



**Gemeente
Amsterdam**

Verkeersonderzoek Cambridge Towers

Uitgangspunten en resultaten berekeningen met VMA 4.5

CONCEPT

Team Onderzoek & Kennis

Verkeersonderzoek@amsterdam.nl

Rapportnummer O-220430

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING	5
1.1 AANLEIDING	5
1.2 UW VRAAG	5
1.3 RESULTAAT	5
1.4 LEESWIJZER	5
HOOFDSTUK 2 UITGANGSPUNTEN	6
2.1 ALGEMEEN	6
2.1.1 Studiegebied	7
2.1.2 Prognosejaren en varianten	7
2.2 NETWERKEN	8
2.3 SOCIAALECONOMISCHE GEGEVENS	9
2.3.1 Projectgebied Cambridge Towers.	9
2.3.2 Autonome ontwikkeling Paasheuvelweggebied	10
2.3.3 Ontwikkeling rest van Amstel III.	10
2.3.4 Overige gebieden	11
2.4 PARKEREN	11
HOOFDSTUK 3 RESULTATEN.....	13
3.1 HUIDIGE SITUATIE	13
3.1.1 Controle modelresultaat	13
3.1.2 Kruispuntbelasting in 2023	14
3.2 AUTONOME ONTWIKKELING 2033.....	15
3.2.1 Verkeersstromen in 2033 autonoom	15
3.3 EFFECTEN VAN HET PROJECT CAMBRIDGE TOWERS.....	16
3.3.1 Verkeersgeneratie en modal split Cambridge Towers	16
3.3.2 Verkeersstromen.....	20
3.3.3 Kruispuntbelastingen in 2033	21
3.4 LUCHT- EN GELUIDCIJFERS	23
HOOFDSTUK 4 CONCLUSIES	25
BIJLAGE A. WAT IS VMA?.....	27
A.1 INLEIDING	27
A.2 ACHTERGROND	27
A.3 INVOER, BEREKENINGEN EN OUTPUT	28
BIJLAGE B. SAMENVATTING ‘BASISGEGEVENS VERKEERSPROGNOSES’	29
B.1 INLEIDING	29
B.2 INFRASTRUCTUUR	29
B.2.1 Autonetwerk	30
B.2.2 Openbaar vervoernetwerk	30
B.3 SOCIAAL-ECONOMISCHE KENMERKEN EN KOSTENONTWIKKELING.....	30

B.3.1	Inwoners en arbeidsplaatsen	30
B.3.2	Kostenontwikkeling	31
B.3.3	Autobezit	32
B.4	BELEID.....	33
B.4.1	30 km/uur in de stad	33
B.4.2	Agenda Autoluw	33
B.4.3	Parkeertarieven	33
B.4.4	Betaald rijden	34

CONCEPT

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Amstel III, gelegen in Amsterdam Zuidoost, is nu nog een gebied met overwegend kantoorgebouwen, maar wordt de komende jaren getransformeerd tot een gemengd gebied om te wonen en te werken. Eén van de projecten die wordt ontwikkeld is Cambridge Towers. Het project wordt gerealiseerd in het Paasheuvelweggebied aan de Paalbergweg. Vanwege de beoogde intensivering van het gebied is een verkeersonderzoek nodig om te kijken of de omliggende wegen het extra verkeer aankunnen.

1.2 Uw vraag

DurchRE heeft V&OR Team Onderzoek&Kennis gevraagd om verkeersberekeningen uit te voeren naar het effect van het project Cambridge Towers op de verkeersstromen in het gebied.

1.3 Resultaat

Het onderzoek geeft inzicht in de verkeersstromen en mogelijke verkeerskundige knelpunten als gevolg van de ontwikkeling van het project Cambridge Towers. De uitgangspunten, gehanteerde werkwijze en analyse zijn vastgelegd in een rapportage. Aanvullend is digitaal de noodzakelijke (verrijkte) verkeerskundige cijfers ten behoeve van lucht- en akoestisch onderzoek beschikbaar gemaakt.

1.4 Leeswijzer

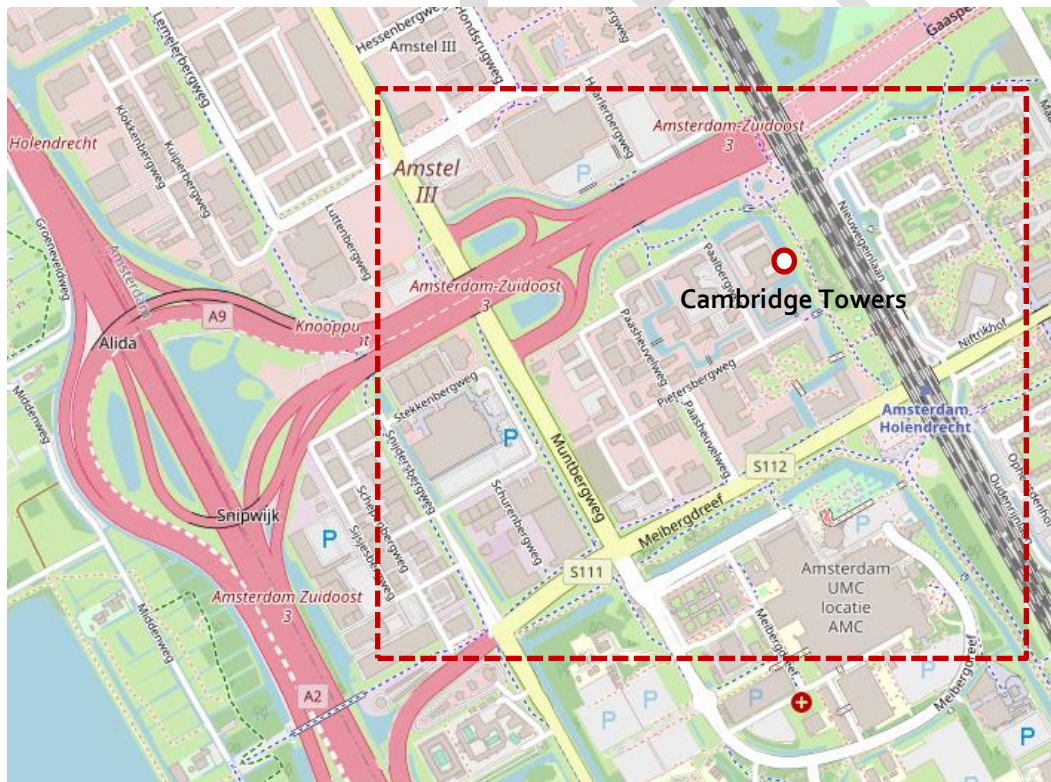
Het rapport is als volgt opgebouwd: In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten beschreven en wordt aangegeven op welke wijze deze zijn vertaald naar modelinvoer. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van de belangrijkste effecten en in hoofdstuk 4 volgen de conclusies.

Hoofdstuk 2 Uitgangspunten

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor de verkeersstudie beschreven.

2.1 Algemeen

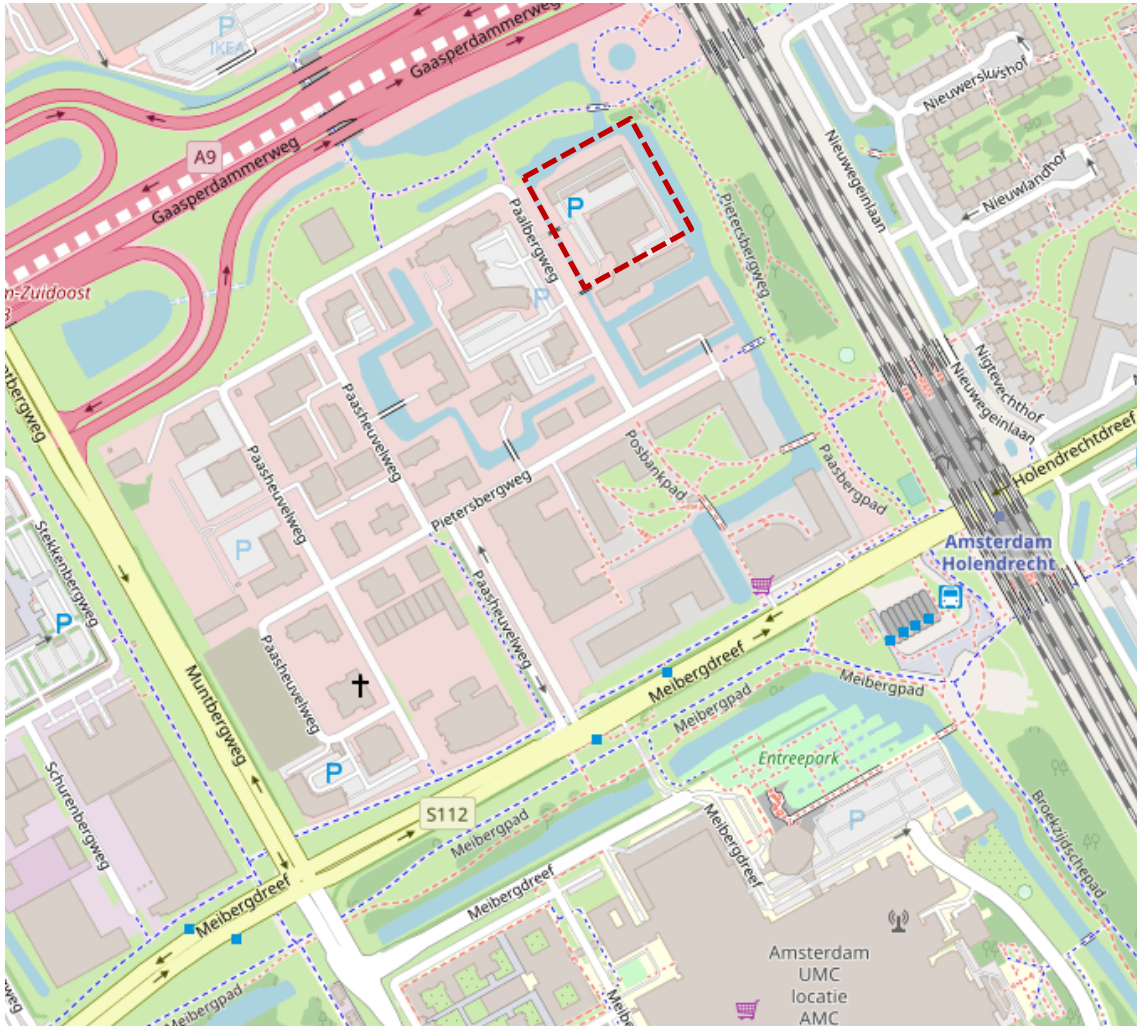
Voor de studie VO Cambridge Towers is gebruikgemaakt van de meest recente versie van het verkeersmodel Amsterdam (VMA versie 4.5). Deze versie is in augustus 2022 in gebruik genomen. De basisprognoses bevatten de uitgangspunten voor ruimtelijke ontwikkelingen in geheel Amsterdam voor de trendscenario's 2030 en 2035, zoals die zijn vastgesteld door het College in november 2021. Nadien is op 23 december 2021 de beleidsnota 'Amsterdam veilig en leefbaar – 30km/uur in de stad' vastgesteld door de gemeenteraad. Overeenkomstig het door het college vastgestelde uitgangspuntendocument is de invoering van 30km/uur in de stad daarom alsnog opgenomen als uitgangspunt voor de prognoses in VMA 4.5.



Figuur 1. Studiegebied VO Cambridge Towers.

2.1.1 Studiegebied

Voor deze verkeersstudie is uitgegaan van het studiegebied zoals weergegeven in Figuur 1. In Figuur 2 staat de locatie afgebeeld van het te ontwikkelen kavel.



Figuur 2. projectgebied Cambridge Towers binnen het Paalheuvelweggebied.

2.1.2 Prognose-jaren en varianten

Er zijn drie varianten doorgerekend. Eén in het referentiejaar 2023 en twee in het prognosejaar 2033. Voor het jaar 2033 is de autonome ontwikkeling berekend, zonder de ontwikkeling van Cambridge Towers, en een variant mét de realisatie van Cambridge Towers.

2023 referentie: Het jaar 2023 is geen standaard zichtjaar in het VMA. Als uitgangspunt is het 2025 netwerk gebruikt. De modelinvoer is bepaald door middel van een lineaire interpolatie tussen het 2020AR en 2025AR scenario

2033 Autonomoos: Als uitgangspunt voor de 2033 Autonomoos is het netwerk 2035AR gebruikt. De ontwikkelkavel Cambridge Towers ligt in het gebied Amstel III, een gebied in transitie naar een gemengde woon- en werkomgeving. Er wordt uitgegaan van de uitgangspunten die ook in andere recente studies in Amstel III zijn gehanteerd.

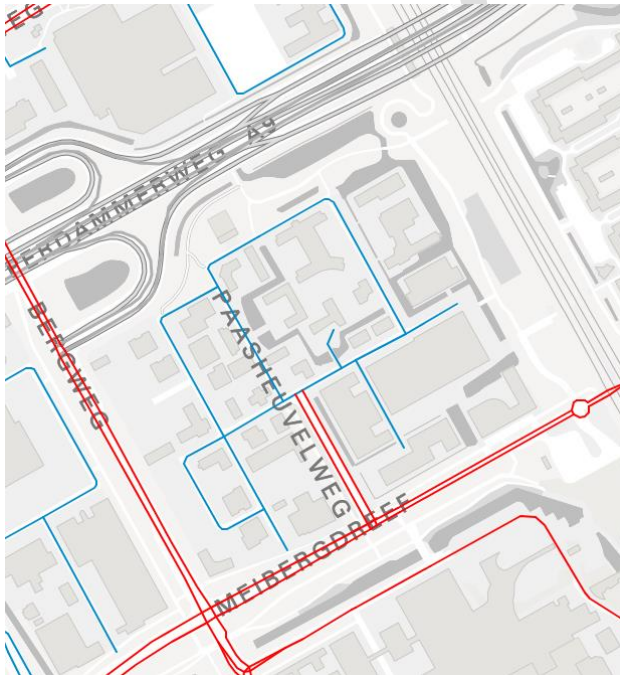
2033 Plan: In de projectsituatie is ten opzichte van de 2033 Autonomo aanvullend het plan toegevoegd voor Cambridge Towers:

- 361 woningen (127 sociale huur [59 2-kamer, 50 3-kamer, 18 4-kamer],
124 midden [72 2-kamer, 39 3-kamer, 13 4-kamer],
110 vrije sector [67 2-kamer, 27 3-kamer, 16 4-kamer])
- 19.531 m² bruto vloeroppervlak (bvo) bedrijfsruimte
- 1.110 m² bvo commercieel
- 24-uursvoorziening

2.2 Netwerken

Voor het netwerk is uitgegaan van het netwerk zoals het standaard in prognosejaar 2035AR zit. Noemenswaardig zijn de volgende punten, in de buurt van het projectgebied:

- Hondsrugpark: er wordt van uitgegaan dat de Hondsrugweg tussen de Hoogoorddreef en de Herikerbergweg en de Hullenbergweg gestremd is voor autoverkeer in de prognosesituatie 2033. Het openbaar vervoer en fietsers kunnen wel nog via de Hondsrugweg rijden.
- 30 /50 km per uur inrichting: Er wordt in de studie van uitgegaan dat de Dreven (Meibergdreef, Karspeldreef etc.) in 2033 het huidige snelheidsregime van 50 km per uur hebben. In het Paasheuvelweggebied blijft enkel de Paasheuvelweg zelf 50 km per uur. Alle andere wegen worden 30 km per uur.



Figuur 3. Snelheidslimieten in het Paasheuvelweggebied na invoer 50/30. Rood is 50 km per uur, blauw is 30 km per uur.

2.3 Sociaaleconomische gegevens

De inwoners en arbeidsplaatsen in het studiegebied zijn op verschillende manieren berekend. In Tabel 1 is de berekening samengevat. In de sub-paragrafen is de berekening verder toegelicht.

Tabel 1. Berekeningswijze SEG's per gebied

Gebied	2023	2030 Referentie	2030 Plan
Projectgebied	Geen ontwikkeling	Geen ontwikkeling	Programma Cambridge Towers
Paasheuvelweggebied (autonoom)	2019 + 3 ontwikkelingen	2023 + 1 ontwikkeling	2023 + 1 ontwikkeling
Rest van Amstel III	Basisjaar 2019 + ontwikkelingen 2019- 2023	Basisjaar 2019 + ontwikkelingen 2019- 2033	Basisjaar 2019 + ontwikkelingen 2019- 2033
Overige gebieden	Interpolatie 2019 - 2023	Interpolatie 2030AR – 2035AR	Interpolatie 2030AR – 2035AR

2.3.1 Projectgebied Cambridge Towers.

Het programma van Cambridge Towers bestaat uit:

- 361 woningen;
 - 127 sociale huur [59 2-kamer, 50 3-kamer, 18 4-kamer],
 - 124 midden [72 2-kamer, 39 3-kamer, 13 4-kamer],
 - 110 vrije sector [67 2-kamer, 27 3-kamer, 16 4-kamer].
- 19.103 m2 bruto vloeroppervlak (bvo) kantoorruimte
- 1.110 m2 bvo commercieel
- 24-uursvoorziening

Dit is als volgt omgerekend naar modelvervoer; huishoudens, inwoners en arbeidsplaatsen.

Het uitgangspunt is dat een woning gelijkstaat aan een huishouden. Daarnaast nemen we voor de gemiddelde woningbezetting voor een maisonnette en 2- en 3-kamerwoning 2 personen en voor een 4-kamerwoning 3 personen. De berekening van het aantal huishoudens is weergegeven in Tabel 2. Het totaal aantal inwoners komt uit op 769 inwoners en de gemiddelde woningbezetting komt uit op 2,1 bewoners per woning. Ter vergelijking, het gemiddelde in Nederland is 2,1, in Amsterdam 1,9 en in Amsterdam Zuidoost 2,1.

Tabel 2. Berekening aantal inwoners

Type woning	Woningen	Huishoudens	Woningbezetting	Inwoners
2-kamerwoning	198	198	2	396
3-kamerwoning	116	116	2	232
4-kamerwoning	47	47	3	141
Totaal	361	361		769

De m2 bvo zijn op de volgende manier omgerekend naar arbeidsplaatsen. Voor de omrekenfactor van m2 bvo kantoor naar arbeidsplaatsen wordt uitgegaan van 25 m2 per arbeidsplaats. Voor commercieel wordt uitgegaan van 80 m2 per arbeidsplaats. Dit betekent dat in totaal 777 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd.

2.3.2 Autonome ontwikkeling Paasheuvelweggebied.

Voor de autonome ontwikkeling van de rest van het Paasheuvelweggebied gebruiken we de volgende sociaaleconomische gegevens (SEG's), Tabel 3.

Tabel 3. Autonome ontwikkeling Paasheuvelweggebied.

Jaar	Inwoners	Huishoudens	Arbeitsplaatsen
2019	447	422	3.996
2023	4.490	2.347	4.052
2033	4.979	2.580	4.465

2019 Het basisjaar van de huidige VMA-versie is 2019. Voor dit basisjaar zijn de SEG's van Amsterdam vastgesteld. Hier wordt in deze studie aan vastgehouden.

2023 Voor het jaar 2023 zijn de SEG's van 2019 gebruikt met daarboven opgeteld de volgende 3 ontwikkelingen die in de afgelopen vier jaar zijn gerealiseerd:

- Markelerbergpad 5 (OurDomain) [1559 woningen, 2450 m2 bvo commercieel, 140 m2 bvo kantoor].
- Pietersbergweg 1- 47 (Trinity Buidlings) [133 woningen]
- Paasheuvelweg 17 (B-Right urban living) [233 woningen, 203 m2 bvo horeca, 243 m2 bvo kantoor]

Voor de woningen gebruiken we een gemiddelde woonbezetting van 2,1 inwoners per huishouden. Dat komt overeen met het gemiddelde in Nederland en in Amsterdam Zuidoost en wordt ook gebruikt voor de Cambridge Towers.

Voor de omrekenfactor van m2 bvo naar arbeidsplaatsen kantoorruimte wordt uitgegaan van 25 m2 per arbeidsplaats. Voor commercieel wordt uitgegaan van 80 m2 per arbeidsplaats en voor horeca van 20 m2 per arbeidsplaats.

2033 Voor het jaar 2033 zijn de SEG's van 2023 gebruikt met daarbij opgeteld de al vastgelegde ontwikkelingen. Dit is in het Paasheuvelweggebied alleen:

- Paasheuvelweg 22 (Caransa) [162 woningen, 10.325 m2 kantoor en voorzieningen] (1^{ste} oplevering Q4 2025).

2.3.3 Ontwikkeling rest van Amstel III.

De ontwikkelkavel ligt in het gebied Amstel III, een gebied in transitie naar een gemengde woon- en werkomgeving. Er wordt uitgegaan van de uitgangspunten die ook in andere recente studies in Amstel III zijn gehanteerd. In de directe omgeving van Cambridge Towers is dat:

- Hettenheuvelweg 50 (project "Brisk"): 270 woningen, 3.840 m2 kantoor, 320 m2 voorzieningen
- Hettenheuvelweg 26 (project "Amstel Next"): 10.487 m2 kantoor, 637 m2 voorzieningen
- SPOT deel X en Y: 700 woningen, 12.949 m2 kantoor, 2664 m2 voorzieningen
- SPOT deel Z: 395 woningen, 1202 m2 voorzieningen
- IKC Hogehilweg (school): 400 leerlingen, 35 arbeidsplaatsen
- Karspeldreef 14/16 (project "The Ensemble"): 592 woningen, 20.250 m2 kantoor, 3191 m2 voorzieningen
- Karspeldreef 15 Xior: 357 woningen, 475 m2 horeca, 935 m2 voorzieningen
- Karspeldreef 4 Wonam: 274 woningen, 727 m2 kantoor
- Hullenbergweg 1-3 Vastint: 102 woningen, 20.100 m2 kantoor, 1.353 m2 voorzieningen
- Hessenbergweg 109-119: 236 woningen, 7.705 m2 kantoor, 1.962 m2 voorzieningen
- Hettenheuvelweg 8-10 400 woonunits voor studenten / jongeren met gezamenlijke gebruikruimte en 242 m2 horeca.
- Hettenheuvelweg 12, 14, 16: 561 woningen en 1.100 m2 voorzieningen
- Hullenbergweg 413 5 woningen, 10.253 m2 kantoor, 854 m2 voorzieningen

Er wordt van uitgegaan dat bovenstaande ontwikkelingen in 2033 gereed zijn. Deze ontwikkelingen worden in de autonome ontwikkeling 2033 meegenomen. Daarbij is ook uitgegaan van de sloop van de huidige kantoorfuncties.

2.3.4 Overige gebieden

Ook de gebieden die aan Amstel III grenzen zijn in ontwikkeling, zoals Arenapoort. De uitgangspunten met betrekking tot de groei van inwoners en arbeidsplaatsen worden overgenomen uit VMA4.5. Het aantal huishoudens in die gebieden is gebaseerd op de Monitor Woningbouwplannen, het aantal arbeidsplaatsen is gebaseerd op een inventarisatie van plannen die is uitgevoerd in het kader van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank.

Voor de rest van Amsterdam zijn de sociaaleconomische gegevens bepaald met een lineaire interpolatie tussen de VMA-standaardprognoses voor 2030AR en 2035AR.

2.4 Parkeren

Onder het kavel komt een parkeerkelder met 336 plekken. De parkeerplekken worden dubbel gebruikt door de kantoormedewerkers, bewoners en bezoekers. De parkeerbak heeft één in- en-uitgang op de Paalbergweg.

De gehanteerde parkeernormen in het gebied zijn:

- 0,1 voor sociale huur.
- 0,1 voor het middensegment.
- 0,6 voor vrije sector.

Er komt geen openbaar parkeren in het Paasheuvelweggebied.

Als modelinput moet een inschatting worden gemaakt van het totale autobezit van het gebied van bewoners. Met de bovenstaande parkeernormen komt dit uit op 92 auto's. Het verkeer als gevolg van de arbeidsplaatsen wordt op de standaard wijze gemodelleerd.

De uiteindelijke verkeerstroom worden vergeleken met de hoeveelheid plaatsen in de parkeerkelder.

CONCEPT

Hoofdstuk 3 Resultaten.

3.1 Huidige situatie

3.1.1 Controle modelresultaat

Het verkeersmodel is geijkt op tellingen uit 2019. De modelresultaten voor het jaar 2019 zijn vergeleken met de verkeerstellingen om te beoordelen of het model in staat is om de werkelijkheid te benaderen (Figuur 4). De modelwaarden komen op de tellocaties overeen met de getelde waarden (Tabel 4).



Figuur 4: Telpunten rond het Paasheuvelweggebied.

naam	telling:			VMA 2019			verschil (%)
	ochtendspits	avondspits	etmaal	ochtendspits	avondspits	etmaal	
01a	800	4400	17300	800	4300	17200	-1%
01b	4500	1400	16800	4500	1200	16600	-1%
02	800	3300	13800	700	3600	14000	1%
03a	1300	2700	12600	1300	2500	12700	1%
03b	3100	1900	16400	2900	1900	15900	-3%
04	2900	900	11000	3200	900	11600	5%
05	2900	900	11200	3200	900	11600	3%
06	400	2900	9900	400	2500	9200	-8%
07a	2200	1700	12800	2400	1600	12600	-2%
07b	1200	2700	13300	1200	2600	13400	1%
08	500	1900	7500	500	1900	7500	0%
09	800	1500	7400	800	1500	7400	0%
10a	800	700	5600	800	700	5600	0%
10b	400	800	4900	400	800	4900	0%
11a	1000	2400	11500	1000	2300	11400	-1%
11b	2100	1600	12300	1900	1400	11800	-4%
12a	200	900	5000	200	900	5000	0%
12b	600	600	5000	600	600	5000	0%
13a	600	900	5600	600	900	5500	-2%
13b	700	900	5900	700	800	5800	-2%
Paasheuvelweg	100	900	2800	100	900	2800	0%

Tabel 4: Vergelijking VMA-waarden 2019 met tellingen (afgerond op honderdtallen).

3.1.2 Kruispuntbelasting in 2023

Knelpunten in binnenstedelijke gebieden zijn voornamelijk voorrangskruispunten, geregelde kruispunten (VRI's) en rotondes. Vanuit het VMA is een eerste globale analyse uitgevoerd over het functioneren van de kruispunten. Dit gebeurt op basis van de V/C-ratio, een verdeling waarbij de intensiteiten en capaciteiten per richting op de kruising worden vergeleken.

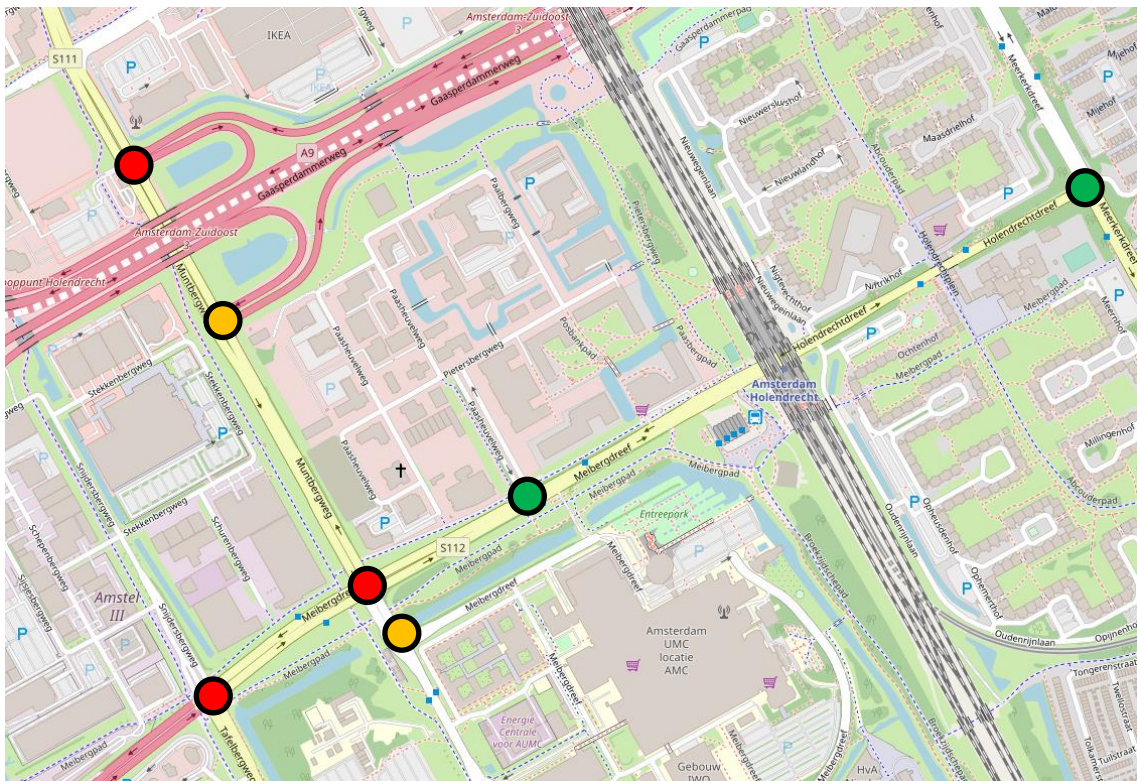
De kruispuntbelastingen zijn voor zowel ochtend- als avondspits berekend. Hierbij geldt:

- Een waarde van boven de 1 betekent dat de verkeerslichten de verkeersstroom niet kunnen verwerken. Dit leidt tot wachtrijen op de drukste richting;
- Een waarde van maximaal 0,89 is de streefwaarde.

Dit is vertaald naar een drietal kleuren: groene kruispunten zijn geen knelpunten, de gele kruispunten aandachtspunten en de rode potentiële knelpunten¹. Het VMA is een statisch model dat alleen een indicatie geeft of er sprake is van een mogelijk knelpunt. In werkelijkheid hoeft dit niet het geval te zijn. Een kleine ingreep, bijvoorbeeld aanpassen van de groentijden, zou een knelpunt al op kunnen lossen. Daarom wordt ook gekeken naar de gemiddelde V/C-ratio. Deze indicator neemt de drukte mee op alle richtingen in plaats van alleen de richting met de hoogste V/C-ratio. Als de maximale V/C boven de streefwaarde ligt, maar de gemiddelde V/C ver daar

¹ De kleuren zijn het resultaat van een kwalitatieve vertaling van de modelresultaten. Als de verzadigingsgraad van beide spitsen gelijk of lager is dan 0,89 dan is het kruispunt groen. Als één van beide spitsen een verzadigingsgraad heeft tussen de 0,89 en 1 dan is het kruispunt oranje. 1 of hoger is rood.

onder, dan is dat een indicatie dat er nog mogelijkheden zijn om met kleine ingrepen de doorstroming te verbeteren.



figuur 5: Kruispuntauwikkeling huidige situatie (2023), op basis van de maximale V/C-waarde.

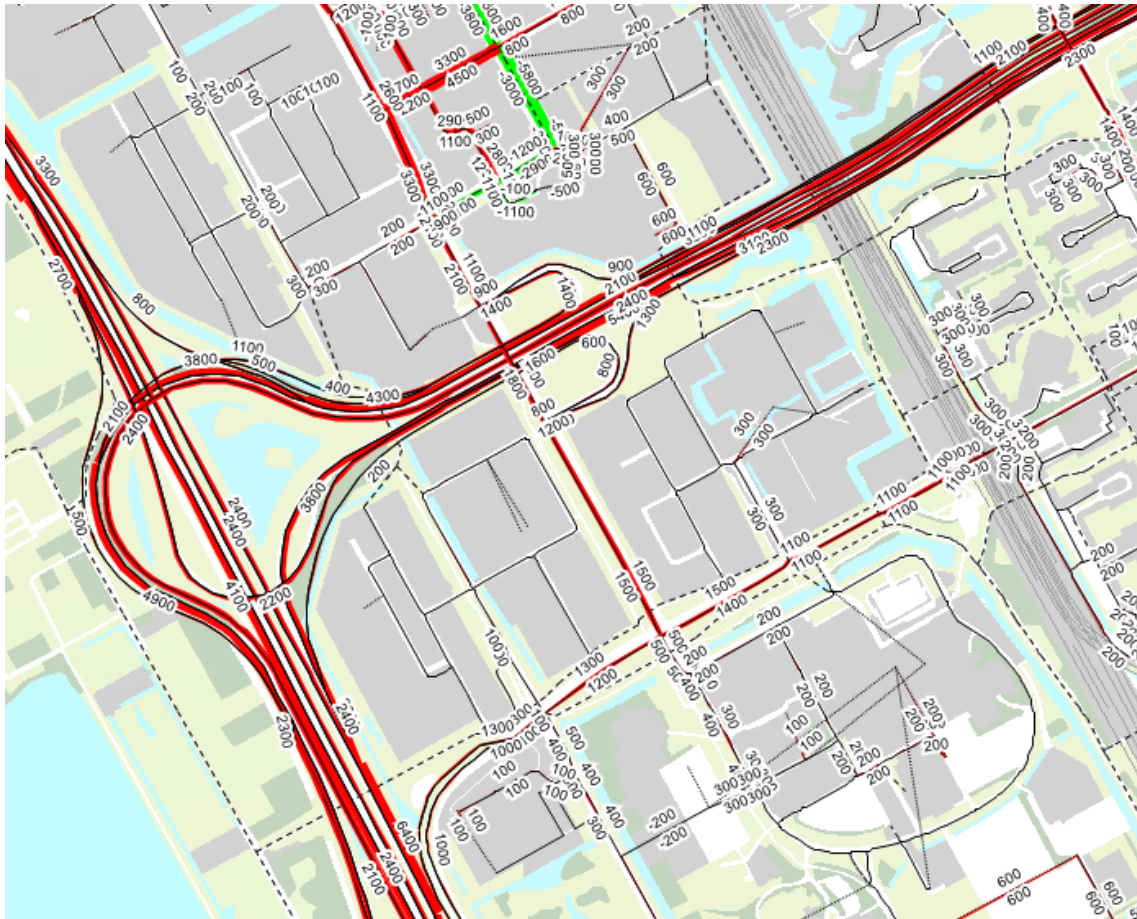
Op dit moment overschrijden drie kruisingen in het projectgebied op minstens één moment in de dag de kritieke V/C-waarde. De twee kruisingen aan de Muntbergweg zijn enkel in de avondspits overbelast. Beiden hebben daarnaast een lage gemiddelde V/C-waarde over de avondspits, wat suggereert dat de overbelasting beperkt is tot slechts een kort moment in de spits. De kruisingen zijn daardoor zwaar belast maar niet overbelast.

De kruising Tafelbergweg/Meibergdreef heeft ook een hoge gemiddelde V/C-waarde (0.81) in de ochtendspits. Een dergelijke verzadigingsgraad houdt in dat het op alle armen van de kruising druk is en er nog weinig ruimte is om de kruising te optimaliseren, zonder de opstelruimte te vergroten.

3.2 Autonome ontwikkeling 2033

3.2.1 Verkeersstromen in 2033 autonoom

In de autonome situatie is het kavel van Paalbergweg 1 nog niet bebouwd met de Cambridge Towers. Er rijdt hierdoor geen verkeer van of naar de kavel. De verkeerssituatie rond het project is wel gewijzigd door de autonome groei in het gebied tussen 2023 en 2033.



Figuur 6. Verschil in etmaalintensiteiten tussen 2033 autonoom en 2023 afgerond op honderdtallen .(rood betekent een toename, groen een afname)

Er is een toename te zien in het verkeer op de Meibergdreef rond de 3000 motorvoertuigen ten gevolge van de autonome ontwikkelingen in het Paasheuvelweggebied. Boven de Ag kleurt de Hondsrugweg groen. Daar verdwijnt het verkeer namelijk volledig in 2033 t.o.v. 2023 doordat de Hondsrugweg wordt afgesloten voor autoverkeer.

3.3 Effecten van het project Cambridge Towers

3.3.1 Verkeersgeneratie en modal split Cambridge Towers

De verkeersgeneratie van Cambridge Towers is in 2033 3.218 verplaatsingen op een gemiddelde werkdag. De verkeersgeneratie is hier het totaal aantal aankomsten en vertrekken met auto, OV en fiets. De verkeersgeneratie is gecontroleerd aan de hand van kengetallen. Een plausibele verkeersgeneratie in Amsterdam is 3 verplaatsingen per inwoner en/of arbeidsplaats, met een bandbreedte tussen de 2,4 en 3,6. Bij een verkeersgeneratie van 3.218 verplaatsingen, 769 inwoners en 777 arbeidsplaatsen is de verkeersgeneratie 2,1 per inwoner of arbeidsplaats. De verkeersgeneratie is daarmee wat aan de lage kant. Dit is te verklaren doordat het aandeel lopen

hoger is dan gemiddeld, wat ten koste gaat van het aantal verplaatsingen met de auto, OV en fiets².

In het verkeersmodel wordt het totaal aantal verplaatsingen verdeeld over de vervoerwijzen autobestuurder, openbaar vervoer en fiets, de zogenaamde modal split. De vervoerswijzekeuze is afhankelijk van een groot aantal factoren. Bereikbaarheid is een belangrijke factor in de bepaling van de vervoerswijze, bijvoorbeeld de reistijd naar een gebied met elke vervoerswijze en de hoogte van de parkeertarieven. Als een gebied bijvoorbeeld een hoog parkeertarief heeft, dan zijn mensen eerder geneigd om met het openbaar vervoer of de fiets te komen. De vervoerswijzekeuze hangt in het model daarnaast ook af van het verplaatsingsmotief, zoals werken of onderwijs, en de kenmerken van de bewoners, zoals leeftijd en de typen werkgelegenheid.

Om de verkeerscijfers goed te kunnen duiden, vergelijken we die met de directe omgeving, Amstel III. Zie Figuur 7 voor de gehanteerde gebiedsgrenzen van Amstel III.

² De vervoerwijzen lopen en fiets worden wel berekend in het model, maar omdat voor deze vervoerwijzen te weinig tellingen bekend zijn om op te ijken worden deze vervoerswijze niet gerapporteerd.



Figuur 7. Gehanteerde definitie Amstel III.

45% van de verplaatsingen van en naar Cambridge Towers wordt met de auto gemaakt. Het aandeel autoverplaatsingen in de rest van Amstel III is 47%. De modal split voor Cambridge Towers, Amstel III en Amsterdam Zuidoost staan samengevat in Tabel 5.

Tabel 5. Verkeersgeneratie op etmaalniveau voor 2033 Autonoom en 2033 Plan

Gebied	2033 Autonoom			2033 Plan		
	%Auto	%OV	%Fiets	%Auto	%OV	%Fiets
Cambridge Towers	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	45%	28%	28%
Amstel III	47%	25%	28%	47%	25%	28%
Zuidoost	44%	29%	27%	44%	29%	27%

In Tabel 6 staat de verkeersgeneratie van het Paasheuvelweggebied per vervoerswijze. Naast autoverplaatsingen is ook het aantal vrachtverplaatsingen toegevoegd. Vrachtverplaatsingen zijn

verplaatsingen gemaakt met vrachtauto's en grote bestelbussen. Samen maakt dit het aantal motorvoertuigen.

Tabel 6. Aantal verplaatsingen van en naar het Paasheuvelweggebied per vervoerwijze voor 2023, 2033 Autonoom en 2033 Plan per etmaal, afgerond op honderdtallen.

Vervoerwijze	2023	2033 Autonoom	2033 Plan	Verschil Plan en Autonoom
Motorvoertuigen (auto + vracht)	4.100	4.400	5.200	+800
OV	2.600	2.700	3.100	+400
Fiets	2.500	2.700	3.100	+400
Totaal	9.200	9.800	11.400	+1.600

Het verschil in verplaatsingen tussen 2033 plan en 2033 autonoom voor het Paasheuvelweggebied is de verkeersgeneratie van Cambridge Towers. Het project Cambridge Towers genereert 800 motorvoertuigen³ in 2033. In Tabel 7 is voor motorvoertuigen de verkeersgeneratie verder uitgesplitst naar vertrekken en aankomsten in de ochtendspits (07.00 uur – 09.00 uur, OS) en de avondspits (16.00 uur – 18.00 uur, AS).

In de plansituatie 2033 komen in de ochtendspits voertuigen vooral het gebied in, terwijl er in de avondspits vooral voertuigen het gebied verlaten. Dat is lijn met de hoge hoeveelheid arbeidsplaatsen in Cambridge Towers en het beperkte autobezit voor de bewoners van Cambridge Towers.

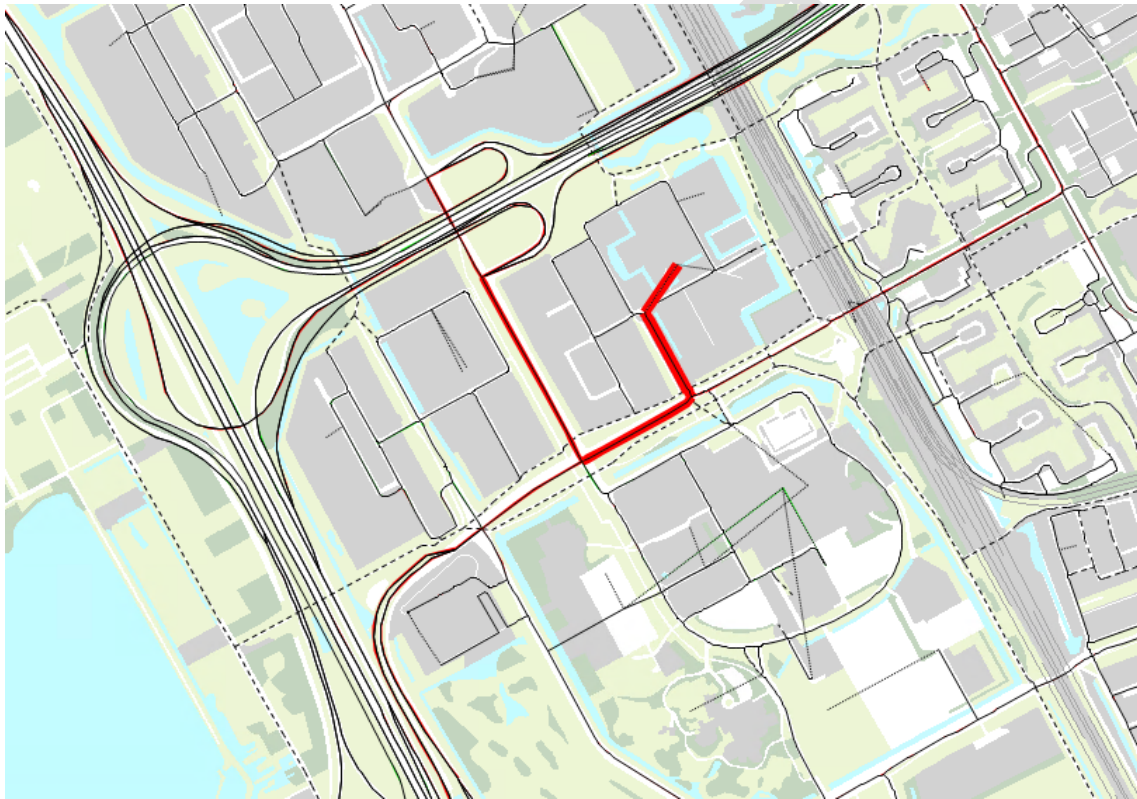
De rest van Amstel III behoudt ook een sterk werkverkeer-patroon met veel auto's die aankomen in de ochtendspits en vertrekken in de avondspits.

³ Motorvoertuigen is personenauto's, bestelbussen en vracht.

Tabel 7. Vertrekken en aankomsten auto (ochtend- en avondspits) voor 2033 Autonoom en Plan

Gebied	2033 Autonoom				2033 Plan				Verschil			
	OS		AS		OS		AS		OS		AS	
	Aank	Vert	Aank	Vert	Aank	Vert	Aank	Vert	Aank	Vert	Aank	Vert
Paasheuvelweggebied	1260	300	430	1190	1480	340	500	1400	220	50	80	210
Amstel III	8920	2840	4620	10.000	9130	2890	4700	10200	210	50	90	210

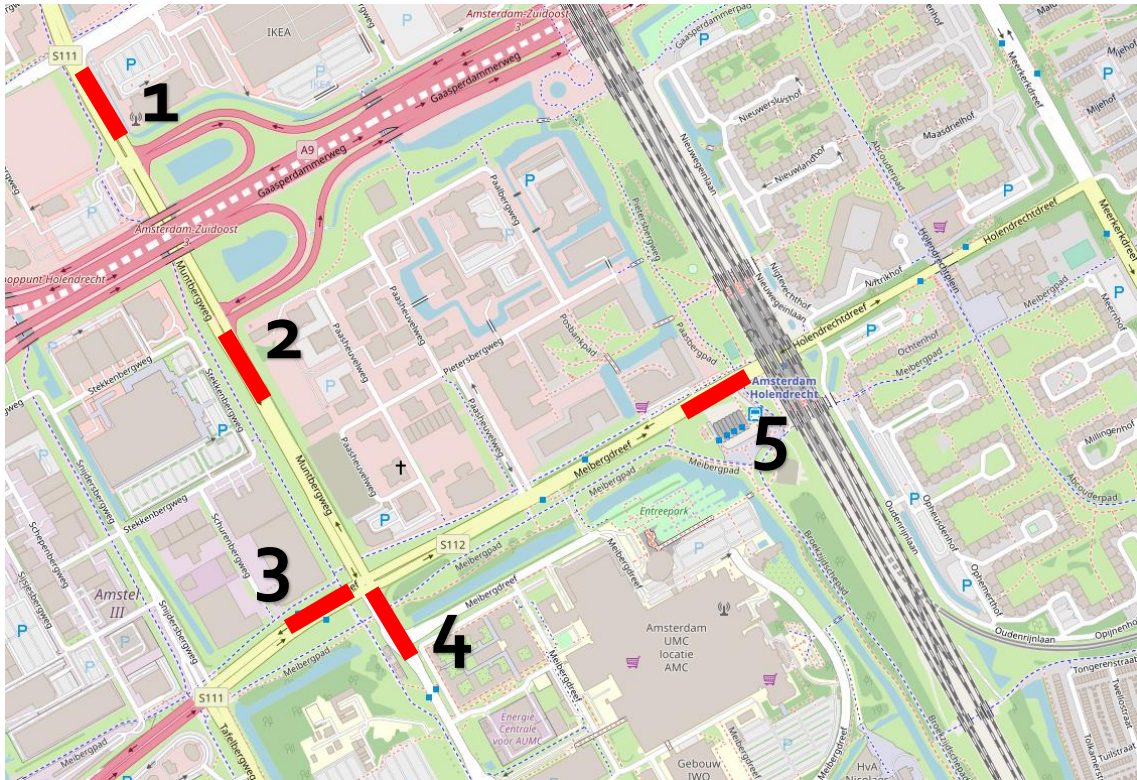
3.3.2 Verkeersstromen



Figuur 8. De routes van en naar Cambridge Towers.

Er zijn drie routes van en naar Cambridge Towers. Het grootste deel gaat direct via de Muntbergdreef naar de A9 of via de Meibergdreef naar de A2 of v.v. Slechts een klein deel van het verkeer slaat af richting station Holendrecht of v.v..

De verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegvakken in het gebied zijn weergegeven in Tabel 8. De locaties van de wegvakken is weergegeven in Figuur 9.



Figuur 9. Thermometerpunten voor verkeersintensiteiten in het gebied Amstel III Noord.

Tussen 2023 en 2033 wordt het gebied flink ontwikkeld. Dit is terug te zien in de autonome groei op de thermometerpunten. De voornaamste verkeerstoename door de Cambridge Towers - ontwikkeling is op de Muntbergdreef voor de oprit naar de A9 (02).

Tabel 8. Thermometerpunten rond het projectgebied. Etmaalintensiteiten zijn afgerond op honderdtallen.

Th.punt	wegvak	2023	2033 autonoom	2033 plan
1	Muntbergdreef - noord	36300	39500	39500
2	Muntbergdreef - zuid	25400	28500	29100
3	Meibergdreef - west	21700	24300	24600
4	Meibergdreef - zuid	13000	14100	14100
5	Meibergdreef - oost	10800	13000	13200

3.3.3 Kruispuntbelastingen in 2033

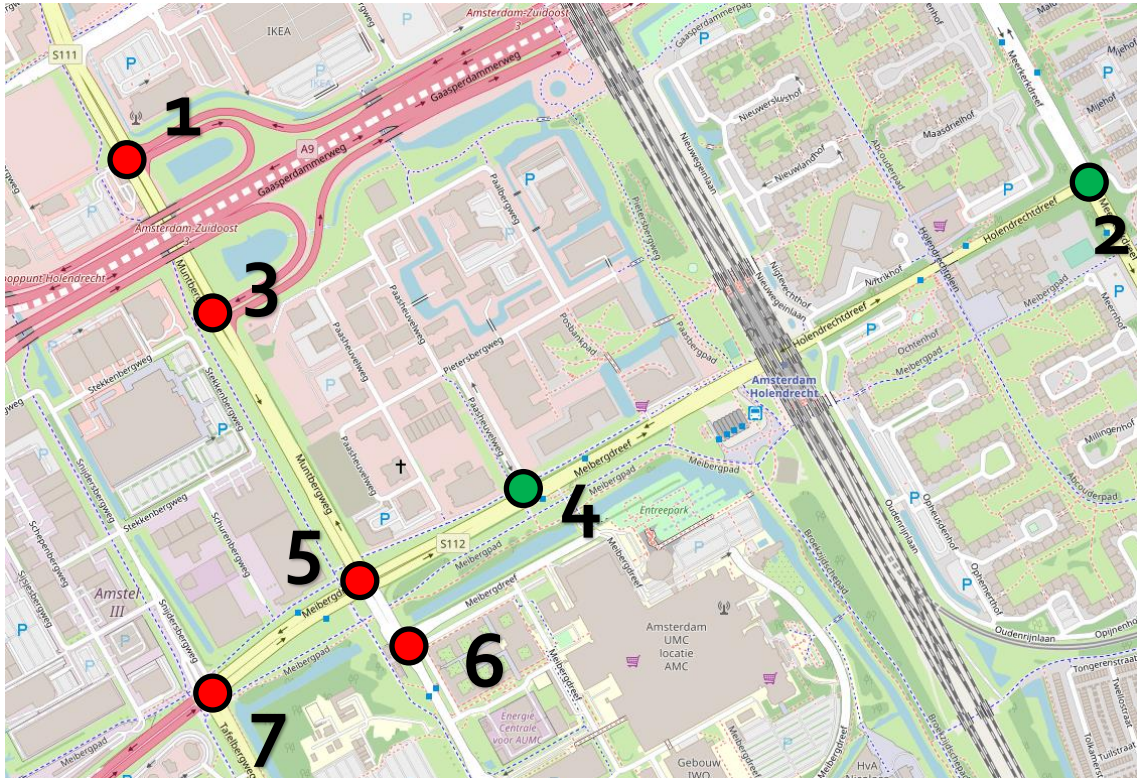
Knelpunten in binnenstedelijke gebieden zijn voornamelijk voorrangskruispunten, geregelde kruisingen (VRI's) en rotondes. Vanuit het VMA is een eerste globale analyse uitgevoerd over het functioneren van de kruisingen waar extra verkeer wordt verwacht door de ontwikkeling. Voor deze studie kijken we naar de VRI's in Figuur 10.

De kruispuntbelastingen zijn voor zowel ochtend- als avondspits berekend met VMA. Hierbij geldt:

- Een waarde van boven de 1 betekent dat de verkeerslichten de verkeersstroom niet kunnen verwerken.

- Een waarde van maximaal 0,89 is de streefwaarde van de gemeente Amsterdam.

In Figuur 10 zijn met groen (<0.89), oranje (tussen de 0.89 en 1) en rood (>1) weergegeven hoe de kruisingen functioneren in de variant 2033 Plan. In Tabel 9 zijn de (maatgevende) maximale kruispuntbelasting te zien. Dit betekent dat de waarde voor de richting met de maximale belasting op de kruising is weergegeven. De waarden zijn voor alle varianten berekend en weergegeven voor zowel ochtendspits (OS) als avondspsits (AS).



Figuur 10. Kruispunt-selectie in het projectgebied Cambridge Towers, 2033 Plan , op basis van de maximale verzadigingsgraad.

In 2033 in de planvariant vallen alle kruispunten ten westen van de Paasheuvelweg in Figuur 10 rood uit. Dit betekent dat op minstens één moment in de dag de V/C-ratio hoger is dan 1. Als we kijken naar de gemiddelde belasting tijdens de spits komt alleen de kruising Meibergdreef – Tafelbergweg (7) naar boven als een knelpunt.

In conclusie betekent dit dat van de onderzochte kruisingen vier kruisingen op de Muntbergdreef/Meibergdreef zwaar belast zijn (1,3,5,6) en één kruising overbelast is tijdens de ochtendspits (Meibergdreef – Tafelbergweg) (7). Deze kruising was echter ook al overbelast in het 2023 scenario.

De resultaten zijn nagenoeg hetzelfde voor 2033 autonoom, dat is het toekomstige scenario zonder de ontwikkeling van Cambridge Towers. Het project Cambridge Towers draagt dus wel bij aan de belasting van de kruispunten maar is er niet voor verantwoordelijk.

De verkeersafwikkeling in Amstel III als geheel is in het kader van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank onderzocht. De Zuidoostflank wordt de komende 20 jaar in fases ontwikkeld. Het verkeersbeeld zal daardoor ook geleidelijk wijzigen. Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank bevat een maatregelenpakket om in te grijpen mocht daar aanleiding toe zijn. Het beeld van de verwachte

verkeersafwikkeling wordt periodiek bijgesteld om te kunnen beslissen of de uitvoer van de maatregelen nodig is.

In Tabel 9 staan de V/C-ratio's voor de zeven onderzochte kruispunten voor alle varianten.

Tabel 9. Maximale kruispuntbelastingen

nr	naam	Ochtendspits			Avondspits		
		2023	2033 autonoom	2033 plan	2023	2033 Autonoom	2033 Plan
1	Muntbergweg – oprit A9 (Noord)	0.75	0.80	0.80	1.00	1.01	1.01
2	Meerkerkdreef - Holendrecht-dreef	0.55	0.62	0.61	0.84	0.94	0.92
3	Muntbergweg – oprit A9 (Zuid)	0.69	0.77	0.82	0.98	1.01	1.01
4	Paasheuvelweg - Meibergdreef	0.82	0.85	0.85	1.02	1.05	1.05
5	Muntbergweg - Meibergdreef	0.35	0.36	0.36	0.95	1.00	1.00
6	Meibergdreef - Meibergdreef	1.10	1.12	1.11	1.06	1.07	1.07
7	Meibergdreef - Tafelbergweg	0.75	0.80	0.80	1.00	1.01	1.01

3.4 Lucht- en geluidcijfers

Voor de jaren 2033 (autonoom en plan) zijn lucht- en geluidcijfers uitgeleverd in de vorm van shapefiles. Deze zijn niet in deze rapportage opgenomen, maar kunnen op verzoek worden geleverd.

Hoofdstuk 4 Conclusies

Samenvatting

Deze rapportage beschrijft de te verwachten verkeerseffecten als gevolg van de ontwikkeling van het project Cambridge Towers in Amstel III. Hierbij ligt de focus op de auto-intensiteiten op wegvakken en kruispunten, en de gevolgen hiervan voor de verkeersafwikkeling.

De verkeerseffecten zijn berekend met het Verkeersmodel Amsterdam, versie 4.5. Deze versie van het model is op het moment van schrijven de vigerende modelversie voor verkeersberekeningen in Amstel III.

Conclusies

Het project Cambridge Towers leidt tot een verkeerstoename van 800 motorvoertuigen per etmaal van en naar dit gebied op een werkdag ten opzichte van de autonome situatie in 2033. Dit verkeer rijdt vooral via de Muntbergweg van en naar de A9.

Het project Cambridge Towers draagt bij aan de toename van verkeersdruk op de kruisingen in het gebied, maar leidt niet tot nieuwe knelpunten. Cambridge Towers maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van Amstel III en de Zuidoostflank. De transformatie van Amstel III tot een gemengde woon- en werkomgeving leidt tot wijzigingen in de mobiliteit en daarmee veranderingen van de verkeersstromen. De veranderingen worden periodiek gemonitord en de prognoses bijgesteld. Daarnaast is een maatregelenpakket opgesteld dat uitgevoerd kan worden mochten nieuwe inzichten daar aanleiding toe geven.

Bijlage A. Wat is VMA?

A.1 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 Bijsluiter en de Technische Rapportage .

A.2 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.

Daarnaast is de autokalibratie uitgevoerd met het programma SMC in OmniTRANS. Voor OV en Fiets is gebruik gemaakt van het programma SigKal.

A.3 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 2020 is de meest recente update aan het VMA uitgevoerd, leidend tot VMA versie 3.0., dit is de vigerende versie van het model. VMA3.0 is gekalibreerd op het basisjaar 2014. Met het model kunnen uitspraken worden gedaan voor de prognosejaren 2020, 2025, 2030 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 ontwikkelingsniveau 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. Samenvatting ‘Basisgegevens Verkeersprognoses’

De tekst uit deze bijlage is een samenvatting van de ‘Uitgangspunten Verkeersmodel Amsterdam 4.0’, Onderzoek & Kennis, versie 1.0, 28 oktober 2021

B.1 Inleiding

De toekomst is moeilijk te voorspellen. Voor het maken van verkeersprognoses voor de toekomst worden daarom een aantal aannames gedaan. Deze aannames zijn uitgebreid beschreven in het document Basisgegevens Verkeersprognoses. Hier zijn de belangrijkste uitgangspunten samengevat.

Voor de jaren 2025, 2030, 2035 en 2040 zijn de uitgangspunten opnieuw opgesteld.

De toekomstige jaren zijn zo realistisch mogelijke inschattingen. Deze worden het trendscenario ‘Amsterdam Realistisch’ (AR) genoemd. Voor het jaar 2040 zijn naast het trendscenario AR tevens een scenario Hoog en een scenario Laag opgesteld. De totale aantallen sociaal-economische gegevens in de gemeente Amsterdam sluiten in deze scenario’s qua aan op de totalen uit de referentiescenario’s ‘Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving’ (WLO) 2015 zoals opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB). Ook de verkeersmodellen van Rijkswaterstaat (NRM West) en van de Metropoolregio Amsterdam (VENOM) sluiten daarop aan.

B.2 Infrastructuur

Onder infrastructurele ontwikkelingen worden plannen verstaan voor nieuwe wegen en verbindingen, wijzigingen in de capaciteit van wegen of kruispunten en afsluiting van (delen van) wegen. Omdat het verkeersmodel het jaar 2019 als basis heeft, horen reeds uitgevoerde wegaanpassingen uit de periode 2020-2022 ook bij de infrastructurele ontwikkelingen die in het verkeersmodel verwerkt moeten worden.

Tussen 2019 en 2040 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. Een volledige opsomming van alle infrastructurele wijzigingen is te vinden in Basisgegevens Verkeersprognoses.

B.2.1 Autonetwerk

Belangrijke aanpassingen na 2020 zijn de maatregelen rond de Munt, de Amstelstroomlaan tussen de A2 en de Spaklerweg, heropenstelling van de Overdiemerweg en de doortrekking van de MacGillavrylaan. Voor het rijkswegennet zijn de belangrijkste wijzigingen het project SAA (aanpassingen A1, A6 en A9 tussen Schiphol, Amsterdam en Almere), verbreding van de A8 en het project ZuidasDok (A10 Zuid naar een 2-4-4-2 systeem).

B.2.2 Openbaar vervoernetwerk

Voor 2030 wordt uitgegaan van het eindbeeld van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). De IJ-tram is verlengd tot Strandeiland, de Zuidtangent naar Buiteneiland en de HOV bus IJburg – Weesp is in gebruik genomen.

B.3 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.

B.3.1 Inwoners en arbeidsplaatsen

De ontwikkeling van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam in de periode 2014-2040 wordt in onderstaande tabellen weergegeven.

Tabel 10. Aantal inwoners voor het jaar 2019 en prognoses voor het jaar 2025, 2030, 2035 en 2040 in de gemeente Amsterdam (Amsterdams Realistisch scenario), bron: Ruimte&Duurzaamheid.

Stadsdeel	2019	2025AR	2030AR	2035AR	2040AR
Centrum	87.000	88.000	88.000	88.000	88.000
Westpoort	0	0	0	8.000	16.000
West	147.000	154.000	161.000	168.000	175.000
Nieuw-West	160.000	180.000	190.000	195.000	199.000
Zuid	147.000	152.000	159.000	162.000	164.000
Oost	142.000	156.000	172.000	178.000	185.000
Noord	99.000	119.000	132.000	144.000	156.000
Zuidoost	90.000	107.000	112.000	125.000	138.000
Totaal Amsterdam	872.000	956.000	1.014.000	1.068.000	1.121.000

Tabel 11. Aantal arbeidsplaatsen voor het jaar 2019 en prognoses voor het jaar 2025, 2030, 2035 en 2040 in de gemeente Amsterdam (Amsterdams Realistisch scenario), bron: Ruimte & Duurzaamheid.

Stadsdeel	2019	2025AR	2030AR	2035AR	2040AR
Centrum	135.000	136.000	138.000	139.000	141.000
Westpoort	28.000	33.000	36.000	41.000	45.000
West	67.000	68.000	68.000	69.000	70.000
Nieuw-West	99.000	109.000	117.000	126.000	136.000
Zuid	145.000	152.000	158.000	166.000	173.000
Oost	84.000	87.000	89.000	92.000	95.000
Noord	46.000	48.000	49.000	51.000	52.000
Zuidoost	98.000	106.000	114.000	122.000	131.000
Totaal Amsterdam	702.000	739.000	769.000	806.000	843.000

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

B.3.2 Kostenontwikkeling

In de uitgangspunten wordt geen invoering van beprijzen van automobility (kilometer-/cordonheffing) verondersteld. Ook maakt invoering van een vrachtwagenheffing per 2030 geen onderdeel uit van de uitgangspunten van VMA, vooral omdat we geen grote betekenis hiervan voor het stedelijk wegennet verwachten.

De kosten van het autogebruik en het reizen per openbaar vervoer wijzigen wel. Hiervoor wordt aangesloten op de ontwikkeling in de landelijke verkeersmodellen LMS en NRM van Rijkswaterstaat.

Voor reizen per openbaar vervoer is het beleidsuitgangspunt dat er in de toekomst geen veranderingen in de tarieven plaatsvinden anders dan een indexatie conform inflatiecorrectie (CPI-index). Omdat het VMA met kosten in het prijspeil van het basisjaar rekent betekent dit dat de OV-tarieven uit 2019 ook in de toekomstjaren als modelinvoer dienen. Dit geldt zowel voor de trein als voor de bus, tram en metro (BTM).

Voor autogebruik is het uitgangspunt dat dit in de toekomst per kilometer goedkoper wordt:

- -2,6% in 2025, -4,7% in 2030, -11,0% in 2035 tot -17,0% in 2040 in het trendscenario AR;
- -29,0% tot 2040 in het scenario Hoog;
- -5,2% tot 2040 in het scenario Laag.

De veronderstelde daling van de variabele kosten voor het autogebruik wordt veroorzaakt doordat het aandeel elektrische auto's in het wagenpark naar de toekomst toe steeds verder toeneemt (ondersteund door enkele fiscale voordelen en subsidies) en doordat er geen compensatiemaatregel voor gedeerde accijnsinkomsten als gevolg hiervan verondersteld wordt. Gebruik van een elektrische auto is ook nu al per kilometer goedkoper dan gebruik van een auto met verbrandingsmotor.

B.3.3 Autobezit

Wel of geen auto bezitten speelt een belangrijke rol bij de vervoerwijzekeuze. Het is evident dat mensen met een auto gemakkelijker ervoor kiezen om autoritten te maken dan mensen zonder auto.

In het VMA wordt gerekend met auto's per huishouden. Voor het basisjaar 2019 is hiervoor voor de gemeente Amsterdam gebruikgemaakt van gegevens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) over particulier voertuigbezit op postcode-6 niveau. In Amsterdam zijn dit 201.826 auto's. De aantallen particuliere auto's per Amsterdamse VMA-zone zijn uniform opgehoogd naar het (geschatte) totaal aantal voertuigen inclusief lease- en bedrijfsauto's in Amsterdam zoals dat in het landelijke verkeersmodel NRM van Rijkswaterstaat wordt gehanteerd. Het totaal aantal auto's in Amsterdam komt zo op 246.700.

Het toekomstig autobezit in het VMA wordt berekend per zone aan de hand van inkomensontwikkelingen, demografische kenmerken en gebiedsspecifieke kenmerken, zoals de aanwezigheid van betaald parkeren. Hierbij zijn een aantal randvoorwaarden van toepassing: op landelijk niveau is het verwachte aantal auto's in Nederland in de toekomst een invoervariabele voor deze berekening, en dat geldt tevens voor het verwachte aantal auto's per Amsterdams stadsdeel.

De landelijke ontwikkelingen in het autobezit worden overgenomen uit het NRM-verkeersmodel van Rijkswaterstaat. Hierin stijgt het aantal auto's in Nederland van 8,61 miljoen in het jaar 2019 als volgt:

- 9,08 miljoen in 2025, 9,50 miljoen in 2030, 9,73 miljoen in 2035 tot 9,97 miljoen in 2040 in het trendscenario AR;
- tot 10,81 miljoen in 2040 in het scenario Hoog;
- tot 9,13 miljoen in 2040 in het scenario Laag.

In Amsterdam wordt ervan uitgegaan dat het aantal auto's in bestaande gebieden zonder nieuwe ontwikkelingen waar betaald parkeren geldt en waar inwoners een parkeervergunning kunnen aanvragen tot 2025 afneemt met het aantal vergunningen waarmee het plafond per stadsdeel conform vigerend beleid in de toekomst wordt verlaagd. Dit leidt in deze gebieden tot een reductie van in totaal 9244 auto's ten opzichte van 2019, als volgt verdeeld:

- –2157 vergunningen (auto's) in stadsdeel Centrum;
- –2460 vergunningen (auto's) in stadsdeel West;
- –3197 vergunningen (auto's) in stadsdeel Zuid;
- –1430 vergunningen (auto's) in stadsdeel Oost.

De stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost en gebied Westpoort worden door deze maatregel niet geraakt.

Hoewel het gemiddelde autobezit per persoon in Amsterdam al jaren daalt, is het totaal aantal auto's in Amsterdam de afgelopen jaren wel gestegen als gevolg van de bevolkingsgroei die de stad heeft doorgemaakt. Ditzelfde verschijnsel zien we nu ook in de nieuwe prognoses op landelijk niveau: het totaal aantal auto's stijgt in de toekomst, maar omdat de bevolking nog veel harder groeit is er toch sprake van een afname van het gemiddeld autobezit per persoon. Dit geldt voor alle prognosejaren en scenario's.

B.4 Beleid

De belangrijkste uitgangspunten met betrekking tot beleid staan hieronder kort samengevat.

B.4.1 30 km/uur in de stad

Amsterdam werkt sinds de jaren '90 van de vorige eeuw aan verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Het is een internationale trend dat een maximumsnelheid van 30 km/uur in de stad een steeds normaler instrument wordt om hieraan bij te dragen.

Op 23 december 2021 heeft de gemeenteraad de beleidsnota 'Amsterdam veilig en leefbaar – 30 km/uur in de stad' vastgesteld. Hiermee wordt 30 km/uur de standaard maximumsnelheid op wegen in de stad, tenzij er een uitzondering wordt gemaakt.

Planning is dat de maatregel in 2023 wordt geïmplementeerd. In VMA 4.0 is daarom uitgegaan van invoering van 30 km/uur op alle wegen die in de vastgestelde beleidsnota zijn aangegeven voor de prognoses vanaf 2025.

B.4.2 Agenda Autoluw

Op 23 januari 2020 heeft de gemeenteraad de Agenda Amsterdam Autoluw vastgesteld. Deze bestaat uit 27 maatregelen om minder rijdende en stilstaande auto's in Amsterdam tot stand te brengen. De maatregelen variëren in de mate waarin zij concreet zijn uitgewerkt en in planning (Nu, Straks & Later).

Voor zover individuele maatregelen uit de Agenda Autoluw concreet zijn uitgewerkt en tevens qua detailniveau implementeerbaar als definitieve ingreep in het verkeerssysteem, zijn deze in de uitgangspunten van het VMA opgenomen. Dit zijn:

- Maatregel 15: circulatiemaatregelen Oostertoegang (eenrichtingsverkeer noordwaarts + verplicht rechtsaf vanuit Geldersekaade), per 2023;
- Maatregel 16: verkeersluwe noordelijke Van Woustraat, per 2023;
- Maatregel 22: verlaging maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen per gebied, tot en met 2025.

B.4.3 Parkeertarieven

Voor het basisjaar 2019 wordt uitgegaan van de gebieden waar betaald kortparkeren gold op 31 december 2019 en de toentertijd bijbehorende tarieven. Deze informatie is door Parkeren aan V&OR uitgeleverd en gekoppeld aan de VMA-zonering.

Voor de prognosejaren 2030 en verder is geen verdere uitbreiding van het gebied waar betaald parkeren geldt voorzien.

Er wordt vanuit gegaan dat de parkeertarieven in Amsterdam in de toekomst voor inflatiecorrectie zullen worden gecorrigeerd. Andere stijgingen (of dalingen) zijn niet voorzien. Omdat het VMA met kosten in het prijspeil van het basisjaar rekent, betekent dit dat de tarieven uit 2019 ook in de toekomstjaren als modelinvoer dienen.

B.4.4 Betaald rijden

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

CONCEPT