 x basisschool a 3500 m² (2 stuks in totaal, 600 leerlingen). Rest = 20.000 m² overig niet-wonen (commercieel en detailhandel)

Weespertrekvaart Noord (zone 1133)

Autonom: 420 woningen

Plansituatie: Gelijk aan de autonome situatie.



	Zone	Autonome situatie	Plansituatie
Amstelkwartier 1 ^e fase	1132	1349 woningen (conform studie Amstel-AMC) 2177 inwoners, 4396 arbeidsplaatsen	Gelijk aan autonome situatie
Amstelkwartier 2 ^e fase	1151	850 woningen, bestaande uit 150 woningen (Ooststrook): - 150 huishoudens - 345 inwoners 700 woningen (Weststrook, wordt door huidig bestemmingsplan mogelijk gemaakt): - 700 huishoudens - 1610 inwoners 7100 m2 diversen: commercieel, handel, detailhandel, maatschappelijke dienstverlening = 89 arbeidsplaatsen	1000 woningen = - 150 bestaand - 700 mogelijk gemaakt in huidige bestemmingsplan - 150 extra woningen (345 inwoners) 4300 m2 commercieel = 64 arbeidsplaatsen
Bedrijventerrein Overamstel	1131	1100 arbeidsplaatsen + 2 hotels (715 kamers) = 143 arbeidsplaatsen	Gelijk aan autonome situatie
Amstelkwartier 3 ^e fase	1150	750 arbeidsplaatsen	2000 woningen = - 2000 huishoudens - 4600 inwoners 1500 m2 detailhandel en 5000 m2 commerciële functies = 81 arbeidsplaatsen 2 basisscholen met in totaal 600 leerlingen en 60 arbeidsplaatsen Middelbare school met 1200 leerlingen en 120 arbeidsplaatsen.
Bijlmerbajes	1134	1000 arbeidsplaatsen	1404 woningen (968 woningen 2,3 inwoners per woning en 432 studentenwoningen met 1 inwoner per woning) = - 1404 huishoudens - 2658 inwoners Middelbare school met 1200 leerlingen en 120 arbeidsplaatsen. Overig niet-wonen = 188 arbeidsplaatsen detailhandel en commercieel
Weespertrekvaart Midden Zuid	1134	466 arbeidsplaatsen 1082 studenten = - 1082 huishoudens - 1082 inwoners	1343 woningen (993 woningen 2,3 inwoners per woning en 350 studentenwoningen met 1 inwoner per woning)= - 1343 huishoudens - 2634 inwoners 2 basisscholen met in totaal 600 leerlingen en 60 arbeidsplaatsen Overig niet-wonen = 250 arbeidsplaatsen detailhandel en commercieel
Weespertrekvaart Noord	1133	420 woningen = - 420 huishoudens - 966 inwoners	Gelijk aan autonome situatie

Tabel 2.1 sociaal-economische gegevens per deelgebied voor autonome situatie en plansituatie (in het grijs de uitgangspunten die wijzigen ten opzichte van de autonome situatie)

Deze aantallen zijn met standaard kentallen omgerekend naar VMA-invoer en aan de betreffende VMA-zones toegedeeld. De hierbij gehanteerde uitgangspunten:

- 100 m² bvo per woning
- 25 m² per bvo per studentenwoning
- 1 huishouden per woning
- 2,3 inwoners per woning
- 1 inwoner per studentenwoning
- 1 arbeidsplaats per 80 m² commercieel en detailhandel
- 1 arbeidsplaats per 100 m² maatschappelijk
- 1 arbeidsplaats per 25 m² kantoren
- 1 arbeidsplaats per 10 leerlingen basis en- middelbare school (o.b.v. gegevens DUO)
- 1 werkplek per 10 bedden, 2 bedden per kamer

Voor de planontwikkeling zijn de inwoners en arbeidsplaatsen in het VMA ingevoerd. De uitgangspunten buiten het studiegebied worden overgenomen vanuit de studie Amstel-AMC.

2.6 Infrastructuur

De netwerken 2020 en 2030 uit de studie Amstel-AMC dienen als uitgangspunt. Deze netwerken bevatten onder andere de volgende wijzigingen ten opzichte van de basisuitgangspunten:

- Aanpassingen in het lokale netwerk van de Zuidas en ZuidasDok.
- Verwijdering verlengde A2 (A10 oost naar Utrechtsebrug, kleine lus Amstelknoop en nieuwe aansluiting A2 ten zuiden van de Amstelknoop)
- Amstelstroomlaan tussen verwijderde A2 en Spaklerweg / H.J.E. Wenckebachweg
- Aanpassingen in het invloedsgebied (Treublaan, Amstelstation)
- Netwerkcorrecties in het studiegebied naar 2017 en 2027.

Een uitgebreide beschrijving van de netwerken in het invloedsgebied staat in bijlage 3 (samenvatting van de uitgangspunten van de studie Amstel-AMC).

Algemene werkwijze netwerken:

Het VMA-netwerk voor 2020 benadert de huidige situatie en dient daarom als basis voor 2017. Voor 2017 geldt dat de A2 niet afgewaardeerd is en de Amstelstroomlaan niet doorgetrokken is. Deze aanpassingen dienen daarom hersteld te worden voor 2017:

- Kleine lus in de Amstelknoop is weer toegevoegd (de verbindingsboog vanaf Nieuwe Utrechtseweg vanuit noordelijke richting naar A10 in oostelijke richting).
- De verbinding A10 Oost naar de Utrechtsebrug is toegevoegd.
- Verwijderen van de nieuwe aansluiting van de A2 ten zuiden van de Amstelknoop



Verder is het netwerk in de omgeving van de Zuidas aangepast zodat het in overeenstemming is met de huidige situatie. In het 2020-netwerk van de studie Amstel-AMC zijn namelijk infrastructurele aanpassingen gedaan in het netwerk die er nu nog niet zijn. Deze omgevingswijzigingen zijn teruggebracht naar de huidige situatie. Het gaat om de Parnassusweg, Gustav Mahlerlaan en wegvak tussen Scheldeplein en Europaplein. Voor het prognosejaar 2027 is gebruik gemaakt van het 2030.

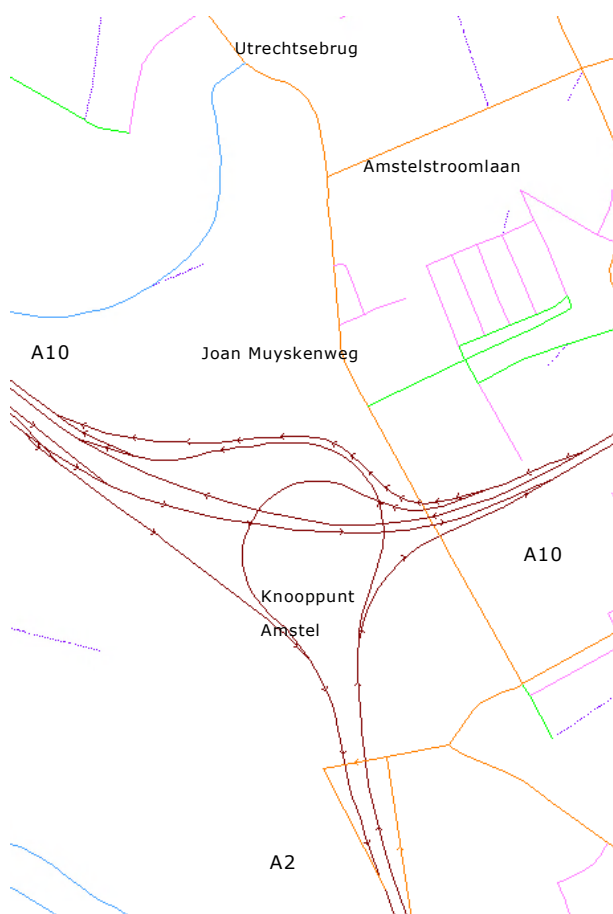
	2017 autonoom	2027 autonoom	2027 planontw.
1. Verwijdering verlengde A2	nee	Ja	Ja
2. Amstelstroomlaan incl. brug	nee	Ja	Ja
3. Onderdoorgang Amstelstroomlaan spoor ri. Spaklerweg	nee	Ja	Ja

Tabel 2.2: uitgangspunten netwerken in het studiegebied

Verwijdering verlengde A2

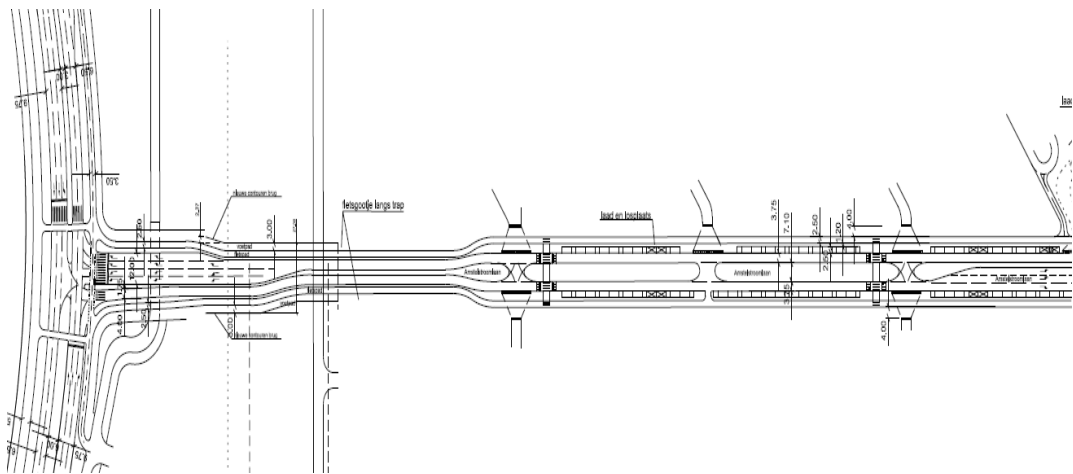
In de varianten 2027 autonoom en met planontwikkeling is de A2 afgewaardeerd.

Vanaf de Utrechtsebrug rijdt het verkeer via de Joan Muyskenweg en de Van der Madeweg naar de nieuwe toe- en afrit ter hoogte van de Van der Madeweg, ten zuiden van het knooppunt Amstel. De kleine lus bij de Amstelknoop (Utrechtsebrug richting A10 Oost) en de ontsluiting van de Ring A10 naar de Utrechtsebrug komen te vervallen.



Figuur 2.3: Amstelknoop, 2027, kleine lus Amstelknoop en de aansluiting A10 Oost naar de Utrechtsebrug komen te vervallen + nieuwe aansluiting op de A2 ten zuiden van knooppunt Amstel

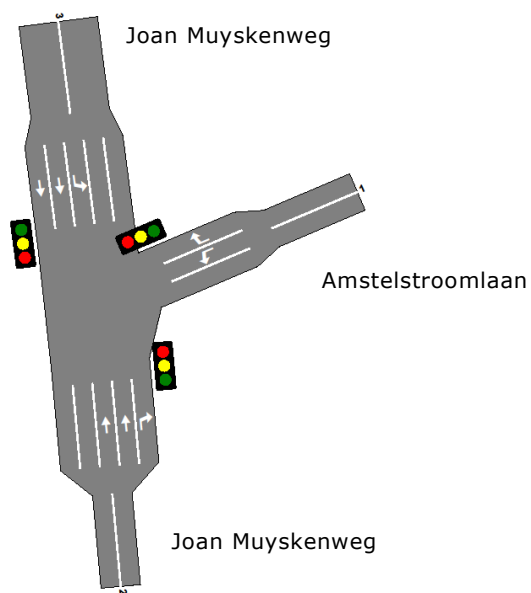
De Amstelstroomlaan is een nieuwe weg tussen de Spaklerweg en de Joan Muyskenweg. De weg is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met 1 rijstrook per rijrichting, langsparkeren en een wettelijke snelheid van 50 km/uur (figuren 2.4 en 2.5). Amstelskwartier 2^e fase en 3^e fase worden ontsloten via de Amstelstroomlaan. Het kruispunt Joan Muyskenweg – Amstelstroomlaan wordt gereguleerd met verkeerslichten (figuur 2.6). Aan de oostzijde van de Amstelstroomlaan wordt ook het kruispunt Spaklerweg – Amstelstroomlaan gereguleerd met verkeerslichten (figuur 2.7). Er is hier sprake van een kruispunt met vier armen, omdat de Amstelstroomlaan doorloopt onder het spoor door naar de Wenkebachweg. De Amstelstroomlaan maakt uit onderdeel uit van het hoofdnet fiets, evenals de Spaklerweg en de Ouderkerkerdijk.



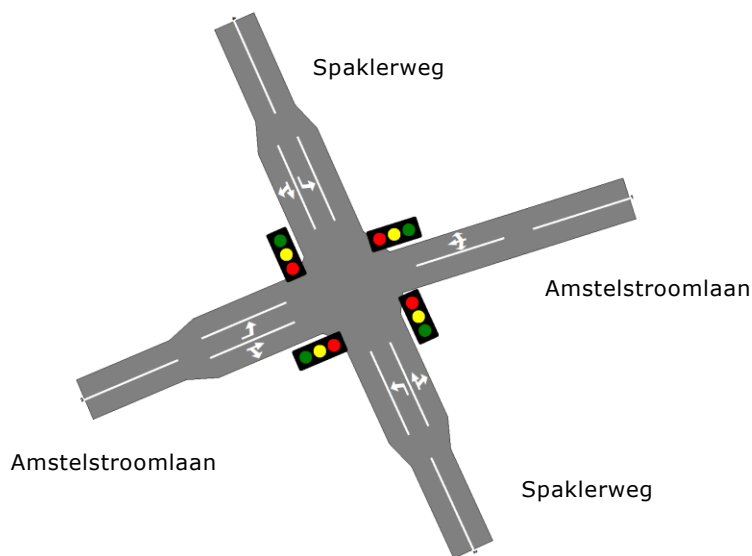
Figuur 2.4 inrichting Amstelstroomlaan, ter hoogte van de kruising met de Joan Muyskenweg



Figuur 2.5 inrichting Amstelstroomlaan, ter hoogte van de kruising met de Spaklerweg



Figuur 2.6 aansluiting Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg, VMA



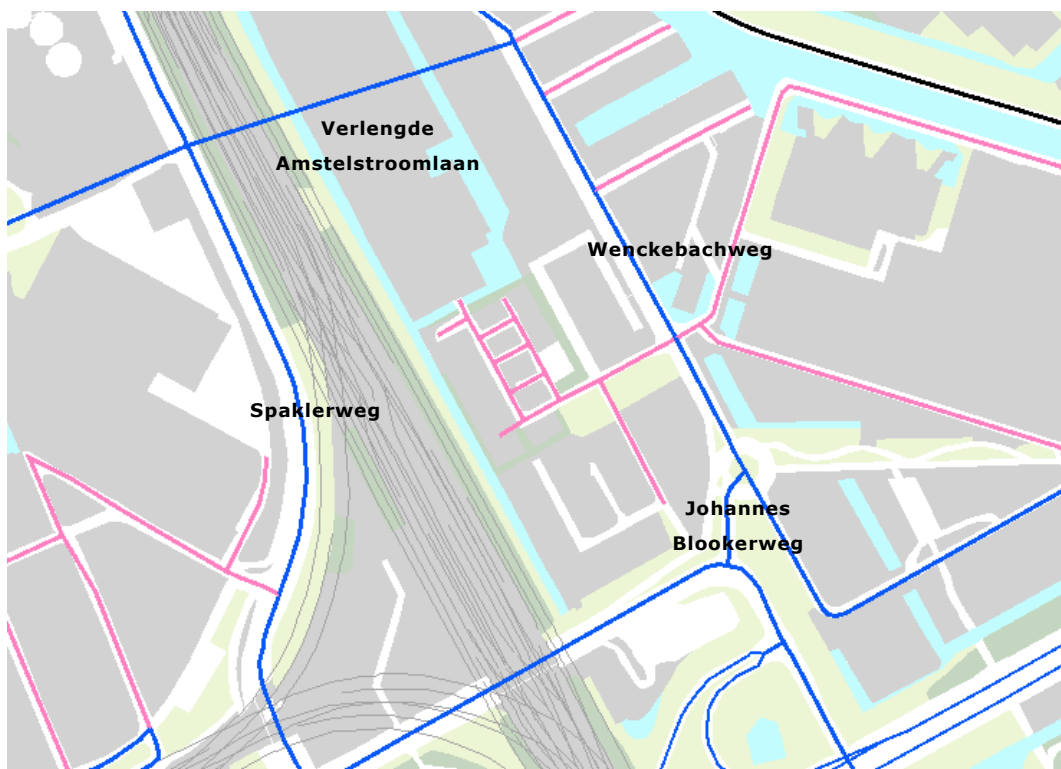
Figuur 2.7 Kruising Amstelstroomlaan – Spaklerweg, VMA

Onderdoorgang spoor richting Spaklerweg, in verlengde van Amstelstroomlaan

De Amstelstroomlaan loopt door tot aan de Wenckebachweg via een onderdoorgang onder het spoor en heeft 2x1 rijstroken. De verlengde Amstelstroomlaan sluit ten oosten van het spoor aan op de Wenckebachweg door middel van een ongeregeld kruispunt. De ontwerpsnelheid van het deel tussen de Spaklerweg en de Wenckebachweg is 30 km/uur. De snelheid op de Wenckebachweg wordt verlaagd naar 30 km/uur. De functie van de Wenckebachweg wordt om het terrein van de voormalige PI Overamstel te ontsluiten. In het verkeersmodel wordt het terrein van de voormalige PI Overamstel via één erftoegangsweg verbonden met de Wenckebachweg. In werkelijkheid zullen er meerdere toegangen tot het terrein komen en wordt het verkeer gelijkmatiger over de Wenckebachweg verdeeld. Of het gebied door één of meerdere toegangen wordt ontsloten via de Wenckebachweg heeft in het verkeersmodel uiteindelijk geen of een minimaal effect op de hoeveelheid verkeer op de Verlengde Amstelstroomlaan en Johannes Blookerweg.



Figuur 2.8 locatie onderdoorgang Spaklerweg naar Wenckebachweg



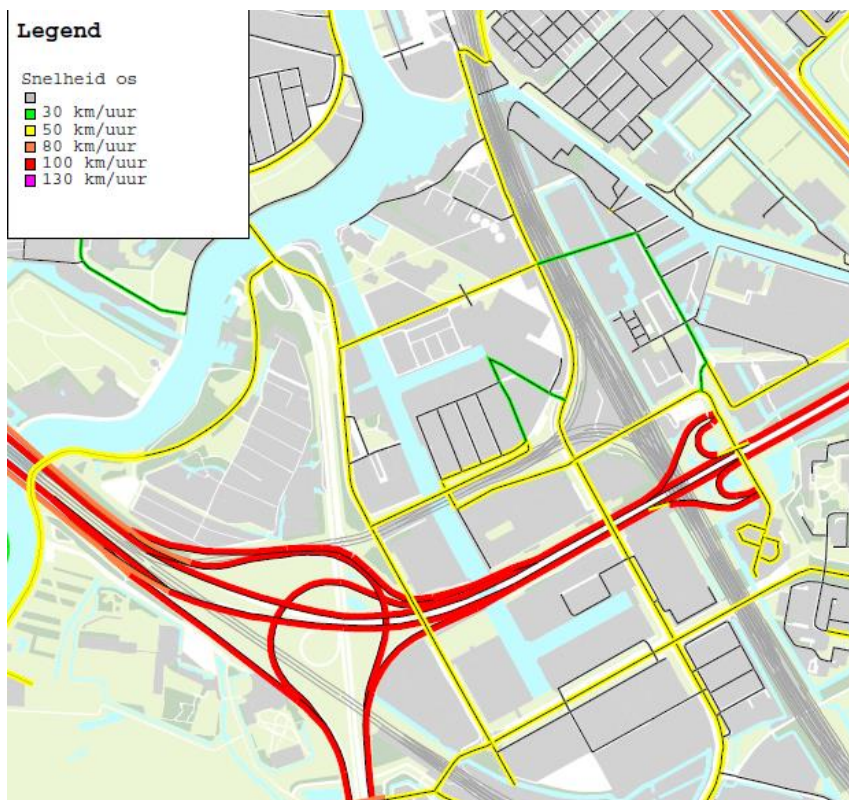
Figuur 2.9: gebiedsontsluiting terrein voormalige PI Overamstel

Knip Paul van Vlissingenstraat tussen Abraham Dudok van Heelstraat en Daniël Goedkoopstraat (alleen in netwerk 2027)

De Paul van Vlissingenstraat tussen de Abraham Dudok van Heelstraat en Daniel Goedkoopstraat maakt plaats voor de ontwikkeling van een hotel (figuur 10). Het is bij de Gemeente Amsterdam bekend dat deze netwerkaanpassing leidt tot een niet realistisch routekeuzegedrag in het model. Het verkeer neemt de onlogische route via de De Heusweg en de Van Marwijk Kooystraat richting de Spaklerweg, terwijl de route via de Abraham Dudok van Heelstraat en de Daniel Goedkoopstraat een realistischer alternatief is. Dit heeft te maken met de lage snelheid op de laatstgenoemde route (15 km/u). Deze snelheid is daarom verhoogd in het model naar 30 km/u. Het onderstaande figuur geeft de resulterende netwerksituatie weer met de snelheden.



Figuur 2.10 locatie knip Paul van Vlissingenstraat tussen Abraham Dudok van Heelstraat en Daniël Goedkoopstraat



Figuur 2.11 Netwerksituatie 2027 met snelheden

2.7 Scenario's A2

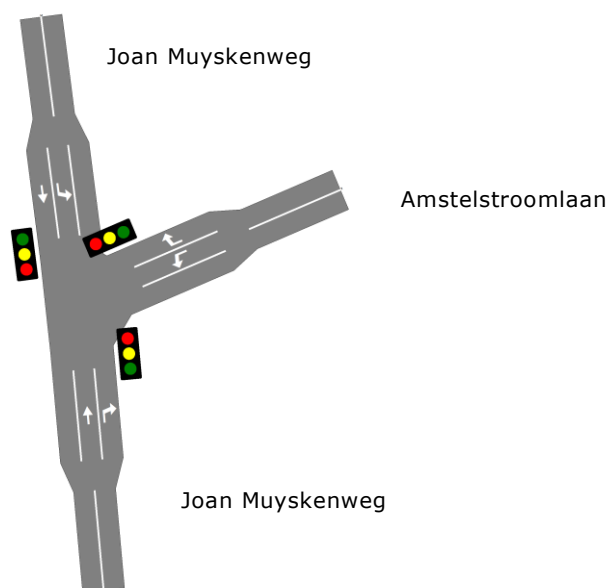
In de autonome variant en variant met bestemmingsplannen in 2017 is uitgegaan van een afgewaardeerde A2. De besluitvorming over deze afwaardering is nog niet definitief. Er is een tweetal gevoeligheidsanalyses uitgevoerd waarin is gevarieerd met het uitgangspunt omtrent de afwaardering van de A2 om inzicht te krijgen wat het effect is van dit uitgangspunt op de verkeersstromen in het studiegebied. Zowel de autonome situatie als de plansituatie 2027 is in de gevoeligheidsanalyse berekend met een gewijzigd uitgangspunt ten aanzien van de afwaardering van de A2.

Tijdelijke situatie

In de tijdelijke situatie blijft de verlengde A2 behouden zoals deze nu is. Dit is de situatie tijdens de werkzaamheden om de A2 af te waarderen. Vanwege het project ZuidasDok is de kleine lus in knooppunt Amstel wel verwijderd. Ten opzichte van de huidige situatie 2017 sluit de afslag vanaf de Nieuwe Utrechtseweg uit zuidelijke richting aan op de Joan Muyskenweg ten zuiden van de Amstelstroomlaan in plaats ten noorden. Figuur 2.12 geeft de netwerksituatie weer. Er is te zien dat de Amstelstroomlaan hier alleen aansluit op de Joan Muyskensweg. De kruispuntlay-out van deze kruising is te zien in figuur 2.13.



Figuur 2.12 Netwerksituatie tijdelijke situatie



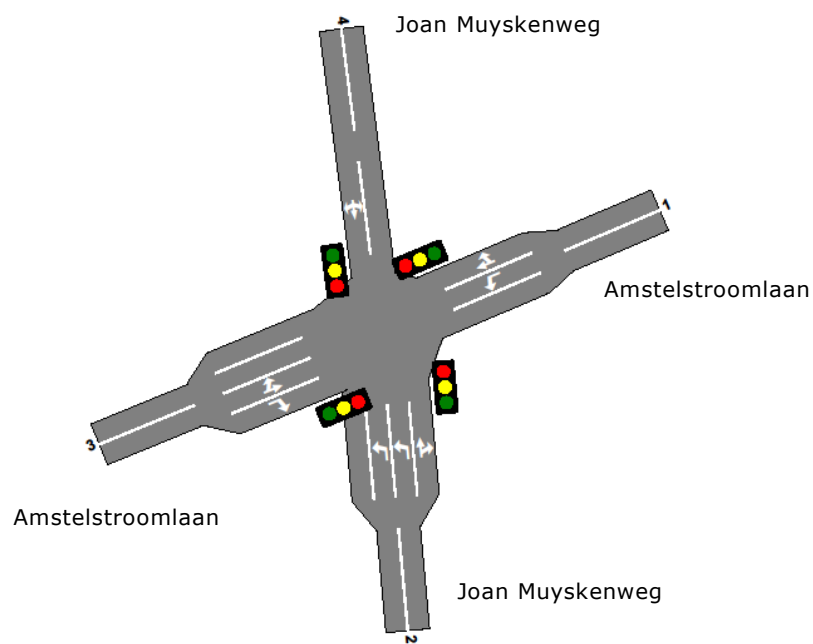
Figuur 2.13 Kruispunt Amstelstroomlaan - Joan Muyskensweg tijdelijke situatie, VMA

Afgewaardeerde A2

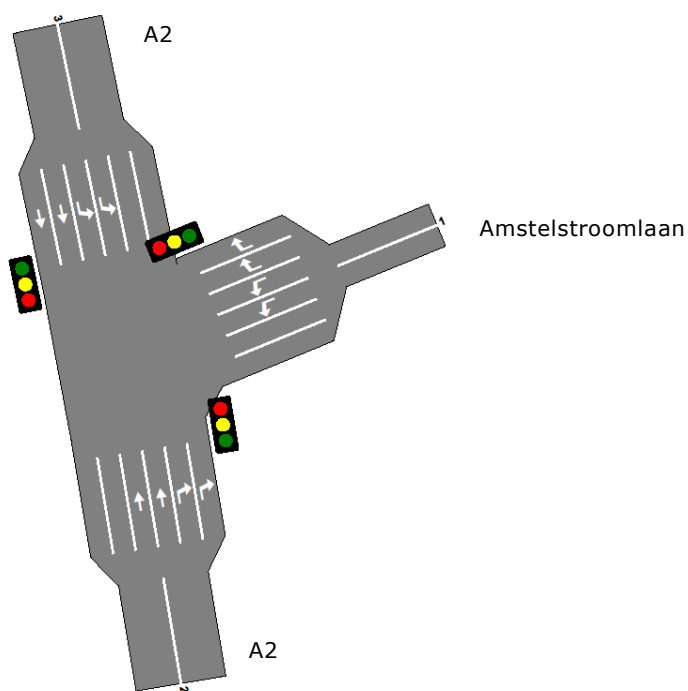
In het scenario met een afgewaardeerde A2 blijft de verlengde A2 behouden, maar wordt in snelheid en capaciteit afgewaardeerd. De verlengde A2 heeft hier het wegtype stadsontsluitingsweg met 2 rijstroken per richting en een toegestane snelheid van 50 km/u. Figuur 2.14 geeft de netwerksituatie van deze variant weer. Hier is te zien dat de Amstelstroomlaan de Joan Muyskensweg kruist en aansluit op de voormalige A2. Beide kruisingen worden geregeld met verkeerslichten. De figuren 2.15 en 2.16 laten de lay-outs zien die gehanteerd zijn voor deze kruisingen.



Figuur 2.14 Netwerksituatie Afgewaardeerde A2



Figuur 2.15 Kruispunt Amstelstroomlaan - Joan Muyskensweg scenario Afgewaardeerde A2



Figuur 2.16 Kruispunt Amstelstroomlaan - voormalige A2 scenario Afgewaardeerde A2

3 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten beschreven. Voor het verkeersonderzoek Overamstel is met behulp van het model VMA de planontwikkeling voor 2027 doorgerekend.

3.1 Ritten per verkeerszone etmaal

In de onderstaande tabellen staat de ritgeneratie (aankomsten en vertrekken) in aantal motorvoertuigen van de verschillende verkeerszones in het studiegebied. De aankomsten en vertrekken zijn weergegeven voor de ochtendspits (07:00-09:00), avondspits (16:00-18:00), restdag (alle overige perioden buiten de spitsen) en etmaal.

Het gaat hierbij om het bedrijventerrein Overamstel, Amstelkwartier 1^e fase (AK1), Kop Weespertrekvaart (Kop WTV), Bijlmerbajes en Weespertrekvaart Midden-Zuid (BB+WTVMZ), Amstelkwartier 2^e fase (AK2) en Amstelkwartier 3^e fase (AK3). Zie figuur 2.1 voor de ligging van de plangebieden.

Het aantal autoritten van en naar de deelgebieden is in het verkeersmodel in eerste plaats natuurlijk afhankelijk van de ruimtelijke vulling (inwoners en arbeidsplaatsen), maar ook van andere factoren die automobiliteit beïnvloeden, zoals de autobereikbaarheid, OV- en fietsbereikbaarheid, parkeertarieven en autobezit (in het studiegebied berekend op gemiddeld 0,6 auto per huishouden)⁴.

Zone	Ochtendspits (in mvt)	Restdag (in mvt)	Avondspits (in mvt)	Etmaal (in mvt)
Bedrijven- terrein	350	890	90	1330
AK1	910	3460	590	4960
Kop WTV	30	260	110	400
BB+WTVMZ	460	3030	810	4300
AK2	60	620	270	950
AK3	150	1280	550	1980

Tabel 3.1 Aankomsten per verkeerszone in plansituatie Alle Plannen 2027

Zone	Ochtendspits (in mvt)	Restdag (in mvt)	Avondspits (in mvt)	Etmaal (in mvt)
Bedrijven- terrein	40	720	240	1010
AK1	480	2920	730	4120
Kop WTV	100	230	40	370
BB+WTVMZ	650	2160	410	3220
AK2	250	590	110	950
AK3	510	1220	240	1970

Tabel 3.2 Vertrekken per verkeerszone in plansituatie Alle plannen 2027

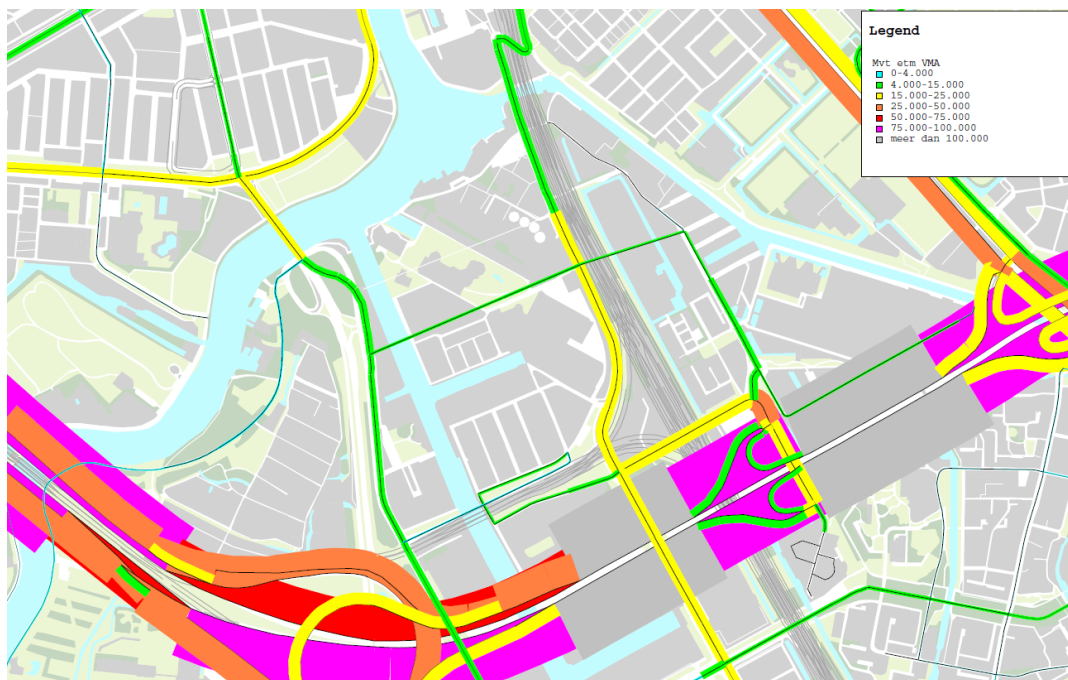
⁴ Autobezit is in het verkeersmodel het resultaat van een berekening, in plaats van dat het wordt ingevoerd. Het aandeel autobezit is afhankelijk van de auto- en OV-bereikbaarheid, parkeertarieven en bevolkingskenmerken zoals de leeftijdsopbouw en inkomen.

3.2 Gemotoriseerd verkeer

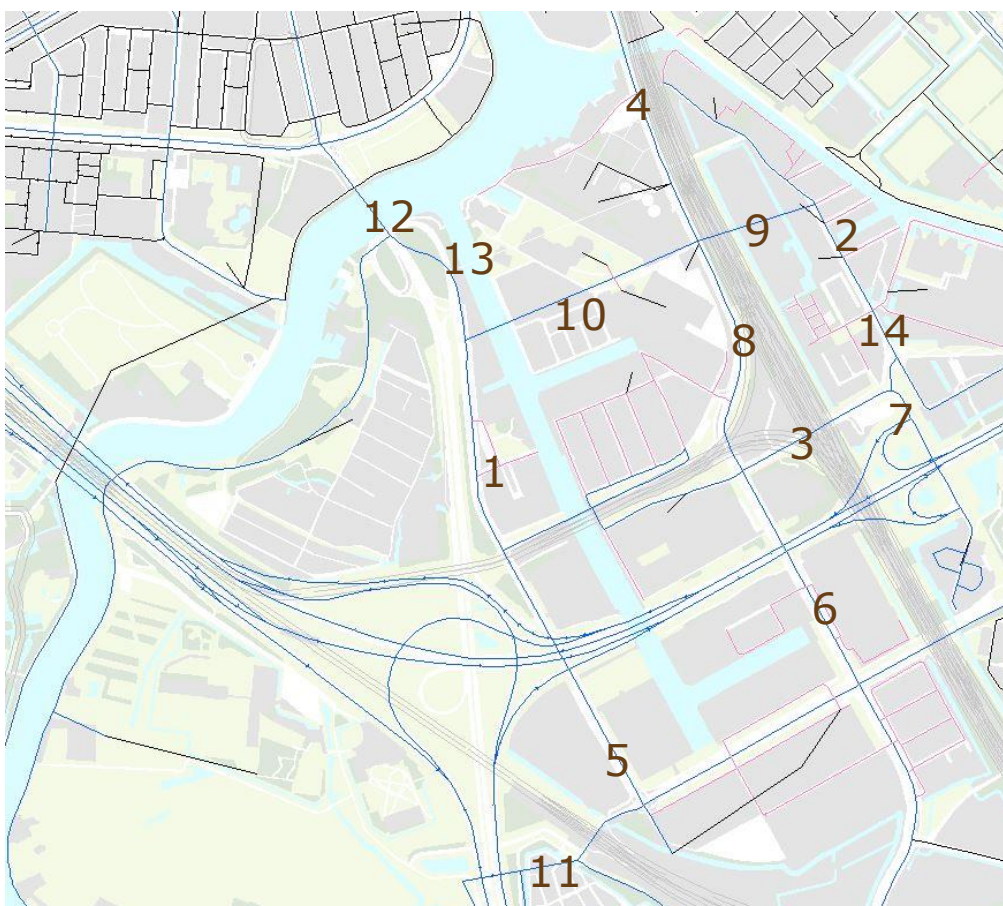
Om de verkeerseffecten in beeld te brengen wordt gekeken naar de intensiteiten in het studie- en invloedsgebied. In de afbeeldingen 3.1 en 3.2 zijn de verkeersintensiteiten weergegeven in het situaties 2027 zonder en met planvorming. Van de belangrijkste wegvakken in het studiegebied (figuur 3.3) zijn de verkeersintensiteiten vermeld (tabel 3.3), uitgedrukt in aantal motorvoertuigen per etmaal en op doorsnedeniveau (beide richtingen samen).



Figuur 3.1: aantal motorvoertuigen per etmaal 2027 autonoom



Figuur 3.2: aantal motorvoertuigen per etmaal 2027 inclusief alle plannen



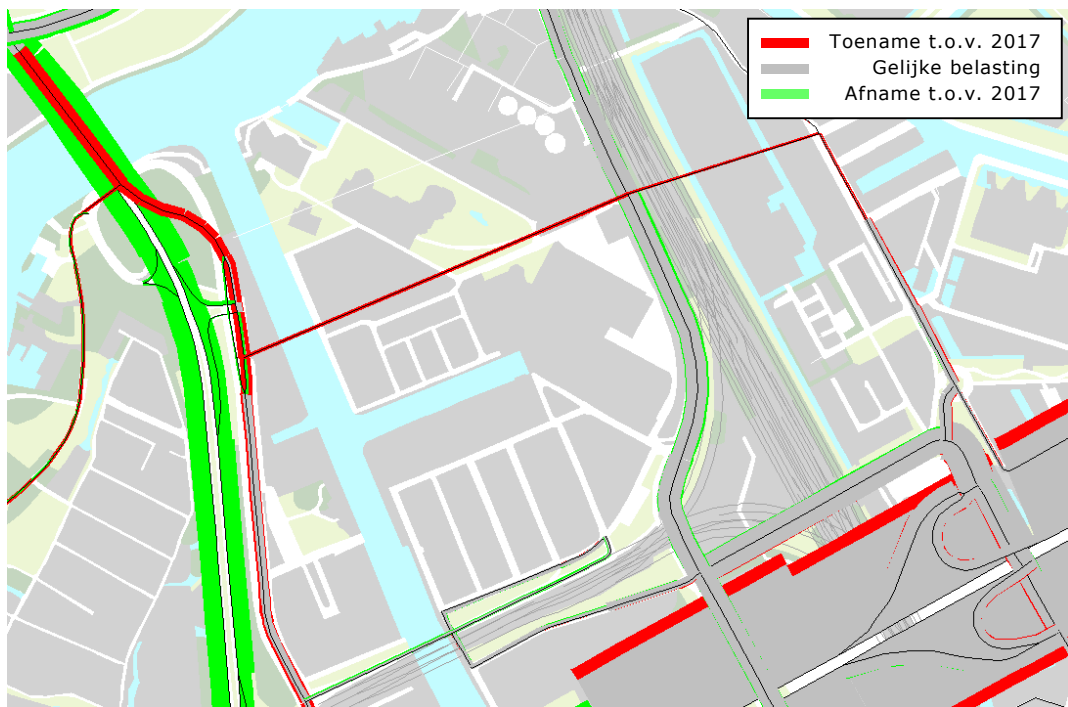
Figuur 3.3 Locaties studiegebied voor analyse intensiteiten (2027)

Wegvak	autonoom (in mvt)	Vershil 2017 en 2027 autonoom	2027 autonoom (in mvt)	2027 Alle Plannen (in mvt)	Bijdrage van alle plannen
1 Joan Muyskensweg (midden)	7600	2900	10500	11000	500
2 Wenckebachweg (noord)	700	2400	3100	4600	1500
3 Van Marwijk Kooystraat	25400	-600	24800	24400	-400
4 Spaklerweg (noord)	15600	-1400	14200	14300	100
5 Joan Muyskensweg (zuid)	4600	6500	11100	11400	300
6 Spaklerweg (zuid)	20300	-400	19900	19900	0
7 Johannes Blookerweg	35800	700	36500	38300	1800
8 Spaklerweg (midden)	21500	-2800	18700	18300	-400
9 Amstelstroomlaan (oost)	-	2800	2800	4300	1500
10 Amstelstroomlaan (west)	-	3700	3700	5200	1500
11 Van der Madeweg	-	10900	10900	11000	100
12 Utrechtsebrug	36000	-21700	14300	15800	1500
13 J. Muyskenweg (noord)	3500	8300	11800	13400	1600
14 Wenckebachweg (zuid)	7600	1000	8600	11100	2500

Tabel 3.3 Intensiteiten op locaties studiegebied in motorvoertuigen per etmaal op doorsnedeniveau (beide richtingen)

Tussen 2017 en 2027 zijn er aanzienlijke verschillen te zien in de verkeersintensiteiten op de Utrechtsebrug. Dit komt omdat voor 2027 het uitgangspunt is gehanteerd dat de A2 tussen de Utrechtsebrug en knooppunt Amstel is afgewaardeerd. Hierdoor wordt de route van en naar de stad tussen de Utrechtsebrug en de A2 en A10 minder aantrekkelijk. Het autoverkeer van en naar de stad neemt alternatieve routes, bijvoorbeeld via de Gooiseweg of de Europaboulevard. Een deel van het verkeer vanuit de stad blijft via de Utrechtsebrug via de Joan Muyskenweg en de Van der Madeweg en de nieuwe oprit naar de A2 rijden en vice versa.

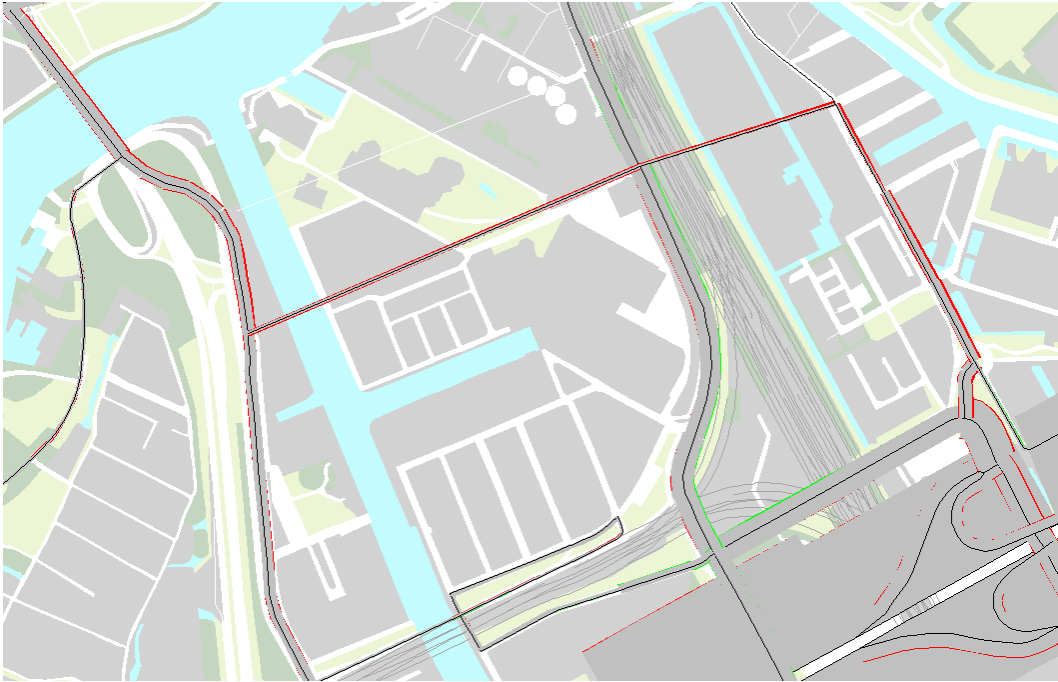
De verschillen zijn te zien in de verschilplot in figuur 3.4. Rood betekent een toename van het aantal motorvoertuigen ten opzichte van 2017 en groen een afname. Het grijze gedeelte is het verkeer dat in beide situaties op de weg rijdt. Vanzelfsprekend is de Nieuwe Utrechtseweg helemaal groen gekleurd, omdat deze weg in de 2027-situatie niet meer bestaat. De Amstelstroomlaan is helemaal rood gekleurd omdat deze weg in 2017 nog niet bestaat.



Figuur 3.4 Verskil motorvoertuigen per etmaal 2027 autonome situatie t.o.v. 2017 autonome situatie.

De verschillen in verkeersintensiteiten tussen de autonome situatie 2027 en de situatie 2027 met planvorming worden verklaard door de toename van het autoverkeer als gevolg van de ontwikkelingen in de bestemmingsplangebieden. Te zien is dat de grootste toenames van de verkeersintensiteiten plaatsvinden op de Utrechtsebrug, Amstelstroomlaan, Wenckebachweg en Johannes Blookerweg.

In de verschilplot van de etmaalintensiteiten tussen de referentiesituatie van 2027 en Alle Plannen 2027 is te zien dat de grootste intensiteitstoenames op de Utrechtsebrug, Amstelstroomlaan, Wenckebachweg en Johannes Blookerweg plaatsvinden. Het verkeer verplaatst zich over de Wenckebachweg en de Johannes Blookerweg van en naar de aansluiting met A10, waarbij het grootste gedeelte uit westelijke richting komt.



Figuur 3.5 Verschil motorvoertuigen per etmaal 2027 met planvorming t.o.v. 2027 autonome situatie.

Voor de verkeersdoorstroming zijn verder de I/C-verhoudingen (quotiënt intensiteit/capaciteit) op de wegen geanalyseerd. De I/C-verhouding wordt gebruikt om te beoordelen of er op wegvakniveau sprake is van een mogelijk knelpunt (in paragraaf 3.3 worden de knelpunten op kruispuntniveau beschreven). In het algemeen kan gesteld worden dat bij een I/C-verhouding lager dan 0.7 geen of weinig congestie zal optreden. Bij een I/C-verhouding van 0.9 of hoger is er sprake van structurele congestie / filevorming. De I/C-verhoudingen op de wegvakken binnen het studiegebied en het invloedsgebied zijn hoger dan 0.7 voor de Johannes Blookerweg in de ochtendspits en een deel van de Spaklerweg in avondspits in de referentiesituatie 2027. Echter komt op geen van de wegvakken in het studiegebied een I/C-verhouding van boven 0.9.

3.3 Berekening kruispuntstromen programmavarianten

Voor de kruispuntberekeningen zijn de uitkomsten uit het Verkeersmodel Amsterdam vertaald naar kruispuntstromen. Om te bepalen of er knelpunten zijn, is gekeken naar de gemiddelde kruispuntbelasting, oftewel de V/C (Volume/Capacity)-ratio van relevante kruispunten. Dit is bekeken voor de gemiddelde verhouding (geldend voor het kruispunt als geheel) per kruispunt. Een kruispunt met een gemiddelde belasting van boven de 80% wordt gekenmerkt als "potentieel knelpunt" en deze dient nader onderzocht te worden door middel van een verkeersregeltechnisch onderzoek.

In de tabellen 3.4 en 3.5 zijn de V/C-verhoudingen te zien van de belangrijkste kruispunten in het studie- en invloedsgebied voor achtereenvolgens de ochtend- en avondspits. Er zijn in totaal 5 kruispunten met een verhouding boven 80% in de variant 'Alle Plannen'. Dit zijn de volgende:

- Amstelstroomlaan – Spaklerweg (ochtend- en avondspits)
- Spaklerweg – Van Marwijk Kooystraat (ochtendspits)
- Spaklerweg – Amstelplein (ochtend- en avondspits)
- Johannes Blookerweg – aansluiting A10 (avondspits)

- Van der Madeweg – Buitensingel (ochtend- en avondspits)

Opvallend is dat in de nieuwe netwerksituatie van 2027 door de Amstelstroomlaan en de verwijderde A2 de V/C-verhoudingen van de kruispunten Spaklerweg – Van Marwijk Kooystraat en Utrechtsebrug – President Kennedylaan onder de 80% afnemen ten opzichte van 2017. Er is ook te zien dat de variant “Alle Plannen” een merkbare toename laat zien op het kruispunt Amstelstroomlaan – Spaklerweg in beide spitsen en kruispunt Spaklerweg – Amstelplein in de avondspits. Deze kruispunten zijn echter al een knelpunt in de autonome situatie van 2027.

Uit de meegeleverde kruispuntplots van het kruispunt Amstelstroomlaan - Spaklerweg blijkt dat de grootste kruispuntstromen plaatsvinden op de doorgaande bewegingen over de Spaklerweg.

Ochtendspits	2017 Autonoom	2017 Autonoom	2027 Alle plannen
Amstelstroomlaan – Spaklerweg	-	87%	92%
Amstelstroomlaan - Wenckebachweg	-	3%	5%
Amstelstroomlaan – Joan Muyskenweg	-	35%	41%
Spaklerweg – V Marwijk Kooystraat	82%	80%	81%
Spaklerweg - Amstelplein	87%	84%	85%
Johannes Blookerweg – aansl. A10	68%	71%	70%
Van der Madeweg – Buitensingel	2%	82%	82%
Utrechtsebrug – Pres. Kennedylaan	71%	42%	43%

Tabel 3.4 V/C-verhouding ochtendspits per kruispunt (in %) per kruising en per variant

Avondspits	2017 Autonoom	2017 Autonoom	2017 Alle plannen
Amstelstroomlaan – Spaklerweg	-	86%	95%
Amstelstroomlaan - Wenckebachweg	-	5%	9%
Amstelstroomlaan – Joan Muyskenweg	-	45%	47%
Spaklerweg – V Marwijk Kooystraat	76%	77%	77%
Spaklerweg - Amstelplein	91%	84%	87%
Johannes Blookerweg – aansl. A10	82%	84%	83%
Van der Madeweg – Buitensingel	14%	81%	81%
Utrechtsebrug – Pres. Kennedylaan	84%	53%	54%

Tabel 3.5 V/C-verhouding avondspits per kruispunt (in %) per kruising en per variant

3.4 Scenario's A2

In de autonome variant en variant met bestemmingsplannen in 2017 is uitgegaan van een afgewaardeerde A2. Voor de plansituatie 2027 zijn in twee gevoeligheidsanalyses berekend met een gewijzigd uitgangspunt ten aanzien van de afwaardering van de A2.

In tabel 3.6 zijn de verkeersintensiteiten op etmaalniveau weergegeven van de variant zonder A2 en de twee scenario's. Over het algemeen heeft de variant zonder de A2 de hoogste verkeersintensiteiten. Dit is met name te zien op de Joan Muyskenweg. Dit komt omdat de route tussen de stad en de A2/A10 minder aantrekkelijk is dan wanneer er nog wel een A2/Nieuwe Utrechtseweg is. Als er nog wel sprake is van een A2, in de tijdelijke situatie dan wel afgewaardeerd, dan is het aantrekkelijk om van



deze route gebruik te maken. De verkeersintensiteiten op de toeleidende Amstelstroomlaan (aan de westzijde) is daarom ook hoger in vergelijking met de situatie zonder A2. Hier staat tegenover dat er in de situaties met A2 minder gebruik wordt gemaakt van alternatieve routes naar de snelwegen, zoals via de Wenckebachweg of net buiten het studiegebied via de Ouderkerkerdijk. In hoofdlijnen kan worden gesteld dat een situatie met A2 de meeste impact heeft voor de Amstelstroomlaan tussen de Joan Muyskenweg en de Spaklerweg en dat een situatie zonder A2 de meeste impact heeft voor het gebied rond de Bijlmerbajes en de Weespertrekvaart.

Wegvak	2027 alle plannen	2027 Alle Plannen	2027 Alle Plannen
	Zonder A2	Tijdelijke situatie	Afgewaardeerde A2
1 Joan Muyskensweg (midden)	11000	4700	4300
2 Wenckebachweg (midden)	4600	2800	3300
3 Van Marwijk Kooystraat	24400	25400	25400
4 Spaklerweg (noord)	14300	15100	14800
5 Joan Muyskensweg (zuid)	11400	3000	3200
6 Spaklerweg (zuid)	19900	18400	18900
7 Johannes Blookerweg	38300	37800	38200
8 Spaklerweg (midden)	18300	17400	18000
9 Amstelstroomlaan (oost)	4300	2500	3000
10 Amstelstroomlaan (west)	5200	7400	7000
11 Van der Madeweg	11000	-	-
12 Utrechtsebrug	15800	36600	29000
13 J. Muyskenweg (noord)	13400	4900	1600
14 Wenckebachweg (zuid)	11100	9500	9900

Tabel 3.6 Intensiteiten op locaties studiegebied in motorvoertuigen per etmaal op doorsnedeniveau (beide richtingen) in de A2-scenario's

4 Conclusies

De verkeerseffecten van de ruimtelijke ontwikkeling van alle bestemmingsplannen in Overamstel laten de grootste intensiteitstoenames zien op de Utrechtsebrug, Amstelstroomlaan, Wenckebachweg en Johannes Blookerweg. Het verkeer verplaatst zich over de Wenckebachweg en de Johannes Blookerweg van en naar de aansluiting met A10, waarbij het grootste gedeelte uit westelijke richting komt. De intensiteitstoenames liggen op de genoemde wegvakken op 1460 motorvoertuigen per etmaal of hoger op doorsnedeniveau. Als men kijkt naar de zone-aansluitingen, is te zien dat Amstelkwartier 3^e fase het grootste deel van de toenames veroorzaakt.

Uit het onderzoek komt naar voren dat in de autonome situatie zonder planvorming op enkele kruispunten de verkeersintensiteiten al hoog zijn. Ook in de huidige situatie zijn deze kruispunten al behoorlijk druk. Dit is kenmerkend voor kruispunten op de hoofdnetten in een stedelijke omgeving. Het gaat om de volgende kruispunten:

- Amstelstroomlaan – Spaklerweg
- Spaklerweg – Van Marwijk Kooystraat
- Spaklerweg – Amstelplein
- Johannes Blookerweg – aansluiting A10
- Van der Madeweg – Buitensingel

De intensiteitstoenames laten toenames zien van de kruispuntbelastingen in het studiegebied, echter komen er geen nieuwe potentiële knelpunten bij ten opzichte van de autonome situatie in 2027. De planbijdrage vanuit de verschillende ontwikkelingen in het gebied is beperkt.

De kruisingen van de Spaklerweg met de Amstelstroomlaan en het Amstelplein hebben de grootste verkeersbelasting. De V/C (volume/capaciteit) belastingen hiervan ligt in de autonome situatie van 2027 al ver boven de 80%. De gehanteerde methode geeft een eerste indicatie of er knelpunten ontstaan. Een verkeersmodel is een versimpeling van de werkelijkheid dat inzicht geeft in de belangrijkste verkeersstromen. Voor een gedetailleerd inzicht op kruispuntniveau is een aparte kruispuntcapaciteits-berekening nodig. Vervolgonderzoek voor optimalisatie van de verkeersregeling is daarom aanbevolen voor de vijf genoemde kruispunten.

De kruising Amstelstroomlaan – Joan Muyskensweg heeft daarentegen een erg lage V/C-verhouding in 2027 en het ontwerp voor deze kruising kan daardoor mogelijk compacter worden vormgegeven. Ook dit zal nader onderzocht moeten worden.

Voor drie deelgebieden in het studiegebied zijn verschillende worst-case varianten geïdentificeerd:

- Omgeving Joan – Muyskensweg ter hoogte van de Amstel: de tijdelijke situatie waarin de verlengde A2 behouden blijft.
- Omgeving Amstelkwartier: de “bloembakkenvariant” waarin de verlengde A2 behouden blijft, maar de snelheid en capaciteit nemen af.
- Omgeving Bijlmerbajes en Weespertrekvaart: de gehanteerde situatie in dit onderzoek, waarbij de verlengde A2 is verwijderd.



Inleiding

Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) van de gemeente Amsterdam maakt voor zijn verkeersberekeningen gebruik van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Het VMA is een stedelijk verkeersmodel voor de stad Amsterdam, bedoeld voor strategische weg- en OV-studies. De basis voor het model bestaat uit onderzoeksgegevens uit verkeersenquêtes, verkeerstellingen, kenmerken van het wegen- en OV-net en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Voor het verleden en het heden zijn deze gegevens bekend, voor de toekomstige situatie worden inschattingen hiervan gebruikt.

Met het model worden, op basis van deze informatie, uitspraken gedaan over het verkeer en vervoer in brede zin. VMA onderscheidt de vervoerswijzen auto, fiets en openbaar vervoer, waarbij het openbaar vervoer een verdere opsplitsing naar bus, tram, metro en trein kent.

Modellen geven een zo goed mogelijke weergave van de werkelijkheid. Ieder model heeft echter zijn beperkingen omdat er altijd aannames gemaakt moeten worden, de data waarop het model gebaseerd is, zijn beperkingen heeft en er altijd een afweging plaatsvindt tussen kwaliteit, planning en beschikbare middelen (tijd en geld). Een perfect model bestaat niet, daarom is het aan te raden om bekende beperkingen en tekortkomingen zo expliciet mogelijk te maken voor de gebruiker, zodat hier bij het gebruik van het model en interpretatie van de modelresultaten zo goed mogelijk rekening mee kan worden gehouden.

Deze toelichting beschrijft de belangrijkste aandachtspunten van VMA. Voor een gedetailleerde toelichting van de aandachtspunten en een toelichting op de werkwijze van het VMA 1.0 wordt verwezen naar de bijsluiters en de technische rapportage⁵.

Achtergrond

Het stedelijk Verkeersmodel Amsterdam (VMA) is het eerste gedesaggregeerde stedelijke verkeersmodel in Nederland. De methodiek is gebaseerd op het LMS en NRM, en lijkt ook sterk op het regionale verkeersmodel VENOM. Het VMA deelt echter zowel het autoverkeer als het Openbaar Vervoer toe binnen OmniTRANS. De netwerken zijn ook volledig binnen OmniTRANS gemodelleerd. Daarnaast is de kalibratie uitgevoerd met het programma SMC in OmniTRANS.

Invoer, berekeningen en output

De invoergegevens van VMA voor Amsterdam zijn afkomstig van Verkeer en Openbare Ruimte en wat betreft socio-economische gegevens van Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam. De invoergegevens van het buitengebied alsmede de kostenparameters zijn afkomstig van Rijkswaterstaat en sluiten aan bij het NRM-2012⁶ en VENOM.

⁵ Beide documenten zijn op te vragen via verkeersonderzoek@amsterdam.nl.

⁶ De vigerende versie van het verkeersmodel dat Rijkswaterstaat inzet voor het rijks- en hoofdwegennet.

Het model wordt in principe elke twee jaar bijgewerkt met de meest recente invoer, en daarnaast elke vier jaar opnieuw gekalibreerd⁷ (volledig herijkt). In 2015 is de invoer van het model opgesteld. Hiermee is VMA 1.0 tot stand gekomen, dit is de vigerende versie van het model. VMA 1.0 is gekalibreerd op het basisjaar 2010. Met het model kunnen uitspraken worden gedaan voor de prognosejaren 2015, 2020, 2025 en 2030.

VMA maakt berekeningen voor de ochtendspits (7.00 – 9.00 uur), de avondspits (16.00 – 18.00 uur) en de restdag (alle tussenliggende periodes) van een gemiddelde werkdag. Middels omrekenfactoren kunnen uitspraken worden gedaan voor de dag-, avond- en nachtperiode van een gemiddelde weekdag, ten behoeve van lucht- en geluidsberekeningen.

Bij de berekeningen met VMA wordt rekening gehouden met de capaciteit van wegen en OV-verbindingen. Zowel de verkeersvraag (per vervoerwijze) als de gekozen routes zijn hiervan afhankelijk.

Voor de toekomstige situatie geldt dat de invloed van diverse soorten ontwikkelingen en beleid kwantitatief in beeld kunnen worden gebracht, zowel gezamenlijk als afzonderlijk. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- autonome ontwikkelingen, zoals de effecten van groei van inwoners en arbeidsplaatsen op het verkeer;
- mobiliteitsontwikkelingen door veranderingen in de netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer;
- pullbeleid (sturing verkeersvraag), zoals wijzigingen in het aanbod van trein en metro, reistijd en reissnelheid;
- pushbeleid (sturing verkeersaanbod), zoals wijzigingen in de reiskosten, rekeningrijden, betaald parkeren en locatiebeleid.

VMA kan een grote hoeveelheid informatie genereren. Hieronder valt naast informatie over de wegvakbelastingen en het afwikkelingsniveau onder andere het aantal afgelegde kilometers en gereisde uren, zitplaatsaanbod in het openbaar vervoer, aantal overstappen etcetera. Bij de auto en fiets is deze informatie uitgesplitst naar wegtype en bij het openbaar vervoer naar het soort vervoermiddel.

⁷ IJking van het model: op basis van de invoergegevens wordt in een bijstellingsproces gecontroleerd of het model de werkelijke verkeerssituatie in een recent historisch jaar voldoende representeert.



De tekst uit deze bijlage is een samenvatting van het document 'Uitgangspunten Verkeersmodel Amsterdam; Basisjaar 2010 en prognosejaren 2015, 2020, 2025 en 2030', DIVV afdeling Beleid & Expertise, versie 1.0, 30 oktober 2014.

Inleiding

De toekomst is moeilijk te voorspellen. Voor het maken van verkeersprognoses voor de toekomst worden daarom een aantal aannames gedaan. Hier zijn de belangrijkste uitgangspunten samengevat.

Infrastructuur

Tussen 2010 en 2030 vinden er diverse infrastructurele ontwikkelingen plaats in het netwerk van het openbaar vervoer en het netwerk van de auto. Zo veranderen er bijvoorbeeld dienstregelingen en komen er nieuwe wegverbindingen bij. Enkele belangrijke ontwikkelingen worden hier toegelicht.

Autonetwerk

Tussen 2010 en 2015 worden de Westrandweg en de tweede Coentunnel aangelegd. De Westrandweg verbindt knooppunt Raasdorp met de A10 ten zuiden van de Coentunnel. In 2020 is in de binnenstad een 'knip' in de Prins Hendrikkade gerealiseerd, waardoor het doorgaand verkeer dat eerder voor het Centraal Station langs reed, vanaf deze periode over de De Ruyterkade wordt geleid. Tussen 2020 en 2030 is aangenomen dat in Noord de Bongerdweg wordt aangelegd tussen de IJdoornlaan en de Klaprozenweg. Deze verbinding vormt de ontsluiting van de Noordelijke IJ-oever naar de A10 Noord.

Openbaar vervoernetwerk

In het OV-netwerk van 2015 is de Zuidtangent (snelle busverbinding) doorgetrokken naar IJburg.

In het netwerk van 2020 hebben diverse wijzigingen plaatsgevonden in het bus- en tramnet t.o.v. dat van 2015 als gevolg van de ingebruikname van de Noord-Zuidlijn.

Sociaal-economische kenmerken en kostenontwikkeling

De inschatting van de mobiliteit in de toekomst wordt gebaseerd op ontwikkelingen in sociaal-economische gegevens en een aantal andere ontwikkelingen.

Inwoners en arbeidsplaatsen

De ontwikkeling van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam in de periode 2010 – 2030 wordt in onderstaande tabellen weergegeven.

Tabel 1 Aantal inwoners in 2010 en prognoses voor de jaren 2015, 2020, 2025 en 2030 in de gemeente Amsterdam (Amsterdams Trendsscenario, bron: DRO)

stadsdeel	2010	2015	2020	2025	2030
Centrum	82.000	88.000	87.000	86.000	85.000
Noord	86.000	93.000	97.000	102.000	106.000
Oost	117.000	127.000	135.000	138.000	147.000
Zuid	135.000	141.000	141.000	144.000	145.000
West	130.000	139.000	140.000	143.000	143.000
Nieuw-West	135.000	144.000	146.000	146.000	149.000
Zuidoost	81.000	86.000	90.000	92.000	93.000
Westpoort	0	0	2.000	4.000	6.000
totaal	766.000	818.000	838.000	855.000	874.000

Tabel 2 Aantal arbeidsplaatsen in 2010 en prognoses voor de jaren 2015, 2020, 2025 en 2030 in de gemeente Amsterdam (Amsterdams Trendsscenario, bron: DRO)

stadsdeel	2010	2015	2020	2025	2030
Centrum	108.000	115.000	117.000	117.000	118.000
Noord	33.000	36.000	38.000	40.000	42.000
Oost	61.000	69.000	70.000	75.000	76.000
Zuid	106.000	115.000	119.000	126.000	132.000
West	45.000	49.000	49.000	49.000	49.000
Nieuw-West	58.000	60.000	61.000	61.000	61.000
Zuidoost	68.000	70.000	70.000	71.000	71.000
Westpoort	48.000	48.000	50.000	51.000	52.000
totaal	527.000	562.000	574.000	590.000	601.000

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen wordt onder andere veroorzaakt door ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden als de Zuidas, maar ook door verdichting in de bestaande stad.

Kostenontwikkeling

De ontwikkeling van de kosten voor het gebruik van de auto en voor het gebruik van het openbaar vervoer speelt ook een rol. De ontwikkeling is te zien in onderstaande tabel.

Tabel 3 Ontwikkeling kosten van het openbaar vervoer en de auto (AR, bron: uitgangspunten VENOM-2013, bewerking door DIVV d.m.v. groeifactor t.o.v. 2010)

	2010	2015	2020	2025	2030
brandstofkosten per km	100,0	98,7	97,3	92,8	88,2
treinkosten woon-werk	100,0	101,5	102,9	102,9	102,9
treinkosten overig	100,0	101,5	102,9	102,9	102,9
kosten BTM	100,0	103,3	106,5	106,5	106,5

Ten opzichte van het jaar 2010 wordt een stijging van de treinkosten voorzien van 3% in 2030 en een stijging van de BTM (bus, tram, metro) van 6,5%. Er wordt uitgegaan



van een daling van de autokosten met 10,8%. De daling van de kosten van de auto is een gevolg van het zuiniger worden van de auto's.

Autobezit

Het autobezit is een belangrijke voorwaarde voor het maken van autoverplaatsingen. Van invloed op het autobezit is leeftijd, arbeidsparticipatie en bereikbaarheid van de woonplek met het openbaar vervoer, de fiets en de auto.

Voor de prognosejaren wordt aangesloten bij de landelijke cijfers uit DYNAMO⁸. In VMA wordt gerekend met een autobezit per zone. Het autobezit is scenarioafhankelijk en wordt door het autobezitmodel verdeeld over de zones waarbij rekening wordt gehouden met door de ontwikkeling van het inkomen, demografische kenmerken en zone-specifieke kenmerken uit het basisjaar. Daarbij wordt indirect ook rekening gehouden met het feit dat in bepaalde delen van Amsterdam het autobezit in het basisjaar wordt begrensd door de beschikbare parkeercapaciteit. Deze beperking sluit aan bij de inzichten uit het Parkeerplan.

Buiten de gemeente Amsterdam wordt gebruik gemaakt van VENOM. Dit model bevat voor het jaar 2010 het aantal auto's per zone. Richting de toekomst heeft VENOM alleen een totaalcijfer voor geheel Nederland voor de jaren 2020 en 2030. Op basis van de groei van het aantal inwoners wordt de totale groei van het aantal auto's verdeeld over Nederland.

Beleid

De belangrijkste uitgangspunten met betrekking tot beleid hebben betrekking op parkeren. Daarbij gaat het naast het modelleren van parkeergarages om het locatiebeleid en over de parkeertarieven.

Om het effect van parkeergarages in VMA te verwerken worden autoaankomsten overgeheveld van zones naar speciaal aangewezen parkeerzones.

Buiten de gemeente Amsterdam zijn geen parkeergegevens opgenomen.

Locatiebeleid

Parkeerbependingen in de woon-werk- en in de zakelijke sfeer worden doorgevoerd door het bepalen van parkeernormen voor de werkgebieden. Een instrument hiervoor is het locatiebeleid, waarmee getracht wordt vermijdbaar autoverkeer terug te dringen. Amsterdam streeft ernaar bedrijven met veel werknemers en bezoekers te concentreren in gebieden die goed met het openbaar vervoer bereikbaar zijn (A- en B-locaties). Bedrijven met veel goederenvervoer of met zakelijk personenverkeer worden geconcentreerd op plekken die goed per auto bereikbaar zijn (B- en C-locaties). De parkeerrestricties zijn op A-locaties het strengst en op B-locaties minder streng. Op C-locaties zijn er geen restricties. De A-locaties bevinden zich rondom het Centraal Station en de NS-stations Bijlmer, Amstel, Zuid en Sloterdijk. De B-locaties zijn locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrostation en overige NS-stations of locaties gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen. Een kaartje met de A-, B-, en C-locaties is te vinden in het document 'Uitgangspunten Verkeersmodel Amsterdam'.

Parkeertarieven

In de afgelopen jaren zijn de parkeertarieven aangepast. In de raadsvoordracht 'Plan voorrang gezonde stad' uit 2008 wordt genoemd dat de parkeerkosten maximaal zullen stijgen met de inflatie. In het programma-akkoord 2010-2014 staat opgenomen dat de parkeertarieven tot en met 2014 bevroren worden. Dit is uiteraard

⁸ DYNAMO: landelijk autobezitmodel (DYNamic Automobile MODEL)

overgenomen in de uitgangspunten. Vanaf 2015 wordt aangenomen dat de parkeertarieven zullen stijgen met de inflatie, aangezien verwacht wordt dat de reële (gecorrigeerd voor inflatie) parkeerkosten niet zullen veranderen. Uitzonderingen op bovenstaande situatie en een kaartje met de parkeertarieven zijn te vinden in het document 'Uitgangspunten Verkeersmodel Amsterdam'.

Betaald rijden

Er wordt niet uitgegaan van enige vorm van betaald rijden (kilometerheffing).



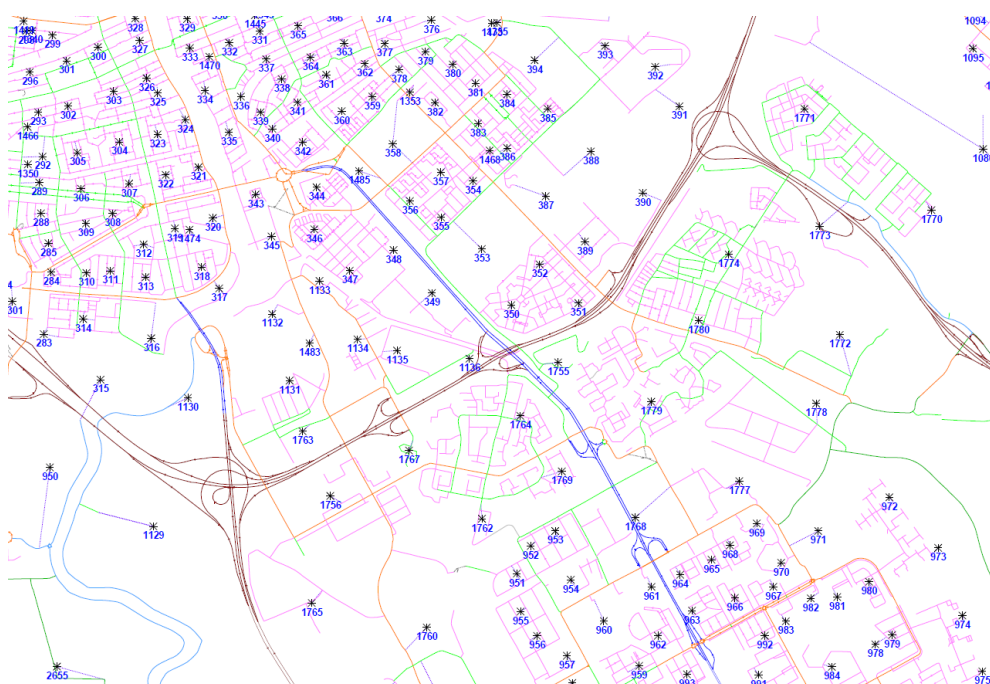
Uitgangspunten Verkeersonderzoek Amstel AMC

Deze bijlage bevat een samenvatting van de uitgangspunten die zijn gehanteerd voor de verkenningenstudie Amstel AMC, die als startpunt heeft gediend voor het verkeersonderzoek Overamstel.

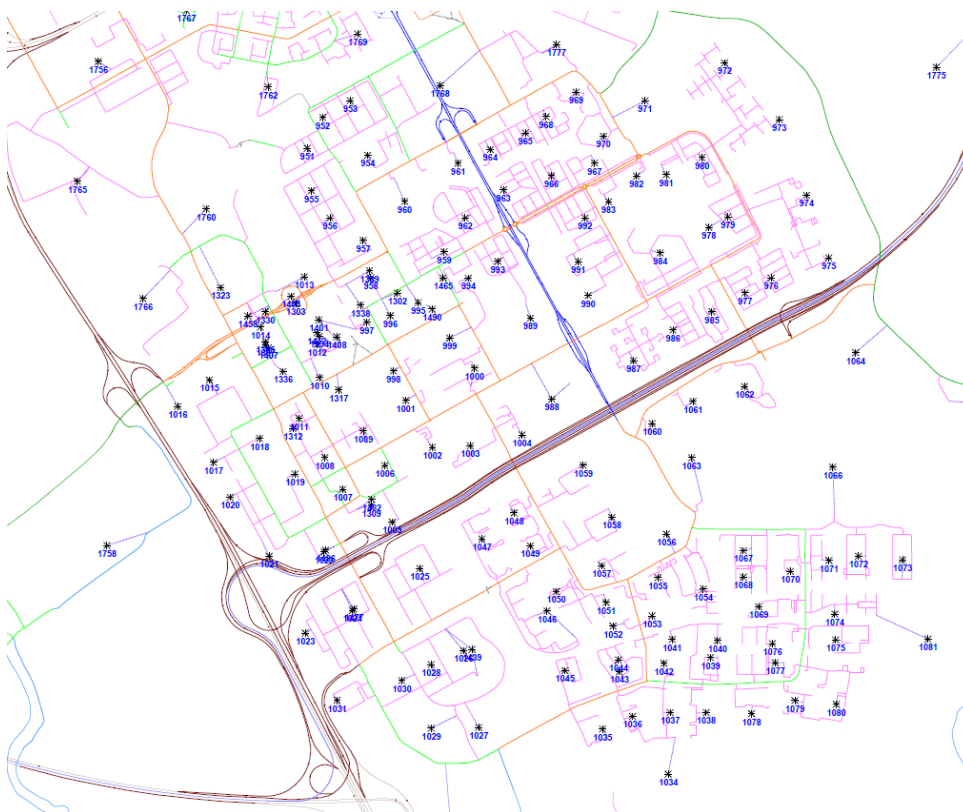
Uitgangspunten voor de SEG'S:

Voor deze studie is ervan uitgegaan dat de sociaal economische ontwikkelingen in de volgende gebieden van invloed zijn op de studie: de Zuidas, Amstelkwartier en Wenckebachweg-gebied en Diemen, De Nieuwe Kern, Amstel III en AMC zoals eerder in het VVPZOL gebruikte programma.

In de studie Amstel AMC zijn de sociaal economische gegevens (SEG's) in vier gebieden gewijzigd; Zuidas gebied, Amstel III, Diemen en het Amstelkwartier. Om de zone indeling in de 4 gebieden inzichtelijk te maken zijn onderstaande plots van de zone indeling van VMA opgenomen.



Afbeelding 1: VMA zone indeling studiegebied ter hoogte van de Amstelknop



Afbeelding 2: VMA zone indeling studiegebied ter hoogte van Amstelkwartier en Arena

Voor de gebieden De Nieuwe Kern, Entrada, Getz, Bijlmerbajes, AMC, Amstel III, Amstelkwartier, Amstelstation, Amstel Businesspark, ING en de Zuidas is specifiek ingegaan op de sociaal economische vulling en de wijzigingen hierop.

In de nieuwe runs is de planontwikkeling aangepast. Voor De Nieuwe Kern is uitgegaan van de onderstaande ontwikkeling. In tabel 1 staat de aangeleverde ontwikkeling uitgesplitst naar enkele bedrijven. Deze ontwikkeling is ook opgenomen in tabel 3. In tabel 2 en 3 is de gebruikte inwoners en arbeidsplaatsen voor deze zones aangegeven.

De Nieuwe Kern

De Nieuwe Kern (het terrein bij Borchland en de Toekomst) is in het VMA verdeeld over 4 zones; 1760, 1765, 1766 en zone 1323. Zone 1323 betreft de parkeergarage media arena en is een speciale voorzieningen zone (een donorzone). Voor de ontwikkelingen van De Nieuwe Kern is de planontwikkeling van M2 BVO omgerekend naar inwoners en arbeidsplaatsen. Dit is weergegeven in onderstaande tabellen.

Arbeidsplaatsen 160058

Zones	VMA 2015AR	160058 2020AR	160058 2030AR
1756	8.253	6.128	7.790
1760	1500*	1500+788	1500+200**+3938
1765	0	169	0+844
1766	250**	200+169	844

*Joop van de Ende, ** De Toekomst (200) + Borchland (50), Borchland verdwijnt in 2020 en de Toekomst wordt in 2030 verplaatst naar zone 1760

Tabel 1: ontwikkeling uitgesplitst naar verschillende bedrijven.



Voor de zones 1760, 1765 en 1766 is in tabel 2. en 3 de inwoners en arbeidsplaatsen inzichtelijk gemaakt. De aantakking van zone 1760 is verplaatst van de Holterbergweg naar de Passage i.v.m. de planvisie om de weg hierop aan te takken.

Inwoners De Nieuwe Kern	2020	2030
Zone 1760	232	2080
Zone 1765	460	4120
Zone 1766	488	4170

Tabel 2: Modelinvoer VMA inwoners De Nieuwe Kern

Arbeidsplaatsen De Nieuwe Kern	2020	2030
Zone 1760	2288	5638
Zone 1765	169	844
Zone 1766	369	844

Tabel 3: Modelinvoer VMA arbeidsplaatsen totaal De Nieuwe Kern

Entrada

In de zone van Entrada (zonenummer 1767) is de geplande ontwikkelingen van woningen opgenomen. Gemeente Ouder-Amstel heeft aangegeven dat er 500 woningen gepland zijn. Hierdoor zouden er in 2030 dus 1.150 inwoners bijkomen.

Getz

In de zone van Getz (zonenummer 1012) staat voor 2030 ontwikkeling gepland. Na realisatie van de plannen zijn er in 2030 in zone 1012 815 arbeidsplaatsen en 1.474 inwoners.

AMC en Amstel III

Voor het AMC terrein (zonenummer 1026) is de VMA vulling als uitgangspunt gehanteerd. Het AMC heeft ook een voorzieningenzone (zonenummer 1439). De bezoekers van het AMC zijn als volgt weergegeven in het verkeersmodel: in totaal 8429 bezoekers per etmaal waarvan 70 % met de auto komt.

Ontwikkeling AMC 2020 en 2030

Zone	Omschrijving	inwoners	arbeidsplaatsen
Zone 1026	AMC terrein	0	9035

Tabel 4: Modelinvoer voor zones Kop Weespertrekvaart en Bijlmerbajes

De ontwikkeling van Amstel III zal plaatsvinden in de VMA zones 1006, 1009, 1022, 1023, 1025 en 1028. De sociaal economische ontwikkelingen, zoals deze in het verkeersmodel zijn opgenomen voor AMC en Amstel III, zijn in de onderstaande tabellen te zien. De ontwikkelingen betreffen de ontwikkelingen van studenten- en jongerenwoningen. In blauw is de ontwikkelingen op de Lemelerbergweg aangegeven.

Ontwikkeling woningen Amstel III	VMA zones	Inwoners
Omgeving Hondsrugweg	Zone 1006	200
Omgeving Hondsrugweg	Zone 1009	300
Omgeving Sijsjesbergweg	Zone 1023	200
Omgeving Paasheuvelweg	Zone 1025	500
Omgeving Meibergdreef / AMC	Zone 1028	1.500 + 350

Tabel 5: Geplande ontwikkeling voor zones Amstel III

Inwoners Amstel III	2020	2030
Zone 1006	184	523
Zone 1009	184	623
Zone 1022	2	28
Zone 1023	11	213
Zone 1025	640	1334
Zone 1028	51	1911

Tabel 6: Modelinvoer inwoners Amstel III

Arbeidsplaatsen Amstel III	2020	2030
Zone 1006	2.038	2.057
Zone 1009	1.961	1.979
Zone 1022	489	489
Zone 1023	306	306
Zone 1025	3.889	3.889
Zone 1028	116	116

Tabel 7: Modelinvoer arbeidsplaatsen Amstel III

Amstel Businesspark

Voor de ontwikkeling van het Amstel Businesspark (zonenummer 1763 en 1756) is uitgegaan van het hoge ontwikkelscenario zoals door de projectontwikkelaar is aangeleverd.

Inwoners Amstel Businesspark	2020	2030
Zone 1763	0	2.300

Tabel 8: Modelinvoer inwoners Amstel Businesspark

Arbeidsplaatsen Amstel III	2020	2030
Zone 1763	4.840	6.556
Zone 1756	6.128	7.790

Tabel 9: Modelinvoer arbeidsplaatsen Amstel Businesspark

Amstelstation

Voor de zone bij het Amstelstation (zone 344) is de ontwikkeling, zoals meegenomen in het recent afgeronde project 160029 Amstelstation. De gegevens zijn beschikbaar voor 2025 en worden zowel voor 2020 en 2030 gehanteerd. Aan de westzijde van het



Amstelstation worden nieuwe woningen gerealiseerd. Hier is een toename van 2566 inwoners. De extra inwoners zijn in zone 343 toegevoegd. De ontwikkeling staat gepland voor het jaar 2030. De gehanteerde SEGS zijn weergegeven in de tabellen 2.12 en 2.13.

Inwoners Amstelstation	2020	2030
Zone 343	580	2566
Zone 344	1.636	1.636

Tabel 10: Modelinvoer inwoners Amstelstation

Arbeidsplaatsen Amstelstation	2020	2030
Zone 343	2470	2523
Zone 344	1.320	1.320

Tabel 11: Modelinvoer arbeidsplaatsen Amstelstation

Diemen

Voor enkele zones in gemeente Diemen is de nieuwe ontwikkeling meegenomen. Deze zijn opgenomen in de tabellen 13 en 14.

Inwoners Diemen	2020	2030
Zone 1768	3191	4190
Zone 1772	943	1035
Zone 1773	914	929
Zone 1777	4370	4370
Zone 1778	705	705
Zone 2909	134	153

Tabel 12: Modelinvoer inwoners Diemen

Arbeidsplaatsen Diemen	2020	2030
Zone 1768	4182	4200
Zone 1772	200	200
Zone 1773	17	17
Zone 1777	1180	1180
Zone 1778	2650	2650
Zone 2909	2678	2732

Tabel 13: Modelinvoer arbeidsplaatsen Diemen

ING – 't kasteel

Voor het ING terrein (zonenummer 995) is voor de 2020 en 2030 een toename van 1.150 inwoners en een afname van 300 arbeidsplaatsen gepland. De 300 arbeidsplaatsen verplaatsen naar Frankemaheerd (zonenummer 958), hier is een toename van de arbeidsplaatsen.

Inwoners ING 't Kasteel	2020	2030
Zone 995	2415	2639

Tabel 14: Modelinvoer inwoners zone ING

Arbeitsplaatsen ING 't Kasteel	2020	2030
Zone 995	2368	2368
Zone 958	3879	3879

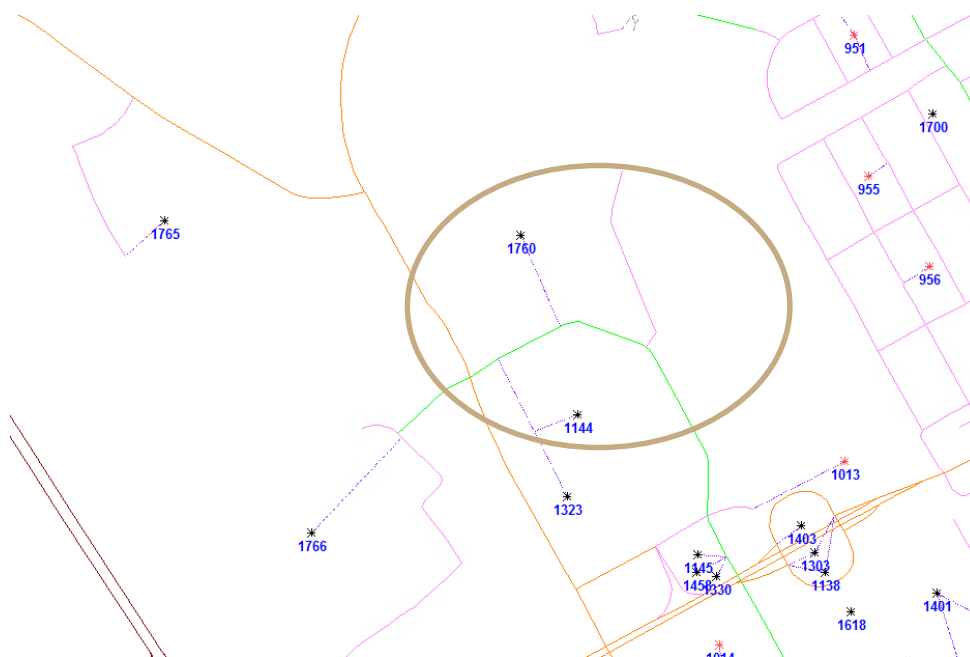
Tabel 15: Modelinvoer arbeidsplaatsen zone ING

Uitgangspunten voor de netwerken

Voor het verkeersonderzoek Amstel AMC zijn een aantal netwerkwijzigingen aan de basisnetwerken doorgevoerd. Hieronder worden de belangrijkste genoemd. Voor het netwerk zijn enkele optimalisaties uitgevoerd voor het specifieke studiegebied. De belangrijkste wijzigingen zijn in onderstaande opsomming meegenomen.

- Netwerk Zuidas Dok uit de recente studie Zuidas (februari 2016)
- Kleine lus Amstelknoop vanaf 2020 niet meer aanwezig
- Julianaplein en Prins Bernhardplein uitgegaan van de huidige inrichting (februari 2016)
- Verlengde Amstelstroomlaan (tunnel Spaklerweg – Wenckebachweg) 1 rijstrook per richting, 30 km per uur (2030)
- Ouderkerkerdijk (VRI ingevoerd voor realistische vertraging op de kruising)
- Aansluiten zone 1760 op de Passage (afbeelding 3)
- Joan Muyskenweg – Van der Madeweg en de ventweg; aanpassing van de aantakking van de zone 1756 (Sligro, Macro) , afslagverbod voor de linksaf er van de Buitensingel naar de Van der Madeweg en Holterbergweg naar de De Flinesstraat
- Aansluiting zone 345 Amsteltoren ook op het Amstelplein
- Aanpassing rotonde Overzichtsweg – Spaklerweg vertraging op de armen (beperking van de satflow naar 800) en door aantakking zone 345 ook deel van het verkeer van de Amsteltoren
- Extra aansluiting zone 1132 (Amstelkwartier) naast Spaklerweg ook op de Amstelstroomlaan
- Schollenbergpad Weesperzijde – aansluiting voor gemotoriseerd verkeer eruit gehaald
- Pieter Visserstraat ter hoogte van de Abram Dudok van Heelstraat is niet meer toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer
- Aanpassing kruising Holterbergweg – Passage – Borchland in 2030. Hier wijzigt het parkeerterrein van Borchland naar de andere zijde van de Holterbergweg. Daarom worden de opstelstroken in spiegelbeeld aangelegd





Afbeelding 3: Screenshot uit de studie Amstel AMC – (nieuwe) aansluiting zone 1760 op de Passage