

Verkeersmodelstudie Vlaardingenlaan

**Uitgangspunten en resultaten berekeningen met VMA 4.5
Gemeente Amsterdam**

5 juni 2024 - Internal

Contactpersoon

NIELS DE GROOT
Senior Adviseur

T (+31)6-27060743
E niels.degroot@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

Inhoudsopgave

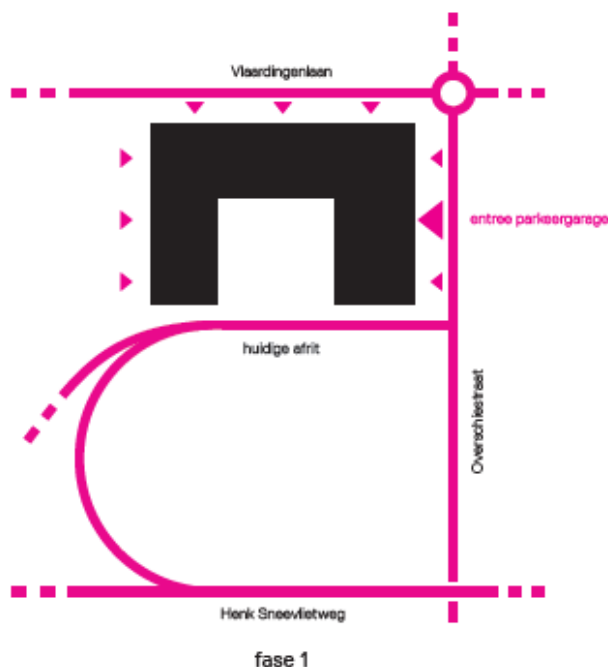
1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Leeswijzer	4
2	Uitgangspunten	5
2.1	Algemeen	5
2.2	Varianten	5
2.3	Netwerken	6
2.4	Sociaal-economische gegevens	6
2.5	Parkeerbeleid	7
3	Resultaten	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Verkeersgeneratie	8
3.3	Modal split	8
3.4	Intensiteiten	8
3.5	Kruispuntbelastingen	10
4	Conclusies	12
 Bijlagen		
	Bijlage A Wat is VMA?	13
	Bijlage B Plots verkeersberekeningen	15
	Bijlage C Resultaten milieuberekeningen	16
	Bijlage D Plausibiliteit	18
	 Colofon	 19

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het Schinkelkwartier, aan de Vlaardingenlaan 11, wordt een gebouw met 176 woningen en 40 parkeerplaatsen gebouwd. Daarnaast komt er op de begane grond ongeveer 500m² commerciële functie (sociale voorzieningen en horeca). Als onderdeel van de vergunningsaanvraag moet een verkeersstudie worden uitgevoerd om het effect van extra verkeer op de omgeving te onderzoeken. In deze studie zullen de verkeersstromen worden gemodelleerd om inzicht te krijgen in de effecten op het wegennet.

Het resultaat van deze verkeersmodelstudie zal gebruikt worden als onderdeel van de vergunningsaanvraag voor het omgevingsplan.



Figuur 1: Bouwblok Vlaardingenlaan 11, fase 1. Bron: Voorlopig ontwerp, WRK architecten

1.2 Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd: In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten beschreven en wordt aangegeven op welke wijze deze zijn vertaald naar modelinvoer. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van de belangrijkste effecten en in hoofdstuk 4 zijn de conclusies opgenomen.

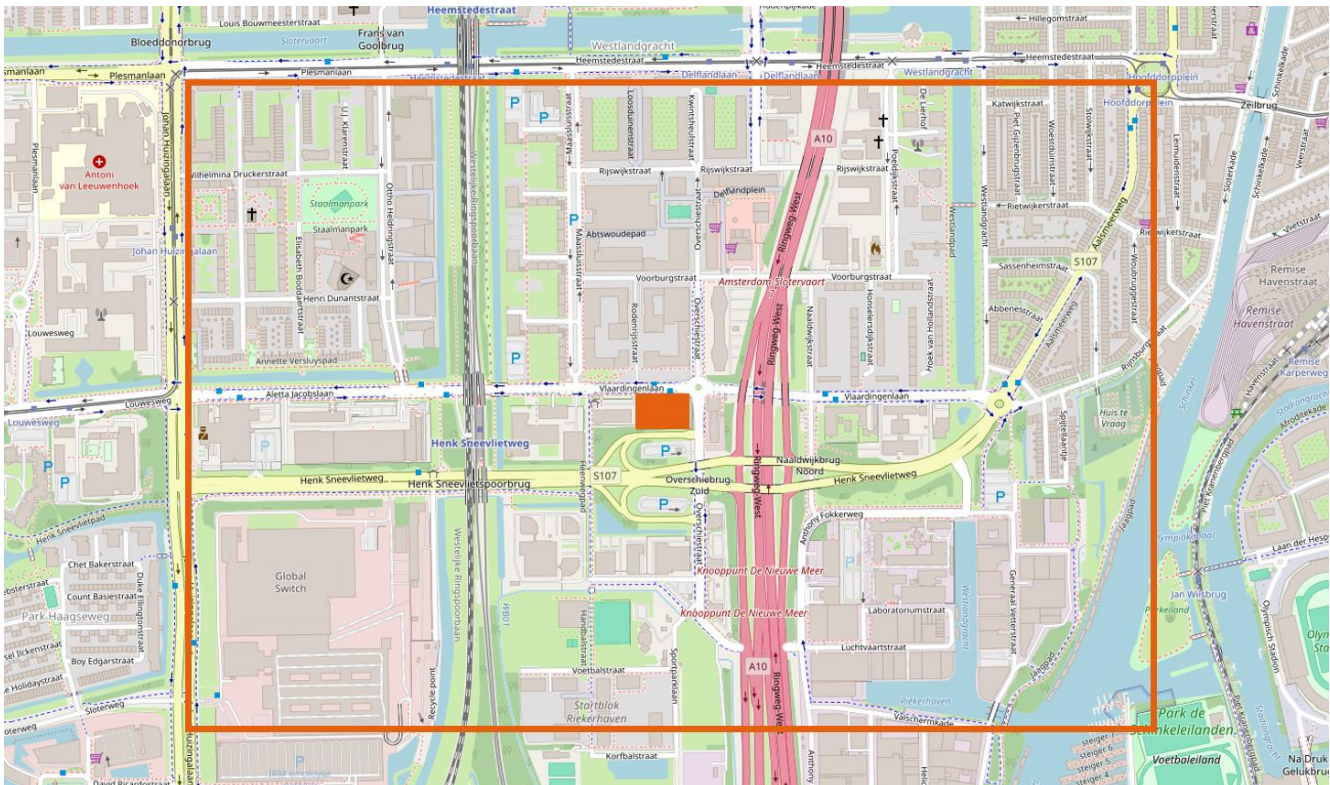
2 Uitgangspunten

2.1 Algemeen

Voor deze studie is gebruikgemaakt van de meest recente versie van het verkeersmodel Amsterdam (VMA versie 4.5). In deze rapportage staan de gehanteerde uitgangspunten voor de verkeersmodelstudie Vlaardingenlaan.

Studiegebied

Voor deze verkeersstudie is uitgegaan van het studiegebied zoals weergegeven in figuur 2.



Figuur 2: Studiegebied

Modelversie, prognosejaren en varianten

De verkeersberekeningen zijn uitgevoerd op basis van het ruimtelijk-economische scenario Schinkelkwartier. Dit scenario bevat uitgangspunten ten aanzien van economische ontwikkeling op basis van de trend die nu voor de toekomst wordt voorzien. In het scenario wordt ervan uitgegaan dat het onderliggende verplaatsingsgedrag in de toekomst niet wijzigt. Mogelijke ontwikkelingen als structureel meer thuiswerken na de Coronapandemie zijn niet meegenomen.

2.2 Varianten

Er zijn drie varianten doorgerekend:

- Referentie 2024: Deze variant gebruikt de geïnterpoleerde sociaaleconomische gegevens voor 2024, gebaseerd op het vastgestelde basisjaar 2019 en prognosejaar 2025 SEGs.
- Referentie 2034: Deze variant dient als referentie voor de Plansituatie. In deze variant zijn alle vastgestelde (infra)-ontwikkelingen opgenomen. Deze variant gebruikt de geïnterpoleerde sociaaleconomische gegevens voor 2034, gebaseerd op prognosejaren 2030 en 2040 SEGs.
- Plansituatie 2040: Deze variant is gebaseerd op de Referentie, waarbij de plannen voor de Vlaardingenlaan zijn toegevoegd.

2.3 Netwerken

2024 Referentiesituatie

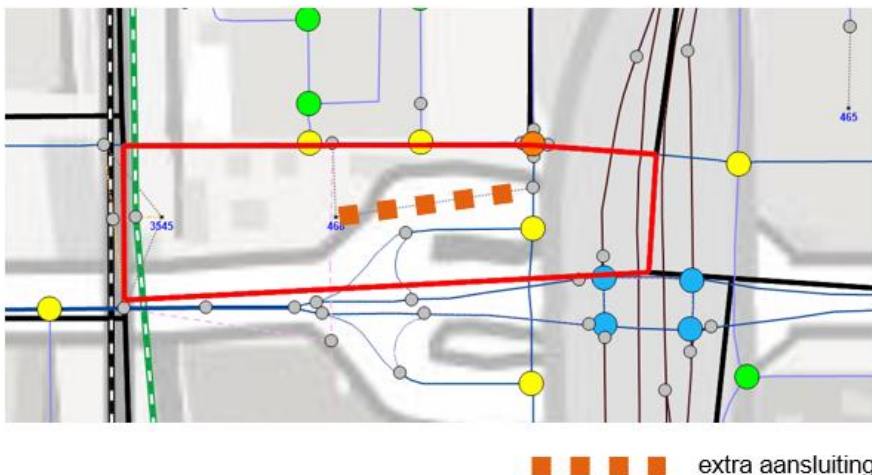
Voor het netwerk van 2024 is uitgegaan van het netwerk AR2025. Hierin is de invoering van 30 km/u op een deel van het Amsterdamse wegennet meegenomen.

2034 Referentiesituatie en plansituatie

De referentievariant is aangeleverd door de gemeente, en bevat onder andere de meest recente ontwikkelingen zoals beschreven in de Projectnota Schinkelwartier. De belangrijkste infrastructurele ontwikkelingen zijn:

- Doorrijverboden Sloterweg en Laan van Vlaanderen. Uit het project Sloterweg zijn de doorrijverboden overgenomen. De Laan van Vlaanderen is van maandag tot en met vrijdag afgesloten tussen 07:00 en 10:00 uur en 16:00 en 19:00 uur. Buiten deze tijden is de Laan van Vlaanderen in beide richtingen voor iedereen toegankelijk. Sloterweg-West en Sloterweg-Oost zijn op alle dagen 24 uur per dag gesloten. Modelmatig sluiten we de Laan van Vlaanderen enkel in de ochtendspits en avondspits. In de restdag is deze de gehele periode geopend.
- Knip in de Overschiestraat, de onderdoorgang van de A10 is nog uitsluitend voor langzaam verkeer toegankelijk.
- Een fietsverbinding langs de zuidkant van de A10.
- Fietsverbinding van de Sloterweg naar de Overschiestraat en vervolgens met een brug over de Schinkel in het verlengde van de Jan Wilsbrug.

Het netwerk van de referentie- en plansituatie 2034 wijkt op één punt af van dat in de referentiesituatie 2024, zie figuur 3. Zone 468¹, waar het project Vlaardingenlaan in gerealiseerd wordt, heeft een extra aansluiting op de Overschiestraat gekregen om zo de ontsluiting van de kavel vanaf de Overschiestraat te modelleren.



Figuur 3: Zone 468 met extra aansluiting op de Overschiestraat

2.4 Sociaal-economische gegevens

Aan de Vlaardingenlaan 11 zijn de volgende ontwikkelingen gepland:

- 176 woningen (uitgangspunt gemiddeld 2,1 inwoners per woning, dus 359 inwoners);
- 290 m² horeca (uitgangspunt 20 m² per arbeidsplaats, dus 14,5 arbeidsplaatsen);
- 210 m² sociale voorzieningen (uitgangspunt 80 m² per arbeidsplaats, dus 2,6 arbeidsplaatsen).

¹ Een zone is in een verkeersmodel een geografische vereenvoudiging van een gebied. Alle functies (inwoners, arbeidsplaatsen, leerlingplaatsen etc.) en daaruit voortvloeiende mobiliteit van een gebied wordt gecentreerd in een punt.

In zone 468 zijn in de referentiesituatie 2034 reeds 1.180 inwoners en 1.433 arbeidsplaatsen opgenomen. Dit is een groei van 1.171 inwoners en 671 arbeidsplaatsen ten opzichte van de referentiesituatie 2024. De plannen voor Vlaardingenlaan 11 zijn in de plansituatie 2034 toegevoegd. In de volgende tabel zijn de in zone 468 gemodelleerde inwoners en arbeidsplaatsen weergegeven.

Tabel 1: Sociaal-economische gegevens

	2024	Referentie 2034	Plan 2034
Inwoners	9	1.180	1.539
Arbeitsplaatsen	762	1.433	1.450

2.5 Parkeerbeleid

Parkeren is van invloed op het autobezit en autogebruik. Binnen het verkeersmodel zijn een aantal instellingen beschikbaar die parkeerbeleid kunnen benaderen.

Het **parkeertarief** beïnvloedt de bestemmingskeuze van bezoekers zonder woon- werkmotief. Als er betaald parkeren wordt ingevoerd of het tarief wordt verhoogd wordt het gebied minder aantrekkelijker en wijken automobilisten uit naar andere gebieden. In het projectgebied geldt een parkeertarief van €4,50/uur. In zowel de referentievarianten als de plansituatie.

Het **autobezit** kan per zone worden bepaald. Als de parkeernorm bijvoorbeeld 0,3 auto's per woning is en er zijn 100 huishoudens in een gebied, dan is het autobezit 30 auto's. Voor het project Vlaardingenlaan is geen apart autobezit gemodelleerd omdat dit project slechts een klein deel van de vulling van zone 468 behelst. Het autobezit in zone 468 is afgeleid van het totale autobezit in Nieuw West.

3 Resultaten

3.1 Inleiding

Uitgebreide resultaten van de modelberekeningen (verkeersintensiteiten, kruispuntbelastingen, I/C plots, verschilplots) zijn als bijlage bij deze rapportage opgenomen. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste effecten van het verkeersonderzoek Vlaardingenlaan beschreven.

3.2 Verkeersgeneratie

De ontwikkeling aan de Vlaardingenlaan 11 genereert extra mobiliteit. In totaal worden er 962 extra ritten per etmaal gemaakt. In de volgende tabel is het aantal ritten per modaliteit weergegeven die door het plan worden gegenereerd:

Tabel 2: verkeersgeneratie plansituatie (ritten/etmaal op een werkdag, afgerond op 100-tallen)

	Autoritten	OV-ritten	Fietsritten	Totaal
Verkeersgeneratie per etmaal (werkdag)	300	200	500	1.000

3.3 Modal split

In de volgende tabel is de modal split van zone 468 voor de drie doorgerekende varianten weergegeven

Tabel 3: modal split

Variant	Aandeel auto	Aandeel OV	Aandeel fiets
2024 referentie	18%	42%	41%
2034 referentie	25%	32%	42%
2034 plan	26%	32%	43%

Uit de tabel blijkt dat er tussen 2024 en 2034 een verschuiving in modal split plaatsvindt. Dit wordt veroorzaakt doordat het gebied transformeert van een werk- naar een woon/werklocatie. Tussen de referentie- en de plansituatie 2034 verschilt de modal split nauwelijks.

3.4 Intensiteiten

Auto

In figuur 4 is het verschil weergegeven in autoverkeer tussen de project- en de referentiesituatie voor 2034.

Uit deze figuur is af te leiden dat het meeste door de ontwikkeling aan de Vlaardingenlaan 11 gegenereerde autoverkeer richting de aansluiting met de S107/A10 rijdt. Op een paar wegvakken wordt een zeer licht (<100 mvt/etm) afnemende intensiteit geconstateerd. Dit wordt veroorzaakt door veranderende verkeersstromen ten gevolge van de extra aansluiting van het perceel.



Figuur 4: verschil in mvt/etm tussen project- en referentiesituatie 2034 (afgerond op 100-tallen, rood: toename, groen: afname)

Voor de intensiteiten is op een aantal strategische punten weergegeven wat de veranderingen zijn tussen 2023 Referentie, 2034 Referentie en 2034 Plan. In figuur 5 staan de locaties van de meetpunten voor de intensiteiten weergegeven.



Figuur 5: locaties meetpunten intensiteiten

In tabel 4 zijn de intensiteiten per etmaal voor de verschillende doorsnedes opgenomen. De cijfers zijn afgerond op honderdtallen. Uit deze tabel blijkt dat de verschillen tussen referentie- en plansituatie in 2034 zeer gering zijn. Alleen op telpunt 2 (Overschiestraat zuid) neemt de intensiteit toe.

Tabel 4: intensiteiten autoverkeer (motorvoertuigen/etmaal)

Telpunt	Referentie 2024	Referentie 2034	Plan 2034	verschil Plan- Referentie
1 - Vlaardingenlaan west	4.300	6.600	6.600	0
2 - Overschiestraat zuid	8.400	14.000	14.200	200
3 - Overschiestraat noord	100	100	100	0
4 - Maassluisstraat	400	400	400	0
5 - Vlaardingenlaan oost	3.600	10.500	10.500	0

OV

Voor de volledigheid zijn in de volgende tabel de OV-intensiteiten opgenomen van telpunt 1 en 5. Op de andere telpuntlocaties rijdt geen OV. Tussen referentie- en plansituatie is er (afgerond op 100-tallen) geen verschil merkbaar:

Tabel 5: intensiteiten OV (reizigers/etmaal)

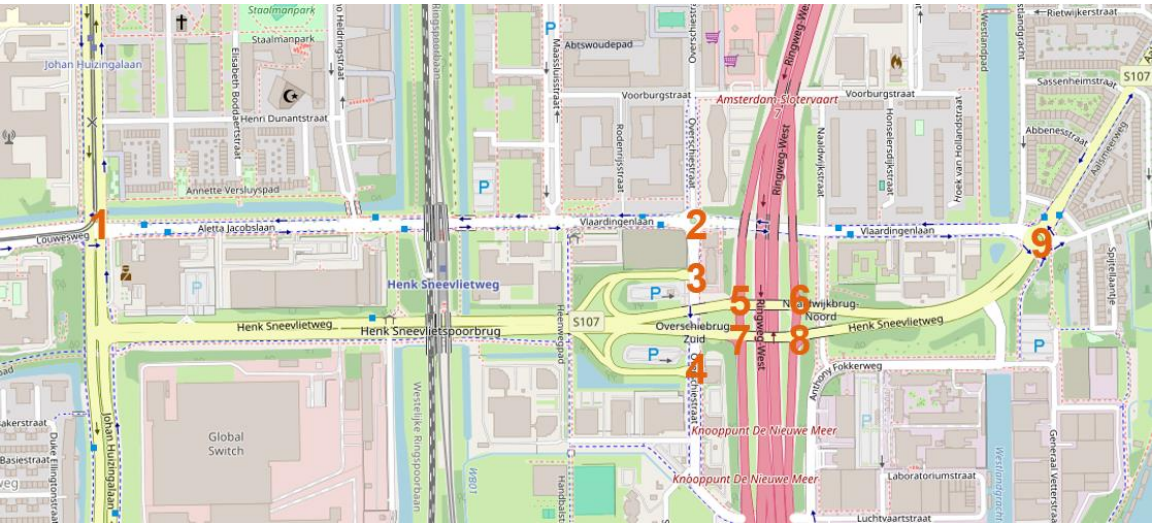
Telpunt	Referentie 2024	Referentie 2034	Plan 2034	verschil Plan- Referentie
1 - Vlaardingenlaan west	600	800	800	0
5 - Vlaardingenlaan oost	700	900	900	0

In Bijlage B zijn intensiteitenplots voor auto en OV opgenomen.

3.5 Kruispuntbelastingen

Op basis van de statische modelberekeningen kan de intensiteit/capaciteit verhouding voor kruispunten worden berekend. Deze geeft een indicatie van de kwaliteit van verkeersafwikkeling op het betreffende kruispunt. Om hier een gedegen oordeel over te geven, zijn echter aanvullende berekeningen/analyses nodig met een hierop toegesneden instrument (zoals COCON).

Voor elk kruispunt is de kritische V/C-verhouding gepresenteerd (de hoogste waarde van de afzonderlijke takken). Een V/C-verhouding hoger dan 0,89 geeft reden voor aanvullend onderzoek naar het functioneren van het kruispunt. In figuur 6 is aangegeven welke kruispunten in de omgeving van de Vlaardingenlaan zijn geanalyseerd. In de selectie van de te analyseren kruispunten zijn juist de drukke kruispunten in de omgeving meegenomen.



Figuur 6: locaties kruispunten

De V/C-verhoudingen voor referentie- en planvariant zijn weergegeven in tabel 6.

Tabel 6: V/C-ratio's kruispunten

Kruispunt	Referentie 2024		Referentie 2034		Plan 2034	
	os	as	os	as	os	as
1 - Johan Huizingalaan/Aletta Jacobslaan	0,78	0,85	0,78	0,81	0,78	0,80
2 - Vlaardingenlaan/Overschiestraat	0,20	0,29	0,31	0,68	0,31	0,68
3 - Overschiestraat/S107 noord	0,22	0,34	0,54	0,55	0,55	0,55
4 - Overschiestraat/S107 zuid	0,17	0,47	0,26	0,53	0,27	0,53
5 - Henk Sneevlietweg - A10 NW	0,80	0,82	0,92	0,91	0,92	0,91

6 - Henk Sneevlietweg - A10 NO	0,54	0,70	0,62	0,89	0,63	0,89
7 - Henk Sneevlietweg - A10 ZW	0,54	0,95	0,94	1,01	0,94	1,01
8 - Henk Sneevlietweg - A10 ZO	0,94	0,79	0,86	0,60	0,86	0,60
9 - Vlaardingenlaan/Aalsmeerweg	0,33	0,33	0,33	0,39	0,33	0,39

Uit deze tabel blijkt dat de kruispunten op de aansluiting met de A10 aan de westzijde structureel een knelpunt vormen. De ontwikkeling aan de Vlaardingenlaan beïnvloedt de afwikkeling op deze kruispunten niet. Ook de verkeersafwikkeling op de andere kruispunten wordt niet of nauwelijks door het extra verkeer van de ontwikkeling aan de Vlaardingenlaan beïnvloed.

4 Conclusies

In deze modelstudie zijn de verkeerskundige effecten van het ontwikkelen van 176 woningen en 500 m² commerciële ontwikkelingen aan de Vlaardingenlaan bepaald.

Deze effecten zijn klein. Het project genereert per etmaal 300 autoritten, 200 OV-ritten en 500 fietsritten. Zowel op de wegvakken als de kruispunten in het studiegebied is het effect van de ontwikkeling nauwelijks merkbaar. Alleen op de Overschiestraat is een lichte stijging van de verkeersintensiteit merkbaar: de meeste door het project gegenereerde autoritten gaan via de Overschiestraat richting de S107/A10.

Bijlage A Wat is VMA?

Inleiding

Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) van gemeente Amsterdam maakt voor zijn verkeersberekeningen gebruik van het verkeersmodel VMA (Verkeersmodel Amsterdam). Het VMA is een stedelijk verkeersmodel voor de stad Amsterdam 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 vervoerwijzen 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 4.0 wordt verwezen naar de Bijsluiters en de Technische Rapportage.

Achtergrond

Het stedelijk Verkeersmodel Amsterdam (VMA) is het eerste gedesaggreerde 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, fietsverkeer als het Openbaar Vervoer toe binnen OmniTRANS. De netwerken zijn ook volledig binnen OmniTRANS gemodelleerd.

Alle kalibraties, Auto, OV en Fiets zijn uitgevoerd met het programma SigKal.

Invoer, berekeningen en output

De invoergegevens van VMA voor Amsterdam zijn afkomstig van Verkeer & Openbare Ruimte en wat betreft socio-economische gegevens van de Diensten Ruimte & Duurzaamheid en Onderzoek, Informatie & Statistiek van de gemeente Amsterdam. De invoergegevens van het buitengebied alsmede de kostenfuncties zijn afkomstig van Rijkswaterstaat en sluiten aan bij het NRM en VENOM, beide 2018-versies.

Het model wordt in principe elke twee jaar bijgewerkt met de meest recente invoer, en daarnaast elke vier jaar opnieuw gekalibreerd (volledig herijkt). In 2018 is de invoer van het model opgesteld. Per 1 januari 2022 is de meest recente update aan het VMA uitgevoerd, leidend tot VMA versie 4.0., dit is de vigerende versie van het model. VMA4.0 is gekalibreerd op het basisjaar 2019. Met het model kunnen uitspraken worden gedaan voor de prognosejaren 2025, 2030, 2035 en 2040.

VMA maakt berekeningen voor de ochtendspits (7:00 – 9:00 uur), de avondspits (periode 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 het Openbaar Vervoer, 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 etc. Bij de auto en fiets is deze informatie uitgesplitst naar wegtype en bij het openbaar vervoer naar het soort vervoermiddel.

Bijlage B Plots verkeersberekeningen

De plots zijn als aparte pdf bij deze rapportage geleverd.

Bijlage C Resultaten milieuberekeningen

Deze zijn als aparte shapefiles bij deze rapportage geleverd. Een beschrijving van de attributen is weergegeven in de tabel hieronder.

De attributen zijn opgenomen per richting:

- _AB: van knoop A naar knoop B;
- _BA: van knoop B naar knoop A.
-

Attribuut	Beschrijving
LINKNR	Linknummer
A	Knoopnummer A
B	Knoopnummer B
MOT24H7D	Aantal motoren weekdag etmaal
MOT24H5D	Aantal motoren werkdag etmaal
MOT07_19	Aantal motoren dagperiode
MOT19_23	Aantal motoren avondperiode
MOT23_07	Aantal motoren nachtperiode
PA_24H7D	Aantal personenauto's weekdag etmaal
PA_24H5D	Aantal personenauto's werkdag etmaal
PA_07_19	Aantal personenauto's dagperiode
PA_19_23	Aantal personenauto's avondperiode
PA_23_07	Aantal personenauto's nachtperiode
LVR24H7D	Aantal lichte vrachtwagens weekdag etmaal
LVR24H5D	Aantal lichte vrachtwagens werkdag etmaal
LVR07_19	Aantal lichte vrachtwagens dagperiode
LVR19_23	Aantal lichte vrachtwagens avondperiode
LVR23_07	Aantal lichte vrachtwagens nachtperiode
MVR24H7D	Aantal middelzware vrachtwagens weekdag etmaal
MVR24H5D	Aantal middelzware vrachtwagens werkdag etmaal
MVR07_19	Aantal middelzware vrachtwagens dagperiode
MVR19_23	Aantal middelzware vrachtwagens avondperiode
MVR23_07	Aantal middelzware vrachtwagens nachtperiode
ZVR24H7D	Aantal zware vrachtwagens weekdag etmaal
ZVR24H5D	Aantal zware vrachtwagens werkdag etmaal
ZVR07_19	Aantal zware vrachtwagens dagperiode
ZVR19_23	Aantal zware vrachtwagens avondperiode
ZVR23_07	Aantal zware vrachtwagens nachtperiode
BUS24H7D	Aantal bussen weekdag etmaal
BUS24H5D	Aantal bussen werkdag etmaal
BUS07_19	Aantal bussen dagperiode
BUS19_23	Aantal bussen avondperiode
BUS23_07	Aantal bussen nachtperiode
TRM24H7D	Aantal trams weekdag etmaal
TRM24H5D	Aantal trams werkdag etmaal

TRM07_19	Aantal trams dagperiode
TRM19_23	Aantal trams avondperiode
TRM23_07	Aantal trams nachtperiode
MET24H7D	Aantal metro's weekdag etmaal
MET24H5D	Aantal metro's werkdag etmaal
MET07_19	Aantal metro's dagperiode
MET19_23	Aantal metro's avondperiode
MET23_07	Aantal metro's nachtperiode
SNELHCAT	Snelheidscategorisering
SNELHTRJ	Trajectsnelheid
STAGPERC	Stagnatiefactor

Bijlage D Plausibiliteit

Om de plausibiliteit van de resultaten te kunnen beoordelen zijn een aantal controles uitgevoerd. In deze bijlage zijn de uitkomst van deze controles gepresenteerd.

Intensiteiten

Om te toetsen of de door het model geprognosticeerde intensiteiten overeenkomen met de werkelijkheid zijn de intensiteiten van de huidige situatie (2023) vergeleken met de dichtstbijzijnde beschikbare telpunt, de Henk Sneevlietweg.



Henk Sneevlietweg, Amsterdam

Tussen J Huizingalaan en Heenwegpad

Telpunt A0069

Etmaalintensiteiten motorvoertuigen				Laatste meting 20-06-2022 t/m 08-07-2022		
Meetperiode		Werkdag Weekdag		Werkdag Weekdag		
20-06-2022	08-07-2022	14592	12898	Etmaal (0-24u)	14592	12898
15-08-2020	31-08-2020	14029	12311	Dag (7-19u)	11734	10064
08-06-2016	14-06-2016	18016	15239	Avond (19-23u)	1664	1605
				Nacht (23-7u)	1193	1229
				Ochtendspits (7-9u)	2291	1743
				Avondspits (16-18u)	2228	1911

In opdracht van

Gemeente Amsterdam

Figuur 7: Verkeersintensiteiten Henk Sneevlietweg (bron: BASEC)

In de referentiesituatie geldt op dit wegvak in 2024 een etmaalintensiteit van 18.700 mvt/etm.

De metingen uit 2022 op de Henk Sneevlietweg zijn dus 28% lager dan de modelprognose voor 2024. Dit kan verklaard worden door het effect van de Corona-pandemie. Het lijkt erop dat de intensiteit nog niet op het niveau van voor de pandemie is. Het zou kunnen dat een deel van het verkeer ook niet structureel terugkomt door bijvoorbeeld een blijvend thuiswerkeffect. Het verdient aanbeveling hier bij een eventuele update van het verkeersmodel aandacht aan te besteden.

Verkeersgeneratie door het project

In paragraaf 3.2 is de verkeersgeneratie door het project beschreven. Het aantal vertrekken + aankomsten per inwoner + arbeidsplaats wordt gebruikt als indicator om te kijken of het model goed heeft gefunctioneerd. Een aantal van 2,2-3,4 ritten per inwoner wordt gezien als plausibel:

- Referentie 2034: 2,90 ritten per inwoner;
- Plan 2034: 2,85 ritten per inwoner.

Geconcludeerd kan worden dat het aantal gegenereerde vertrekken/aankomsten plausibel is.

Colofon

VERKEERSMODELSTUDIE VLAARDINGENLAAN
UITGANGSPUNTEN EN RESULTATEN BEREKENINGEN MET VMA 4.5

KLANT

Gemeente Amsterdam

AUTEUR

Niels de Groot

PROJECTNUMMER

30146768

ONZE REFERENTIE

RYQ4M2R7Z2JH-161587530-485:3

DATUM

5 juni 2024

STATUS

Definitief

GECONTROLEERD DOOR

Anton van Meulen
Senior adviseur

VRIJGEGEVEN DOOR

Bettinka Rakic
Hoofd adviesgroep

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende datagedreven duurzame ontwerp-, advies- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij zijn met 36.000 architecten, data-analisten, ingenieurs, projectplanners, water- en duurzaamheidexperts. Onze gedeelde passie is: Improving quality of life. Toewijding aan de strategie 'accelerating a planet positive future' onderschrijft onze wereldwijde samenwerking met klanten en hoe we hen helpen met duurzame projectkeuzes. We combineren digitale met mensgerichte innovaties en omarmen toekomstgerichte vaardigheden op het gebied van milieu, energie, water, gebouwen, transport en infrastructuur. We werken vanuit meer dan dertig landen en rapporteerden in 2023 een bruto omzet van 5 miljard euro. www.arcadis.com

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

T [+31 \(0\)88 4261 261](tel:+3120884261261)