

Verkeer

Bereikbaarheid van de locatie

De planlocatie is op diverse manier goed te bereiken. De locatie ligt aan de Transformatorweg (de doorgaande route van de A10 West – Centrum) en de Contactweg. Ook met het OV is de locatie goed te bereiken, zo ligt direct bij het Mediacollege een bushalte van lijn 22 (Sloterdijk – Indische Buurt). Het metrostation Isolatorweg ligt op circa 500 meter en het trein-/metrostation Sloterdijk op iets meer dan een kilometer. Langs de Transformatorweg en de Contactweg zijn vrij liggende fietspaden in twee richtingen aanwezig. Station Amsterdam Sloterdijk is met de fiets binnen 5 minuten te bereiken. In de figuur zijn de belangrijkste OV-verbindingen in nabijheid van het plangebied weergegeven met in de rode cirkel indicatief het plangebied.

De verkeerssituatie als gevolg van de ontwikkeling van de planlocatie verandert niet. Wel wordt in het kader van Haven-Stad een HOV-verbinding (snelbus) gerealiseerd om de OV-bereikbaarheid te vergroten ten behoeve van de ontwikkelingen in Sloterdijk-1. In een later stadium wordt de HOV-verbinding vervangen door het doortrekken van de metroverbinding van de Isolatorweg naar het centraal station. Naast deze ontwikkelingen zal ook de Transformatorweg worden afgewaardeerd. De Nieuwe Hemweg neemt de functie van de Transformatorweg over.



Toename van verkeer door de ontwikkeling van het plan

De herontwikkeling bij het Media College zorgt voor een toename van het verkeer. De toename van het verkeer is bepaald door het toepassen van de parkeernormen op de voorgenomen activiteiten. Het parkeerbeleid van Amsterdam wordt momenteel herzien. Daarbij wordt het plangebied aangewezen als categorie "B-gebied". Dit betekent voor woningen (uitgaande dat deze groter dan 60 m² worden) een parkeernorm van minimaal 0,6 en maximum van 1 (dit betekent respectievelijk 0,6 parkeerplaatsen per woning en 1 parkeerplaats per woning). Voor kantoren geldt een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bedrijfsvloeroppervlak. Bij overige functies geldt maatwerk.

De ontwikkeling van het plangebied is onderdeel van de grotere transformatie van Haven-Stad. In de MER en ontwikkelstrategie komt naar voren dat alleen met een mobiliteitsshift (minder groot aandeel auto en groot aandeel OV en fiets) een duurzame ontwikkeling van het hele gebied mogelijk is. Daarom wordt ingezet op een uitgebreid pallet van maatregelen. Dit betreft nieuwe HOV-buslijnen, metroverbindingen, aanpassingen aan de weginfrastructuur (onder andere een afwaardering van de Transformatorweg naar 2x1 rijstroken), nieuwe fietsvoorzieningen, car-sharing én lage parkeernormen. Voor Haven-Stad zal een lage parkeernorm inhouden dat aangesloten wordt bij de normen die behoren tot die van "A-gebieden" (centrumgebied). En dat houdt concreet in dat voor woningen een maximale parkeernorm van circa 0,15 geldt (0,15 parkeerplaatsen per woning) en voor kantoren 1 parkeerplaats per 250 m² bedrijfsvloeroppervlak. Hierdoor kan de gewenste modal split voor Haven-Stad (vergelijkbaar met die van het centrum) gerealiseerd worden.

Voor het bepalen van de toename van het verkeer en de parkeernormering zijn twee scenario's gehanteerd:

1. Parkeernormering conform het nieuwe parkeerbeleid: 0,6 voor woningen en 1 parkeerplaats per 125 m² bedrijfsvloeroppervlak
2. Parkeernormering conform wensbeeld Haven-Stad: 0,15 voor woningen en 1 parkeerplaats per 250 m² bedrijfsvloeroppervlak

De parkeernormeringen zijn gebruikt voor het bepalen van de hoeveelheid parkeerplaatsen per functie. Vervolgens is op basis van kentallen van het CROW (publicatie 317: parkeren en verkeersgeneratie) de verkeersgeneratie bepaald per functie (dus hoe vaak wordt een parkeerplaats voor een woning, kantoor of andere functie gemiddeld per dag gebruikt).

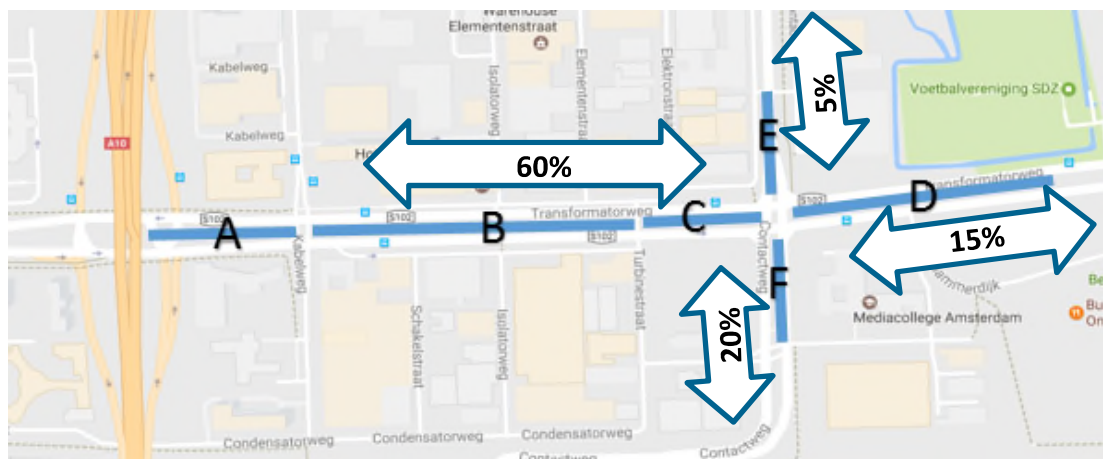
De bepaling van het extra verkeer van 600 nieuwe woningen (op basis van 75 m² per woning), 9500 m² extra onderwijsvoorzieningen (uitgaande van circa 1.250 medewerkers + leerlingen extra) bij het Mediacollege en 1000 m² bvo bedrijvigheid is in de volgende twee tabellen voor beide scenario's in beeld gebracht (de cijfers zijn afgerond).

Scenario 1	Parkeernorm	Parkeerplaatsen	Autoverplaatsingen per etmaal
600 woningen	0,6 per woning	360	1.483
9.500 m ² extra onderwijsvoorzieningen	4 per 100 personen	50	169
1.000 m ² bvo bedrijvigheid	1 per 125 m ²	8	36
Totaal		418	1.688

Scenario 2	Parkeernorm	Parkeerplaatsen	Autoverplaatsingen per etmaal
600 woningen	0,15 per woning	90	371
9.500 m ² extra onderwijsvoorzieningen	3 per 100 personen	38	129
1.000 m ² bvo bedrijvigheid	1 per 250 m ²	4	18
Totaal		132	518

Intensiteiten

In de tabel staan de etmaalintensiteiten (weekdaggemiddelden) van de autonome situatie in 2030. Deze gegevens komen uit het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). De letters in de tabel corresponderen met de wegvakken, zie figuur. Met pijlen en percentages is de routekeuze van het nieuwe verkeer aangegeven.



De Transformatorweg vormt de primaire ontsluiting van het gebied. Hierover rijden dan ook de meeste auto's. Dichterbij de A10 nemen de intensiteiten op de Transformatorweg toe. Over de Contactweg rijden minder auto's, circa 6.000 in noordelijke richting en circa 4.750 in zuidelijke richting. De toename van verkeer is zeer beperkt in beide scenario's. Bij scenario 2 zijn de toenames verwaarloosbaar ten opzichte van de referentiesituatie, rekening houdende met de beperkte parkeermogelijkheid in het gebied.

Weg	Referentiesituatie	Scenario 1	Scenario 2
Transformatorweg (A)	20.650	21.650	20.850
Transformatorweg (B)	16.500	17.500	16.700
Transformatorweg (C)	15.600	16.600	15.800
Transformatorweg (D)	17.500	17.650	17.550
Contactweg	6.050	6.400	6.050
Contactweg	4.800	5.050	4.850

De tabel gaat uit intensiteiten per etmaal (weekdaggemiddelden) en deze zijn afgerond op 50-tallen

Doorstroming op de wegen en kruisingen

De Transformatorweg bestaat nu uit 2x2 rijstroken en heeft, in deze vorm voldoende capaciteit om het verkeer dat er in 2030 over heen rijdt (zonder rekening te houden met de opwaardering van de Nieuwe Hemweg en het afwaarderen van de Transformatorweg) te kunnen verwerken. Ook de capaciteit van de Contactweg is voldoende voor het aanwezige verkeer. In stedelijke gebieden is vaak ook niet de capaciteit van de weg het aandachtspunt, maar de doorstroming bij de kruisingen. Uit het verkeersmodel Amsterdam (VMA) kan de zogenaamde verzadigingsgraad van kruisingen gehaald worden. Deze verzadigingsgraad geeft een goede indicatie of auto's bij een kruising langer dan één groencyclus (de tijd dat alle richtingen een keer groen hebben gehad) moeten wachten. Een verzadigingsgraad boven 0,8 geeft aan dat mogelijk problemen zijn met de doorstroming bij de betreffende kruising.

De kruispunten in de omgeving van het plangebied hebben een relatief lage verzadigingsgraad. Alleen de kruising Transformatorweg-Contactweg heeft in de avondspits een hogere verzadigingsgraad (rond de 0,8) waardoor langere wachtrijen kunnen ontstaan. Hierdoor kan het een enkele keer voorkomen dat een voertuig niet in een cyclus het kruisingsvlak over kan steken. Dit is echter reeds in de autonome situatie het geval. De planontwikkeling zorgt niet voor een verslechtering van deze situatie.

Doorkijk met de afwaardering van de Transformatorweg

Onderdeel van de plannen voor de Transformatie van Haven-Stad is de afwaardering van de Transformatorweg naar 2x1 rijstroken en opwaardering van de Nieuwe Hemweg naar 2x2 rijstroken. Hierdoor gaat het doorgaande verkeer niet meer langs het plangebied, maar via de nieuwe route (Nieuwe Hemweg). Een afwaardering van de Transformatorweg is in het MER Haven-Stad onderzocht en leidt tot minimaal 40% reductie van het autoverkeer op de Transformatorweg. Dit betekent dat de intensiteiten duidelijk lager zijn in de toekomst. Ook zal de weg een ander karakter krijgen.