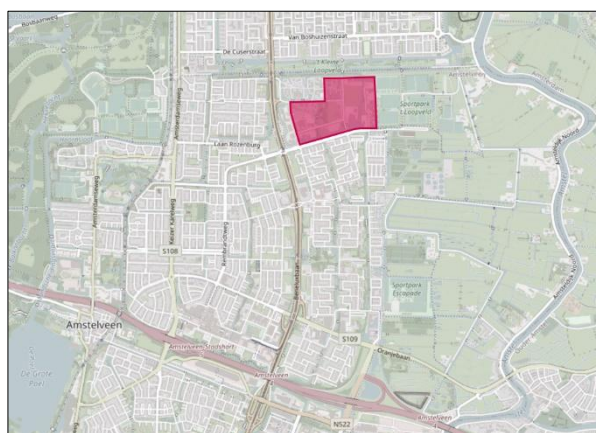


Opdrachtgever	Gemeente Amstelveen
Datum	8 september 2025
Auteurs	Ties Bongers; Paul Schilte
Onderwerp	Notitie 'Actualisatie verkeersonderzoek herontwikkeling Kronenburg'
Kenmerk	021555.2050828.N1.02
Status	Definitief
Pagina	1/15

1. Aanleiding

De gemeente Amstelveen is voornemens om in het gebied Kronenburg een herontwikkeling uit te voeren. In het gebied staan nu veel kantoren, waarvan een deel leegstand betreft. In het gebied worden 4.080 woningen/eenheden gerealiseerd. Het wordt een gebied waar ruimte is om te werken en waar o.a. studenten en docenten tijdelijk kunnen wonen in een groene omgeving dicht bij de dagelijkse voorzieningen. De locatie van de herontwikkeling is globaal weergegeven in figuur 1.1.

Goudappel heeft in 2020 een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de herontwikkeling van Kronenburg. Onderdeel van deze plannen was het realiseren van studentenwoningen en 'extended-stay woningen'. In 2024 heeft de Raad van State plannen voor de realisatie van deze studentenwoningen en extended-stay woningen echter vernietigd wegens geluidsbeperkingen van Schiphol. Als reactie op dat besluit is het plan aangepast, met short-stay eenheden in plaats van extended-stay woningen. Voor deze wijziging van de plannen zijn in 2024 in het 'Verkeersonderzoek herontwikkeling Kronenburg' (met kenmerk (018851.20241015.N1.02)) de verkeerseffecten in beeld gebracht.



Figuur 1.1: Locatie herontwikkeling Kronenburg

Sinds het verkeersonderzoek van november 2024 is het programma voor Kronenburg iets aangepast, waarbij het aantal te ontwikkelen eenheden naar beneden is bijgesteld van 4.500 tot 4.080. Daarnaast heeft de gemeente Amstelveen verzocht de maximaal planologisch mogelijke situatie in beeld te brengen. Leegstand in het gebied kan namelijk volgens bestemmingsplan worden gevuld. In dit verkeersonderzoek is onderzocht wat de verkeerseffecten van de herontwikkeling van Kronenburg met het meest recente programma zijn.

Deze notitie beschrijft de uitkomsten van het verkeersonderzoek. Om inzichtelijk te krijgen wat het gevolg is van de herontwikkeling met aangepast programma zijn de verkeerseffecten inzichtelijk gemaakt met behulp van het regionale verkeersmodel. In het eerdere onderzoek zijn de gevolgen van de verkeersgroei op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op nabijgelegen kruispunten onderzocht. In dit onderzoek is gekeken of de resultaten van de nieuwe berekeningen aanleiding geven tot het opnieuw analyseren van deze kruispunten, of dat de conclusies van die berekeningen gehandhaafd kunnen worden.

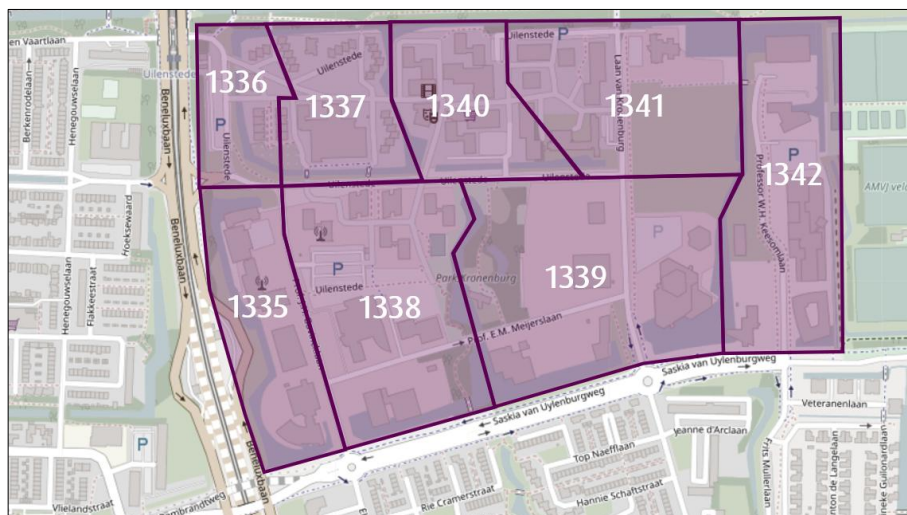
Hierna worden eerst de uitgangspunten toegelicht die gehanteerd zijn bij deze analyses. Vervolgens zijn de uitkomsten van beide stappen beschreven.

2. Uitgangspunten

Om het verkeerskundige effect van de ontwikkeling Kronenburg inzichtelijk te maken, is het noodzakelijk om zowel een autonoom scenario als planscenario door te rekenen. De ontwikkelingen in het autonome en planscenario wijken op enkele punten af van de invoer van voorgaande modelstudie. Zo is in de voorgaande studie uitgegaan geen rekening gehouden met de maximaal mogelijke planologische vulling in de autonome situatie. Daarnaast zijn de meeste recente inzichten over de planontwikkeling opgenomen.

In figuur 2.1 zijn de betreffende modelzones van het plangebied weergegeven. In de tabellen 2.1 tot en met 2.8 is voor elke modelzone binnen het plangebied weergegeven wat de huidige vulling is (woningen en arbeidsplaatsen). Daarnaast is per modelzone de autonome ontwikkeling naar 2040 Autonoom MP (maximaal planologisch) en de planopgave naar 2040 Plan weergegeven. Bij de autonome ontwikkeling naar 2040 Autonoom MP is ook aangegeven wat de maximaal planologische ruimte is die volgens het vigerende bestemmingsplan mogelijk is.

Voor de modelzones 1336, 1337, 1338 en 1340 zijn geen ontwikkelingen voorzien. Voor één perceel geldt dat deze zowel in zone 1341 als in zone 1340 ligt. Omdat het grootste deel in zone 1341 ligt is dit perceel volledig toegedeeld aan die zone.



Figuur 2.1: Zone-indeling plangebied in het regionale verkeersmodel NHZ3.3

zone 1335	Basisjaar 2018		2040 Autonom MP		2040 Plan	
	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.
Huidige vulling	0	224	0	224	0	224
Autonom: leegstand naar hotel			0	93	0	93
Planontwikkeling					0	0
totaal	0	224	0	317	0	317

Tabel 2.1: Ruimtelijke vulling verkeerszone 1335 voor 2018, 2040 Autonom MP en 2040 Plan

zone 1336	Basisjaar 2018		2040 Autonom MP		2040 Plan	
	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.
Huidige vulling	285	0	285	0	285	0
Totaal	285	0	285	0	285	0

Tabel 2.2: Ruimtelijke vulling 1336 voor 2018, 2040 Autonom MP en 2040 Plan

zone 1337	Basisjaar 2018		2040 Autonom MP		2040 Plan	
	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.
Huidige vulling	214	93	214	93	214	93
Totaal	214	93	214	93	214	93

Tabel 2.3: Ruimtelijke vulling 1337 voor 2018, 2040 Autonom MP en 2040 Plan

zone 1338	Basisjaar 2018		2040 Autonom MP		2040 Plan	
	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.
Huidige vulling	1.076	948	1.076	948	1.076	948
Totaal	1.076	948	1.076	948	1.076	948

Tabel 2.4: Ruimtelijke vulling verkeerszone 1338 voor 2018, 2040 Autonom MP en 2040 Plan

zone 1339	Basisjaar 2018		2040 Autonoom MP		2040 Plan	
	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.
Huidige vulling	0	1.282	0	1.282	0	1.282
Autonome ontwikkelingen						
Kantoor			0	312	0	0
Kantoor planologisch mogelijk				1.269		
Planontwikkelingen						
Studenteneenheden					0	0
Short-stay					1.600	0
Horeca4					0	6
Kantoor					0	25
Overig (voorzieningen)					0	32
Totaal	0	1.282	0	2.863	1.600	1.345

Tabel 2.5: Ruimtelijke vulling verkeerszone 1339 voor 2018, 2040 Autonoom MP en 2040 Plan

zone 1340	Basisjaar 2018		2040 Autonoom MP		2040 Plan	
	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.
Huidige vulling	1.320	89	1.320	89	1.320	89
Totaal	1.320	89	1.320	89	1.320	89

Tabel 2.6: Ruimtelijke vulling verkeerszone 1340 voor 2018, 2040 Autonoom MP en 2040 Plan

zone 1341	Basisjaar 2018		2040 Autonoom MP		2040 Plan	
	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.
Huidige vulling	371	468	371	468	371	468
Autonome ontwikkelingen			0	0	0	0
Woonzorg planologisch mogelijk			0*	0*	0	0
Gemengd planologisch mogelijk			0	91	0	0
Planontwikkelingen						
Studenteneenheden					438	0
Short-stay					1.662	0
Voorzieningen					0	16
Afname VU					0	-73
Totaal	371	468	371	559*	2.100	411

Tabel 2.7: Ruimtelijke vulling verkeerszone 1341 voor 2018, 2040 Autonoom MP en 2040 Plan

* voor de categorie woonzorg worden 325 ritten toegevoegd aan de zone. Dit is gebaseerd op 10.464 m² bvo, de assumptie van 80 m² bvo per woning en een verkeersgeneratie van 2,5 ritten per woning (cf. CROW kengetal verkeersgeneratie van de functie Aanleunwoning,

serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen, schil sterk stedelijk, gemiddelde bandbreedte).

zone 1342	Basisjaar 2018		2040 Autonoom MP		2040 Plan	
	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.	woningen	arbeidspl.
Huidige vulling	0	1.083	0	1.083	0	1.083
Autonome ontwikkelingen			0	0	0	0
Leegstand naar kantoor			0	75	0	75
Leegstand naar Office Center			0	165	0	165
Transformatie leeg kantoor naar hotel			0	60	0	60
Kantoor planologisch mogelijk			0	500	0	0
Planontwikkelingen						
Short-stay					380	0
Kantoor					0	38
Transformatie					0	-211
Totaal	0	1.083	0	1.883	380	1.210

Tabel 2.8: Ruimtelijke vulling verkeerszone 1342 voor 2018, 2040 Autonoom MP en 2040 Plan

De voorziene ontwikkeling van studentenkamers en 'short-stay eenheden' kent een ander mobiliteitsprofiel dan een gemiddelde woning (binnen het verkeersmodel). Hierdoor wordt er binnen deze verkeersmodelstudie gebruik gemaakt van een specifieke verkeersgeneratie. Voor de studentenkamers wordt uitgegaan van de verkeersgeneratie van een studentenkamer in de schil van een sterk stedelijk gebied. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de minimale verkeersgeneratiecijfers, omdat voor de ontwikkeling van het plangebied een lage parkeernorm wordt gehanteerd. Dit is overeenkomstig met de eerder uitgevoerde verkeersmodelstudie. De specifieke verkeersgeneratie is onderbouwd met de CROW-publicatie 'Parkeerkencijfers 2024' (publicatie 744). Op basis van de adressendichtheid van de gemeente Amstelveen is uitgegaan van de categorie 'sterk stedelijk'. Door de ligging van het plangebied, tussen het centrum van Amstelveen en Amsterdam-Zuid in, is uitgegaan van 'schil centrum'.

Verkeersgeneratie	Schil centrum	
	Min.	Max.
CROW – Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0.8	1.2

Tabel 2.9: Weergave van de CROW-ritgeneratie voor studentenkamers

Voor de 'short-stay eenheden' wordt uitgegaan van eenzelfde verkeersgeneratie. Hiervoor is gekozen aangezien hetzelfde mobiliteitsprofiel verwacht wordt van de tijdelijke bewoners

van de 'short-stay eenheden'. Dit mobiliteitsprofiel sluit aan op de hoge dichtheid van voorzieningen en faciliteiten in het plangebied.

3. Verkeersintensiteiten

Voor het gebied rondom Kronenburg zijn de toekomstige verkeersintensiteiten voor een gemiddelde werkdag als gevolg van de woningbouwontwikkeling nader geanalyseerd. Met behulp van het vigerende verkeersmodel NHZ 3.3 zijn de intensiteiten inzichtelijk gemaakt voor de huidige situatie (basisjaar 2018), de toekomstige situatie 2040 zonder planontwikkeling met maximaal planologische mogelijkheden en de toekomstige situatie 2040 met planontwikkeling. In dit hoofdstuk worden de resultaten van deze modelstudie toegelicht.

3.1 Ontwikkeling van de intensiteiten

In tabel 3.1 zijn de intensiteiten weergegeven voor twee scenario's: 2040 Autonoom MP en 2040 Plan, die aan de hand van de input uit hoofdstuk 2 zijn doorgerekend met het verkeersmodel. De intensiteiten zijn berekend op basis van het hoge groeiscenario in de autonome situatie, wat over het algemeen goed aansluit voor een stedelijk gebied. Hiermee kan het effect van de ontwikkeling bij Kronenburg op het omliggende wegennet goed in beeld worden gebracht. Ook zijn ter vergelijking de intensiteiten van basisjaar 2018 uit het model NHZ 3.3 vermeld. Daarnaast is voor elk wegvak een schatting van de maximaal wenselijke capaciteit weergegeven. Deze waarden zijn overgenomen uit 'Verkeersonderzoek herontwikkeling Kronenburg'. De inschatting van de maximaal wenselijke capaciteit is opgesteld door wegkenmerken in te voeren in de 'Wegenscan'. De Wegenscan is een door Goudappel zelf ontwikkelde tool op basis van CROW-richtlijnen, uitgevoerde onderzoeken/studies en ervaringsgetallen. In figuur 3.1 zijn de locaties van de wegvakken die in tabel 3.1 zijn opgenomen te zien.



Figuur 3.1: Beschouwde wegvakken rondom plangebied Kronenburg

	Wegvak	geschatte maximaal wenselijke capaciteit ¹	2018	2040 Autonoom MP	2040 Plan	% verschil plan t.o.v. autonoom
1	Uilenstede (M)	4.000	3.700	3.500	4.800	+37%
2	Uilenstede (O)	4.000	900	1.400	1.800	+29%
3	Professor J.H. Bavincklaan (N)	6.000	2.100	2.300	2.100	-9%
4	Professor J.H. Bavincklaan (Z)	6.000	3.600	3.800	3.700	-3%
5	Uilenstede (W)	4.000	2.800	3.600	3.900	+8%
6	Professor E.M. Meijerslaan	2.500	100	100	100	0%
7	Laan van Kronenburg	6.000	2.300	3.900	4.200	+8%
8	Saskia van Uylenburgweg (O)	15.000	2.500	3.600	3.000	-17%
9	Saskia van Uylenburgweg (M)	15.000	4.300	6.700	6.600	-1%
10	Saskia van Uylenburgweg (W)	15.000	7.000	7.900	7.700	-3%
11	Eleanor Rooseveltlaan	7.500	2.800	3.400	3.400	0%
12	Rembrandtweg	15.000	6.400	7.800	7.400	-5%
13	Beneluxbaan (Z)	50.000	19.400	27.700	27.400	-1%
14	Beneluxbaan (M)	50.000	25.700	38.700	38.400	-1%
15	Beneluxbaan (N)	50.000	26.500	39.900	39.900	0%

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten (in motorvoertuigen per etmaal, som van beider richtingen) op wegen rond het plangebied, voor 2018, 2040 Autonoom MP en 2040 Plan; ook is het percentageverschil tussen 2040 Autonoom MP en 2040 Plan weergegeven.

In tabel 3.1 is een vergelijking opgenomen van intensiteiten op wegen in en rondom Kronenbrug in het basisjaar van het model (2018), 2040 Autonoom MP en 2040 Plan. Het betreft de etmaalintensiteiten gemotoriseerd verkeer, som van beide richtingen afgerond op honderdtallen.

Uit de resultaten blijkt dat als gevolg van autonome groei de intensiteiten op bijna alle wegvakken in 2040 zonder planontwikkeling hoger ligt dan de intensiteit in het basisjaar 2018. Een deel van deze toename is het resultaat van de arbeidsplaatsen die in de autonome situatie toegevoegd zijn binnen de maximaal planologische mogelijkheden in het gebied. Deze arbeidsplaatsen zijn toegevoegd in zones 1339, 1341 en 1341, gelegen rondom de Laan van Kronenburg en Professor W.H. Keesomlaan. Voor deze locaties vormt de Saskia van Uylenburgweg de logische ontsluitingsroutes. Daar zijn dan ook relatief grote

¹ De inschatting van de wegcapaciteit is bepaald door de wegkenmerken in te voeren in de 'Wegenscan'. Dit is een door Goudappel ontwikkelde tool die verschillende inrichtingskenmerken (breedte, fietsvoorzieningen etc.) meeneemt om de capaciteit van een weg te bepalen.

verkeerstoenames te zien. Op het oostelijk deel nemen de intensiteiten toe met ongeveer 1.100 mvt/etmaal, op het middelste wegvak met ongeveer 2.400 mvt/etmaal en het westelijk deel met 900 mvt/etmaal. Ook op de Laan van Kronenburg (+1.600 mvt/etmaal) en Uilenstede (W) (+1.200 mvt/etmaal) nemen de intensiteiten toe. Daarnaast zijn grote toenames zichtbaar op de Beneluxbaan (van 8.000 tot 14.000 mvt/etmaal). Het grootste deel daarvan is niet gerelateerd aan de autonome ontwikkeling van Kronenburg.

In de planontwikkeling worden er 4.080 studentenwoningen en short-stay eenheden ontwikkeld. Ook is er sprake van een voorzieningenprogramma en de ontwikkeling van kantoorruimte. De planontwikkeling gaat ten koste van de maximaal planologische ruimte in het gebied. Ten opzichte van de autonome variant maximaal planologisch is er een afname in het aantal arbeidsplaatsen, en een toename in het aantal woningen/eenheden. Uit de resultaten van de modelberekening blijkt dat dit wisselende effecten tot gevolg heeft. Op verschillende wegen in en rondom het plangebied zijn verkeerstoenames te zien. Zo neemt de intensiteit op Uilenstede toe met ongeveer 1.300 mvt/etmaal op het middelste wegvak. Ook het westelijke wegvak, wat verbinding vormt richting de Beneluxbaan, neemt de intensiteit toe, daar met ongeveer 300 mvt/etmaal. Daarnaast neemt de hoeveelheid verkeer toe op de Laan van Kronenburg (+300 mvt/etmaal).

Op andere wegen zijn de verkeersintensiteiten in de 2040 Planvariant echter lager dan in 2040 Autonoom maximaal planologisch. Zo zijn de intensiteiten op de Saskia van Uylenburgweg O, M en W respectievelijk met 600, 100 en 200 mvt/etmaal lager. Ook op de Beneluxbaan Z (-300 mvt/etmaal) en M (-300 mvt/etmaal) vallen de intensiteiten lager uit. Deze afname is het gevolg van een verschuiving in het programma. De verkeersgeneratie van de studentenwoningen en short-stay eenheden is lager dan die van de kantoren, waardoor per saldo de intensiteiten licht dalen. Aan de noordoostkant van het gebied (zone 1341) worden in de plansituatie veel studentenwoningen en short-stay eenheden toegevoegd. De maximaal planologische ruimte in de autonome situatie is daar beperkt, met een netto verkeerstoename tot gevolg. Voor zones 1339 en 1342, aan de zuidoostkant van het gebied, geldt dat de maximaal planologische ruimte in verkeersgeneratie groter is dan de verkeersgeneratie van de woningen en eenheden die worden toegevoegd. De planontwikkeling leidt daar tot een netto afname van de hoeveelheid verkeer in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie.

3.2 Groei intensiteiten in relatie tot de capaciteit

Autonome groei en planontwikkeling zorgen voor een verkeerstoename op de wegen in en rondom Kronenburg. De meeste wegen hebben voldoende capaciteit om deze groei op te vangen. Op Uilenstede (M) wordt de (theoretische) maximaal wenselijke capaciteit echter overschreden. Dit is te wijden aan de aanwezigheid van parkeervakken langs de weg. Geparkeerde auto's kunnen de doorstroming voor het gemotoriseerde verkeer belemmeren bij het uitvoeren van parkeermanoeuvres. Ook kan het uitvoeren van parkeermanoeuvres en het openslaan van deuren langs de rijbaan leiden tot onveilige situaties bij de aanwezigheid

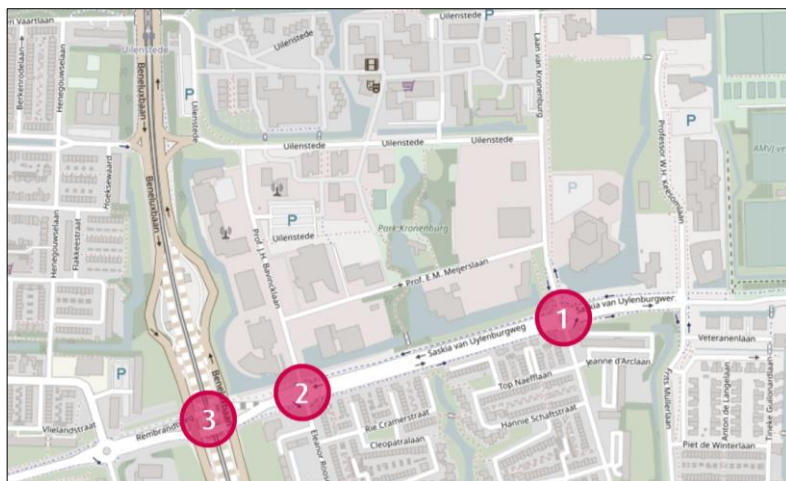
van fietsverkeer. Bij de aanwezigheid van haaksparkeervakken, zoals op Uilenstede het geval is, bedraagt de theoretische wenselijke capaciteit 4.000 mvt/etmaal. Omdat Uilenstede geen stroomfunctie heeft is enige hinder van parkeermanoeuvres niet erg. In welke mate er hinder en eventuele onveilige situaties ontstaan voor gemotoriseerd en fietsverkeer hangt af van de frequentie van parkeerbewegingen. Geadviseerd wordt de situatie te monitoren en de parkeersituatie aan te passen als daar reden voor ontstaat.

4. Verkeersafwikkeling

Naast de verkeersintensiteit per wegvak is de verkeersafwikkeling van de kruispunten van belang voor een goede ruimtelijke onderbouwing. De capaciteit van het wegennet wordt namelijk vooral bepaald door de verkeersafwikkeling op de kruispunten.

In het voorgaande verkeersonderzoek is de verkeersafwikkeling in beeld gebracht voor een aantal kruispunten rondom de herontwikkeling. Het gaat om de volgende kruispunten (weergegeven in figuur 4.1):

1. Saskia van Uylenburgweg - Kronenburglaan - Jeanne d'Arclaan (rotonde).
2. Saskia van Uylenburgweg - Professor J.H. Bavincklaan - Eleanor Rooseveltlaan (rotonde).
3. Beneluxbaan - Rembrandtweg - Saskia van Uylenburgweg (recentelijk heringericht).



Figuur 4.1: Onderzochte kruispunten rondom het plangebied

In onderstaande tabellen is een vergelijking gemaakt tussen maatgevende spitsintensiteiten (2uurs) op de hoofdrichting (drukste richting op een kruispunt) en de zijrichting (niet de drukste richting op een kruispunt) uit dit onderzoek en het in 2024 opgestelde verkeersonderzoek. Voor alle kruispunten geldt dat de avondspits maatgevend is. Tabel 4.1 bevat een vergelijking tussen de autonome intensiteiten (*autonoom* uit het onderzoek van 2024, *Autonoom MP* uit dit onderzoek). Tabel 4.2 bevat een vergelijking tussen de planvariant met ca. 4.500 woningen en de variant met 4.080 woningen.

	Intensiteit hoofdrichting		Intensiteit zijrichting	
	Autonoom	Autonoom MP	Autonoom	Autonoom MP
Rotonde Saskia van Uylenburgweg – Laan van Kronenburg (1)	910	1.180	420	700
Rotonde Saskia van Uylenburgweg – J.H. Bavincklaan (2)	1.150	1.360	610	710
Beneluxbaan – Saskia van Uylenburgweg (3)	1.470	1.500	850	1.170

Tabel 4.1 Vergelijking intensiteiten (2-uurs avondspits) bij kruispunten autonome variant en autonome variant maximaal planologisch

	Intensiteit hoofdrichting		Intensiteit zijrichting	
	Plan (ca. 4.500 won.)	Plan (4.080 won.)	Plan (ca. 4.500 won.)	Plan (4.080 won.)
Rotonde Saskia van Uylenburgweg – Laan van Kronenburg (1)	1.510	1.180	590	600
Rotonde Saskia van Uylenburgweg – J.H. Bavincklaan (2)	1.570	1.330	720	680
Beneluxbaan – Saskia van Uylenburgweg (3)	1.570	1.490	1.210	1.100

Tabel 4.2 Vergelijking intensiteiten (2-uurs avondspits) bij kruispunten planvariant (2024) en planvariant (2025).

Uit de vergelijking van de intensiteiten blijkt dat de spitsintensiteiten van de autonome variant maximaal planologisch hoger zijn dan in de autonome variant die in het vorige onderzoek is gehanteerd. Ze liggen nog wel lager dan de intensiteiten van de planvariant uit het vorige onderzoek. Ook voor de planintensiteiten geldt dat de intensiteiten die uit het meest recente programma volgen lager liggen dan de intensiteiten uit de berekening met het gedateerde programma met meer wooneenheden. De intensiteiten van de planvariant die in het voorgaande onderzoek in beeld is gebracht zijn daarmee de 'worst-case' intensiteiten. Wanneer de kruispunten in staat zijn deze aantallen op een acceptabele manier af te wikkelen, dan lukt dat ook met de lagere intensiteiten uit de andere varianten.

Tabellen 4.3, 4.4 en 4.5 bevatten de resultaten van de kruispuntanalyse die in het vorige onderzoek is uitgevoerd. Daarbij zijn de intensiteiten gehanteerd die in tabellen 4.1 en 4.2 staan. Uit de resultaten blijkt dat alle drie de kruispunten in staat zijn de toekomstige verkeersintensiteiten van de plansituatie die in dat onderzoek is doorgerekend acceptabel tot goed kunnen verwerken. Enkel op de Beneluxbaan vanuit het zuiden neemt de gemiddelde verliestijd in de ochtendspits toe tot een waarde die niet als goed wordt geclassificeerd. Deze verliestijd zorgt nog niet direct voor het ontstaan van een knelpunt.

Gebaseerd op de vergelijking van de intensiteiten die volgen uit de modelberekeningen voor dit onderzoek en het vorige onderzoek en de resultaten van de analyse van de verkeersafwikkeling uit het eerdere onderzoek wordt geconcludeerd dat er geen knelpunten te verwachten zijn bij de autonome situatie 2040 MP en de plansituatie met de aangepaste hoeveelheid woningen/eenheden. Daarbij wordt aangetekend dat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling niet alleen afhangt van de intensiteiten, maar ook van de verdeling van intensiteiten over verschillende richtingen.

gemiddelde verliestijd auto's [sec.]	Saskia van Uylenburgweg (O)	Jeanne d'Arclaan	Saskia van Uylenburgweg (W)	Laan van Kronenburg
plan 2040 (OS)	10	10	10	5
plan 2040 (AS)	10	5	15	15

Tabel 4.3: Gemiddelde verliestijden van motorvoertuigen op alle richtingen op de rotonde Saskia van Uylenburgweg - Laan van Kronenburg - Jeanne d'Arclaan

gemiddelde verliestijd auto's [sec.]	Saskia van Uylenburgweg (O)	Eleanor Rooseveltlaan	Rembrandtweg	Professor J.H. Bavincklaan
plan 2040 (OS)	10	10	15	10
plan 2040 (AS)	15	10	15	15

Tabel 4.4: Gemiddelde verliestijden bij de huidige vormgeving van de rotonde Professor J.H. Bavincklaan - Saskia van Uylenburgweg - Eleanor Rooseveltlaan - Rembrandtweg

gemiddelde verliestijd auto's [sec.]	Beneluxbaan (N)	Rembrandtweg (O)	Beneluxbaan (Z)	Rembrandtweg (W)
plan 2040 (OS)	10	10	30	10
plan 2040 (AS)	20	15	10	15

Tabel 4.5: Gemiddelde verliestijden (afgerond op vijftallen) bij de nieuwe vormgeving van de rotonde Rembrandtweg - Beneluxbaan

5. Conclusie

Voor de geplande herontwikkeling rondom Kronenburg is onderzocht wat het effect van deze ontwikkeling is op het omliggende wegennet. In het gebied worden 4.080 studentenwoningen en short-stay eenheden. Deels gaat dat ten koste van bestaande of planologisch mogelijke arbeidsplaatsen. Het wordt daarmee een gebied waar ruimte is om te werken en waar bijvoorbeeld studenten tijdelijk kunnen wonen in een groene omgeving dicht bij de dagelijkse voorzieningen.

Verkeersgeneratie

Ten opzichte van de autonome situatie met maximaal planologische mogelijkheden zorgt de herontwikkeling van Kronenburg op sommige wegen in het gebied voor toenames van de hoeveelheid verkeer, en op sommige wegen voor afnames. Aan de noordoostkant van het gebied worden er veel woningen en eenheden toegevoegd, ten koste van een beperkte hoeveelheid arbeidsplaatsen die nu planologisch mogelijk is. Daarmee ontstaat er netto een verkeerstoename, bijvoorbeeld op Uilenstede en de Laan van Kronenburg. Aan de zuidoostkant van het gebied gaat de planontwikkeling ten koste van dermate veel arbeidsplaatsen die maximaal planologisch mogelijk zijn dat er in de plansituatie sprake is van een verkeersafname ten opzichte van de autonome situatie. Dit komt doordat de verkeersgeneratie van studentenwoningen en short-stay eenheden lager ligt dan de verkeersgeneratie van kantoren. Dat heeft vooral effect op de intensiteiten op de Saskia van Uylenburgweg Oost, Midden en West die respectievelijk met 600, 100 en 200 mvt/etmaal afnemen.

Ten opzichte van de huidige situatie is er wel sprake van grote verkeerstoenames tot 2040. In de autonome situatie waarin de maximaal planologische mogelijkheden zijn opgenomen nemen de intensiteiten op veel wegen toe. Zo nemen de intensiteiten op de Saskia van Uylenburgweg toe tot wel 2.300 mvt/etmaal op het wegvak tussen de Laan van Kronenburg en de Professor J.H. Bavincklaan. Ook op Uilenstede west (+1.200 mvt/etmaal), de Laan van Kronenburg (+1.600 mvt/etmaal) en de Eleanor Rooseveltlaan (+600 mvt/etmaal) nemen de intensiteiten gemotoriseerd verkeer toe.

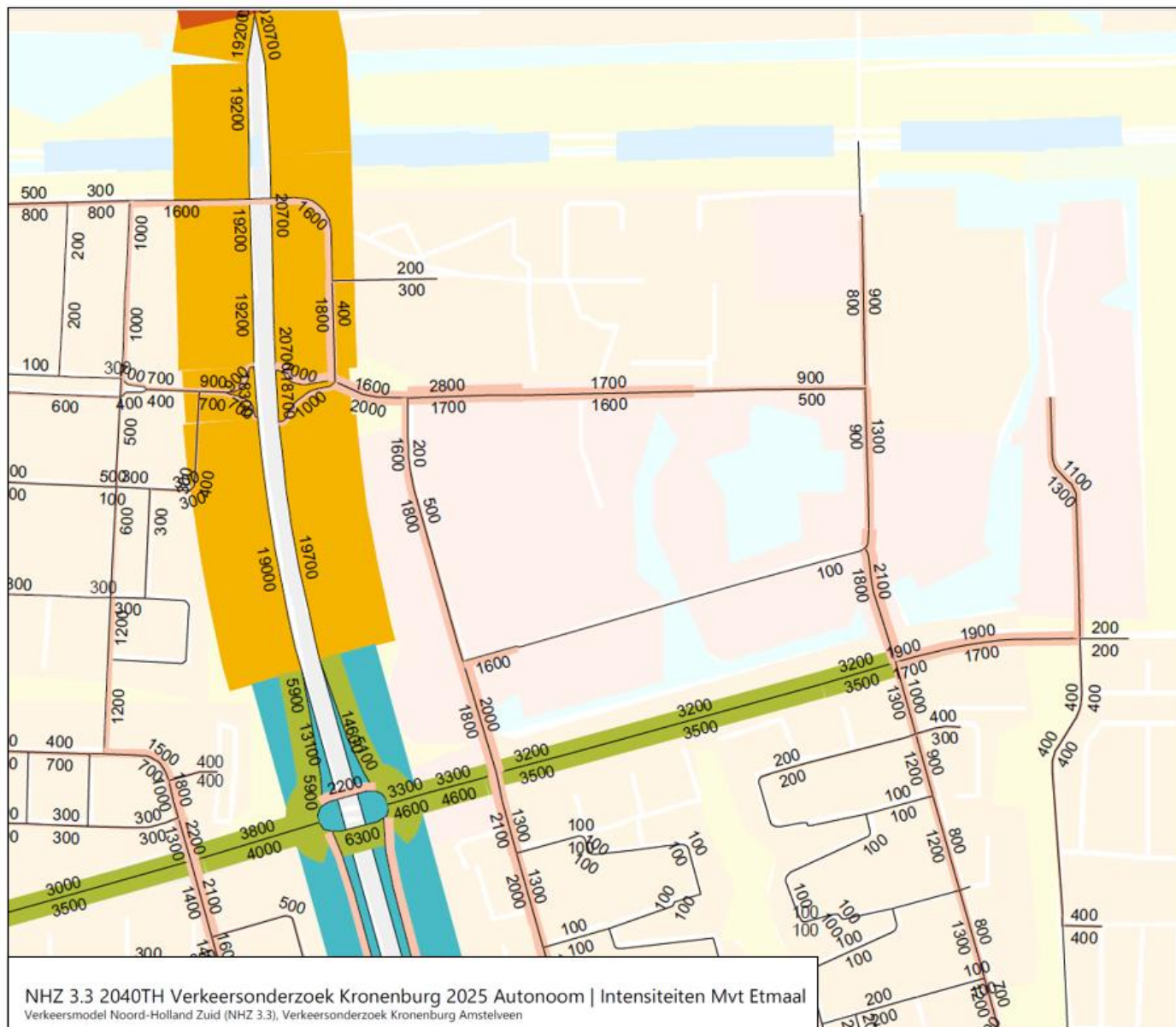
Verkeersafwikkeling

De toegenomen verkeersdruk legt ook extra druk op de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau. Met name op kruispunten dicht bij de planontwikkeling vinden er ten opzichte van de huidige situatie toenames plaats van de hoeveelheid verkeer. Uit de resultaten van een kruispuntanalyse die is uitgevoerd in het voorgaande verkeersonderzoek blijkt dat de kruispunten Saskia van Uylenburgweg - Laan van Kronenburg - Jeanne d'Arclaan, Saskia van Uylenburgweg - J.H. Bavincklaan - Eleanor Rooseveltlaan en Rembrandtweg-Beneluxbaan allen in staat zijn de toekomstige intensiteiten op een goede of acceptabele manier te verwerken.

Uit vergelijking van de intensiteiten die zijn gebruikt voor die kruispuntanalyse en de intensiteiten die volgen uit dit onderzoek blijkt dat de hoeveelheden verkeer van de maximaal planologisch mogelijke autonome variant en de planvariant met 4.080 eenheden op de kruispunten lager liggen dan de planvariant die in het eerdere onderzoek is gehanteerd (ongeveer 4.500 eenheden). Omdat de kruispunten in staat waren de hogere intensiteiten goed of acceptabel af te wikkelen wordt geconcludeerd dat het aannemelijk is dat deze conclusie ook geldt voor de in dit onderzoek opgenomen varianten.

Bijlage 1 Intensiteiten rondom het plangebied

Plot etmaalintensiteiten 2040TH Autonoom MP (mvt/etmaal)



Plot etmaalintensiteiten 2040TH Plan (mvt/etmaal)

