



**Verkeersonderzoek
Wibaut aan de Amstel
9 april 2010**

CONCEPT

Inhoud

1	Inleiding	5
2	Huidige situatie 2008	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Strategisch model 2008	6
2.2.1	Invoer	6
2.2.2	Resultaat	7
2.3	Verfijnd automodel 2008	9
2.3.1	Invoer	9
2.3.2	Toetsing met telcijfers	10
2.3.3	Resultaat	11
3	Wibaut a/d Amstel 2015	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Strategisch model 2015	12
3.2.1	Invoer	12
3.2.2	Resultaat autonome situatie 2015	13
3.2.3	Resultaat plansituatie 2015	14
3.3	Verfijnd automodel 2015	15
3.3.1	Invoer	15
3.3.2	Resultaat autonome situatie 2015	16
3.3.3	Resultaat plansituatie 2015	17
4	Wibaut a/d Amstel 2022	18
4.1	Inleiding	18
4.2	Strategisch model 2022	18
4.2.1	Invoer	18
4.2.2	Resultaat autonome situatie 2022	19
4.2.3	Resultaat plansituatie 2022	20
4.3	Verfijnd automodel 2022	21
4.3.1	Invoer	21
4.3.2	Resultaat autonome situatie 2022	21

4.3.3	Resultaat plansituatie 2022	22
5	Planvarianten Overamstel	24
5.1	Inleiding	24
5.2	Strategisch model 2015/2022	24
5.2.1	Invoer	24
5.2.2	Resultaat planvariant 2015/2022	25
5.3	Verfijnd automodel 2015/2022	27
5.3.1	Invoer	27
5.3.2	Resultaat planvariant 2015	28
5.3.3	Resultaat planvariant 2022	29
Bijlage 1	Overzicht programma	31
1.1	Amstelcampus (projectkaart nr. 1)	32
1.2	Parooldriehoek (projectkaart nr. 10)	32
1.3	Eenhoorngebied (projectkaart nr. 15)	33
1.4	Amstelstation (projectkaart nr. 16)	33
1.5	Overige kleine projecten	34
Bijlage 2	Groeioverzichten	35
2.1	Autonome Situatie	35
2.2	Plansituatie	35
2.3	Planvariant Overamstel	36
Bijlage 3	Afbeeldingen	37
3.1	Afbeelding 1: Intensiteiten 2008	37
3.2	Afbeelding 2: I/C waarden 2008	37
3.3	Afbeelding 3: Vergelijking met telwaarden	37
3.4	Afbeelding 4: Intensiteiten 2015 autonome situatie	37
3.5	Afbeelding 5: I/C waarden 2015 autonome situatie	37
3.6	Afbeelding 6: Intensiteiten 2015 plansituatie	37
3.7	Afbeelding 7: I/C waarden 2015 plansituatie	37
3.8	Afbeelding 8: Intensiteiten 2022 autonome situatie	37
3.9	Afbeelding 9: I/C waarden 2022 autonome situatie	37
3.10	Afbeelding 10: Intensiteiten 2022 plansituatie	37
3.11	Afbeelding 11: I/C waarden 2022 plansituatie	37
3.12	Afbeelding 12: Intensiteiten 2015 planvariant Overamstel	37
3.13	Afbeelding 13: I/C waarden 2015 planvariant Overamstel	37
3.14	Afbeelding 14: Intensiteiten 2022 planvariant Overamstel	37
3.15	Afbeelding 15: I/C waarden 2022 planvariant Overamstel	37

1 Inleiding

CONCEPT

2 Huidige situatie 2008

2.1 Inleiding

Voor de berekeningen van de verschillende jaren is per situatie op strategisch niveau een doorrekening gemaakt, waarbij rekening wordt gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen, beleidsfactoren en bereikbaarheid. Uitvoer van deze doorrekening is de modal split verhouding en de ritproductie per modaliteit (auto, OV en fiets). De berekening op strategisch niveau wordt gemaakt met het Amsterdamse verkeersmodel GenMod. Vervolgens wordt met de verplaatsingen (matrix) van de auto op het verfijnde netwerk een capaciteitsafhankelijke toedeling gemaakt, waarmee intensiteiten op wegvakniveau, I/C waarden en kruispuntstromen gegenereerd kunnen worden. Het basisjaar van de studie is 2008.

2.2 Strategisch model 2008

2.2.1 Invoer

Grofweg bestaat de invoer uit drie componenten, namelijk sociaal economische vulling, netwerken (auto, OV en fiets) en beleidsinstellingen. Voor een gedetailleerd overzicht van de invoer voor de actualisatie van Wibaut a/d Amstel, zie het "Startdocument - Verkeersonderzoek-WadA-fase2-versie2".

Sociaal economische vulling (segs)

Voor de vulling van het basisjaar is gebruik gemaakt van de cijfers zoals DRO die aanlevert.

Netwerken

De netwerken van de verschillende modaliteiten zijn conform de basisnetwerken 2008, die door DIVV gebruikt worden.

Beleid

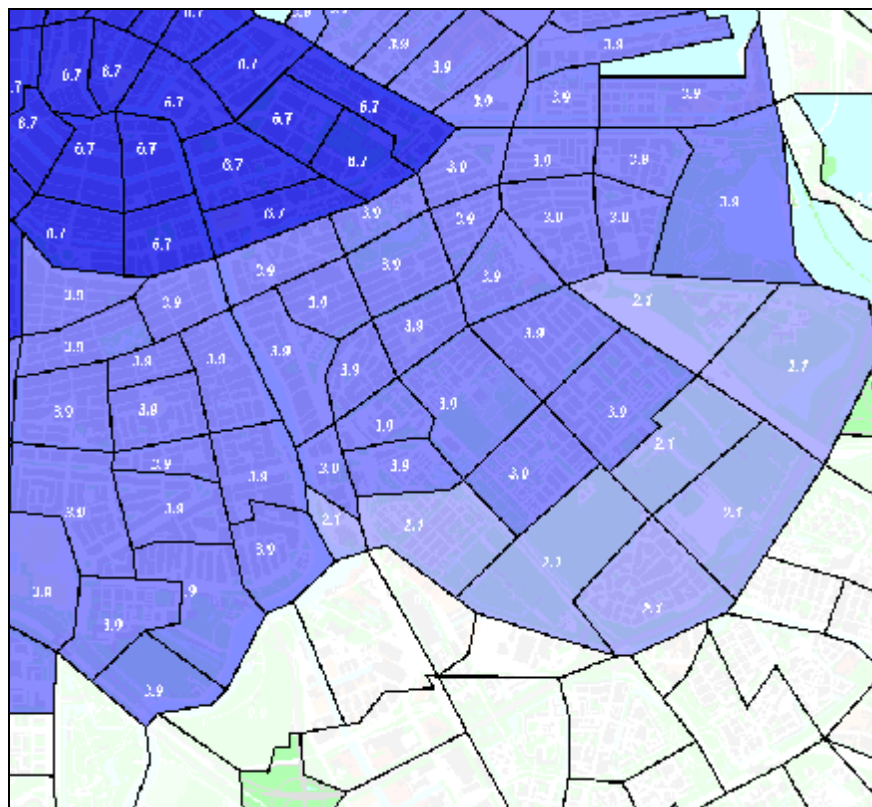
De belangrijkste beleidsuitgangspunten voor 2008 zijn de kostenontwikkeling auto (brandstof) en OV en de parkeerkosten. De ontwikkeling van de kosten voor de auto en het openbaar vervoer zijn gelijkgeschakeld met de uitgangspunten van de landelijke verkeersstudies.

De brandstofkosten van de auto zullen in de komende jaren dalen. Belangrijkste oorzaak hiervoor is het zuiniger worden van de voertuigen. Per saldo zullen de brandstofkosten voor de auto in 2010 circa 10% lager liggen dan in 2000. De kosten voor het openbaar vervoer worden voor dezelfde periode ongeveer 10% hoger geraamd in vergelijking met 2000. Op dit punt wordt de prijsverhouding van de auto dus positief gewaardeerd. Deze uitgangspunten ten aanzien van de reiskostenontwikkeling zijn conform het NVVP.

In figuur 2.1 zijn de kosten weergegeven en in figuur 2.2 de parkeerkosten.

	2000	2008
Kosten groei OV (binnenstad)	1,00	1,07
Kosten groei auto	1,00	0,97

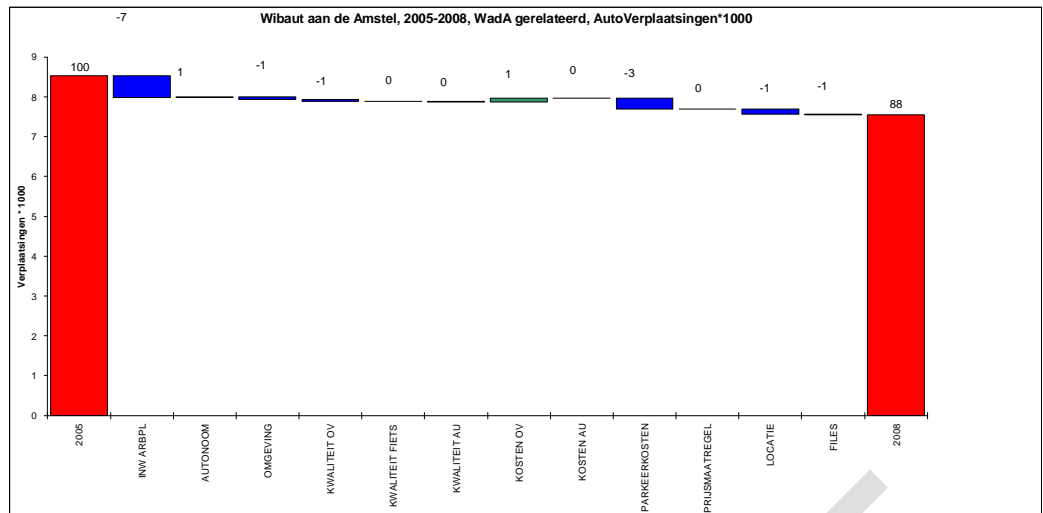
Figuur 2.1: Kostenontwikkeling 2000-2008



Figuur 2.2: Parkeerkosten 2008

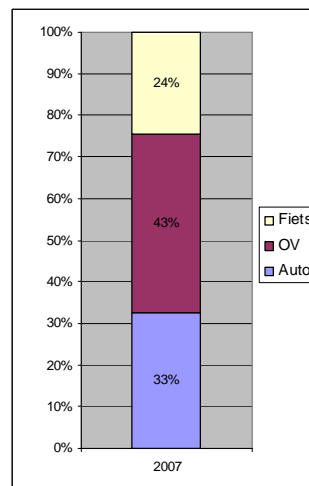
2.2.2 Resultaat

Onderstaand de resultaten van het strategische model GenMod, bestaande uit groeioverzichten (GOV) voor het autoverkeer en de hoeveelheid ritten gerelateerd aan de Wibaut a/d Amstel voor de verschillende modaliteiten (modal split). De GOV geeft een overzicht van de effecten per stap binnen een te doorlopen doorrekening met het GenMod.



Figuur 2.3: GOV bestand autoverkeer 2005-2008

In bijlage 2 is een overzicht te zien van alle GOV's onderverdeeld naar de verschillende modaliteiten.



Ritten	2008
Auto	7,550
OV	9,989
Fiets	5,685
Totaal	23,224

Figuur 2.4: Modal Split Wibaut a/d Amstel gerelateerd verkeer 2008

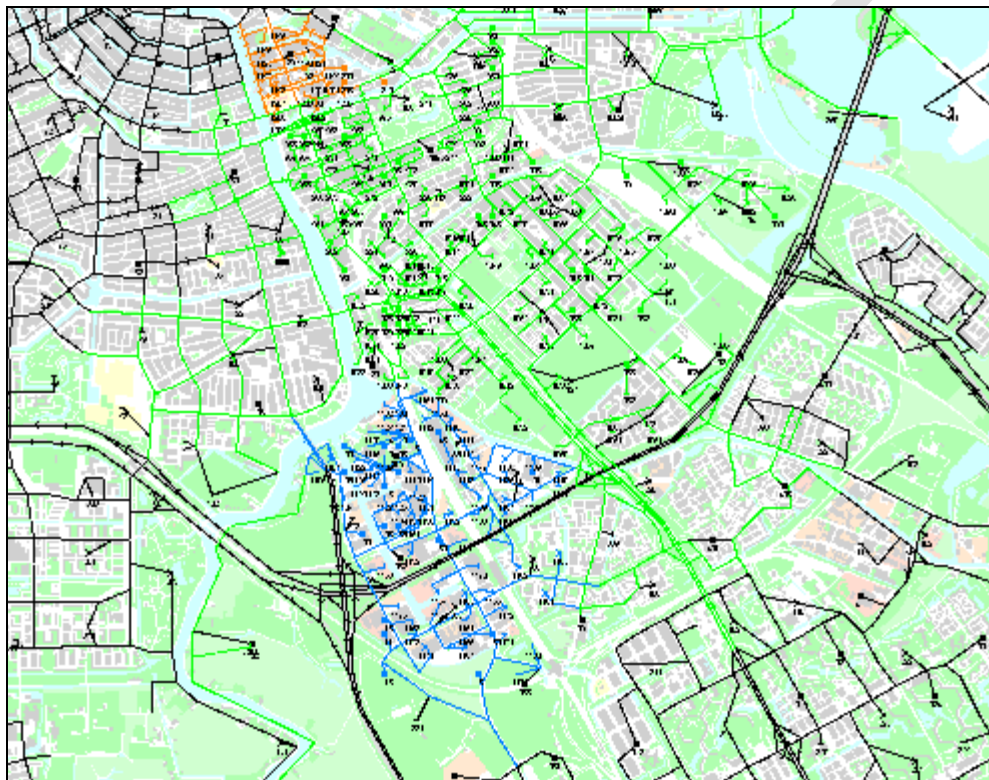
Uit de bovenstaande tabel kunnen we afleiden dat er in 2008 iets meer dan 23,000 verplaatsingen plaats vinden die een relatie hebben met het studiegebied Wibaut a/d Amstel. Hiervan verplaatst 24% zich met de auto, 43% met het openbaar vervoer en 33% met de fiets.

2.3 Verfijnd automodel 2008

2.3.1 Invoer

De invoer van het verfijnde model bestaat uit het verfijnde netwerk voor de Wibaut a/d Amstel en de verplaatsingen (matrix) van het autoverkeer vanuit het strategisch verkeersmodel (GenMod).

Het verfijnde netwerk is opgebouwd uit de Locmod's van Oost-Watergraafsmeer, Overamstel en een deel van het uitsnedemodel binnenstad. Deze netwerken zijn samengevoegd met het regionale netwerk van het Genmod model, zodat er rekening gehouden kan worden met regionale effecten rondom Amsterdam. Onderstaand een afbeelding van het verfijnde netwerk voor de Wibaut a/d Amstel.

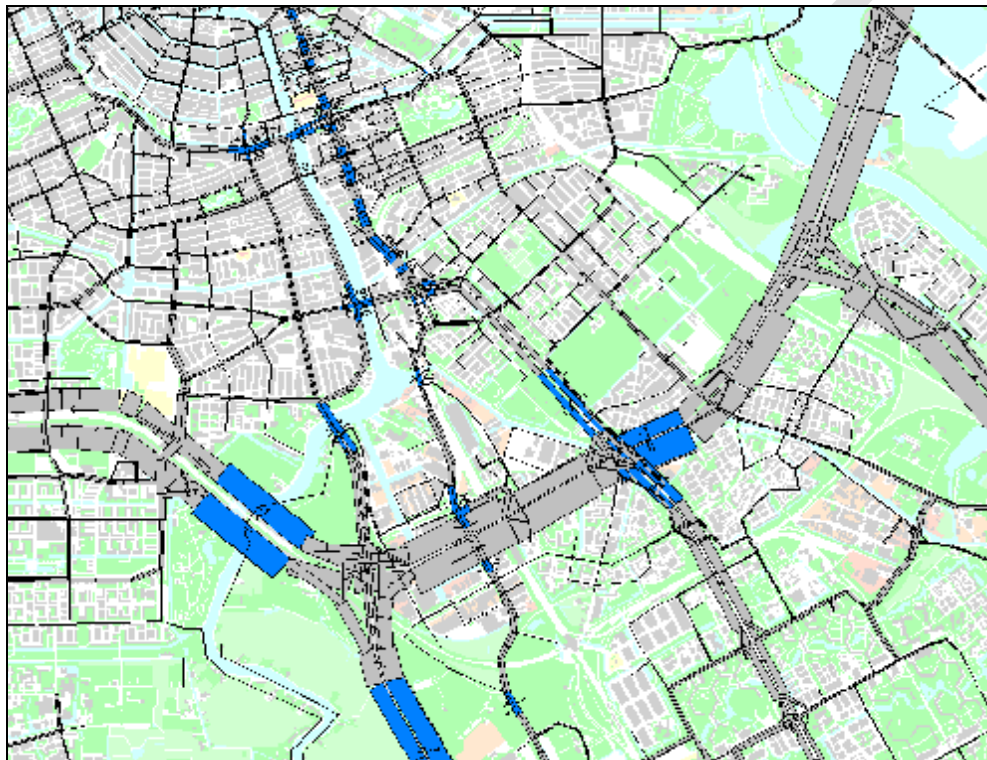


Figuur 2.5: Netwerk Wibaut a/d Amstel 2008

Om de matrix bij het verfijnde netwerk aan te laten sluiten is de matrix voor de desbetreffende zones in de Wibaut a/d Amstel opgesplitst. De opsplitsing gebeurt aan de hand van de verfijnde sociaal economische gegevens, afkomstig van het projectbureau, gekoppeld aan ritproductiefactoren van Amsterdam.

2.3.2 Toetsing met telcijfers

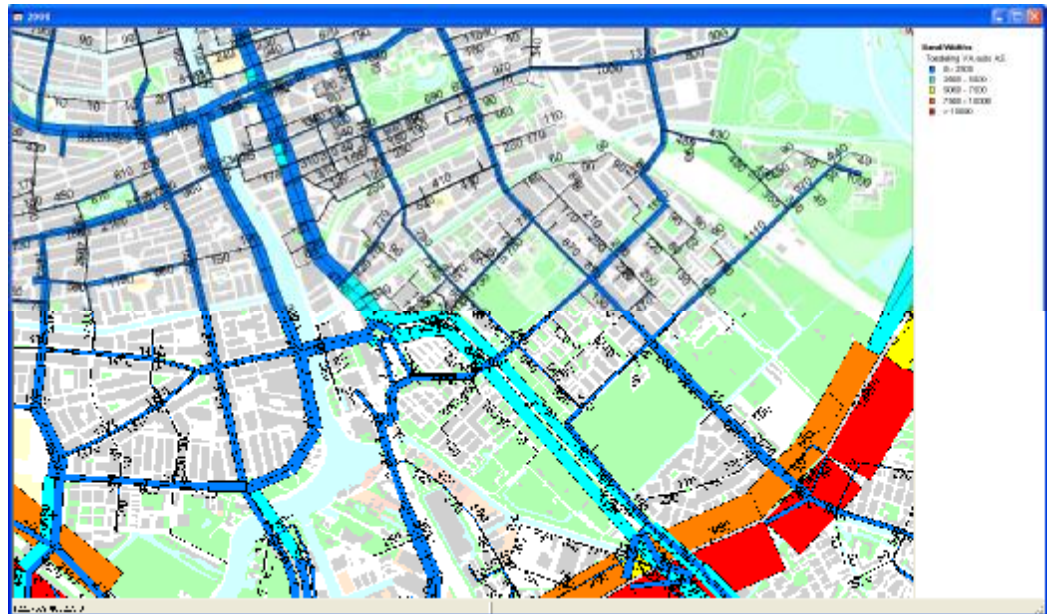
Voor de toetsing van de huidige situatie is gebruik gemaakt van de telcijfers uit "Pervistel" (telprogramma DIVV), kruispunttellingen afkomstig van DRO en tevens zijn er, om de consistentie te waarborgen, een aantal telpunten opgenomen die ook gebruikt worden in Zuidoost. Het gebied Wibaut a/d Amstel en omgeving is getoetst aan een 120-tal telpuntlocatie's voor de avondspits (16:00-18:00). In figuur 2.6 zijn de telpuntlocatie's afgebeeld (blauw) incl. de vergelijking met de berekende modelwaarden. Uit de afbeelding kunnen we aan de hand van de verschillen tussen de telcijfers en de berekende intensiteiten concluderen dat het verkeersmodel goed aansluit bij telcijfers. Tevens sluiten de berekende intensiteiten goed aan bij de beleving van DRO. We kunnen dus stellen dat de situatie 2008 een goede beschrijving geeft van de huidige situatie en daarmee ook een goede basis is voor de berekeningen van de toekomstjaren.



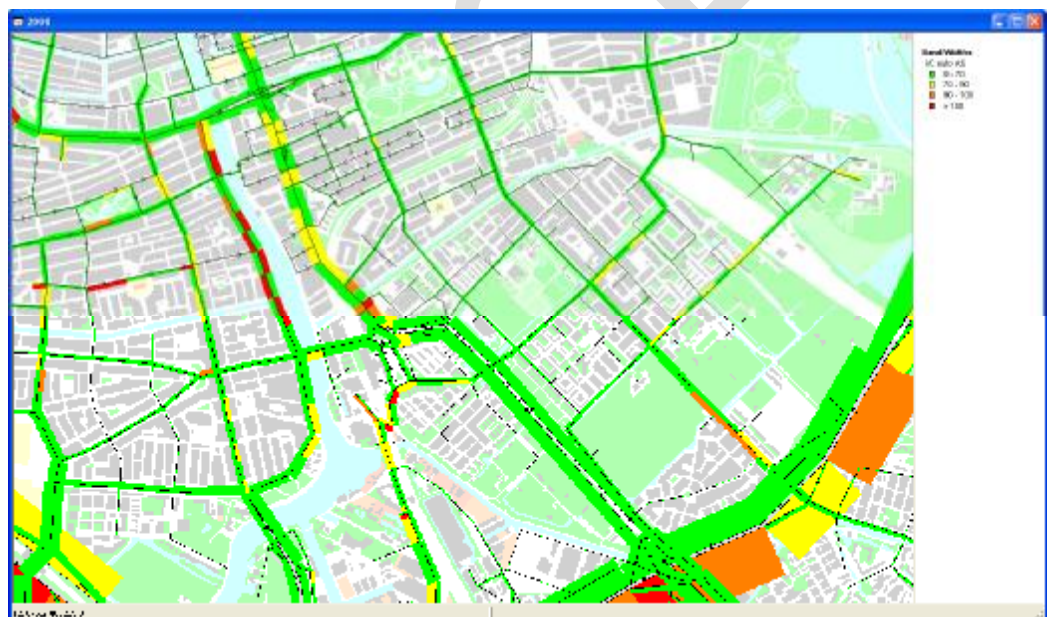
Figuur 2.6: Vergelijking telcijfers t.o.v. modelwaarden (relatief)

2.3.3 Resultaat

De resultaten van de verkeersberekeningen voor het verfijnde automodel bestaan uit verkeersintensiteiten en I/C waarden per wegvak. In de bijlagen zijn de afbeeldingen nogmaals opgenomen voor een groter gebied.



Figuur 2.7: Intensiteiten 2008



Figuur 2.8: I/C - waarden 2008

3 Wibaut a/d Amstel 2015

3.1 Inleiding

3.2 Strategisch model 2015

3.2.1 Invoer

Sociaal economische gegevens

In figuur 3.1 zijn de ontwikkelingen van 2008 tot en met 2015 weergegeven. Het programma is opgesteld voor de plansituatie. In de autonome situatie wordt dit programma niet uitgevoerd en zijn de sociaal economische gegevens voor het studiegebied gelijk aan 2008.

	2008-2015			
	Won	Arb	Wi pl	St pl
Eenhoorn	84,056	7,232	0	0
Amstelstation	0	0	0	0
Amstelcampus	17,600	-12,800	0	88,000
Parooldriehoek	60,600	-5,640	7,240	0
Kleine projecten	21,652	5,073	1900	0
Totaal	183,908	-6,135	9,140	88,000

Figuur 3.1: Ontwikkelingen tot en met 2015 m² b.v.o.

Netwerk

Rondom Amsterdam hebben de grootste wijzigingen voor het autonetwerk voornamelijk te maken met de aanleg van de Westrandweg, inclusief 2^e Coentunnel, omlegging N201, A9 omlegging Badhoevedorp, ombouw A1 (MIRT 2009 ZSM1) en de spitstroken A10. Daarnaast zijn er nog een aantal lokale wijzigingen op het Amsterdamse wegennet, zoals ontsluiting IJburg 2^e fase en de verdubbeling van de Boelelaan in de Zuidas. De wijzigingen in het OV zijn o.a. de Zuidtangent als hoogwaardige busverbinding, inclusief verbinding naar IJburg en de realisatie van station Watergraafsmeer (Sciencepark) en busstation CS (noordzijde).

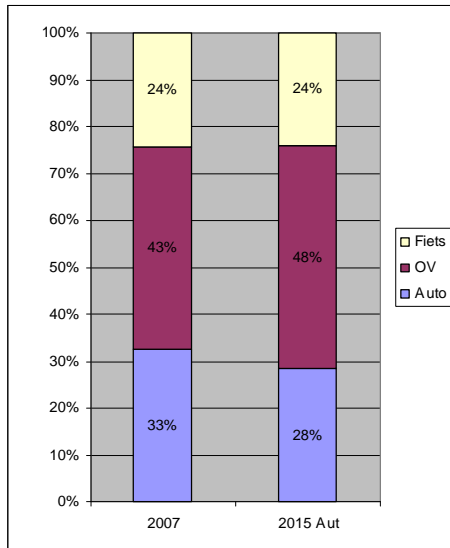
Beleid

De kosten voor het OV nemen met 5% toe en het autoverkeer daalt met 8%, zie onderstaande figuur.

	2000	2008	2015
Openbaar vervoer	1,00	1,07	1,12
Auto	1,00	0,97	0,90

Figuur 3.2: Kostenontwikkeling 2000-2015

De tarieven voor het parkeren nemen tussen 2008 en 2015 fors toe binnen het studiegebied van Wibaut a/d Amstel. De noordelijke helft van het studiegebied neemt met 85% toe, het middendeel met 40% en het zuidelijke deel zelfs met meer 100%. Tevens wordt er t.o.v. 2008 ook een tarief ingesteld voor een deel van Overamstel.

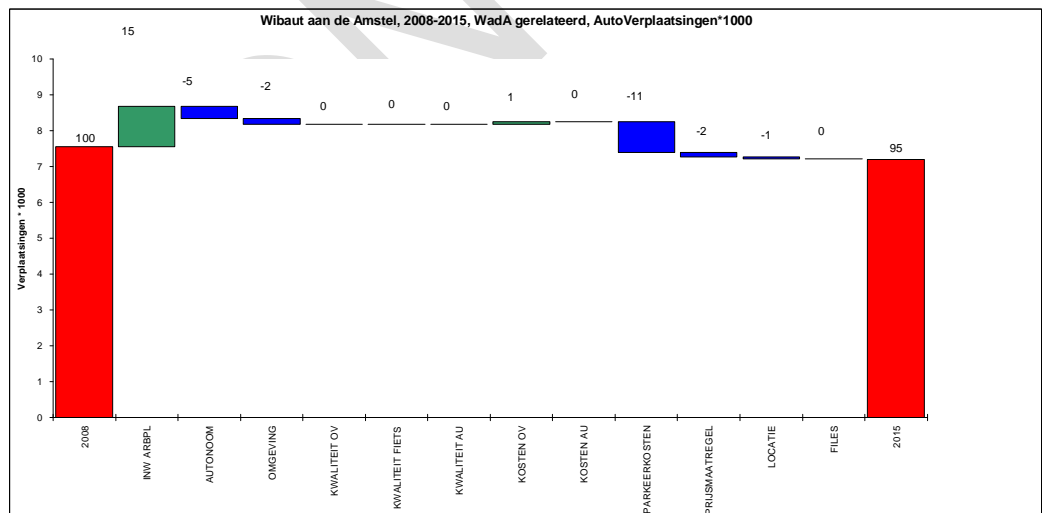


Ritten	2008	2015 Aut
Auto	7,550	6,516
OV	9,989	10,989
Fiets	5,685	5,536
Totaal	23,224	23,041

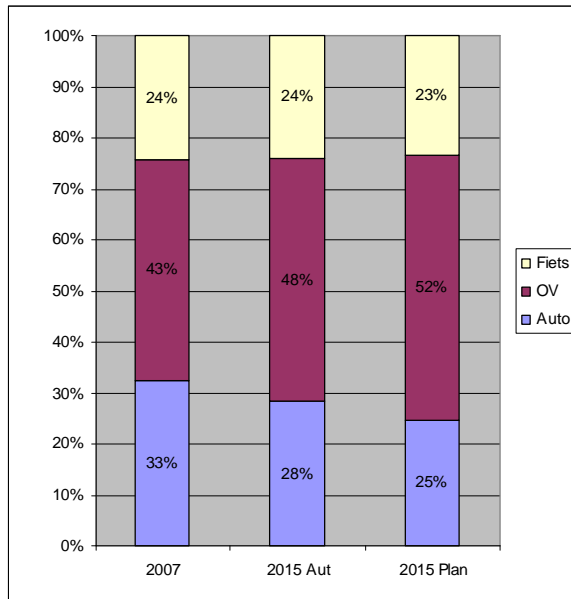
Figuur 3.5: Modal Split Wibaut a/d Amstel gerelateerd verkeer 2015 autonome situatie

Het totale volume blijft in de autonome situatie voor 2015 gelijk aan 2008, maar er vindt wel een verschuiving plaats van auto naar OV. Het aandeel OV gaat naar 48% en het autoverkeer daalt met 14%, waarmee het aandeel auto uit komt op 28%. Dit heeft voornamelijk te maken met de hoger parkeerkosten en het invoeren van ABvM.

3.2.3 Resultaat plansituatie 2015



Figuur 3.6: GOV bestand autoverkeer 2008-2015 plansituatie



Ritten	2008	2015 Aut	2015 Plan
Auto	7,550	6,516	7,202
OV	9,989	10,989	15,131
Fiets	5,685	5,536	6,833
Totaal	23,224	23,041	29,166

Figuur 3.7: Modal Split Wibaut a/d Amstel gerelateerd verkeer 2015 plansituatie

De ontwikkelingen die plaats vinden binnen Wibaut a/d Amstel zorgen voor een toename van 27% t.o.v. de autonome situatie. Ongeveer 70% van het toegenomen verkeer komt terecht in het OV, waarmee het aandeel stijgt naar 52%. De oorzaak hiervoor ligt in de toename van 88.000 m² b.v.o. leerlingplaatsen, die voornamelijk gebruik maken van fiets en OV. Opmerking hierbij is dat het fietsverkeer als voor- en natransport van het OV niet zichtbaar is in het verkeersmodel. Dit is namelijk opgenomen in de matrix van het OV, dus als de hoeveelheid reizigers groeit zal het fietsverkeer ook toenemen als voor- of natransport. Om te bepalen hoe groot dit verkeer is dient er nader onderzoek te worden uitgevoerd.

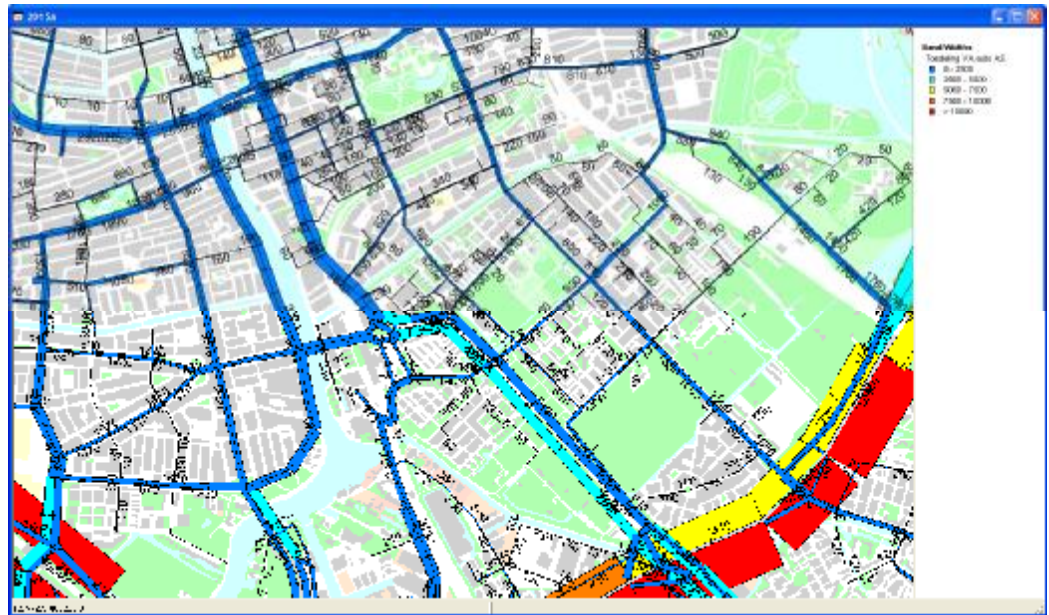
3.3 Verfijnd automodel 2015

3.3.1 Invoer

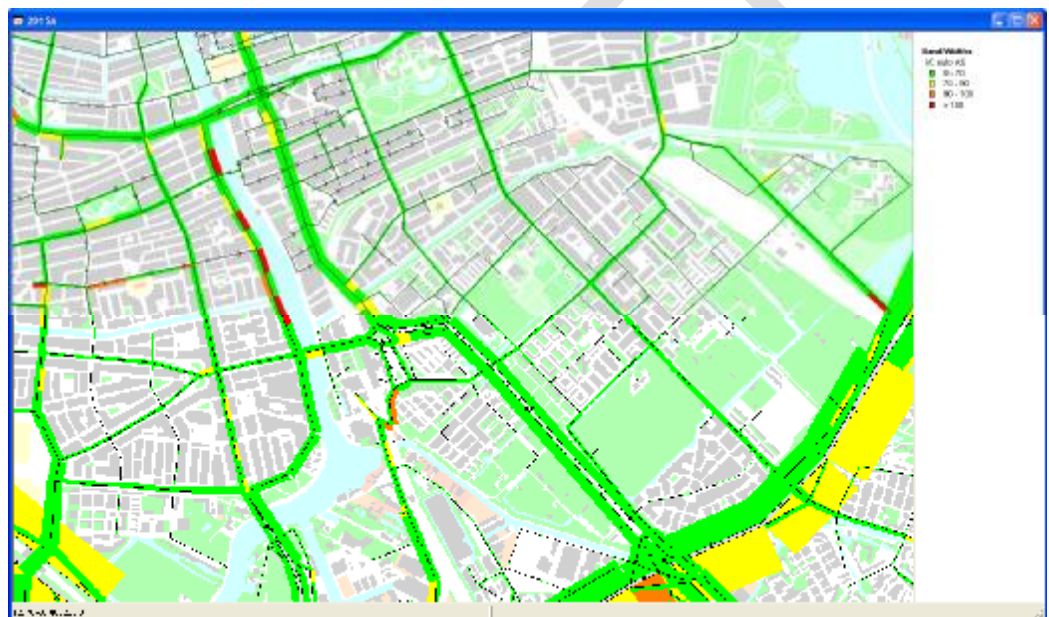
Voor zowel de autonome situatie als de plansituatie is er op basis van de opgave door het Projectbureau Wibaut a/d Amstel een verfijnde verplaatsingsmatrix autoverkeer gemaakt. Deze matrix is vervolgens toegevoegd op het netwerk 2015.

Ten opzichte van het netwerk 2008 is het mr. Visserplein gereconstrueerd, zijn de eenrichtingswegen Graaf Florisstraat en de Marcusstraat omgedraaid en zijn de ventwegen van de Wibautstraat opgeheven als onderdeel van de reconstructie Wibautas. Het verschil tussen het netwerk van de autonome situatie en de plansituatie is een ander ligging van de Platanenweg in de Parooldriehoek.

3.3.2 Resultaat autonome situatie 2015

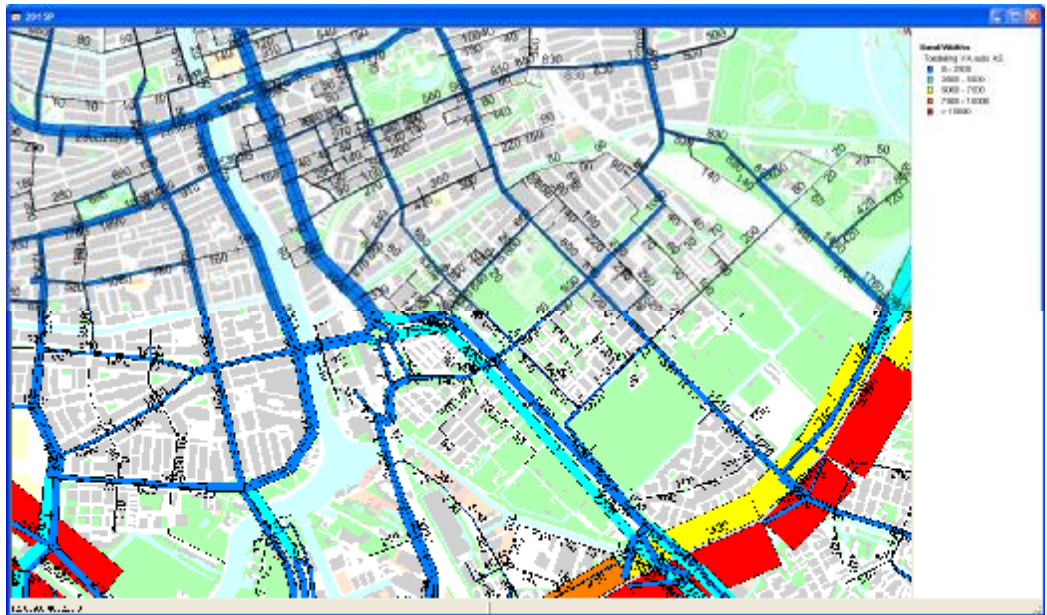


Figuur 3.8: Intensiteiten autonome situatie 2015

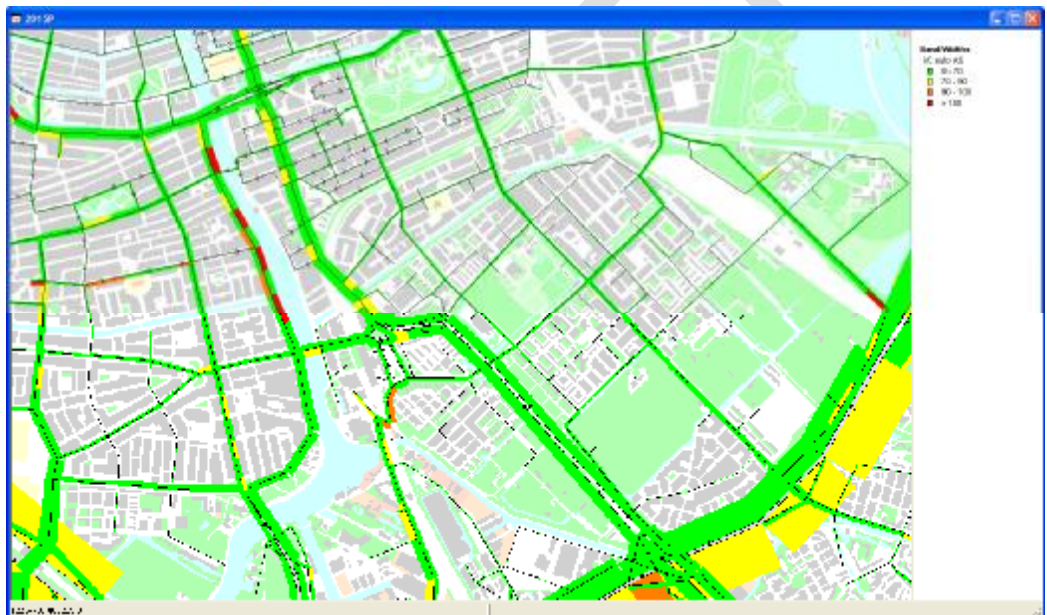


Figuur 3.9: I/C - waarden autonome situatie 2015

3.3.3 Resultaat plansituatie 2015



Figuur 3.10: Intensiteiten plansituatie 2015



Figuur 3.11: I/C - waarden plansituatie 2015

4 Wibaut a/d Amstel 2022

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten en resultaten weergegeven voor het jaar 2022. Het betreft zowel de autonome situatie als de plansituatie voor Wibaut a/d Amstel. De ontwikkeling van het bouwprogramma voor Wibaut a/d Amstel is voor de autonome situatie gelijk aan 2008 en 2015.

4.2 Strategisch model 2022

4.2.1 Invoer

Sociaal economische gegevens

Ten opzichte van 2015 wordt er in Eindhoven nog een deel bijgebouwd. Tevens wordt er rondom het Amstelstation 71.000 m² b.v.o. gebouwd. In totaal wordt er 386.000 m² b.v.o. gebouwd in het studiegebied van Wibaut a/d Amstel.

	2008-2015				2015-2022			
	Won	Arb	Wi pl	St pl	Won	Arb	Wi pl	St pl
Eindhoven	84,056	7,232	0	0	36,695	3,397	0	0
Amstelstation	0	0	0	0	38,000	28,500	4,500	0
Amstelcampus	17,600	-12,800	0	88,000	0	0	0	0
Parooldriehoek	60,600	-5,640	7,240	0	0	0	0	0
Kleine projecten	21,652	5,073	1,900	0	0	0	0	0
Totaal	183,908	-6,135	9,140	88,000	74,695	31,897	4,500	0

	Totaal			
	Won	Arb	Wi pl	St pl
Eindhoven	120,751	10,629	0	0
Amstelstation	38,000	28,500	4,500	0
Amstelcampus	17,600	-12,800	0	88,000
Parooldriehoek	60,600	-5,640	7,240	0
Kleine projecten	21,652	5,073	1,900	0
Totaal	258,603	25,762	13,640	88,000

Figuur 4.1: Ontwikkelingen tot en met 2022 in m² b.v.o.

Netwerk

Tussen 2015 en 2022 wordt de A6/A9 Stroomlijnvariant volledig gerealiseerd + parallelweg van Burg. Boersweg naar Keizer Karelweg (Amstelveen) en wordt de A10 zuid omgebouwd tot 2*5. Verder wordt lokaal in Amsterdam de Bongerd tunnel gerealiseerd. De belangrijkste wijziging in het OV is de aanleg van de Noord-Zuidlijn kerntraject (Buikslotermeerplein – Zuid/WTC) inclusief de daarbij behorende aanpassing op het bestaande OV netwerk. De realisatie van Noord-Zuidlijn is gepland in 2017.

Beleid

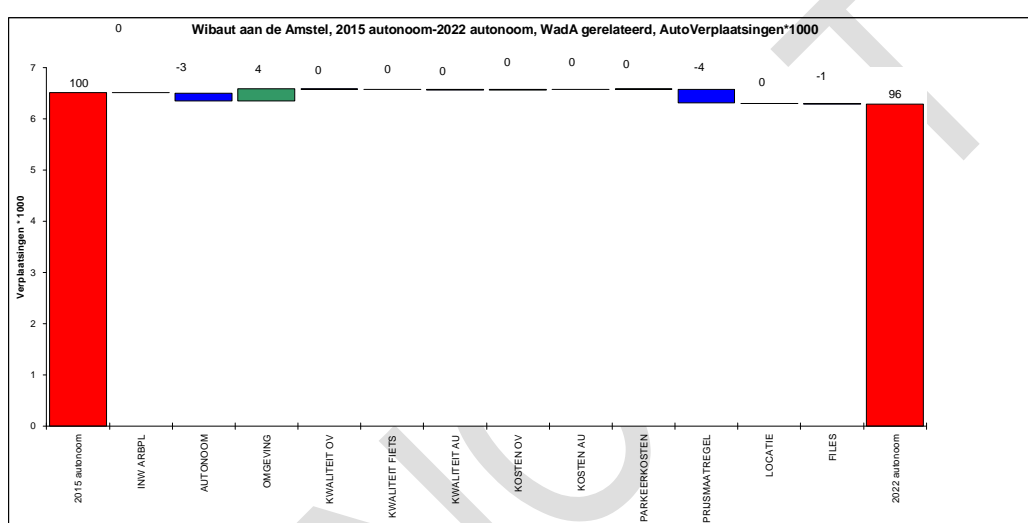
De kosten voor het OV en autoverkeer nemen respectievelijk met 2 en 6 procent af en toe.

	2000	2008	2015	2022
Openbaar vervoer	1,00	1,07	1,12	1,14
Auto	1,00	0,97	0,90	0,85

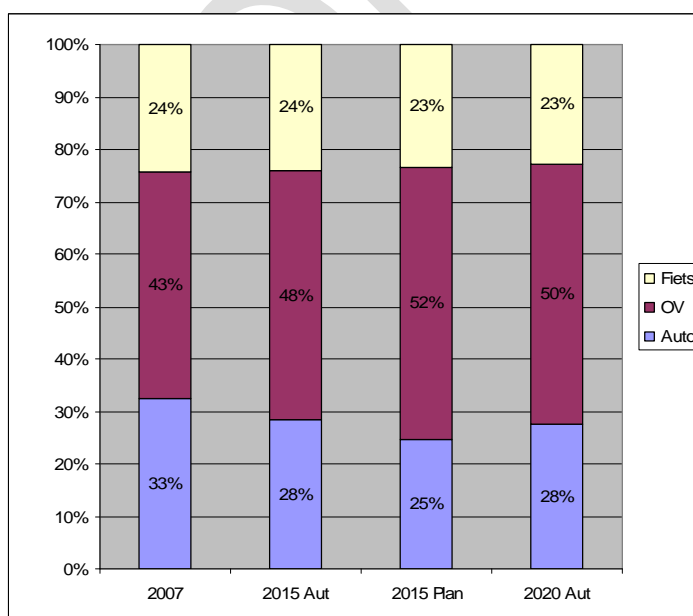
Figuur 4.2: Kostenontwikkeling 2000-2022

Het parkeertarief in 2022 is gelijk aan het parkeertarief van 2015. Het tarief voor ABvM gaat wel omhoog van 3 ct/km naar 8 ct/km.

4.2.2 Resultaat autonome situatie 2022



Figuur 4.3: GOV bestand autoverkeer 2015-2022 autonoom

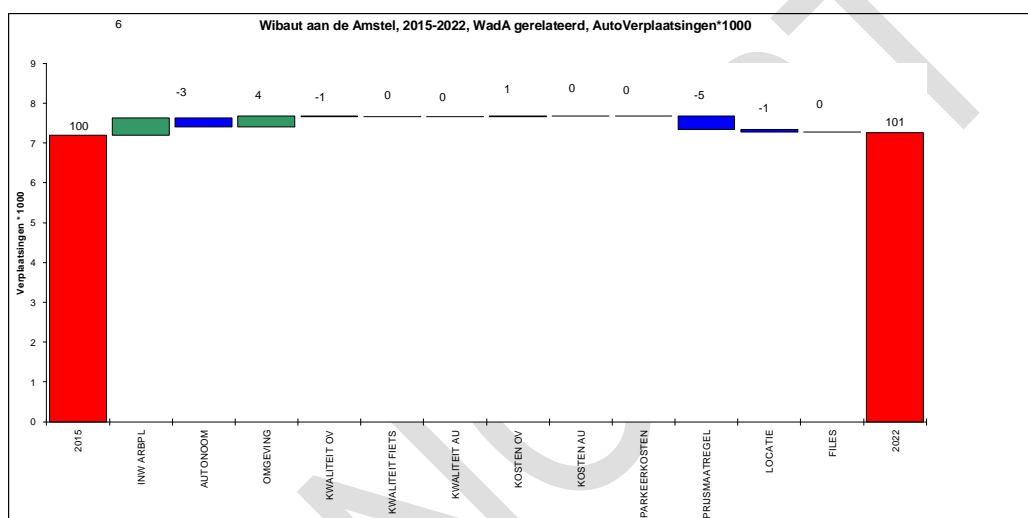


Ritten	2008	2015 Aut	2015 Plan	2022 Aut
Auto	7,550	6,516	7,202	6,281
OV	9,989	10,989	15,131	11,302
Fiets	5,685	5,536	6,833	5,224
Totaal	23,224	23,041	29,166	22,807

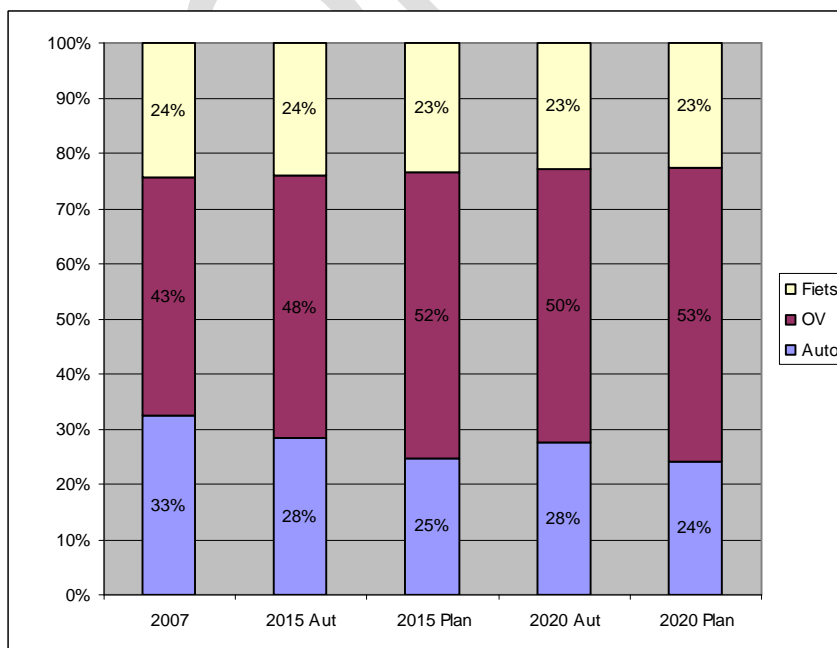
Figuur 4.4: Modal Split Wibaut a/d Amstel gerelateerd verkeer 2022 autonome situatie

Door het hogere tarief van 8 ct/km voor ABvM zien we dat er t.o.v. 2015 autonoom nog een kleine verschuiving plaats vindt van auto naar OV, maar door het verbeterde OV-lijnnet (Noord-Zuidlijn) vindt er ook een verplaatsing plaats van fiets naar OV. Het totale volume ligt op het niveau van 2008 en 2015 autonoom.

4.2.3 Resultaat plansituatie 2022



Figuur 4.5: GOV bestand autoverkeer 2015-2022 plansituatie



Ritten	2008	2015 Aut	2015 Plan	2022 Aut	2022 Plan
Auto	7,550	6,516	7,202	6,281	7,269

Ritten	2008	2015 Aut	2015 Plan	2022 Aut	2022 Plan
OV	9,989	10,989	15,131	11,302	16,079
Fiets	5,685	5,536	6,833	5,224	6,854
Totaal	23,224	23,041	29,166	22,807	30,202

Figuur 4.6: Modal Split Wibaut a/d Amstel gerelateerd verkeer 2015 plansituatie

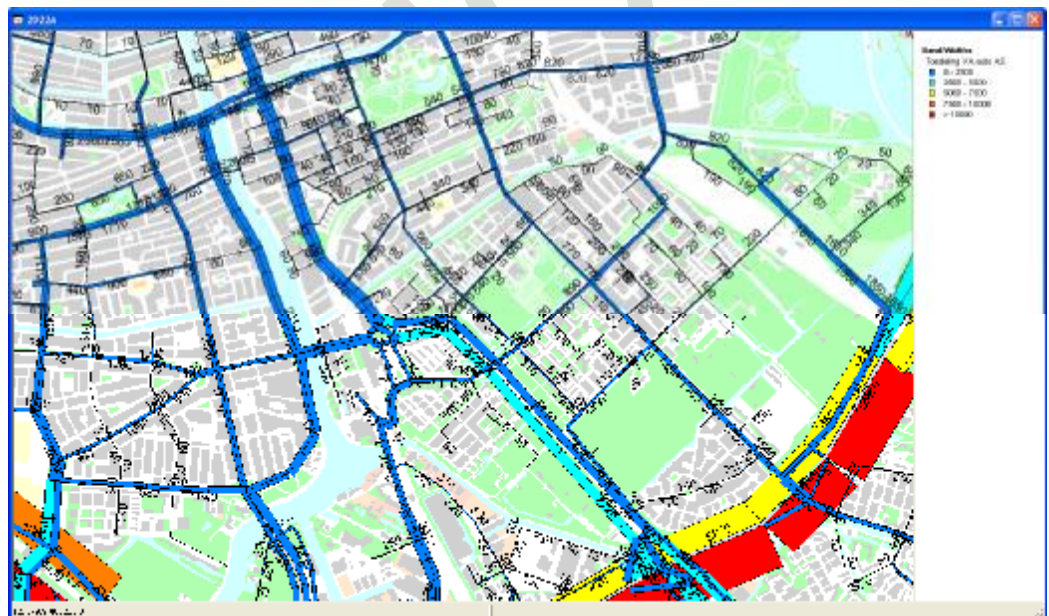
In de planvariant 2022 neemt het totale verkeer toe tot ongeveer 30,000 verplaatsingen in de avondspitsperiode (16:00-18:00) die een relatie hebben met het studiegebied. Dit resulteert in een toename van 1% autoverkeer en 6% openbaar vervoer. Tussen de autonome situatie en de plansituatie 2022 zien we respectievelijk een groei van 16%, 42% en 31% voor auto, OV en fiets. Kijkend naar de 2008 situatie groeit de totale mobiliteit van en naar het studiegebied met 30%, maar neemt het autoverkeer met 4% af als gevolg van de modal split verschuiving richting openbaar vervoer.

4.3 Verfijnd automodel 2022

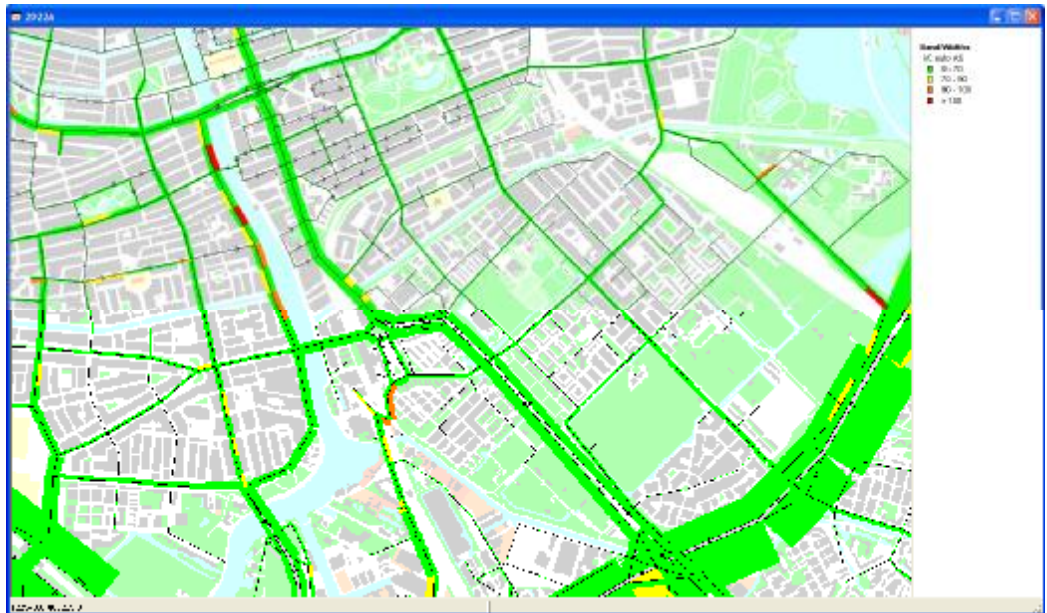
4.3.1 Invoer

Conform de werkwijze in de vorige hoofdstukken is er een verfijnde verplaatsingsmatrix gemaakt voor de autonome situatie als de plansituatie. De verfijning vindt plaats op basis van het programma voor 2022. In de periode 2015-2022 wordt de Weesperstraat gedowngrade naar 2*1 (samenhangend met de Noord-Zuidlijn) en wordt in de plansituatie het Julianaplein gereconstrueerd.

4.3.2 Resultaat autonome situatie 2022

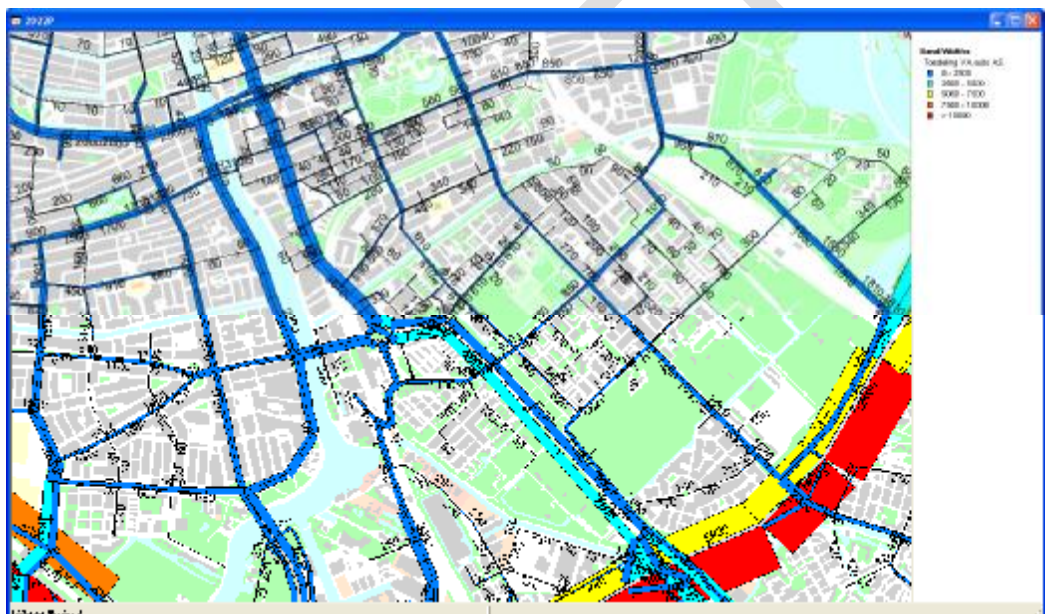


Figuur 4.7: Intensiteiten autonome situatie 2022

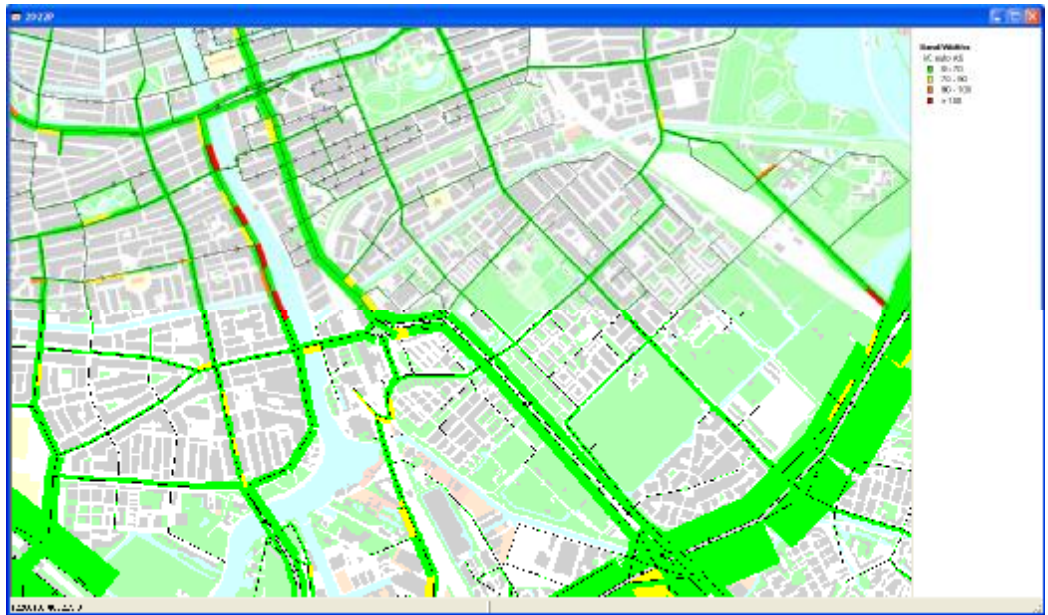


Figuur 4.8: I/C - waarden autonome situatie 2022

4.3.3 Resultaat plansituatie 2022



Figuur 4.9: Intensiteiten plansituatie 2022



Figuur 4.10: I/C - waarden plansituatie 2022

CONCEPT

5 Planvarianten Overamstel

5.1 Inleiding

Het projectbureau Wibaut aan de Amstel heeft ook opdracht verleend voor het doorrekenen van een tweetal varianten (2015 en 2022) waarbij het gebied Overamstel wordt ontwikkeld conform de meest recente plannen binnen het projectbureau (met betrekking tot sociaal economische gegevens en infrastructuur). In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten en resultaten (voor Wibaut a/d Amstel) weergegeven van een gewijzigd programma voor Overamstel. De planvarianten zijn doorgerekend voor zowel 2015 als 2022.

5.2 Strategisch model 2015/2022

5.2.1 Invoer

Sociaal economische gegevens

De onderstaande tabel geeft een overzicht van het programma voor Overamstel in combinatie met de fasering tot 2022.

	2010-2015		2015-2022		Totaal	
	Won	Arb	Won	Arb	Won	Arb
Amstelkwartier fase 1	81,400	12,540	54,600	3,000	136,000	15,540
Amstelkwartier fase 2	0	-63,768	130,150	10,000	130,150	-53,768
Deelgebied 2	0	18,762	0	0	0	18,762
Deelgebied 3	0	16,525	0	5,000	0	21,525
Kop Weespertrekvaart	0	-4,500	44,000	2000	44,000	-2,500
A2 / Joan Muyskenweg	0	0	29,750	22,740	29,750	22,740
Totaal	81,400	-20,441	258,500	42,740	339,900	22,299

Figuur 5.1: Ontwikkelingen behorende bij de planvarianten Overamstel in m² b.v.o.

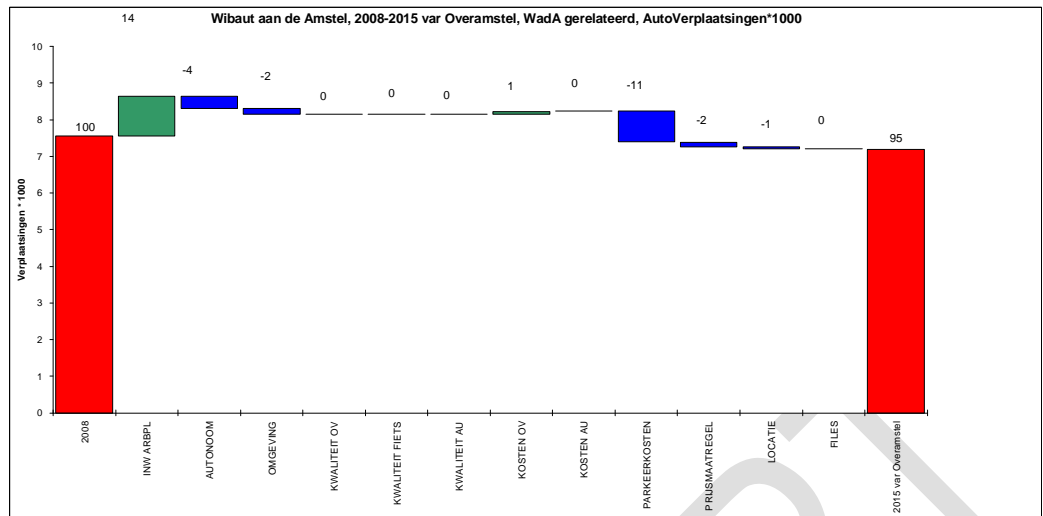
Netwerk

Het netwerk van het strategische verkeersmodel GenMod t.b.v. de planvariant Overamstel is gelijk aan het netwerk dat gebruikt is in de plansituatie Wibaut a/d Amstel.

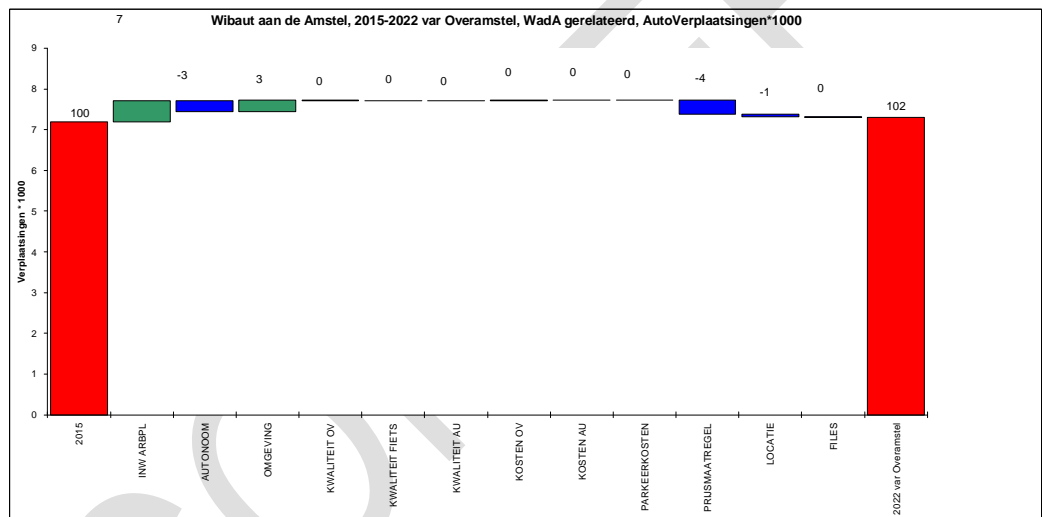
Beleid

Ook de beleidsinstellingen blijven onveranderd ten opzicht van de 2015/2022 plansituatie Wibaut a/d Amstel.

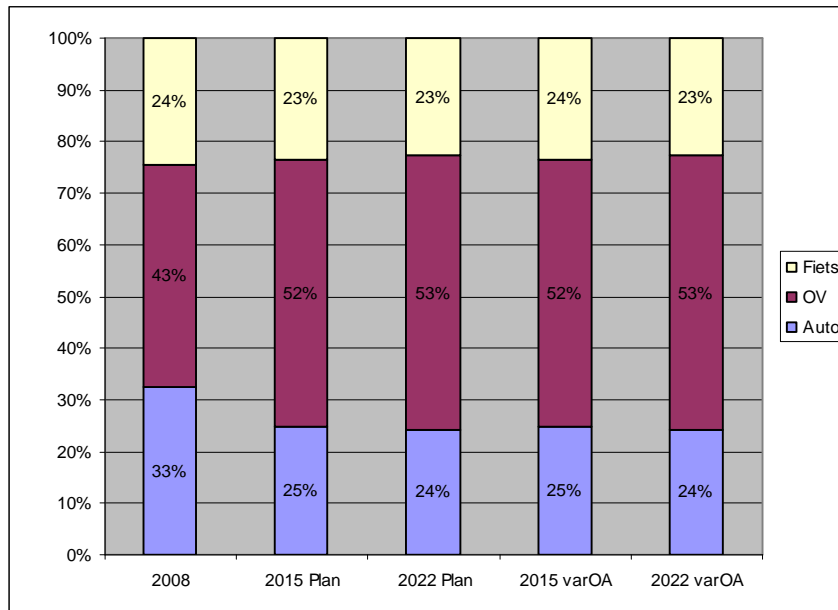
5.2.2 Resultaat planvariant 2015/2022



Figuur 5.2: GOV bestand autoverkeer 2015

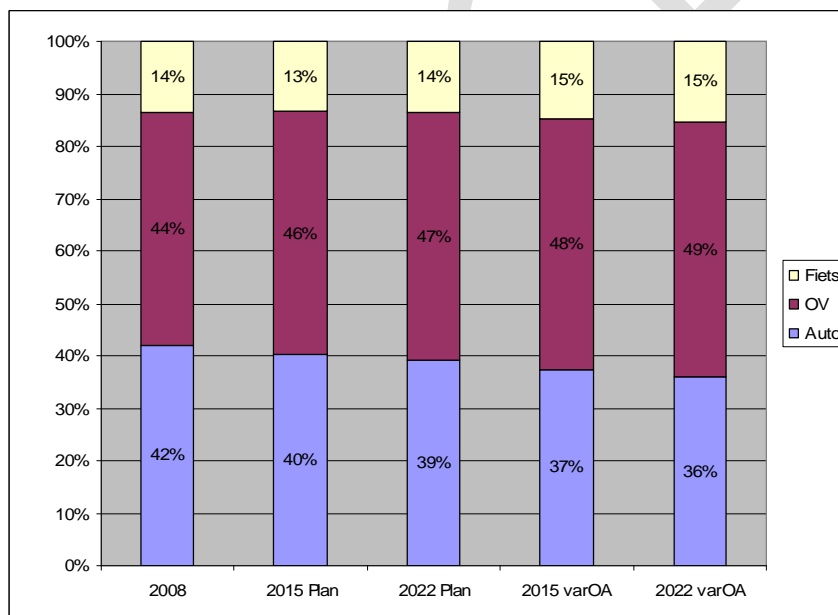


Figuur 5.3: GOV bestand autoverkeer 2022



Ritten	2008	2015 Plan	2022 Plan	2015 varOA	2022 varOA
Auto	7,550	7,202	7,269	7,195	7,307
OV	9,989	15,131	16,079	15,043	16,111
Fiets	5,685	6,833	6,854	6,836	6,867
Totaal	23,224	29,166	30,202	29,074	30,285

Figuur 5.4: Modal Split Wibaut a/d Amstel gerelateerd verkeer planvariant 2022



Ritten	2008	2015 Plan	2022 Plan	2015 varOA	2022 varOA
Auto	2,730	2,866	3,166	2,182	3,016
OV	2,885	3,315	3,794	2,792	4,092
Fiets	895	954	1,102	870	1,297
Totaal	6,510	7,135	8,062	5,844	8,405

Figuur 5.5: Modal Split Overamstel gerelateerd verkeer planvariant 2022

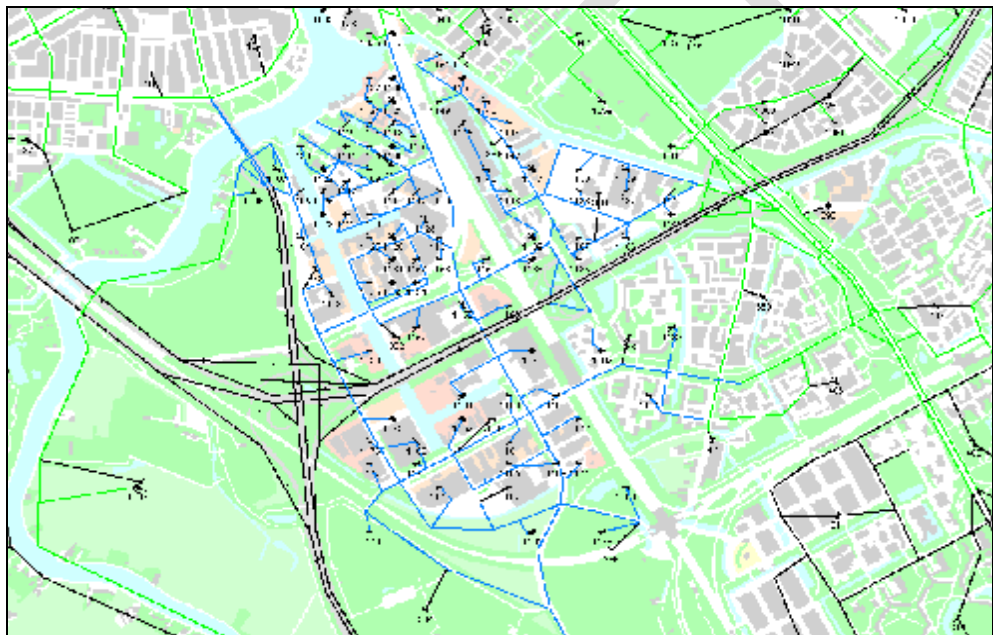
Kijkend naar het studiegebied gerelateerd verkeer zien we weinig verschil tussen de plansituatie's voor Wibaut a/d Amstel en de planvarianten Overamstel. Zowel 2015 als

2022 liggen voor alle modaliteiten liggen op hetzelfde niveau. Wanneer we de resultaten met een relatie aan Overamstel bekijken zien we dat het totale volume iets hoger is in de planvarianten. De sloop van het NUON terrein in de periode 2010-2015 zien we terug in de cijfers van het verkeersmodel. Het totale volume ligt in 2015 18% lager dan in de plansituatie's voor Wibaut a/d Amstel.

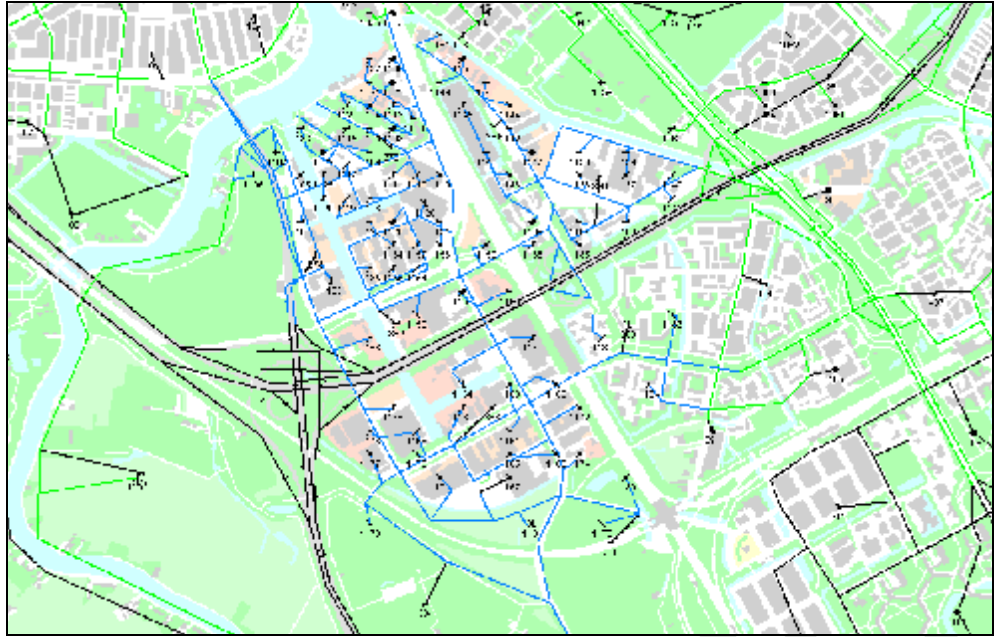
5.3 Verfijnd automodel 2015/2022

5.3.1 Invoer

Aan de hand van het verkregen programma voor Overamstel zijn de verplaatsingsmatrices autoverkeer verfijnd conform de methode beschreven in de vorige hoofdstukken. In combinatie met een verfijnde matrix, moet ook het netwerk gedetailleerder ingevoerd worden. Het netwerk is afkomstig uit eerdere studies voor Overamstel en is tevens gecontroleerd aan de hand van een toegestuurde ontwerptekening. Onderstaand de netwerken 2015 en 2022 voor de planvarianten Overamstel. Het verschil tussen 2015 en 2022 is de reconstructie van de invalsweg Nieuwe Utrechtseweg en de directe verbinding van Overamstel naar deze weg.

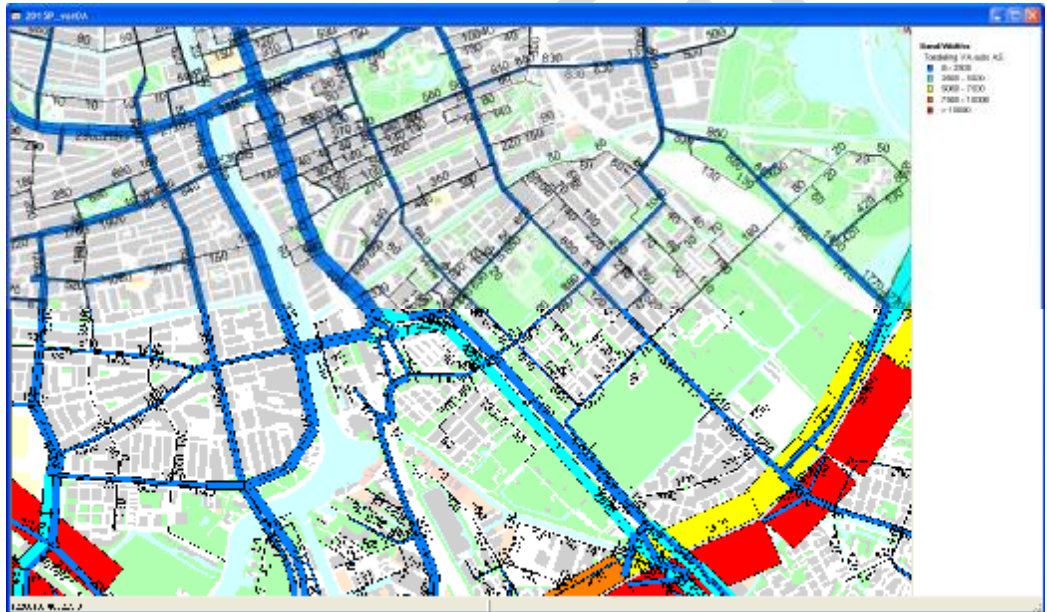


Figuur 5.6: Netwerk Overamstel 2015

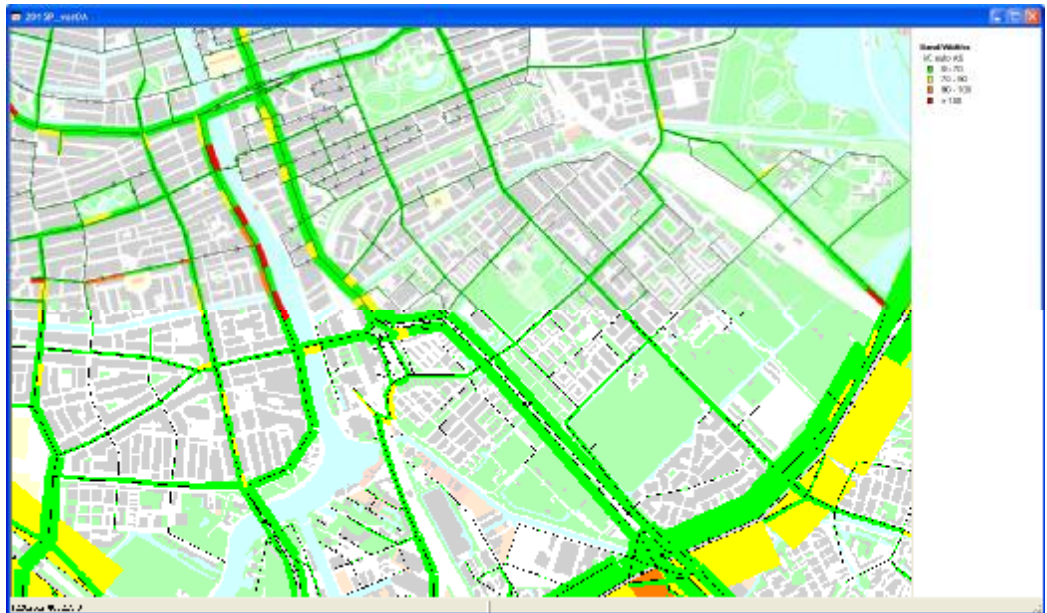


Figuur 5.7: Netwerk Overamstel 2022

5.3.2 Resultaat planvariant 2015

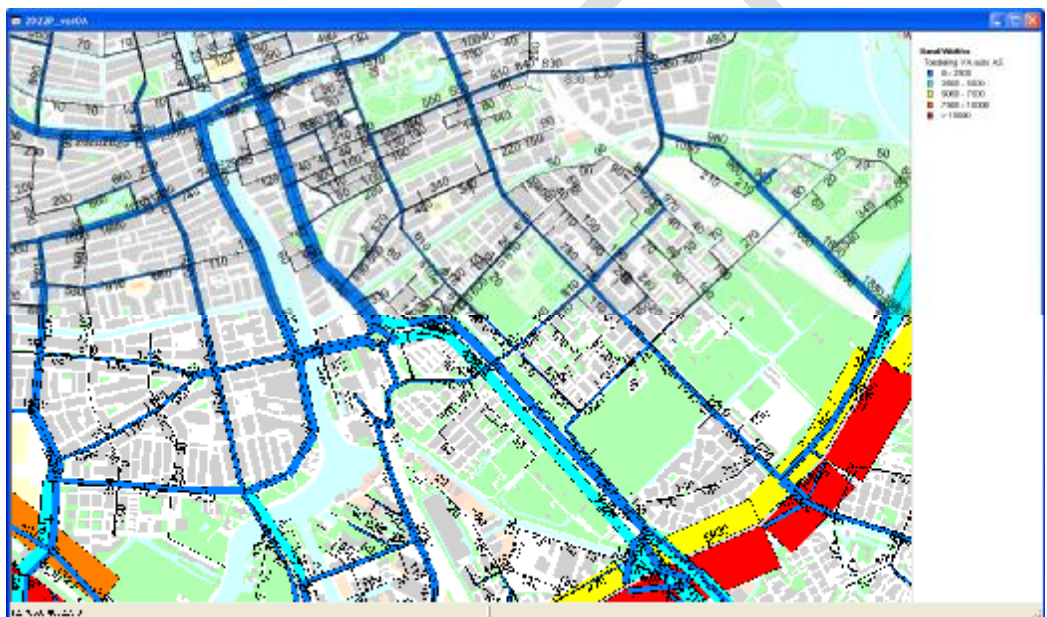


Figuur 5.8: Intensiteiten planvariant 2015

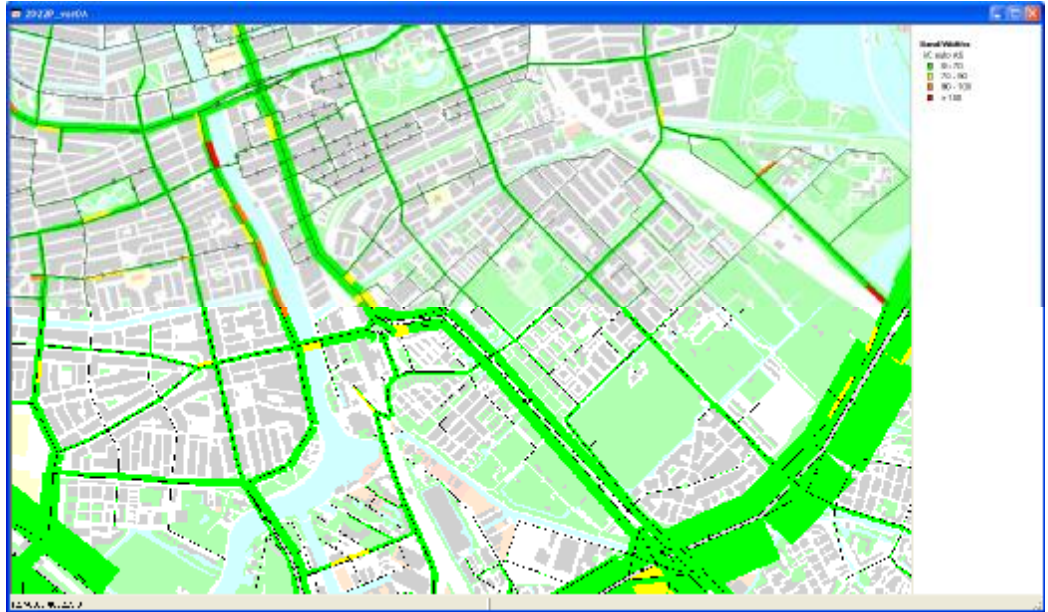


Figuur 5.9: I/C - waarden planvariant 2015

5.3.3 Resultaat planvariant 2022



Figuur 5.10: Intensiteiten planvariant 2022

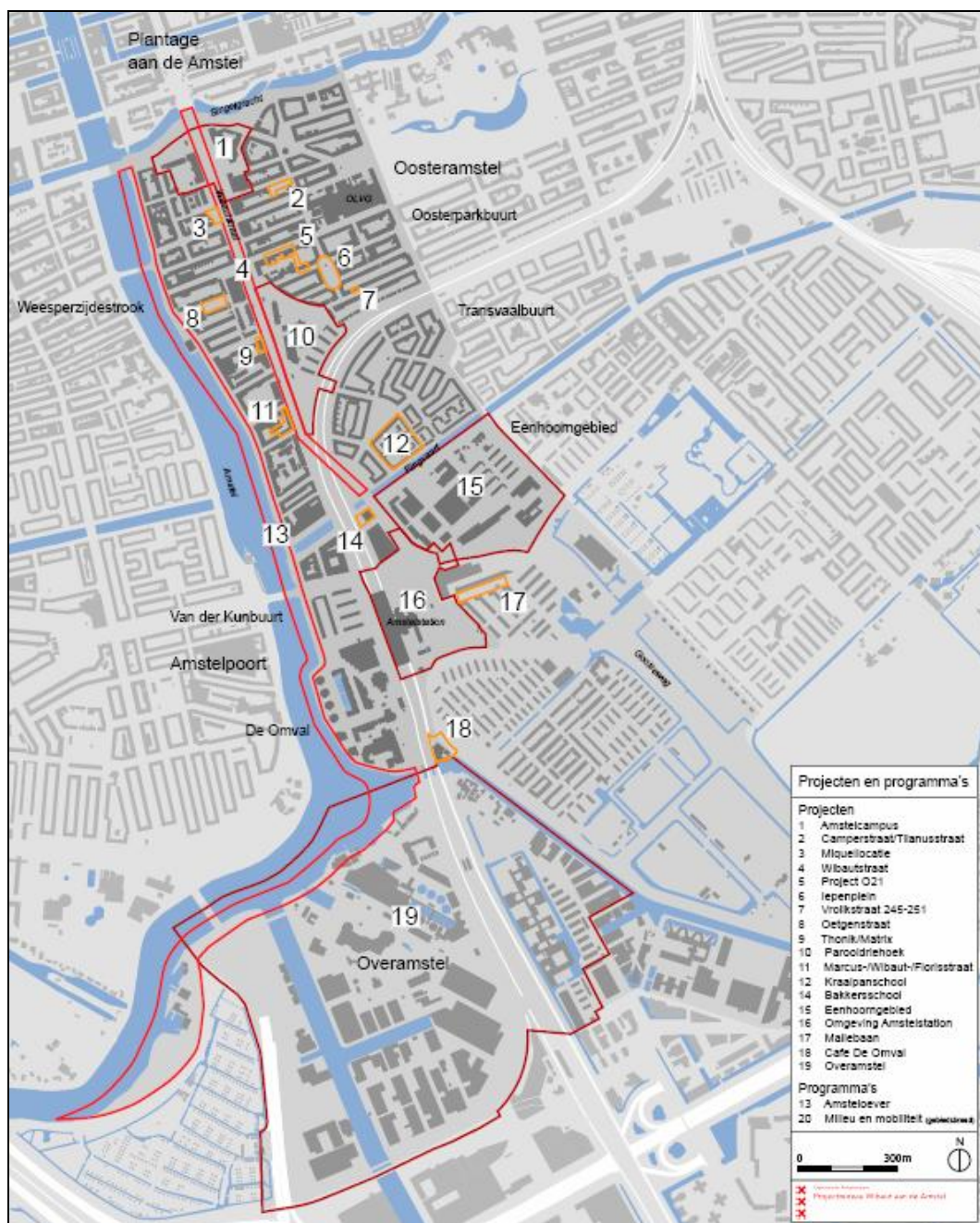


Figuur 5.11: I/C - waarden planvariant 2022

CONCEPT

Bijlage 1 Overzicht programma

Onderstaand een overzicht van het programma incl. fasering dat voor Wibaut a/d Amstel is opgenomen in het verkeersmodel. Programmering en fasering zijn gebaseerd op de meest actuele inzichten ten tijde van het opstellen van het verkeersmodel.



Overzichtskaat Wibaut a/d Amstel

1.1 Amstelcampus (projectkaart nr. 1)

Nieuwbouwprogramma

woningen:	5.000 m2 bvo (circa 40 woningen)
studentenwoningen:	12.600 m2 bvo (circa 250 woningen)
voorzieningen:	3.000 m2 bvo (sporthal)
school:	103.700 m2 bvo (92.700 + 11.000 onderwijs)
TOTAAL NIEUW	124.300 m2 bvo

Sloop programma

voorzieningen:	2.800 m2 bvo (300 maatsch. Voorziening Jaco. + 2.500 sporthal Wibaut)
school:	15.700 m2 bvo (15.700 onderwijs kohnstamm)
kantoor:	13.000 m2 bvo (13.000 'gewoon' kantoor Singelgrachtgebouw)
wibauthuis (leeg!):	0 m2 bvo (53.700 m2 Wibauthuis)
TOTAAL SLOOP	31.500 m2 bvo
TOTAAL extra BVO	92.800 m2 bvo

De vulling voor 2015 en 2020 wordt voor Amstelcampus gelijk verondersteld.

Ontwikkeling van de Amstelcampus heeft 27.000 studenten tot gevolg. Minus 7.200 studenten 'onderwijs' Kohnstamm betekent dat netto 19.800 extra studenten.

1.2 Parooldriehoek (projectkaart nr. 10)

Nieuwbouwprogramma

woningen:	70.600 m2 bvo (circa 600 woningen)
kantoren:	2.800 m2 bvo (2.800 'creatieve' kantoren)
voorzieningen:	7.240 m2 bvo (7.240 retail dagelijks)
hotel:	12.160 m2 bvo
TOTAAL NIEUW	92.800 m2 bvo

Sloop programma

woningen:	10.000 m2 bvo (circa 120 woningen)
kantoren:	20.600 m2 bvo (13.100 Paroolgebouw + 7.500 Trouwgebouw 'gewoon' kantoor)
TOTAAL SLOOP	30.600 m2 bvo
TOTAAL extra BVO	62.200 m2 bvo

De vulling voor 2015 en 2020 wordt voor de Parooldriehoek gelijk verondersteld.

1.3 Eenhoorgebied (projectkaart nr. 15)

Nieuwbouwprogramma

woningen:	95.117 m2 bvo (circa 528 woningen)
studentenwoningen:	23.540 m2 bvo (circa 694 studentenwoningen)
kantoren:	1.900 m2 bvo
voorzieningen:	8.223 m2 bvo
hotel:	5.597 m2 bvo
school:	1.500 m2 bvo
TOTAAL NIEUW	135.877 m2 bvo

Sloop programma

woningen:	21.498 m2 bvo (circa 128 woningen)
studentenwoningen:	13.103 m2 bvo (circa 400 studentenwoningen)
kantoren:	2.517 m2 bvo
voorzieningen:	7.471 m2 bvo
TOTAAL SLOOP	44.589 m2 bvo
TOTAAL extra BVO	91.288 m2 bvo (tot 2015)

Na 2015 vinden in het Eenhoorgebied nog de volgende ontwikkelingen plaats:

Nieuwbouwprogramma na 2015

woningen:	47.608 m2 bvo (circa 328 woningen)
kantoren:	16.257 m2 bvo
voorzieningen:	3.666 m2 bvo
hotel:	14.652 m2 bvo
TOTAAL NIEUW	82.183 m2 bvo

Sloop programma na 2015

woningen:	10.913 m2 bvo (circa 89 woningen)
kantoren:	11.988 m2 bvo
voorzieningen:	19.190 m2 bvo
TOTAAL SLOOP	42.091 m2 bvo
TOTAAL extra BVO	40.092 m2 bvo (na 2015)

1.4 Amstelstation (projectkaart nr. 16)

Nieuwbouwprogramma na 2015

woningen:	38.000 m2 bvo (circa 304 woningen)
kantoren:	18.250 m2 bvo
voorzieningen:	8.250 m2 bvo (4.500 winkels + 3.750 dienstverlening)
hotel:	6.500 m2 bvo
TOTAAL NIEUW	71.000 m2 bvo
TOTAAL extra BVO	71.000 m2 bvo

De gehele oplevering van het Amstelstation vindt plaats tussen 2015 en 2020.

1.5 Overige kleine projecten

Nieuwbouwprogramma

woningen:	26.500 m2 bvo
kantoren:	1.600 m2 bvo
voorzieningen:	3.300 m2 bvo
TOTAAL NIEUW	31.400 m2 bvo

Sloop programma

Woningen:	12.600 m2 bvo
TOTAAL SLOOP	12.600 m2 bvo
TOTAAL extra BVO	18.800 m2 bvo

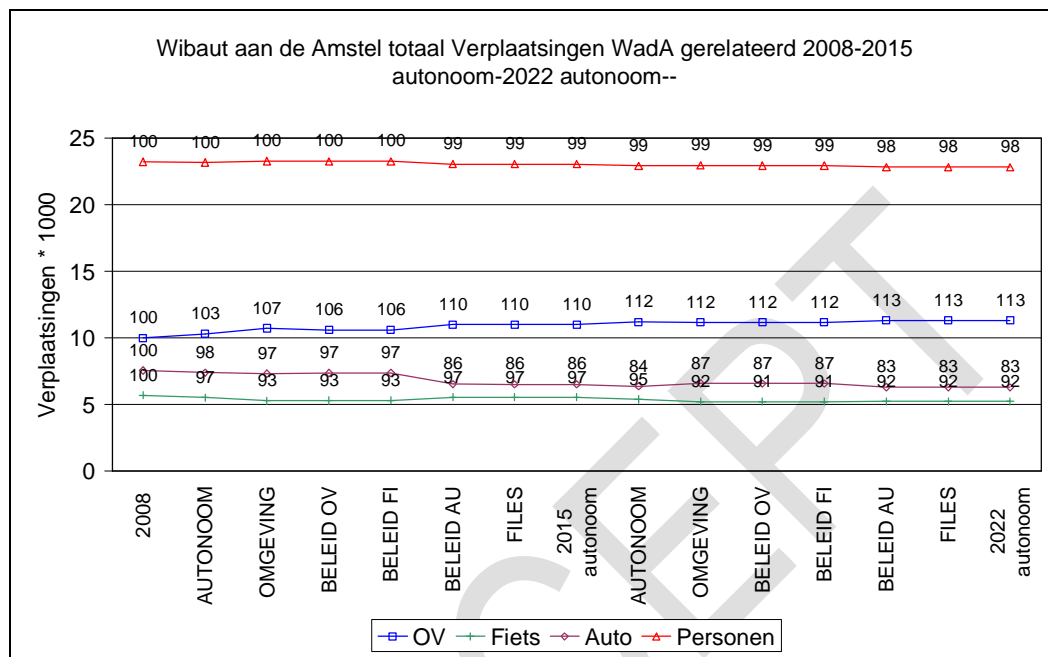
De vulling voor 2015 en 2020 wordt voor de overige kleine projecten gelijk verondersteld

In de onderstaande tabel is de invulling per project weergegeven.

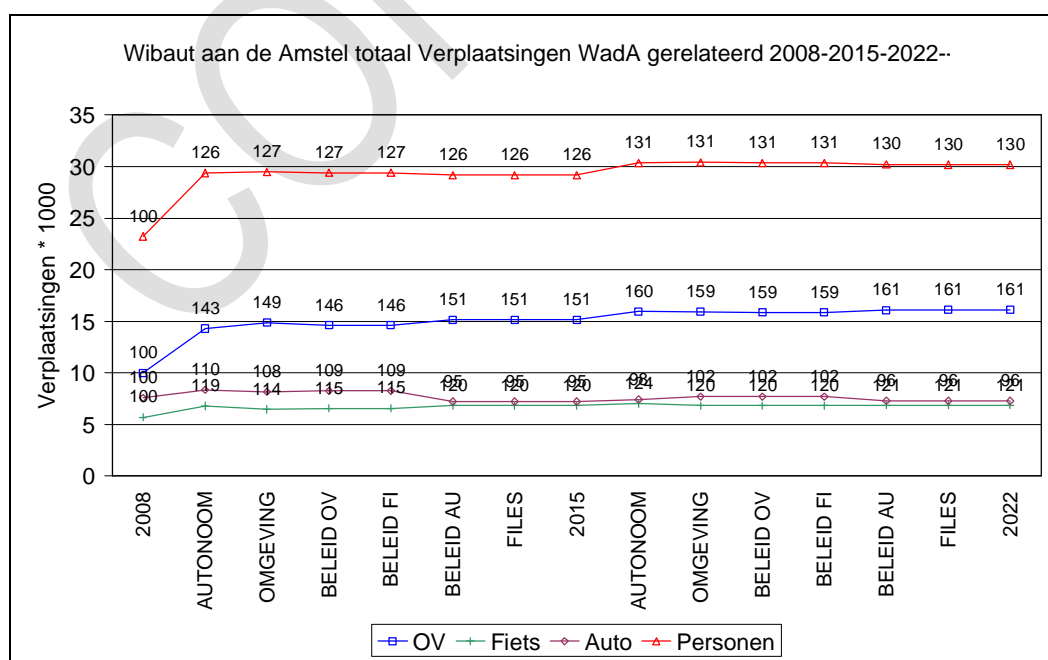
1	Amstelcampus	zie bijlage 1.1
2	Camperstraat/Tilanusstraat	wonen 4.720 m2 bvo nieuw (circa 59 woningen) (sloop heeft in 2001 reeds plaatsgevonden)
3	Miquellocatie	wonen 3.530 m2 bvo nieuw (circa 24 woningen) kantoren 1.417 m2 bvo nieuw winkels 180 m2 bvo nieuw 24 parkeerplaatsen nieuw
4	Wibautstraat	geen ruimtelijke ontwikkelingen
5	Project O21	wonen 4.000 m2 bvo nieuw (40 woningen) winkel 1.000 m2 bvo nieuw wonen 3.200 m2 bvo sloop (40 woningen) 11 bedrijfsruimten sloop
6	Lepenplein	geen ruimtelijke ontwikkelingen
7	Vrolikstraat 245 – 251	geen ruimtelijke ontwikkelingen
8	Oetgenstraat	geen ruimtelijke ontwikkelingen
9	Thonix/Matrix	500 m2 bvo bedrijfsruimte
10	Parooldriehoek	zie bijlage 1.2
11	Marcus-/Wibaut-/Florisstraat	
12	Kraaipanschool	
14	Bakkersschool	geen ruimtelijke ontwikkelingen
15	Eenhoorngebied	zie bijlage 1.3
16	Amstelstation	zie bijlage 1.4
17	Maliebaan	geen ruimtelijke ontwikkelingen
18	Cafe de Omval	geen ruimtelijke ontwikkelingen
19	Overamstel	Conform DRO vulling, Overamstel varianten nog nader in te vullen
13	Amsteloever	(programma geen project)
20	Milieu en mobiliteit	(programma geen project)

Bijlage 2 Groeioverzichten

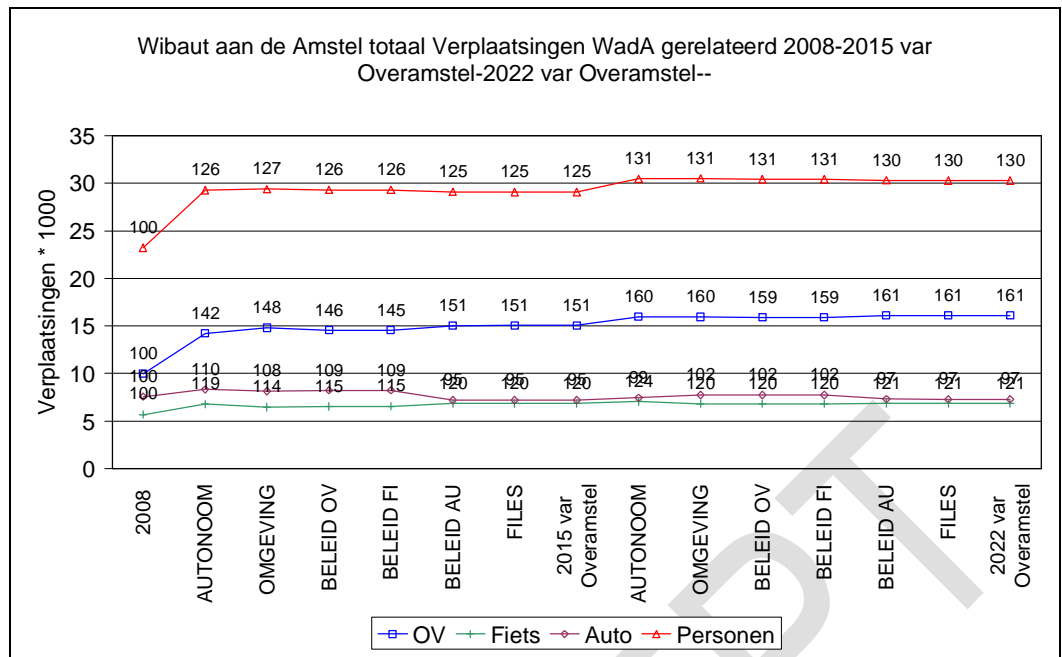
2.1 Autonome Situatie



2.2 Plansituatie



2.3 Planvariant Overamstel



Bijlage 3 Afbeeldingen

- 3.1 Afbeelding 1: Intensiteiten 2008**
- 3.2 Afbeelding 2: I/C waarden 2008**
- 3.3 Afbeelding 3: Vergelijking met telwaarden**
- 3.4 Afbeelding 4: Intensiteiten 2015 autonome situatie**
- 3.5 Afbeelding 5: I/C waarden 2015 autonome situatie**
- 3.6 Afbeelding 6: Intensiteiten 2015 plansituatie**
- 3.7 Afbeelding 7: I/C waarden 2015 plansituatie**
- 3.8 Afbeelding 8: Intensiteiten 2022 autonome situatie**
- 3.9 Afbeelding 9: I/C waarden 2022 autonome situatie**
- 3.10 Afbeelding 10: Intensiteiten 2022 plansituatie**
- 3.11 Afbeelding 11: I/C waarden 2022 plansituatie**
- 3.12 Afbeelding 12: Intensiteiten 2015 planvariant Overamstel**
- 3.13 Afbeelding 13: I/C waarden 2015 planvariant Overamstel**
- 3.14 Afbeelding 14: Intensiteiten 2022 planvariant Overamstel**
- 3.15 Afbeelding 15: I/C waarden 2022 planvariant Overamstel**