

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Nieuw West

Verkeersonderzoek Osdorpplein en omgeving

Rapportage

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Amsterdam Stadsdeel Nieuw West

Verkeersonderzoek Osdorpplein en omgeving

Rapportage

Datum	1 maart 2013
Kenmerk	ANI005/Bgj/0006
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Amsterdam Stadsdeel Nieuw West
Titel rapport	Verkeersonderzoek Osdorpplein en omgeving Rapportage
Kenmerk	ANI005/Bgj/006
Datum publicatie	1 maart 2013
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer J. Krabbenborg
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren H.P. Talsma en J. Banninga
Projectomschrijving	Modellenstudie voor Bestemmingsplan Osdorpplein e.o. en voor deulitwerkingen van stedelijk vernieuwingsgebied Centrum Nieuw West (CNW) met achtergrondinformatie en uitgangspunten.
Trefwoorden	Osdorpplein, CNW (Centrum Nieuw West), kruispunten-analyse, verkeersmodel

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Achtergrond analyse	2
1.3	Leeswijzer	3
2	Beschrijving Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving	4
2.1	Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving	4
2.2	Toepassingsmogelijkheden Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving	5
2.3	Interpretatie verkeersgegevens	6
2.4	Dimensies en kenmerken Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving	8
2.5	Basisjaar verkeersmodel	10
2.6	Verkeersmodellen in Nieuw-West	12
3	Modellenstudie Osdorpplein en omgeving	14
3.1	Centrum Nieuw West (CNW)	14
3.2	Huidige situatie Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving	14
3.3	Prognose situatie Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving	15
3.3.1	Uitgangspunten autonome situatie	16
3.3.2	Uitgangspunten plansituatie	17
3.3.3	Resultaat	19
3.4	Kruispuntberekeningen	23
3.5	Verkeersgegevens lucht- en geluidonderzoek	25
4	Conclusies	26
4.1	Conclusie verkeersonderzoek	26
	Bijlagen	
1	Modelplots	
2	Verkeersmodellen Nieuw-West	

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Het centrum van Osdorp ondergaat in de nabije toekomst een ingrijpende metamorfose. Deze metamorfose maakt deel uit van een grootschalig stedelijk plan voor het vernieuwingsgebied Centrum Nieuw West (CNW). Binnen CNW vallen onder andere het winkelgebied op en rond het Osdorpplein, de Suchtelen van de Haarebuurt en de oevers van de Sloterplas.

Stadsdeel Nieuw-West werkt aan een nieuw bestemmingsplan voor het Osdorpplein en Omgeving. Het hele stedelijke vernieuwingsgebied CNW valt binnen deze grenzen, maar ook een deel van de directe omgeving. Ook werkt het stadsdeel aan de uitwerking van verschillende deelgebieden binnen Centrum Nieuw West. Deze modellenstudie is uitgevoerd als onderdeel van het opstellen van deze planproducten.

Door de jaren heen zijn meerdere verkeersonderzoeken voor Osdorpplein en omgeving uitgevoerd. In 2005 was er een verkeersonderzoek voor het Vernieuwingsplan, in 2007 een verkeersonderzoek voor het Regieplan. De studies verschillen op basis van gewijzigde verkeerskundige uitgangspunten. Nu, in 2013, is er opnieuw een planaanpassing met ook een wijziging in de verkeersstructuur rondom Centrum Nieuw West. Naar aanleiding van de meest recente wijzigingen is het verkeersonderzoek geactualiseerd en zijn de bevindingen in deze verkeerskundige rapportage beschreven.

De volgende onderdelen zijn in deze rapportage opgenomen:

1. Weergave en analyse van de verkeersintensiteiten in de omgeving van het Osdorpplein voor de huidige situatie en de toekomstige situatie met en zonder realisatie van het plan voor Centrum Nieuw West.
2. Beschrijven van de verkeerskundige effecten na realisatie van het plan voor Centrum Nieuw West.
3. Kruispuntenanalyse van de verkeerssituatie na realisatie van het plan voor Centrum Nieuw West.

1.2 Achtergrond analyse

Met het plan voor Centrum Nieuw West wordt beoogd het huidige Osdorpplein en directe omgeving te transformeren tot een nieuw stadshart voor heel Nieuw-West. Binnen het plangebied moet een forse toename van het winkelareaal worden gerealiseerd. Er zal een forse sloop-nieuwbouw opgave voor wat betreft woningen worden uitgevoerd. Ook zal horeca en leisure in dit gebied toenemen. In het plangebied zal een aanzienlijke verdichting worden gerealiseerd.

Belangrijke onderdelen van het plan zijn:

- sloop- nieuwbouw van de portieketageflats in de SuHabuurt;
- sloop- nieuwbouw ter plaatse van het SDK Osdorp en naastgelegen soc. huurwoningen;
- aanvullen & aanbouwen van extra volume aan bestaande winkelruimte op het Osdorpplein zelf;
- vergroten van het autovrije winkelgebied.

Voor de verkeerskundige analyse van de ingrepen is gebruikt gemaakt van het statisch Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving. Dit verkeersmodel is in opdracht van het stadsdeel geactualiseerd, zodat het gebruikt kan worden voor verkeersstudies in Osdorp. Ook de meest recente uitgangspunten uit het plan voor Centrum Nieuw West zijn in het verkeersmodel opgenomen. Met behulp van het verkeersmodel wordt inzicht verkregen in toekomstige verkeersintensiteiten op de wegvakken en de kruispunten rondom het CNW.

Het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving is niet het enige verkeersmodel voor Osdorp. De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam beheert het strategisch multimodaal verkeersmodel GenMod 2010, dat de basis vormt voor meer verfijnde lokale modellen voor de verschillende stadsdelen. Voor het gebied Nieuw West is recentelijk eveneens een lokaal model opgesteld.

De uitkomsten van het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving en het Lokaal Model Nieuw West liggen in elkaars verlengde. Uitgangspunten, berekeningsmethoden en kenmerken van beide modellen verschillen echter wel. De keuze om de modellenstudie Osdorplein en omgeving uit te voeren met het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving is ingegeven door de in het model ingebrachte gedetailleerde onderzoeksgegevens. Deze onderzoeksgegevens zijn afkomstig uit 2009-2010 en zijn veelal specifiek uitgevoerd in het kader van het stedelijk vernieuwingsproject Centrum Nieuw West (CNW).

1.3 Leeswijzer

In de navolgende hoofdstukken worden de resultaten gepresenteerd van de modelberekeningen voor het stedelijk vernieuwingsproject CNW. Tevens wordt de achtergrond van het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving en de daarin gemaakte keuzes beschreven. Hoofdstuk 2 beschrijft de uitgangspunten, dimensies en kenmerken van het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving. Ook gaat het dieper in op het modelsysteem. Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten voor de huidige situatie, een autonome prognosesituatie en de prognosesituatie waarin het stedelijk vernieuwingsproject CNW is opgenomen. Hoofdstuk 4 geeft een conclusie van de uitgevoerde modellenstudie.

2

Beschrijving Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving

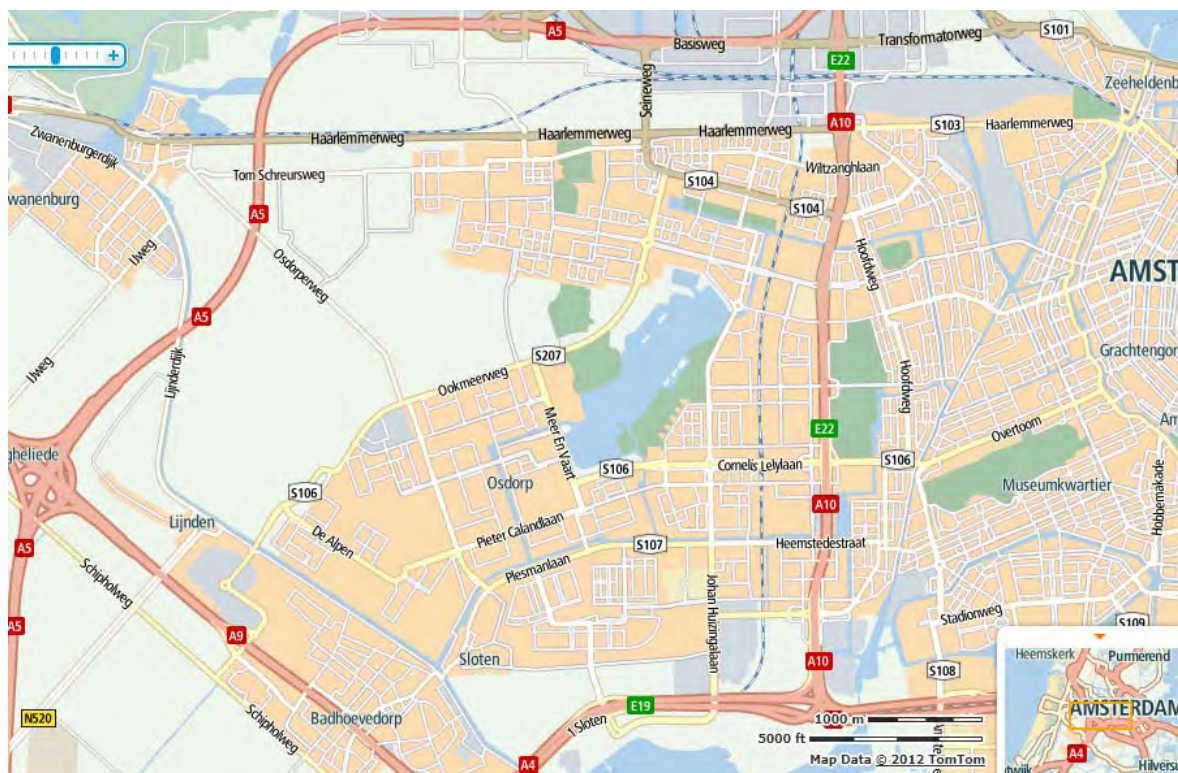
In het kader van het stedelijk vernieuwingsproject Centrum Nieuw West (CNW), het huidige Osdorpplein, is het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving gebruikt om uitspraken te doen over toekomstige verkeersintensiteiten op de wegvakken en de kruispunten rondom het CNW. Daarnaast zal ook het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan voor Osdorpplein en Omgeving gebaseerd zijn op uitkomsten van het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving. Ten behoeve van een onderzoek naar de bereikbaarheid en het parkeren in het gebied CNW is het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving in 2009 geactualiseerd, zodat modeluitkomsten ook op kruispuntniveau geschikt zijn voor verkeerskundige analyses. Het verkeersmodel kent een fijnmazig netwerk voor de omgeving van Osdorp zodat verkeersstromen nauwkeurig in beeld worden gebracht en ook op een hoog detailniveau uitspraken gedaan kunnen worden. Recente en gedetailleerde onderzoeksgegevens voor Osdorp zijn in het model verwerkt en de uitkomsten van het model zijn in samenspraak met deze gegevens. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het gehanteerde verkeersmodel.

2.1 Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving

Het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving is een unimodaal model voor de vervoerswijze auto. Het basisjaar (2009) en de prognosejaren zijn recentelijk geactualiseerd. Voor het prognosemodel zijn de veranderingen doorgevoerd die verband houden met sociaal-economische ontwikkelingen en infrastructurele ontwikkelingen zowel binnen als buiten het studiegebied.

Het studiegebied van het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving wordt grofweg begrensd door de A9, A4, A10 en de N200 en de Westrandweg, zie figuur 2.1. Het wegennet en de gebiedsindeling zijn voor dit gebied verfijnd in het model opgenomen. Buiten het studiegebied is het verkeersmodel minder gedetailleerd, maar de externe en de doorgaande verkeersstromen ten opzichte van het studiegebied worden nauwkeurig gemodelleerd. Hierdoor wordt rekening gehouden met de doorgaande verkeersstroom door het studiegebied en congestie op het hoofdwegennet met eventuele gevolgen voor het onderliggend wegennet in het studiegebied. De herkomst/bestemming-matrices (HB-

matrices) zijn geschat op basis van de sociaal-economische gegevens. De HB-matrix wordt vervolgens in OmniTRANS capaciteitsafhankelijk toegedeeld.



Figuur 2.1: Overzicht wegennet studiegebied met toekomstige Westrandweg (bron:TomTom)

2.2 Toepassingsmogelijkheden Verkeersmodel Osdorplein en Omgeving

Met een verkeersmodel wordt geprobeerd een stukje van de werkelijkheid te simuleren. Het voordeel van een simulatie is dat één of meerdere modelvariabelen kunnen worden aangepast, waarna het model het verkeersbeeld als gevolg van deze wijzigingen weer geeft.

Een verkeersmodel kan als volgt worden omschreven:

- een instrument voor de ontwikkeling en ondersteuning van verkeers- en vervoersbeleid;
- een vereenvoudigde weergave van de (complexe) werkelijkheid;
- een meest aannemelijke schatting van de toekomstige verkeerssituatie.

Bij het ontwikkelen van een goed verkeersbeleid is een verkeersmodel een belangrijk beleidsondersteunend instrument. Met een verkeersmodel kan inzicht worden verkregen in de effecten van varianten voor de hoofdwegenstructuur. De daarbij behorende ver-

keersmaatregelen kunnen bestaan uit het instellen van eenrichtingsverkeer, het afsluiten van wegvakken, de aanleg van een nieuwe weg of het veranderen van de vormgeving van een weg (bijvoorbeeld 30 km/h-gebieden), waardoor een verbeterde of juist een minder goede doorstroming van het autoverkeer ontstaat. Bovendien kan het verkeersmodel gebruikt worden voor het inzichtelijk maken van de consequenties van de maatregelen op de verkeersafwikkeling van woningbouw- en bedrijvenlocaties.

Er zijn daarnaast nog tal van andere aspecten, die een rol kunnen spelen bij de beoordeling van de verkeersstructuur en waarbij de resultaten van een verkeersmodel kunnen worden toegepast. Hierna zijn voorbeelden van gangbare analyses, gerelateerd aan typen weggebruikers en bereikbaarheid, weergegeven.

Typen weggebruikers

Het is mogelijk de toedeling van het model zodanig uit te voeren, dat kan worden bepaald wat de verdeling van interne, externe en doorgaande ritten ten opzichte van een bepaald gebied op alle wegvakken is. Een andere analysemogelijkheid is een toedeling waarbij al het verkeer over één of meerdere geselecteerde wegvakken grafisch wordt weergegeven. Een soortgelijke analyse kan worden gedaan voor verkeer vanuit of naar één of meerdere gebieden.

Bereikbaarheid

De toedeling van een verkeersmodel geeft niet alleen intensiteiten per wegvak, maar kan ook per kruispunt de intensiteiten van de afslagbewegingen zichtbaar maken (zowel numeriek als grafisch). Deze uitvoer biedt de mogelijkheid tot nadere analyse van het afwikkelingsniveau op kruispunten. Doordat aan het netwerk capaciteiten zijn toegevoegd, kan tevens inzicht worden verkregen in de intensiteit/capaciteitsverhouding op elk wegvak en op kruispunten. Daarmee kunnen op globale wijze uitspraken worden gedaan over de bereikbaarheid.

2.3 Interpretatie verkeersgegevens

Het verkeersmodel is gebaseerd op een aantal aannamen. Verkeer ontstaat omdat mensen activiteiten verrichten op verschillende locaties, zoals wonen, werken, winkelen en recreëren. Hoe, wanneer en waar mensen zich naartoe verplaatsen hangt van vele factoren af, zoals onder andere de geografische ligging van functies, persoonsgebonden kenmerken en de kwaliteit van de beschikbare infrastructuur. Een verkeersmodel probeert het proces dat ten grondslag ligt aan het ontstaan van verkeer op een analytische manier te simuleren en is dan ook een (sterk) vereenvoudigde weergave van de complexe werkelijkheid. Feitelijk is het gebaseerd op de verschillende keuzes van mensen (hoe vaak wordt een verplaatsing gemaakt, waar gaat men naartoe, welke route etc.). In een verkeersmodel vindt dan ook een afstemming tussen vraag en aanbod plaats. Het aanbod omvat de beschikbare infrastructuur, de vraag bestaat uit het verkeer dat gebruik zal maken van de infrastructurele voorzieningen.

Vraag- en aanbodzijde

Voor het opstellen van een verkeersmodel is in de eerste plaats een beschrijving van het wegennet nodig. Aan elk wegvak wordt een weerstand toegekend. In de meeste gevallen is dat de reistijd, een combinatie van afstand en snelheid. Afhankelijk van de fijnmazigheid van het model wordt besloten welke wegen beschouwd worden. De wegen van lagere orde worden meestal niet in een model opgenomen. Met algemene rekenregels die aan een model ten grondslag liggen zijn dergelijke kleine verkeersstromen namelijk niet nauwkeurig in te schatten. In de tweede plaats is de hoeveelheid verkeer die van de infrastructuur gebruik maakt benodigd. Dit wordt opgeslagen in zogenaamde herkomstbestemmingsmatrices (HB-matrix). Deze matrices bevatten het aantal ritten tussen herkomst en bestemming. Om modeltechnische redenen is het niet mogelijk elke rit tussen afzonderlijke plaatsen van herkomst en bestemming te beschouwen. Daarom worden verzamelingen van adressen gecombineerd en ontstaan zogenaamde verkeersgebieden (zones). De zwaartepunten van deze zones worden vervolgens aangesloten op het wegennet. De matrices worden berekend op basis van de sociaal-economische data per zone (aantal inwoners, arbeidsplaatsen etc.) en de weerstand tussen de zones (kwaliteit infrastructuur). Nadat de HB-matrix is gegenereerd worden de ritten toegedeeld aan de infrastructuur. De routekeuze in combinatie met het aantal ritten resulteert in wegvakbelastingen. De initiële routekeuze is gebaseerd op de kortste reistijd maar is bij toenemende wegvakbelastingen ook afhankelijk van de capaciteit van de infrastructuur.

Modeljaren en toetsing

Met een verkeersmodel zijn effecten op de verkeersintensiteiten door toekomstige veranderingen in de wegenstructuur of ruimtelijke functies in te schatten. Om de betrouwbaarheid van dergelijke studies zo goed mogelijk te maken is het noodzakelijk om eerst de modelparameters te kalibreren. Dit vindt plaats door het opstellen van een model voor de basissituatie. Dit is doorgaans een jaar in het recente verleden waarvoor meetgegevens beschikbaar zijn. De uiteindelijke berekende wegvakintensiteiten kunnen zodoende worden vergeleken met verkeerstellingen. Het model wordt vervolgens op deze verkeerstellingen gekalibreerd. Waar nodig wordt de hoeveelheid verkeer op bepaalde relaties dan opgehoogd of verlaagd om de wegvakintensiteiten beter te benaderen. Op deze wijze kan het model zodanig aangepast worden dat het model voor de basissituatie een juiste beschrijving van de werkelijkheid geeft.

Het model voor de basissituatie wordt vervolgens doorvertaald naar de toekomst door de ingestelde parameters ongemoeid te laten maar alleen veranderingen in het aantal inwoners en arbeidplaatsen, de toekomstige infrastructuur en de autonome mobiliteitsgroei door te voeren. De toekomstige situatie is meestal een referentievariant waarin alleen de vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele plannen zijn opgenomen. Op basis van die referentievariant kunnen verschillende maatregelen voor de toekomstige situatie in aparte varianten worden doorgerekend.

Interpretatie

Bij de interpretaties van modelresultaten dient dan beseft te worden op welke basis de resultaten tot stand zijn gekomen. De intensiteiten van het model voor het basisjaar geven een goede weerspiegeling van de tellingen, zoals die zijn waargenomen op de weg. Het zijn echter momentopnamen. Het prognosemodel geeft een indicatie van de

toekomstige intensiteiten op wegvakniveau. Ze kunnen echter niet als ‘de absolute waarheid’ worden gezien, omdat de intensiteiten over een aantal jaren afhangen van vele factoren. Dit neemt niet weg dat het verkeersmodel een prima instrument is om het totale verkeer in de regio te bekijken, bepaalde varianten met elkaar te vergelijken, of op screenlinieniveau (passeerlijnniveau, wanneer meerdere parallelle wegen tezamen worden beschouwd) uitspraken te kunnen doen omtrent aantallen gepasseerde motorvoertuigen.

2.4 Dimensies en kenmerken Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving

Tabel 2.1 geeft een overzicht van de dimensies en kenmerken van het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving.

modelaspect	invulling
basisjaar	2009
prognosejaren	2013, 2015, 2017, 2023
studiegebied	Stadsdeel Nieuw West (voormalige stadsdelen Osdorp, Slotervaart, Geuzenveld/Slotermeer), Bos en Lommer, de Baarsjes
invloedsgebied	provincie Noord-Holland
buitengebied	rest Nederland
gebiedsindeling	2.000 modelzones 356 modelzones studiegebied 1.450 modelzones invloedsgebied
vervoerswijzen	motorvoertuigen
tijdperioden	avondspitsuur
ritgeneratie	op basis van aantal inwoners en arbeidsplaatsen
toedelingstechniek	‘volume averaging’-toedelingstechniek met tien iteraties en kruispuntmodellering
telgegevens	gemeentelijke, provinciale en rijkstellingen
wegvakkenmerken	snelheden op basis van wettelijke snelheden (eventueel gecorrigeerd op routekeuze), capaciteiten op basis van wegtypering en aantal rijstroken

Tabel 2.1: Overzicht dimensies en kenmerken Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving

Modeljaren

Het verkeersmodel kent als basisjaar 2009. De verkeersgegevens voor dit jaar zijn getoetst aan tellingen. Als prognosejaren zijn aan het model de jaren 2013, 2015, 2017 en 2023 toegevoegd. De invoergegevens (netwerk en sociaal-economische gegevens) voor deze jaren zijn afgestemd op de geplande ontwikkelingen naar deze jaren toe.

Gebiedsindeling

Het studiegebied is verfijnd tot 356 gebieden. Bij het verfijnen van de verkeersgebieden voor het studiegebied is, gegeven de achterliggende gebiedsindeling, rekening gehouden met de volgende aspecten:

- gebieden moeten vaak zo homogeen mogelijk zijn: bijvoorbeeld een gebied dat een (deel van een) woonwijk voorstelt, een gebied dat een (deel van een) industriegebied voorstelt;
- de grenzen van de verkeersgebieden moeten in overeenstemming zijn met de 'natuurlijke' grenzen van het gebied, zoals de aanwezigheid van een rivier, een spoorlijn en dergelijke;
- bij het indelen van gebieden wordt rekening gehouden met de ontsluiting van het verkeer.

De gebiedsindeling houdt tevens rekening met toekomstige ontwikkelingen in en rond het studiegebied, zoals bijvoorbeeld nog te ontwikkelen woongebieden. Figuur 2.2 geeft een overzicht van de gebiedsindeling voor het studiegebied van het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving.



Figuur 2.2: Studiegebied Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving met gebiedsindeling (met stedelijk vernieuwingsgebied Centrum Nieuw West aangegeven)

Toedelen autoverkeer

De route tussen een herkomst en bestemming over het wegennet wordt gekozen op basis van de berekende weerstand van mogelijke routes. In het Verkeersmodel Osdorp-plein en Omgeving wordt gekozen op basis van de kortste reistijd. De routekeuze is afhankelijk van optredende congestie. Een beperkte capaciteit op een bepaald deel in het netwerk heeft als gevolg dat automobilisten andere (op dat moment snellere) routes gaan zoeken. Om dit effect te beschrijven, wordt toegeedeeld volgens een capaciteitsafhankelijke techniek ('volume averaging'). Deze methode deelt het autoverkeer toe in een iteratief proces. Het houdt rekening met congestie op wegvakken en past op basis van de intensiteit/capaciteitsverhouding (I/C-verhouding) in vorige iteraties de reistijden aan van individuele wegvakken. Op basis van deze nieuwe reistijden worden vervolgens nieuwe routes gezocht en wordt opnieuw toegeedeeld in een volgende iteratie (tot evenwicht ontstaat).

Opstellen HB-matrix

Op basis van de sociaal-economische gegevens (woningen, inwoners en arbeidsplaatsen) is per gebied een berekening gemaakt van het te verwachten aantal autoverplaatsingen, zowel vertrekken als aankomsten.

Kalibratie

Voor een goede beschrijving van de huidige verkeersintensiteiten is het model gekalibreerd aan de hand van recente verkeersstellingen in het studie- en invloedsgebied, zodat modelresultaten goed aansluiten bij de opgenomen tellingen. Tijdens het kalibratieproces wordt de HB-matrix aangepast. De verkeersstellingen, de belangrijkste randvoorwaarden voor de kalibratie, maar ook de randtotalen van de matrix worden als voorwaarden opgegeven. Het uiteindelijke verkeersmodel voor de huidige situatie geeft een goede beschrijving van de huidige verkeersstromen in Osdorp en omgeving. De gekalibreerde huidige situatie is vervolgens de basis voor het prognosemodel. De kalibratiecorrectie voor de huidige situatie wordt ook op de prognosematrices toegepast. De uiteindelijke resultaten zijn aan de opdrachtgever voorgelegd en geaccordeerd.

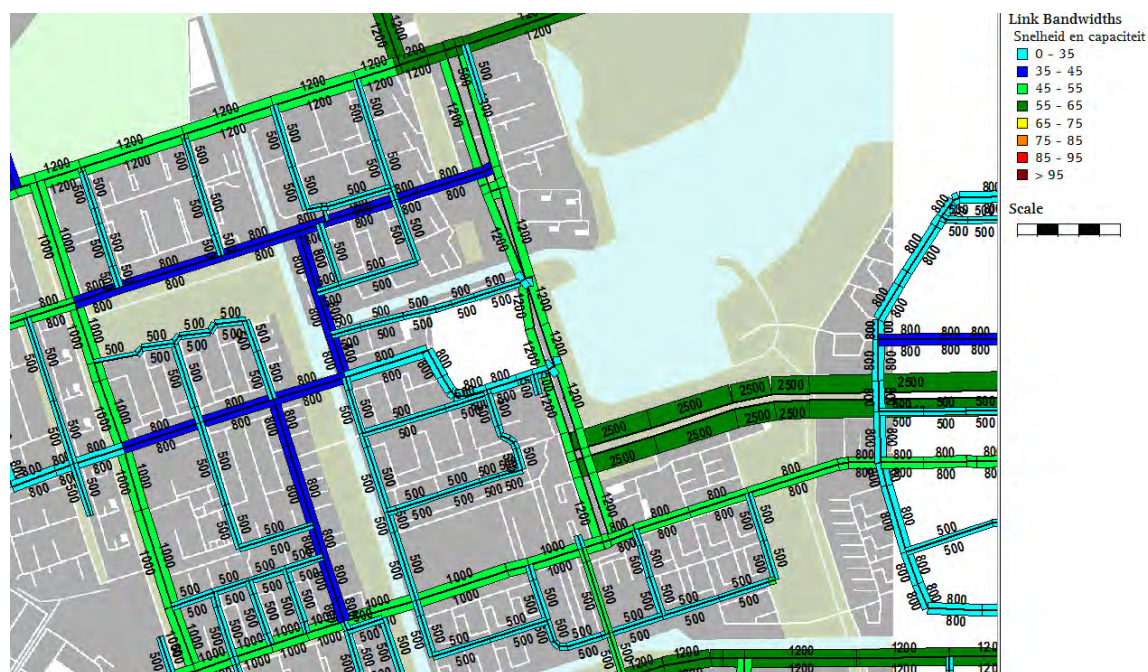
2.5 Basisjaar verkeersmodel

In samenspraak met het stadsdeel is ervoor gekozen om, voor de modellenstudie voor het stedenbouwkundig plan CNW, het bestaande Verkeersmodel Osdorp te actualiseren. Hiervoor zijn de huidige verkeersintensiteiten op belangrijke wegvakken in het gebied geteld en in het model ingebracht. De netwerken zijn aangepast aan recente uitgangspunten en er is uitgegaan van actuele sociaal-economische gegevens (SEG's). Afgesproken is dat voor het basisjaar wordt uitgegaan van het jaar 2009, het jaar ook waarin tellingen in de omgeving van het Osdorp-plein zijn uitgevoerd.

Netwerk

Het netwerk is aangepast aan de destijds geldende situatie. Hierbij lag de focus op Osdorp en de belangrijke hoofdroutes langs en door het studiegebied. Er is gecontroleerd op wegtypen, snelheden en capaciteiten. In het gebied Osdorp zijn kruispunten gedefi-

nieerd als VRI-geregeld, rotonde of voorrangskruising waardoor het model goede routekeuze hanteert. Figuur 2.3 geeft het netwerk rond het CNW, de wegvakcapaciteiten (pae/uur) zijn vermeld en de kleuren geven de snelheden aan. De gehanteerde model-snelheden kunnen lokaal afwijken van de wettelijk toegestane snelheden om te komen tot de juiste routekeuze in het model.

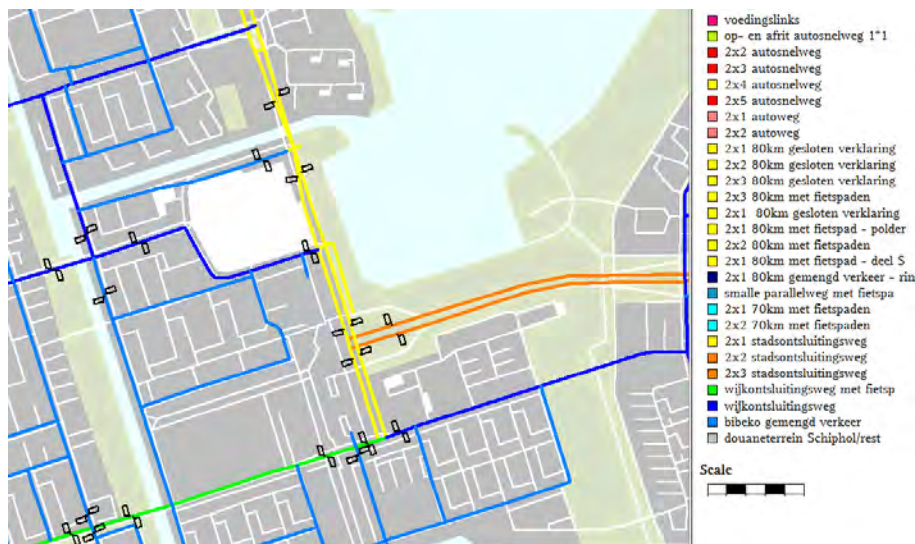


Figuur 2.3: Netwerk omgeving CNW (capaciteiten pae/uur in getallen en snelheden in kleur)

In het kader van het verkeersonderzoek zijn kruispunttellingen en wachtrijmetingen uitgevoerd. De tellingen zijn aangeleverd door DRO (dienst Ruimtelijke Ordening) van de gemeente Amsterdam. De volgende tellingen in Osdorp zijn in het model opgenomen:

- Louis Davidsstraat - Pieter Calandlaan (west);
- Pieter Calandlaan - Koos Vorrinkweg;
- Meer en Vaart - Osdorpplein (NZ);
- Meer en Vaart - Pieter Calandlaan (oost);
- Meer en Vaart - Cornelis Lelylaan;
- Meer en Vaart - Osdorpplein (ZZ);
- Osdorper Ban - Meer en Vaart;
- Ookmeerweg - Troelstralaan.

Naast de hiervoor genoemde locaties zijn wegvaktellingen toegevoegd op belangrijke in- en uitgangen van de wijk en op nabijgelegen hoofdwegen, zoals de A4, A9, A10 en N200. In figuur 2.4 zijn de tellocaties en de wegvaktering in de omgeving van het CNW weer-gegeven.



Figuur 2.4: Overzicht netwerk (wegtypen) en locaties tellingen in omgeving CNW

Sociaal-economische gegevens

De ritgeneratie in het verkeersmodel wordt bepaald op basis van de sociaal-economische gegevens. Tabel 2.2 geeft een overzicht van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in Osdorp voor het basisjaar 2009.

jaar	aantal inwoners	aantal arbeidsplaatsen
2009	47.911	7.259

Tabel 2.2: Overzicht inwoners en arbeidsplaatsen Osdorp in 2009

2.6 Verkeersmodellen in Nieuw-West

In Nederland worden verschillende verkeersmodellen gebruikt die elkaar deels overlappen. Voor het gebied stadsdeel Nieuw West is recentelijk het Lokaal Model Nieuw West opgesteld. Dit model heeft een andere basis als het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving, te weten het GenMod van de gemeente Amsterdam. Naast het gegeven dat er verschillende verkeersmodellen voorhanden zijn, worden de modellen steeds geactualiseerd. Een actualisatie wordt uitgevoerd, omdat bijvoorbeeld uitgangspunten voor toekomstige ontwikkelingen gewijzigd zijn.

Inherent aan het actualiseren van een model en het gebruik van verschillende modellen is het ontstaan van afwijkingen tussen de modellen. Dat er verschillen optreden is op zich niet verwonderlijk. De afwijkingen mógen ook ontstaan mits deze verklaard kunnen worden door de inputgegevens en de gebruikte modeltechnieken.

Het stadsdeel Nieuw West heeft onderzocht of de uitgevoerde berekeningen in het kader van het CNW met de kennis van nu nog goed gebruikt kunnen worden. De uitgevoerde analyse is opgenomen in bijlage 2. De focus van deze analyse ligt op het gebied Osdorp, aangezien in het verkeersonderzoek voor het CNW gekeken is naar lokale verkeerseffecten en verder geen uitspraken zijn gedaan over omliggende gebieden. De conclusie is dat het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving kan worden ingezet voor vervolgonderzoek naar het stedelijk vernieuwingsproject CNW. Wel is het aan te raden om bewust te zijn van de verschillen tussen het Verkeersmodel Osdorplein en Omgeving en het Lokaal Model Nieuw West.

3

Modellenstudie Osdorpplein en omgeving

3.1 Centrum Nieuw West (CNW)

De plannen die uitgevoerd gaan worden in CNW, hebben invloed op de verkeersstromen en de parkeersituatie in en rondom het gebied. Met andere woorden: er verandert het een en ander qua bereikbaarheid in het gebied. En juist dit thema is een belangrijk speerpunt binnen de planvorming: het gebied CNW wil zich qua bereikbaarheid en parkeren onderscheiden van vergelijkbare winkel- en verblijfsgebieden in de regio.

Ten behoeve van de verkeersstudie voor Nieuw-West is een 2013-situatie opgesteld, waarin de invoergegevens voor het verkeersmodel afgestemd zijn op de huidige situatie. Daarnaast zijn is ook een prognosesituatie 2023 opgesteld met en zonder verwerking van het stedelijk vernieuwingsplan. In het rapport wordt de huidige situatie beschreven in paragraaf 3.2, de prognosesituatie is beschreven in paragraaf 3.3.

3.2 Huidige situatie Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving

In samenspraak met het stadsdeel is ervoor gekozen om een huidige situatie op te stellen, waarbij is gekeken in hoeverre de bestuurlijk vastgestelde stedelijke vernieuwingsplannen in de omgeving reeds zijn gerealiseerd. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- Osdorp Midden Noord: nog 650 verouderde woningen. 100 nieuwe woningen;
- Meer en Oever: programma volledig gerealiseerd;
- Zuidwestkwadrant: programma volledig gerealiseerd;
- De Punt: 2.150 woningen (op 135 woningen na is het programma gerealiseerd).

In het netwerk is de openstelling van de Westrandweg opgenomen. De Westrandweg is een onderdeel van Rijksweg A5, een autosnelweg die wordt aangelegd tussen knooppunt Raasdorp en de A10.

Resultaat verkeersmodelberekening: huidige situatie

Het uiteindelijke resultaat is een situatie die een goede beschrijving geeft van de huidige verkeersstromen binnen Osdorp en omgeving. Figuur 3.1 geeft de intensiteiten voor het avondspitsuur van een gemiddelde werkdag voor de omgeving Osdorpplein. In bijlage 1 zijn modelplots opgenomen met resultaten van de huidige situatie.



Figuur 3.1: Intensiteiten avondspitsuur omgeving Osdorpplein, huidige situatie

Voor de huidige situatie is een knelpuntenanalyse uitgevoerd. De wegvakken kunnen de huidige verkeersintensiteit aan en er zijn geen grote verkeerskundige knelpunten.

3.3 Prognose situatie Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving

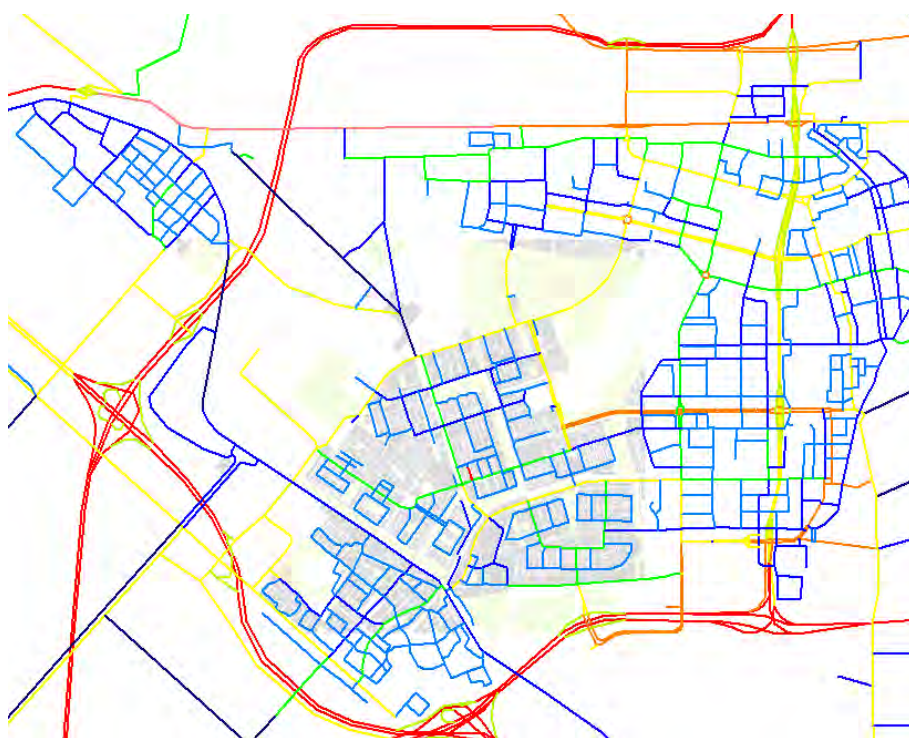
In samenspraak met het stadsdeel is gekozen om voor het prognosejaar in het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving uit te gaan van de geplande situatie 2023. Dit jaar is tevens het eindbeeld van het grootschalige stedelijke plan voor het vernieuwingsgebied CNW, waarin alle ontwikkelingen uit het plan zijn gerealiseerd. In de prognosesituatie zijn de plannen meegenomen die naar verwachting uitgevoerd zullen worden in de uitvoeringsperiode 2013-2023.

Voor het prognosejaar zijn twee situaties doorgerekend. De autonome situatie, waarin het stedelijk vernieuwingsplan niet is opgenomen en de plansituatie met daarin het stedelijk vernieuwingsplan opgenomen. Een vergelijking van deze varianten geeft inzicht in het effect van de uitvoering van het plan.

3.3.1 Uitgangspunten autonome situatie

Netwerk

In het netwerk voor de prognosesituatie zijn de geplande infrastructuurwijzigingen verwerkt. In figuur 3.2 is het netwerk 2023 weergegeven, waarin de hiervoor genoemde wijzigingen zijn opgenomen. In de omgeving is de omlegging A9 Badhoevedorp opgenomen.



Figuur 3.2: Overzicht netwerk Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving, prognosejaar 2023

In bijlage 1 is een plot met snelheden en capaciteiten opgenomen voor het netwerk.

Sociaal-economische gegevens

Tabel 3.1 geeft een overzicht van de economische gegevens voor het prognosejaar 2023. De uit te voeren plannen in het kader van het plan voor CNW zijn hierin niet verwerkt.

jaar	aantal inwoners	aantal arbeidsplaatsen
2023	51.856	10.013

Tabel 3.1: Overzicht inwoners en arbeidsplaatsen Osdorp in 2023

3.3.2 Uitgangspunten plansituatie

Het plan voor Centrum Nieuw West heeft invloed op de ruimtelijke inrichting van het centrumgebied. Centrum Nieuw-West is het hele gebied tussen de Sloterplas, de Osdorpergracht, de Hoekenesgracht en het Hoekenespad. Er zijn aanpassingen in de ruimtelijke vulling en de infrastructuur en deze zijn opgenomen in planvariant in het verkeersmodel.

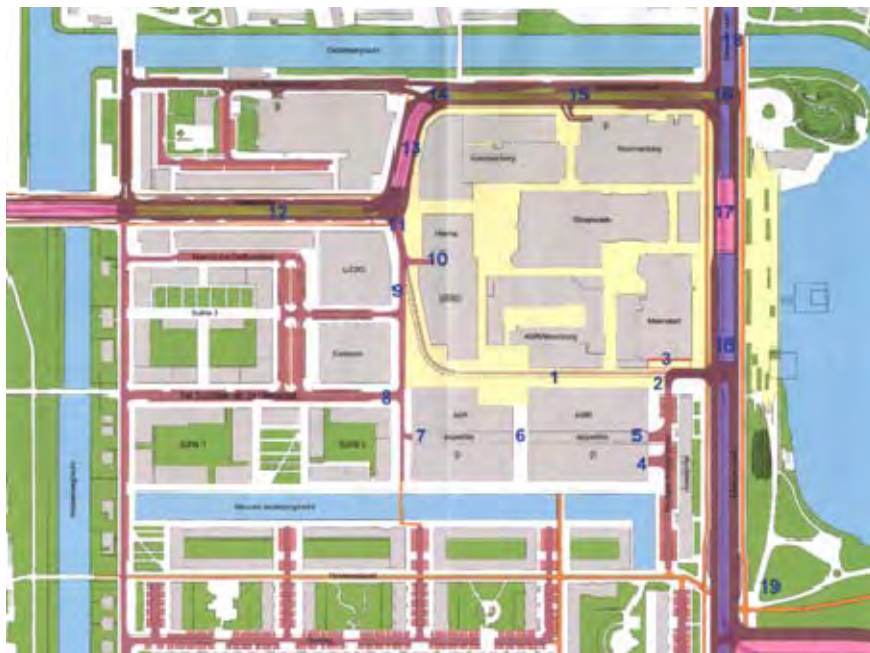
Netwerk

Met betrekking tot de verkeersstructuur (auto) zijn de volgende wijzigingen in het netwerk opgenomen:

- De bestaande doorgaande autoverbinding tussen Meer en Vaart naar Tussenmeer via Osdorpplein Zuidzijde, wordt afgesloten.
- De SuHa buurt is alleen bereikbaar vanaf Hoekenes en nieuwe 30 km/uur verbindingstraat aan oostzijde (Jan Celesstraat).
- Nieuwe autoaansluiting van Tussenmeer naar Osdorpplein Noord

Verkeersstructuur Osdorpplein

In 2012 heeft het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel een aantal aangescherpte ruimtelijke randvoorwaarden vastgesteld. Daarin zijn ook een aantal netwerkwijzigingen doorgevoerd. De belangrijkste is dat er geen (doorgaand) autoverkeer meer wordt afgewikkeld via Osdorpplein-zuid. Autoverkeer wordt omgeleid over Meer en Vaart, Sonsbeekstraat en Hoekenes. Hiermee samen hangt dat via Osdorpplein-noord er in twee richtingen een verbinding is gekomen naar Tussenmeer. Osdorpplein-Zuid geeft nog wel toegang tot het parkeerterrein en de parkeergarage aan de Anslijnstraat. Figuur 3.3 geeft een plankaart voor het CNW-gebied.



Figuur 3.3: Plankaart Osdorp (bron: Aangescherpte Ruimtelijke Randvoorwaarden Centrum Nieuw West 2012)

Voor het parkeren rond het Osdorpplein is men vooral aangewezen op de grote parkeer-voorzieningen waarvoor de volgende uitgangspunten gelden:

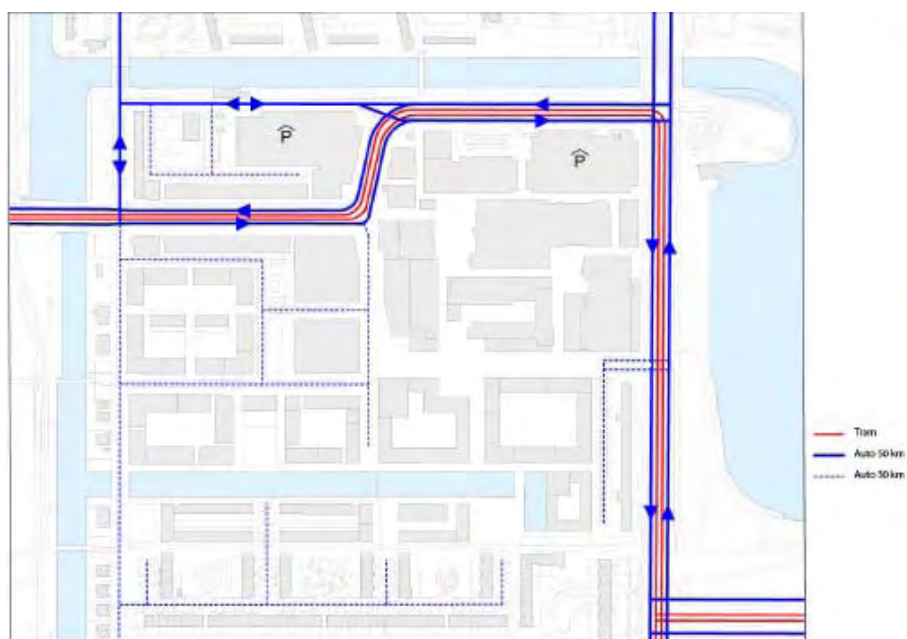
- Aan de zuidzijde komen ca. 750 parkeerplaatsen verdeeld over 2 in- en uitgangen (circa 2/3 wordt ontsloten via de oostelijke ingang en circa 1/3 via de westelijke ingang).
- Aan de westzijde komt een parkeergelegenheid met circa 375 plaatsen.
- In de doodlopende Nicolaas Anslinstraat komen circa 70 parkeerplaatsen op maaiveld.
- De garages aan de noordzijde (L. van Sonsbeeckstraat en Osdorpplein) blijven onveranderd (circa 480 parkeerplaatsen per garage)

In bijlage 1 is een plot met snelheden en capaciteiten opgenomen voor het netwerk.

Bereikbaarheid SuHa buurt

In de huidige situatie is de SuHa buurt eveneens bereikbaar vanaf Meer en Vaart via Osdorpplein-Zuid en de Don Boscostraat. In de plansituatie is het autoverkeer aangewezen op Hoekenes en vervolgens Overleg of de Van Suchtelen van de Haarestraat.

Figuur 3.4 geeft een schematisch overzicht van de gewijzigde routing weer.



Figuur 3.4: Overzicht routing plansituatie

Sociaal-economische gegevens

Binnen het plangebied zal een forse toename van het winkelareaal worden gerealiseerd. Ook zal horeca en leisure in dit gebied toenemen en zal in het plangebied een aanzienlijke verdichting worden gerealiseerd. Ook een forse sloop-nieuwbouw opgave voor woningen is onderdeel van het plan.

De volgende uitgangspunten zijn in het verkeersmodel opgenomen:

- een toename van 500 woningen in plangebied (nieuwbouw minus sloop)
- een toename van 160.000 m² bvo beschikbaar voor functies (kantoren, winkel, horeca, leisure, overig/ maatschappelijk)

De verkeersgeneratie in het verkeersmodel wordt bepaald op basis van aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Als gevolg van de uitbreiding zijn voor het plangebied 950 extra inwoners en 2.175 arbeidsplaatsen (1.275 kantoor, 330 detail, 570 overig) in het verkeersmodel opgenomen. Tabel 3.2 geeft een overzicht van de inwoners en arbeidsplaatsen in Osdorp voor de autonome situatie 2023 en de plansituatie 2023

situatie	aantal inwoners	aantal arbeidsplaatsen
2023 autonoom	51.856	10.013
2023 plan	52.806	12.188

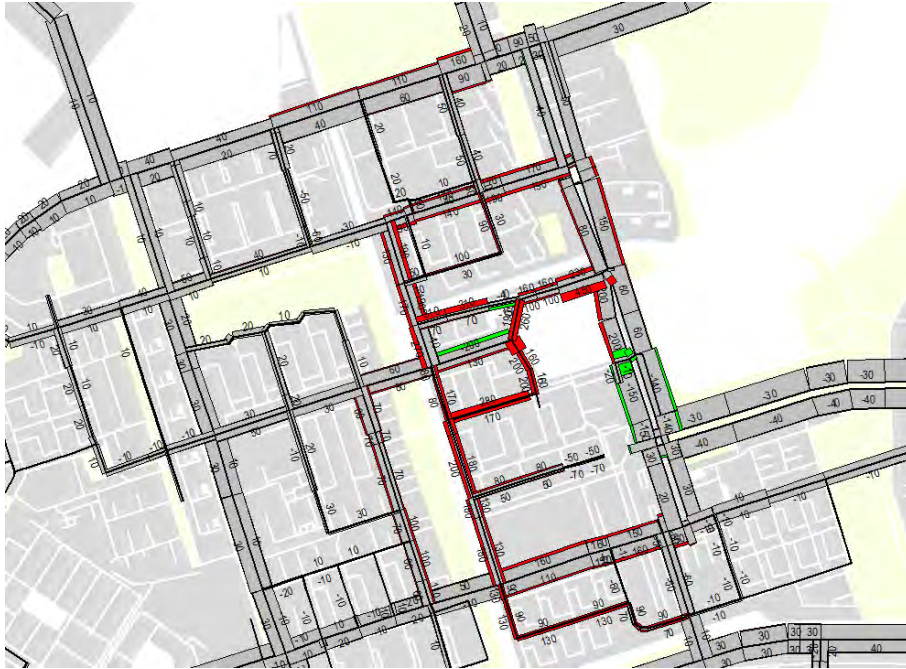
Tabel 3.2: Overzicht inwoners en arbeidsplaatsen Osdorp in 2023 (autonoom en plan)

3.3.3 Resultaat

Het uiteindelijke resultaat is een situatie die een goede beschrijving geeft van de toekomstige verkeersstromen voor het avondspitsuur binnen Osdorp en omgeving, waarin rekening is gehouden met toekomstige ontwikkelingen in Osdorp en daarbuiten.

Intensiteiten

Het verkeersmodel bepaald voor elk opgenomen wegvak de intensiteit voor een enkel avondspitsuur. Door varianten te vergelijken is het mogelijk inzicht te krijgen in de effecten van het programma CNW. Figuur 3.5 geeft een overzicht van de verschillen tussen de autonome prognose situatie en plansituatie 2023. In bijlage 1 zijn modelplots opgenomen met resultaten van de prognosesituatie.



Figuur 3.5: Effect plan CNW op de avondspitsuur-intensiteiten (prognosejaar 2023)

In tabel 3.3 is een overzicht opgenomen van intensiteiten voor het avondspitsuur op een aantal doorsneden in het studiegebied, zie figuur 3.6. De laatste kolom bevat de verschillen voor het prognosejaar als gevolg van het programma en de verkeerskundige ingrepen uit het plan CNW.



Figuur 3.6: Onderzoekslocaties Osdorp

locatie	2013	2023 autonoom	2023 plan	verschil plan- autonoom
1. Meer en Vaart	1.380	1.540	1.770	230
2. Meer en Vaart	1.530	1.750	2.010	260
3. Meer en Vaart	2.280	2.450	2.150	-300
4. Meer en Vaart	1.470	1.640	1.690	50
5. Cornelis Lelylaan	2.130	2.420	2.350	-70
6. Osdorpplein Noord	710	720	1.410	680
7. L. van Sonsbeeckstraat	380	380	760	380
8. Osdorpplein Zuid	1.410	1.440	360	-1.080
9. Osdorpplein Zuid	450	500	360	-140
10. Tussenmeer	810	940	880	-70
11. Hoekenes	600	720	1.080	360
12. Hoekenes	630	740	1.050	310
13. Hoekenes	140	180	570	380
14. Hoekenes	320	430	740	310
15. Pieter Calandlaan	1.210	1.340	1.650	310
16. Pieter Calandlaan	930	940	940	-
17. Louis Davidsstraat	760	770	650	-110

Tabel 3.3: Overzicht doorsnede-intensiteiten avondspits (1-uurs) 2009 en 2023 op een aantal wegvakken in Osdorp

Voor een aantal wegen in het studiegebied worden hierna de effecten beschreven.

Meer en Vaart

Het gedeelte van de Meer en Vaart tussen het Osdorpplein en de Cornelis Lelylaan blijft qua verkeersdruk bijna gelijk wanneer gekeken wordt naar het verschil tussen de huidige situatie en de situatie 2023 met planontwikkeling. Ten opzichte van de autonome situatie 2023 is zelfs een afname te zien. Op andere wegvakken neemt het verkeer op de Meer en Vaart juist wel toe. Bijvoorbeeld op het noordelijke deel van de Meer en Vaart neemt het verkeer tussen 2023 autonoom en 2023 plan toe met zo'n 200 tot 400 motorvoertuigen.

De verklaring van de toenames ligt in het feit dat het CNW-gebied wordt ontwikkeld en dus ook meer verkeer zal aantrekken. Daar komt bij dat door de infrastructurele wijzigingen in het plan de oriëntatie van het verkeer veranderd (meer noordwaarts gericht). Het constant blijven van de verkeersdruk op het gedeelte van de Meer en Vaart tussen Osdorpplein en Cornelis Lelylaan en verder naar het zuiden, heeft te maken met de gewijzigde verkeerscirculatie rondom het Osdorpplein. In de situatie 2023 plan kan gemotoriseerd verkeer geen gebruik maken van Osdorpplein Zuid. Als gevolg van deze verkeerscirculatiemaatregel is er sprake van een afname op de Meer en Vaart tussen Osdorpplein Zuid en Cornelis Lelylaan. Door de CNW-ontwikkeling is er echter tegelijkertijd sprake van een toename van de hoeveelheid autoverkeer in z'n algemeenheid. Per saldo blijft de verkeersdruk op het gedeelte tussen Osdorpplein Zuid en Cornelis Lelylaan daarmee ongeveer gelijk.

Pieter Calandlaan en Hoekenes

De hiervoor beschreven verkeerscirculatiewijziging heeft ook gevolg voor de Pieter Calandlaan en Hoekenes. Op het zuidelijke deel van de Hoekenes is een toename van 300 tot 400 motorvoertuigen in het avondspitsuur te verwachten. Op het noordelijke deel kan dat oplopen tot bijna 500 mvt. Met name op de Hoekenes is dat een hoge verkeersdruk. Door middel van inrichting zal een deel van het verkeer gestuurd moeten worden om via de Tussenmeer te rijden. Ook zal in het ontwerp gezocht moeten worden naar verbetering van de positie van de fiets. De Hoekenes kan dan het verkeer voldoende afwikkelen. Het gedeelte van de Pieter Calandlaan tussen Hoekenes en Louis Davidsstraat zal in het avondspitsuur zo'n 300 motorvoertuigen meer te verwerken krijgen. De verwachting is dat de Pieter Calandlaan deze hoeveelheid verkeer goed kan verwerken.

Tussenmeer en Osdorppelein Zuid

Het doorgaande verkeer (ter hoogte van het Osdorppelein) kan geen gebruik meer maken van de route via Osdorppelein Zuid. Alleen de winkels aan het Tussenmeer zijn nog bereikbaar (met langspaarkeerplaatsen) en wat beperkte bestemmingen richting Osdorppelein Zuid. Het Osdorppelein Zuid kent vanaf Meer en Vaart alleen bestemmingsverkeer voor de parkeergarage aan de Anselijnstraat en omliggende woningen. Voor zowel Tussenmeer als Osdorppelein Zuid betekent dit een afname van de verkeersdruk. Waarbij de afname op Tussenmeer beperkt is, maar die op Osdorppelein behoorlijk is.

L. van Sonsbeekstraat

De L. van Sonsbeekstraat krijgt in de situatie 2023 met planontwikkeling meer verkeer te verwerken. De toename is deels het gevolg van de toename van functies binnen CNW, deels het gevolg van nieuwe routekeuze door verkeer als gevolg van het afsluiten van Osdorppelein Zuid. Hoewel het druk wordt zou de Sonsbeekstraat dit verkeer nog goed moeten kunnen afwikkelen. Door de (her)inrichting van het gebied zal verkeer ook gestimuleerd worden om de hoofdroutes te gebruiken

IC-waarden

De IC-waarden (intensiteit versus capaciteit) geven een indicatie op welke wegvakken mogelijk vertraging ontstaat in de avondspitsperiode als gevolg van de verkeersdruk. De plots met IC-waarden zijn opgenomen in bijlage 1. De IC-waarden geven een indicatie voor de kans op vertragingen en verstoringen. Om een goed inzicht te krijgen in de doorstroming en afwikkelingen in stedelijke gebieden is een analyse van individuele kruispunten van belang. Voor een aantal kruispunten zijn daarom extra berekeningen uitgevoerd, de analyse is opgenomen in paragraaf 3.4.

In de autonome situatie geldt voor Meer en Vaart dat een aantal wegvakken een IC-waarde groter dan 70 heeft. Het is druk op deze wegvakken, maar gezien de capaciteit hoeft dit nog niet tot problemen te leiden. Het drukste wegvak is tussen Meer en Vaart en Cornelis Lelylaan, waar er nauwelijks restcapaciteit over is. Het beeld voor dit wegvak ligt voor de autonome situatie in lijn met de huidige situatie.

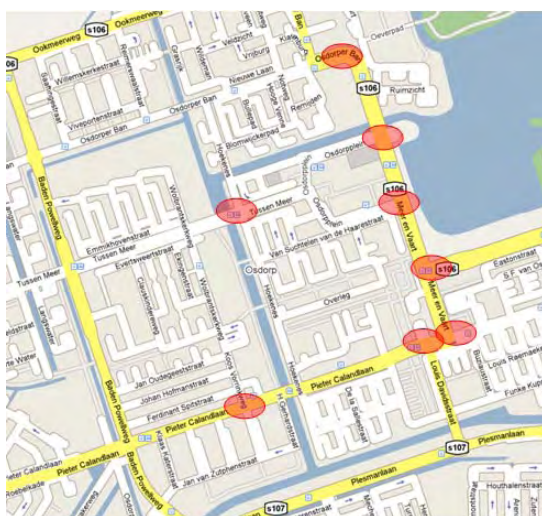
In de plansituatie is de verkeersdruk op het wegvak Meer en Vaart – Cornelis Lelylaan minder groot. Op Osdorppelein-Noord nemen de IC-waarden toe op het eerste deel tussen de ingang van de parkeergarage en de Meer en Vaart. Er wordt opgemerkt dat voor het

bepalen van de IC-waarden de capaciteit van meerdere opstelstroken voor een kruising of bij een afslag niet is meegenomen. Dit heeft op het aangegeven wegvak hogere IC-waarden tot gevolg. De capaciteit van meerdere opstelstroken is wel meegenomen in de kruispuntmodellering.

In de plansituatie 2023 is ook te zien dat bij Osdorpplein Noord een nieuw potentieel knelpunt ontstaat. Ook aan de zuidzijde bij de Pieter Calandlaan tussen Davidsstraat en Meer en Vaart loopt de i/c-verhouding op. Voor deze kruispunten is het gewenst nadere berekeningen uit te voeren om te bepalen wat de ernst is en welke maatregelen eventueel genomen kunnen worden. In paragraaf 3.4 wordt hierop nader ingegaan.

3.4 Kruispuntberekeningen

Voor de doorstroming van het verkeer zijn meestal niet de wegvakken bepalend, maar is de afwikkelcapaciteit op de kruispunten bepalend. Het is daarom van belang op kruispuntniveau te bepalen wat de doorstroming is, om iets te kunnen zeggen over de haalbaarheid en het ruimtebeslag van een variant. Als basis voor het rekenwerk aan de kruispunten dienen de kruispuntstromenplaatjes, zoals die door het verkeersmodel worden aangeleverd.

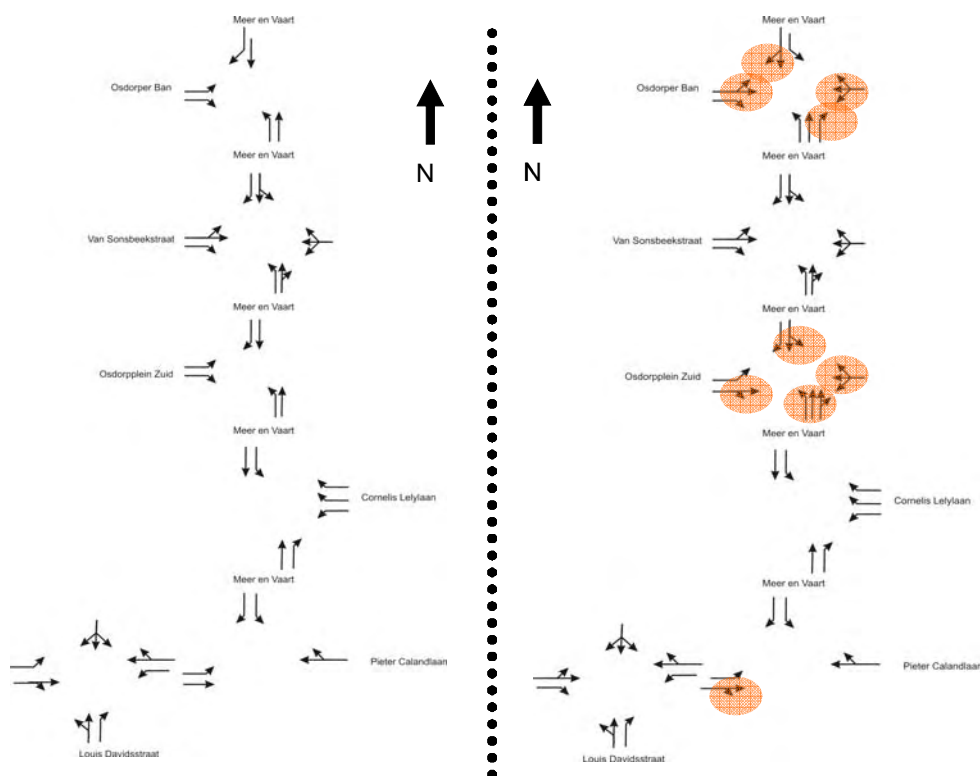


Figuur 3.7: Behandelde kruispunten

De kruispunten zijn eerder al eens uitgebreid doorgerekend met cocon. De kruispuntberekeningen zijn gerapporteerd in het rapport 'Kruispuntberekeningen vernieuwing CANW', d.d. november 2009. Hoewel er nu nieuwe berekeningen zijn gemaakt met het verkeersmodel met gewijzigd programma, laat een quick scan van de kruispuntberekeningen zien, dat de conclusies zoals die in de vorige berekeningen zijn getrokken nog steeds geldig zijn. De omvang van de wijzigingen in verkeersstromen is beperkt en de kruispuntberekeningen leiden tot dezelfde uitkomsten.

Belangrijk is dat cocon een statische rekenmethode is. Het simuleren van willekeurige ingrepen door prioriteit voor OV is niet goed mogelijk. Met name op Meer en Vaart rijden veel bussen en trams. Naast de statische berekeningen van de kruispunten, moet straks, als er een definitieve keuze is gemaakt voor de verkeerscirculatie, met het dynamische verkeersmodel een nadere analyse worden gemaakt van de kruispunten op Meer en Vaart.

Op basis van de berekeningen blijkt dat er voor een aantal kruispunten aanpassingen nodig zijn om de cyclustijden onder de 120 seconden te houden. In figuur 3.8 is weergegeven op welke plekken ten opzichte van de huidige situatie maatregelen nodig zijn.



Figuur 3.8: Benodigde kruispuntaanpassingen

Wanneer ervoor wordt gekozen om geen aansluitingen meer te maken richting Sloterpas bij de kruispunten Meer en Vaart - Osdorplein Noord en Meer en Vaart-Osdorplein Zuid, worden deze kruispunten minder zwaar belast. In dat geval kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Kruispunt 1: Osdorplein (zuid) - Meer en Vaart

Dit kruispunt geeft, zonder tak richting Sloterpas, geen problemen met de verkeersafwikkeling. Er zijn, qua rijstrook-indeling, geen aanpassingen nodig ten opzichte van de huidige situatie.

Kruispunt 2: Osdorpplein (noord) - Meer en Vaart

De huidige capaciteit van dit kruispunt is, ook zonder aansluiting richting Sloterplas, onvoldoende voor een goede doorstroming. Voor de avondspits is het noodzakelijk om vanaf Osdorpplein Noord linksaf naar Meer en Vaart een extra strook te maken (richting 8 verdubbelen). Daarmee komt de cyclustijd in de avondspits op 100 seconden uit. Voor de ochtendspits is het echter noodzakelijk om een extra strook toe te voegen vanaf Meer en Vaart rechtsaf richting Osdorpplein Noord (richting 10 verdubbelen). Met deze aanpassing bedraagt de cyclustijd in de ochtendspits 75 seconden.

3.5 Verkeersgegevens lucht- en geluidonderzoek

Voor de berekeningen ten behoeve van lucht- en geluidsonderzoek worden intensiteiten geleverd op basis van een gemiddelde weekdag. Het verkeersmodel is opgesteld voor het avondspitsuur. Om tot verkeerscijfers te komen voor een gemiddelde weekdag zijn een aantal stappen doorlopen:

1. Spiegelen en doorrekenen avondspitsmatrix
2. Ophogen sommatie avondspits en gespiegelde avondspits tot de etmaalperiode
3. Omrekening gemiddelde werkdag naar gemiddelde weekdag
4. Opsplitsen gemiddelde weekdag naar relevante dagdelen voor milieu-onderzoek
5. Toevoegen wegvakkenmerken milieu
6. Toevoegen openbaar vervoer

In de tweede stap is de ophoging gebaseerd op tellingen. Op basis van de tellingen is gekeken naar het aandeel verkeer dat in een avondspitsperiode plaatsvindt. Tabel 3.4 geeft voor een aantal wegvakken de etmaalintensiteit op doorsnede-niveau.

locatie	2013	2023 autonoom	2023 plan
Meer en Vaart (Cornelis Lelylaan-Osdorpplein)	29.100	31.200	26.700
Meer en Vaart (Osdorpplein-Osorper Ban)	18.100	20.100	22.900
Meer en Vaart (Cornelis Lelylaan-Pieter Calandlaan)	18.500	20.500	21.900
Cornelis Lelylaan (richting Meer en Vaart)	26.900	30.700	29.600
Tussenmeer (Hoekenes-Wolbrantskerweg)	12.200	14.200	16.100

Tabel 3.4: Overzicht etmaalintensiteiten 2013 en 2023 (autonoom en plan)

Ook voor de stappen 3 en 4 zijn beschikbare telgegevens gebruikt om zodoende goed aan te sluiten bij de situatie in Osdorp.

De weekdagintensiteiten ten behoeve van lucht- en geluidsonderzoek zijn geleverd voor de jaren 2013, 2015 en 2023.

4

Conclusies

4.1 Conclusie verkeersonderzoek

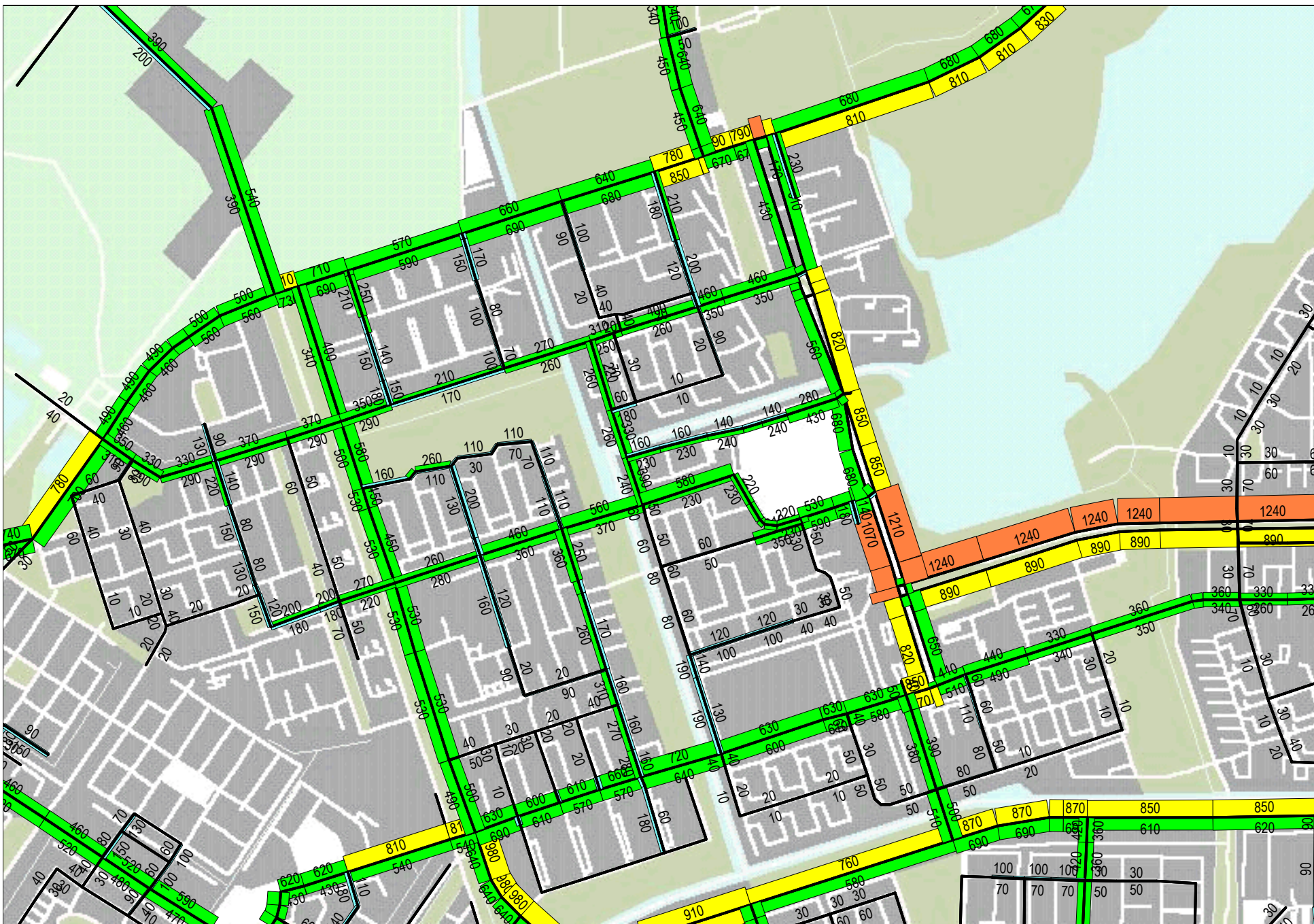
Het verkeersonderzoek CNW is uitgevoerd met het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving. Het verkeersmodel is ingezet om de toekomstige wegvakbelastingen te bepalen en zowel de huidige als de toekomstige kruispuntstromen in beeld te krijgen. De uitkomsten van het verkeersmodel zijn vervolgens gebruikt om op een gedetailleerd niveau aanvullende berekeningen uit te voeren en zodoende uitspraken te kunnen doen over de verkeerssituatie. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken kan worden geconcludeerd dat in en direct om het Centrum Nieuw West de intensiteiten wijzigen als gevolg van de planontwikkeling. Op wat grotere afstand van het centrum zijn de wijzigingen slechts beperkt. Op een aantal wegvakken (zoals Meer en Vaart ten zuiden van Osdorpplein Zuid) wordt de toename als gevolg van de planontwikkeling opgeheven door veranderende routekeuze als gevolg van netwerkwijzigingen (afsluiten Osdorpplein Zuid voor doorgaand verkeer).

Op kruispuntniveau laten de laatste berekeningen zien dat alleen op het kruispunt Meer en Vaart - Osdorpplein Noord aanpassingen nodig zijn aan de vormgeving. Tussen Meer en Vaart noord en Osdorpplein Noord is in beide richtingen een extra opstelvak nodig om deze beweging te faciliteren.

Bijlage 1

Modelplots

Afbeelding 1	2013: Intensiteiten avondspitsuur
Afbeelding 2	2013: IC-waarden avondspitsuur
Afbeelding 3	2023: Snelheden en capaciteiten, autonoom
Afbeelding 4	2023: Intensiteiten avondspitsuur, autonoom
Afbeelding 5	2023: IC-waarden avondspitsuur, autonoom
Afbeelding 6	2023: Verschil avondspitsuur, autonoom versus 2013
Afbeelding 7	2023: Snelheden en capaciteiten, plansituatie
Afbeelding 8	2023: Intensiteiten avondspitsuur, plansituatie
Afbeelding 9	2023: IC-waarden avondspitsuur, plansituatie
Afbeelding 10	2023: Verschil avondspitsuur, plan versus autonoom



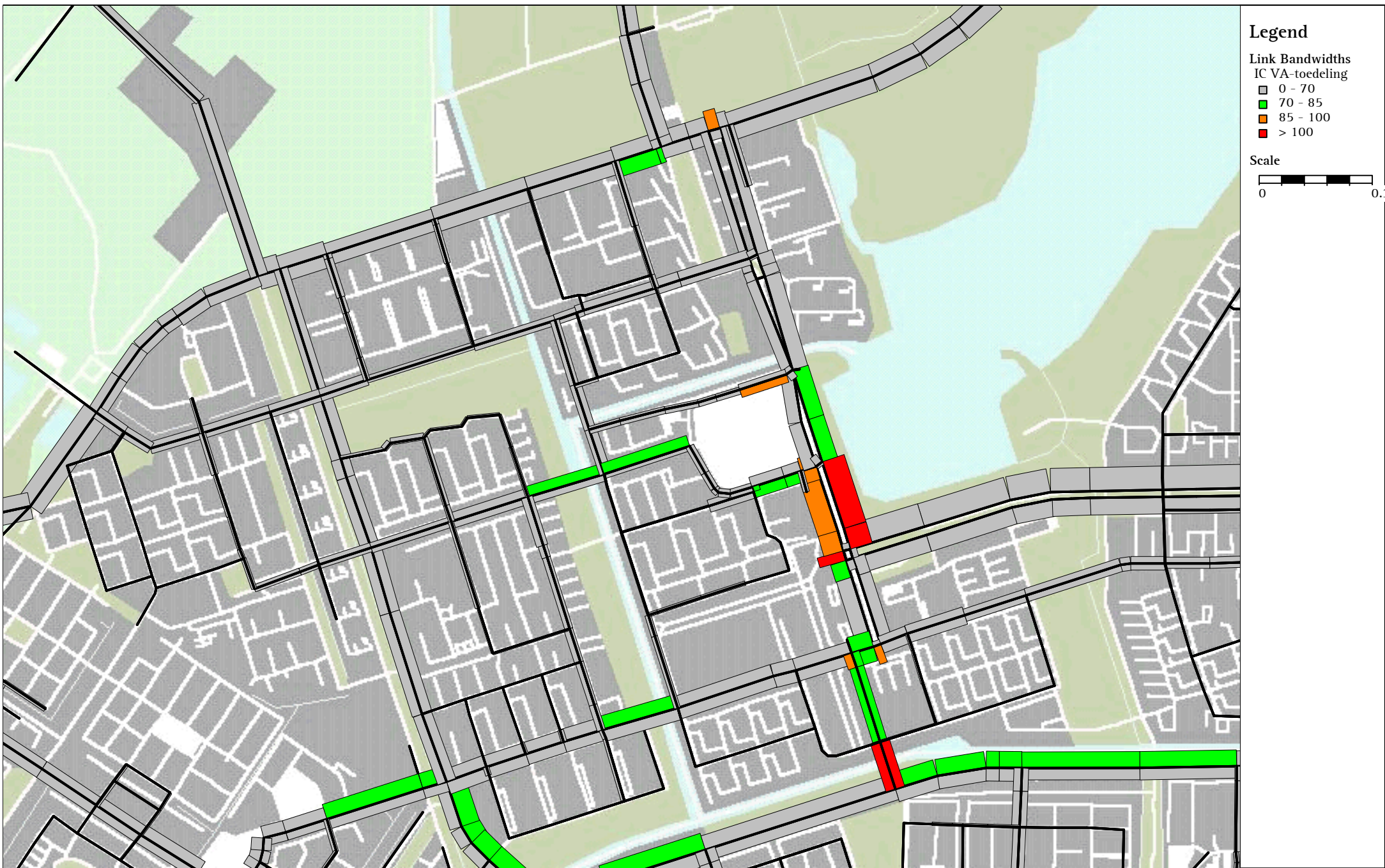
Legend

Link Bandwidths
VA-toedeling

- 0 - 200
- 200 - 750
- 750 - 1000
- 1000 - 1500
- 1500 - 2500
- > 2500

Scale

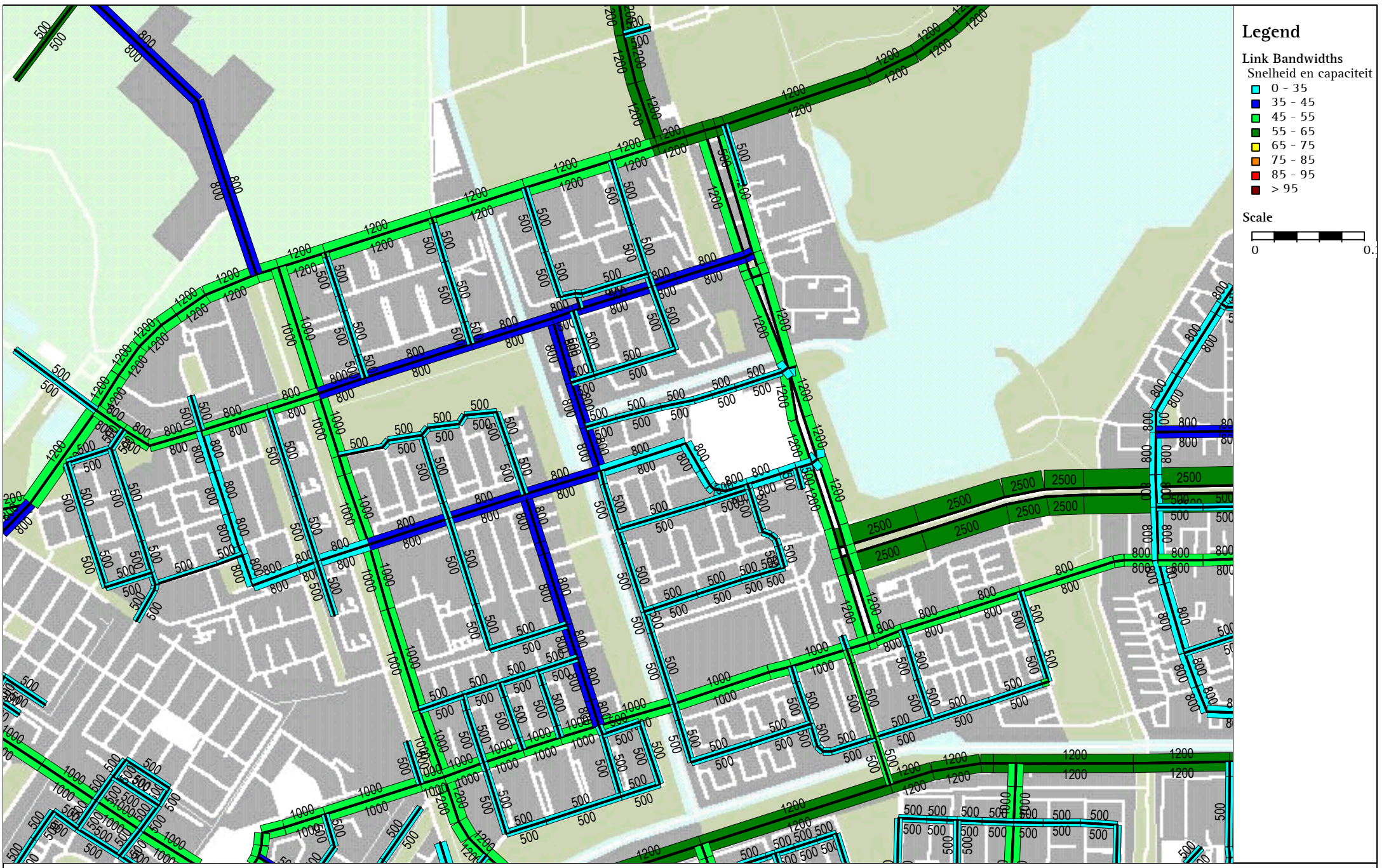
0 0.

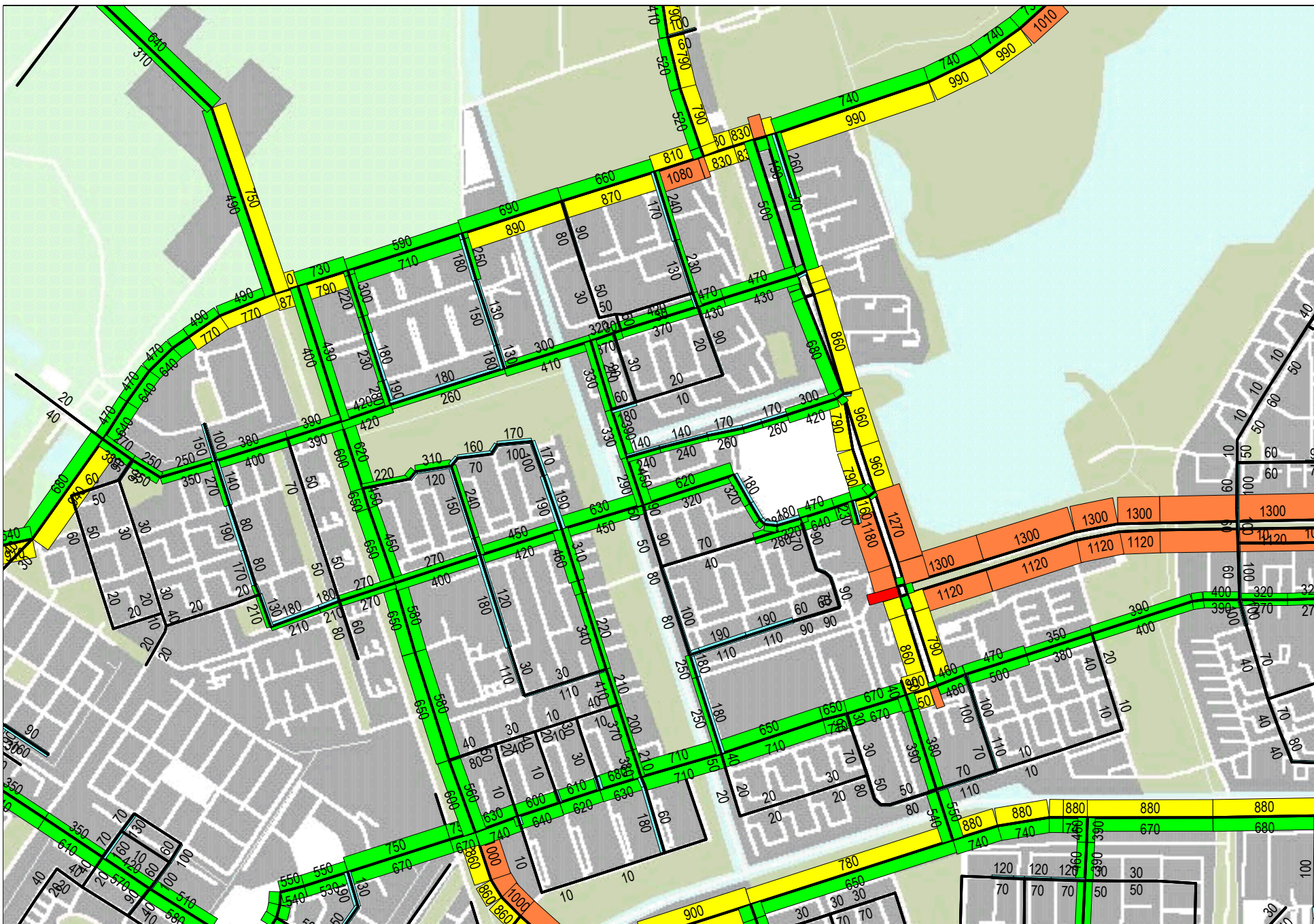


Legend

- Link Bandwidths
IC VA-toedeling
- 0 - 70
 - 70 - 85
 - 85 - 100
 - > 100







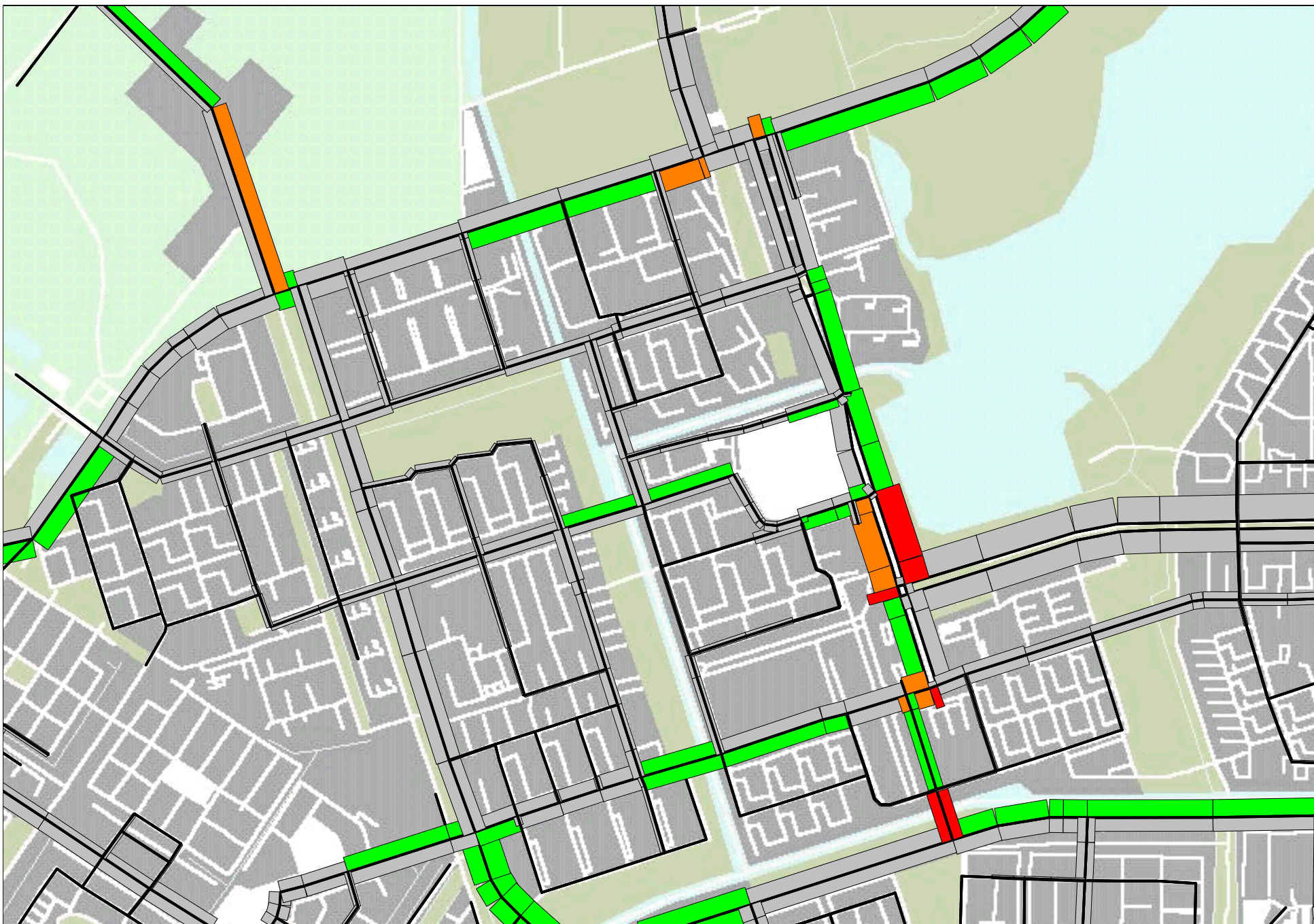
Legend

Link Bandwidths
VA-toedeling

- 0 - 200
- 200 - 750
- 750 - 1000
- 1000 - 1500
- 1500 - 2500
- > 2500

Scale

0 0.



Legend

Link Bandwidths
IC VA-toedeling

- 0 - 70
- 70 - 85
- 85 - 100
- > 100

Scale

0 0.1



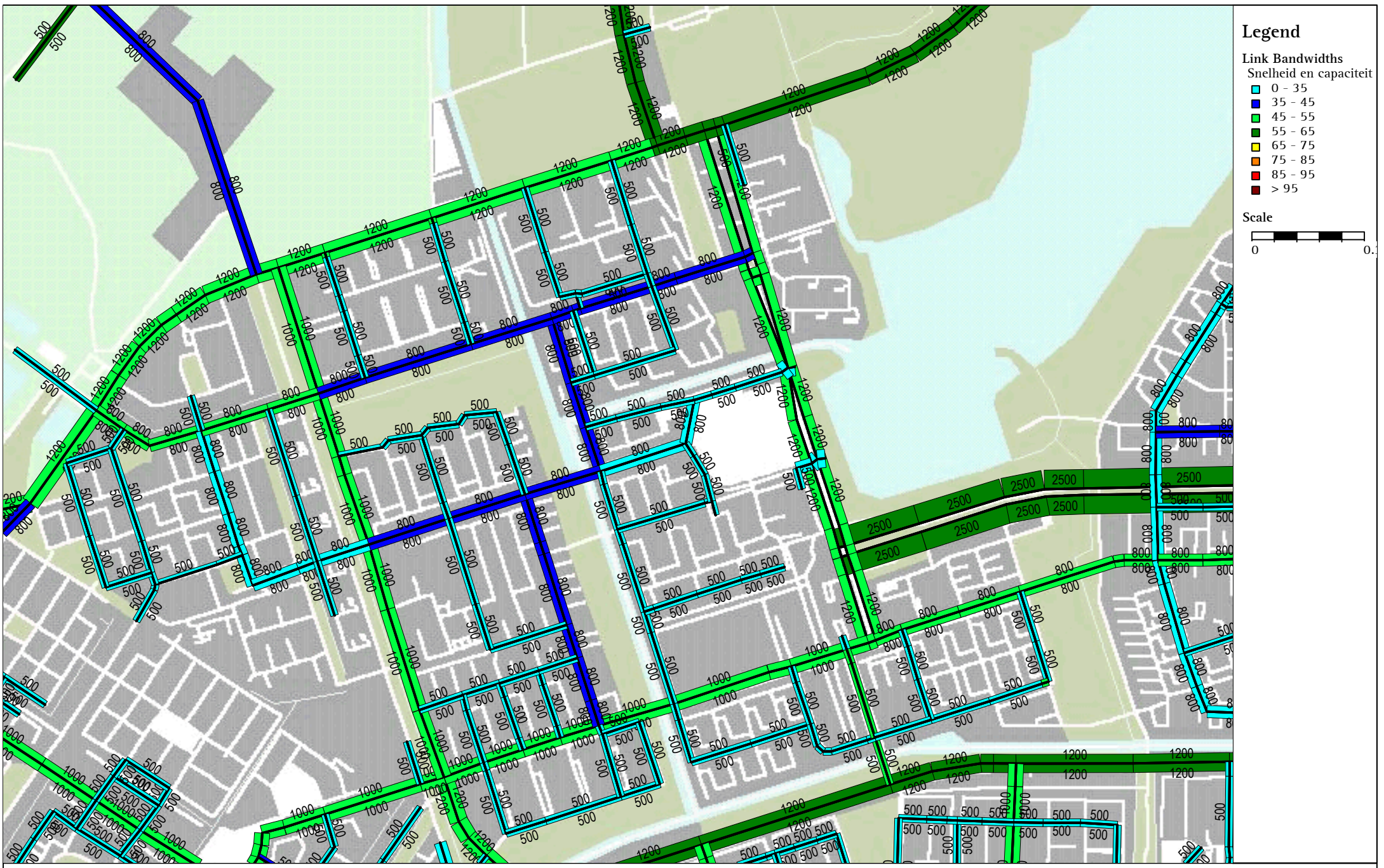
Legend

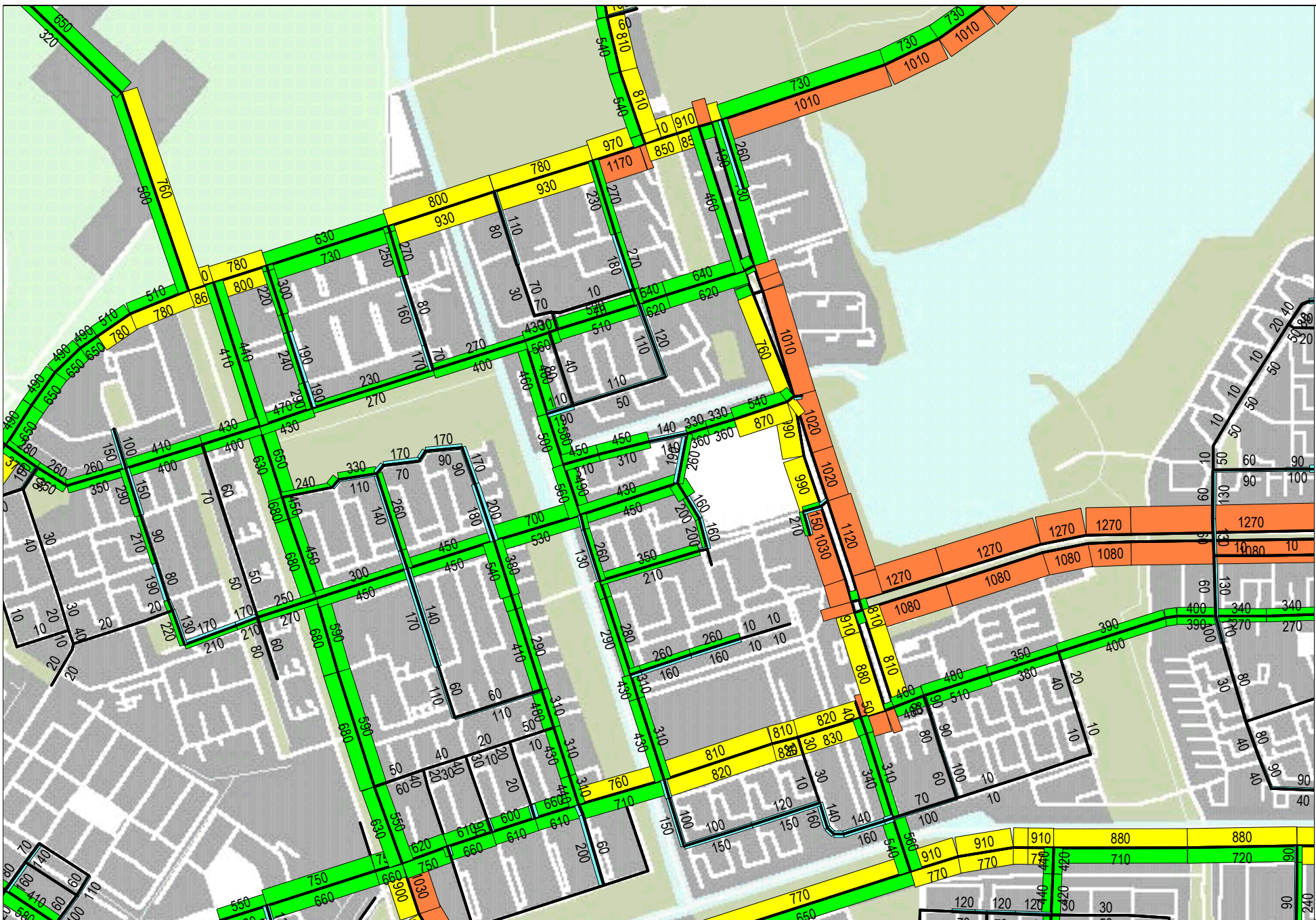
Link Bandwidths
 VA verschil

- Gelijk
- Toename
- Afname

Scale

0 0.1

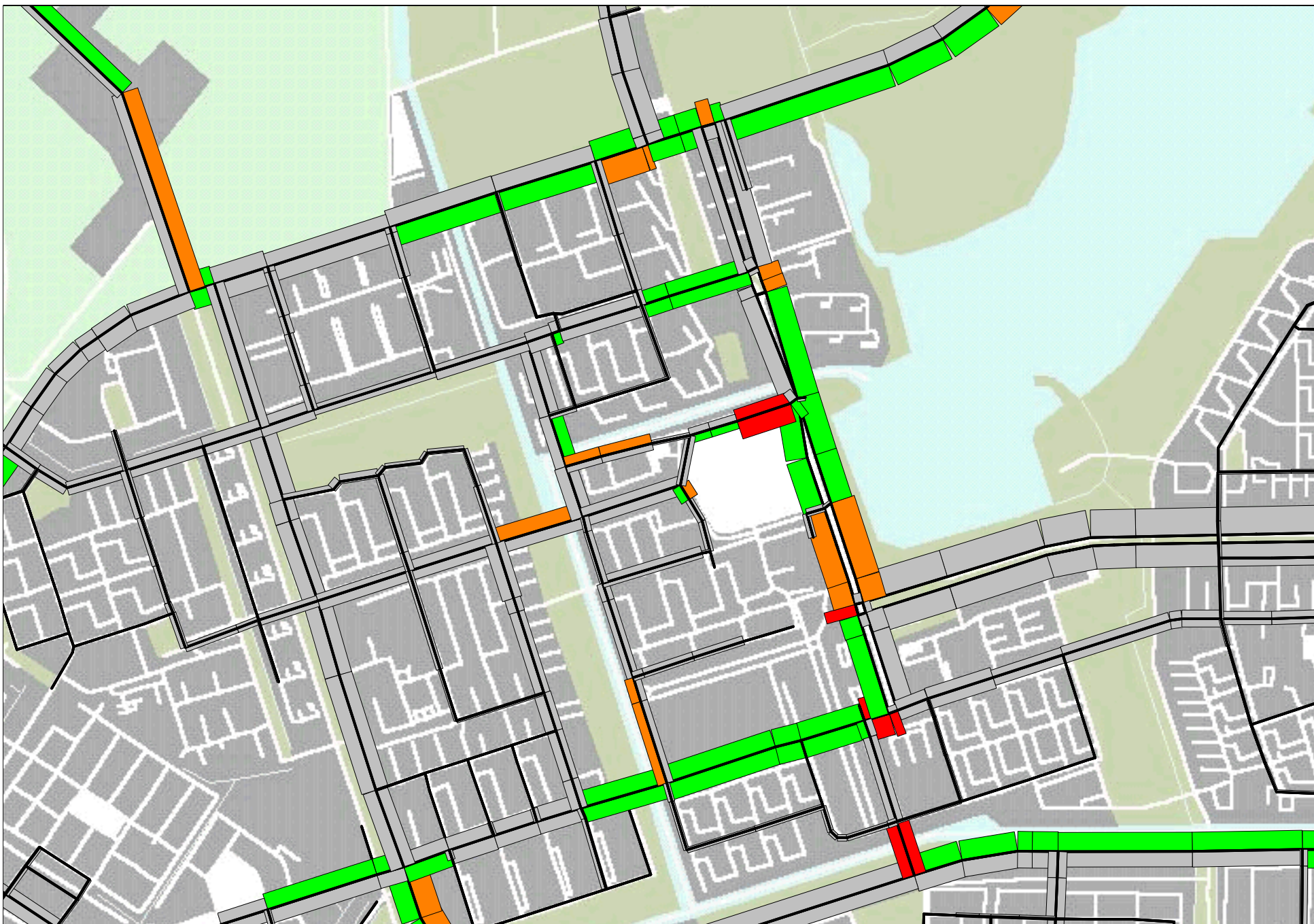




Legend

- Link Bandwidths
VA-toedeling
- 0 - 200
 - 200 - 750
 - 750 - 1000
 - 1000 - 1500
 - 1500 - 2500
 - > 2500





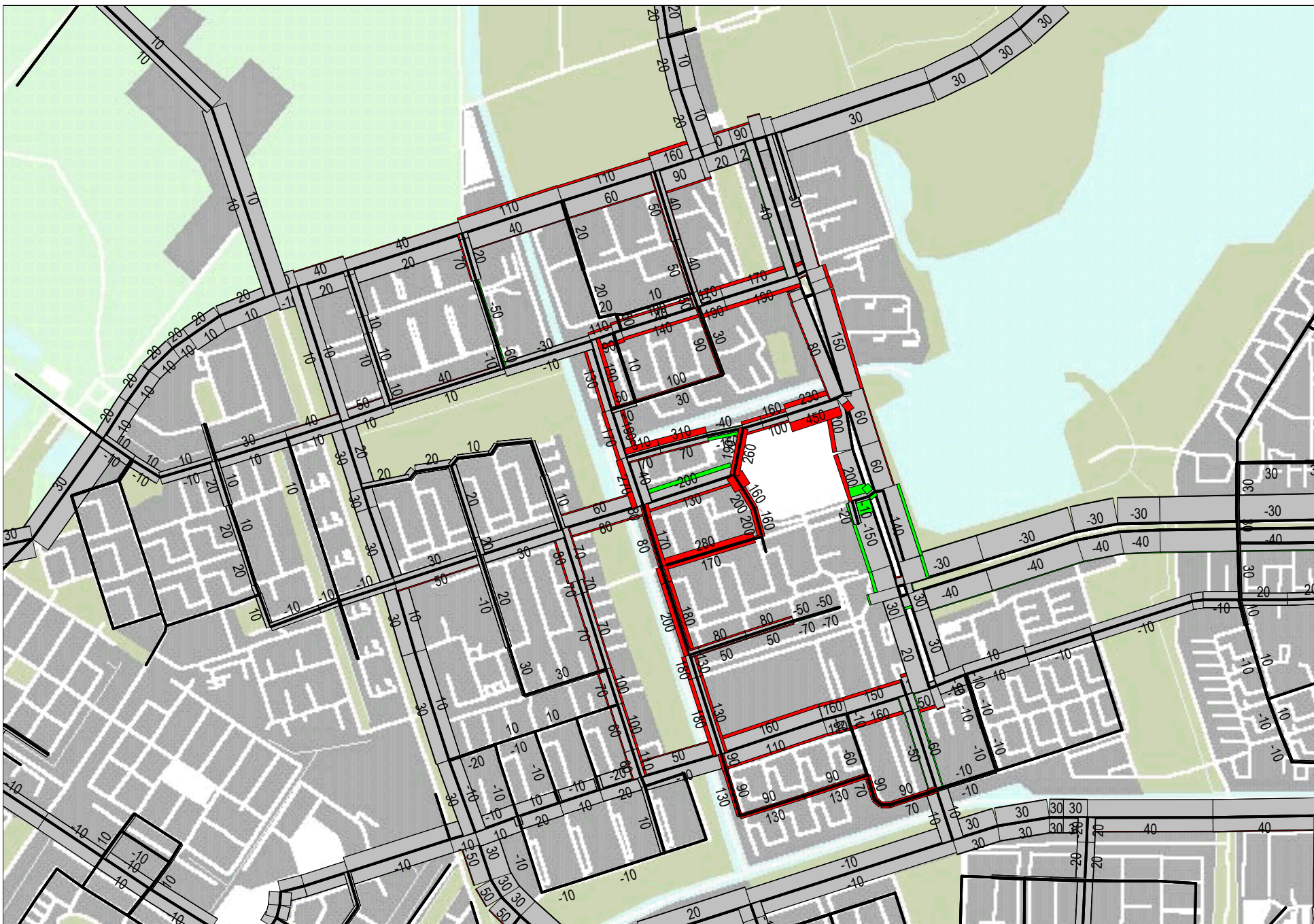
Legend

Link Bandwidths
IC VA-toedeling

- 0 - 70
- 70 - 85
- 85 - 100
- > 100

Scale

0 0.2km



Legend

Link Bandwidths
 VA verschil

- Gelijk
- Toename
- ANI005_2017_au

Scale

Bijlage 2

Verkeersmodellen Nieuw-West

Algemeen

In Nederland worden verschillende verkeersmodellen gebruikt die elkaar deels overlappen. Voor het gebied stadsdeel Nieuw West is recentelijk het Lokaal Model Nieuw West opgesteld. Dit model heeft een andere basis als het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving, te weten het GenMod van de gemeente Amsterdam. Naast het gegeven dat er verschillende verkeersmodellen voorhanden zijn, worden de modellen steeds geactualiseerd. Een actualisatie wordt uitgevoerd, omdat bijvoorbeeld uitgangspunten voor toekomstige ontwikkelingen gewijzigd zijn.

Inherent aan het actualiseren van een model en het gebruik van verschillende modellen is het ontstaan van afwijkingen tussen de modellen. Dat er verschillen optreden is op zich niet verwonderlijk. De afwijkingen mógen ook ontstaan mits deze verklaard kunnen worden door de inputgegevens en de gebruikte modeltechnieken.

Het stadsdeel Nieuw West wil weten of de uitgevoerde berekeningen in het kader van het CNW met de kennis van nu nog goed gebruikt kunnen worden. Om te bepalen of de uitgevoerde berekeningen een juist beeld laten zien en of deze in lijn liggen met recente inzichten vanuit het GenMod wordt in dit hoofdstuk meer ingegaan op de modellen voor Osdorp, het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving en het Lokaal Model Nieuw West. Er wordt ingegaan op het Lokaal Model Nieuw West, waarbij ook duidelijk wordt op welke punten dit model verschilt van het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving. Vervolgens worden invoergegevens en resultaten tegen elkaar afgezet. De focus van deze analyse ligt op het gebied Osdorp, aangezien in het verkeersonderzoek voor het CNW gekeken is naar lokale verkeerseffecten en verder geen uitspraken zijn gedaan over omliggende gebieden.

GenMod 2010

De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam beheert het strategische multimodale verkeersmodel van de regio Amsterdam (GenMod), dat de

basis vormt voor meer verfijnde lokale modellen voor de verschillende stadsdelen. Het GenMod is een multimodaal verkeersmodel dat de vervoerswijzen auto, openbaar vervoer en fiets onderscheidt. Het basisjaar van het GenMod is 2008, de prognosejaren zijn 2010, 2015, 2020 en 2030. Het studiegebied van het GenMod is de gemeente Amsterdam. Om op een hoger detailniveau modelberekeningen te kunnen uitvoeren, is het GenMod voor verschillende stadsdelen verfijnd in zogeheten Lokale Modellen. In deze modellen worden kwalitatieve verbeteringen doorgevoerd door bij de netwerken en de sociaal-economische gegevens meer modeldetail toe te voegen.

Ook voor het stadsdeel Nieuw West is recentelijk het Lokaal Model Nieuw West opgesteld. Ten tijde van het onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het CNW was dit model nog niet gereed en was ook de meeste recente versie van het GenMod (GenMod 2010) nog niet afgerond.

Dimensies en kenmerken Lokaal Model Nieuw West

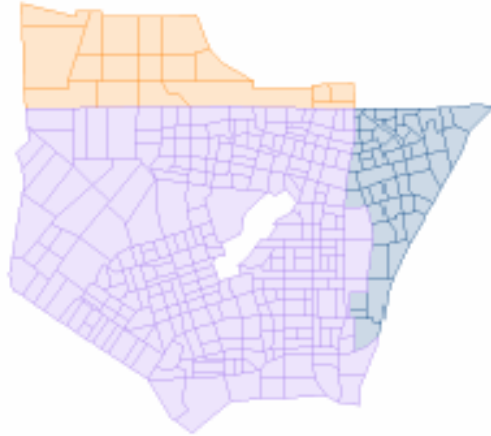
Tabel B2.1 geeft een overzicht van de dimensies en kenmerken van het Lokaal Model Nieuw West.

modelaspect	invulling
basisjaar	- 2008
prognosejaren	- 2010, 2015, 2020 en 2030
studiegebied	- stadsdelen Nieuw West, (voormalig) stadsdeel West en Westpoort (zuid)
buitengebied	- rest Amsterdam en daarbuiten (conform GenMod 2010)
gebiedsindeling	- 1.382 modelzones (inclusief dummy's) - 1.035 tot en met 1.382 studiegebied Nieuw West - 1 tot en met 1.034 op basis van GenMod
vervoerswijzen	- motorvoertuigen
motieven	- totaal (geen motiefverdeling in Lokaal Model)
tijdperioden	- avondspits 16.00-18.00 uur
toedelingstechniek	'volume averaging'-toedelingstechniek met 25 iteraties
matrices	- op basis van een verfijning van de GenMod-matrices
telgegevens	- GenMod-tellingen aangevuld met door DIVV aangeleverde tellingen
wegvakkenmerken	- snelheden/capaciteiten door Anowin bepaald

Tabel B2.1: Overzicht dimensies en kenmerken Lokaal Model Nieuw West
(bron: Technische rapportage 'Lokaal Model Nieuw West', februari 2012)

Gebiedsindeling

Het GenMod is verfijnd voor het stadsdeel Nieuw West. Figuur B2.1 geeft de gebiedsindeling voor Nieuw West in het Lokaal Model weer. Het detailniveau voor het studiegebied is vergelijkbaar met het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving. Voor het gebied Osdorp hanteren beide modellen ongeveer 100 zones.



Figuur B2.1: Gebiedsindeling Lokaal Model Nieuw West (bron: Technische rapportage 'Lokaal Model Nieuw West', februari 2012)

Toedelen autoverkeer

De route tussen een herkomst en bestemming over het wegennet wordt gekozen op basis van de berekenende weerstand van mogelijke routes. Er wordt rekening gehouden dat de routekeuze afhankelijk is van optredende congestie. Daardoor wordt capaciteitsafhankelijk toegedeeld. Tevens wordt er rekening gehouden met vertraging die ontstaan bij kruispunten.

Opstellen HB-matrix

De matrices van het Lokaal Model Nieuw West zijn afgeleid van de GenMod-matrices. Deze matrices zijn geschat op basis van door DRO aangeleverde sociaal-economische gegevens voor de gehele gemeente Amsterdam. Ook voor de toekomstige ontwikkelingen zijn de gegevens aangeleverd door DRO. Er kunnen aanvullende varianten worden opgesteld waarin een aangepast programma voor het studiegebied wordt doorgerekend.

Tellingen

Het Lokaal Model Nieuw West is gekalibreerd op basis van tellingen van DIVV en tellingen uit het GenMod. Deze tellingen komen niet overeen met de kruispunttellingen die in 2009 zijn uitgevoerd in het kader van het verkeersonderzoek CNW. De tellingen die zijn opgenomen in het Lokaal Model Nieuw West zijn veelal uitgevoerd in 2006.

Lokaal Model Nieuw West en Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving

Voordat de resultaten van beide verkeersmodellen met elkaar vergeleken worden, is het van belang te kijken naar de sociaal-economische gegevens die invoer zijn van het model.

Sociaal-economische gegevens

De sociaal-economische gegevens voor het basisjaar 2009 van het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving zijn afgezet tegen de gegevens voor het basisjaar 2008 van het Lokaal Model Nieuw West, zie tabel B2.2. Voor de analyse van de prognosesituatie is uitgegaan van het prognosejaar 2017 uit het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving. De gegevens voor het prognosejaar 2017 van het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving zijn in tabel B2.3 afgezet tegen de gegevens van de prognosejaren 2015 en 2020 van het Lokaal Model Nieuw West.

basisjaar - model	aantal inwoners	aantal arbeidsplaatsen
2009 - Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving	46.911	7.259
2008 - Lokaal Model Nieuw West	46.481	8.901

Tabel B2.2: Sociaal-economische gegevens basisjaar Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving en Lokaal Model Nieuw West

Het aantal inwoners voor beide modellen komen goed overeen. Het aantal arbeidsplaatsen komt niet geheel overeen.

prognosejaar - model	aantal inwoners	aantal arbeidsplaatsen
2017 - Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving	52.806	12.188
2015 - Lokaal Model Nieuw West	48.363	9.793
2020 - Lokaal Model Nieuw West	47.750	10.278

Tabel B2.3: Sociaal-economische gegevens basisjaar Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving en Lokaal Model Nieuw West

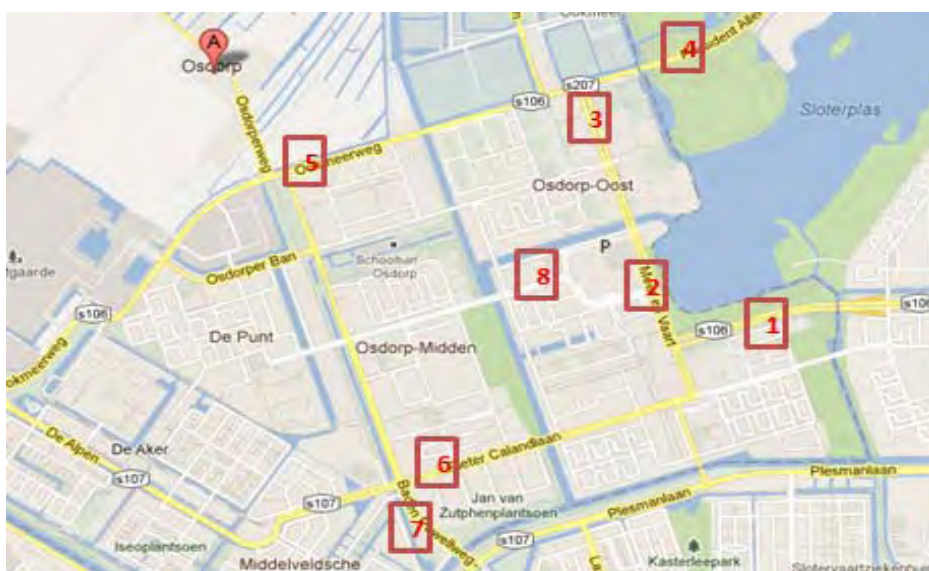
Het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving gaat uit van een forsere groei voor Osdorp voor zowel het aantal inwoners als het aantal arbeidsplaatsen. De gegevens in het Lokaal Model Nieuw West zijn aangeleverd door DRO, waarbij rekening is gehouden met alle plannen voor de gemeente Amsterdam en de uiteindelijke gemeentetotalen voor de inwoners en arbeidsplaatsen in de gemeente Amsterdam. Plannen worden ook wel afgevlakt meegenomen om de gemeentetotalen niet te sterk te laten stijgen.

Resultaten op hoofdlijnen

Voor een aantal wegvakken, zie figuur B2.2, zijn de resultaten uit beide modellen naast elkaar gezet. De gekozen locaties betreffen wegvakken rond het centrum Osdorp en de belangrijke routes door Osdorp.

Wegvakintensiteiten huidige situatie

Het Lokaal Model Nieuw West hanteert de avondspitsperiode 16.00-18.00 uur, het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving gaat uit van een een-uursavondspitsperiode. Voor de vergelijking zijn de resultaten uit het GenMod op basis van een omrekenfactor teruggeschaald naar intensiteiten voor het drukste avondspitsuur. Hiervoor is een omrekenfactor van 0,55 gehanteerd, mede gebaseerd op telgegevens. In tabel B2.4 zijn de resultaten voor het basisjaar tegen elkaar afgezet. In de vierde kolom zijn de procentuele verschillen tussen beide modellen weergegeven. In de laatste kolom zijn nog de resultaten uit de 2010-situatie van het Lokaal Model Nieuw West vermeld, aangezien dit netwerk beter overeenkomt met het netwerk uit het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving. Zo is in 2008-netwerk Meer en Vaart nog niet recht doorgetrokken opgenomen, terwijl deze wijziging wel in het 2010-netwerk is doorgevoerd.



Figuur B2.2: Overzicht locaties Osdorp voor vergelijking intensiteiten

	locatie	VM Osdorp 2009	LM Nieuw West 2008*	verschil**	LM Nieuw West 2010*
1	Cornelis Lelylaan	2.000	2.590	30%	1.930
2	Meer en Vaart	2.180	2.050	-6%	1.930
3	Meer en Vaart	1.010	990	-2%	1.170
4	President Allendelaan	1.310	1.410	7%	1.320
5	Ookmeerweg	1.350	1.280	-5%	1.420
6	Pieter Calandlaan	1.280	690	-46%	920
7	Baden Powellweg	1.250	1.390	11%	1.470
8	Tussenmeer	1.070	690	-35%	780

* Een-uurswaarden bepaald op basis van 0,55x twee-uursperiode

** Verschillen tussen 2009 en 2008

Tabel B2.4: Vergelijking resultaten basisjaar Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving (VM Osdorp) en Lokaal Model Nieuw West (LM Nieuw West) op locaties in Osdorp

De verschillen tussen de basisjaren uit het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving en het Lokaal Model Nieuw West op de Cornelis Lelylaan, de Pieter Calandlaan en Tussenmeer zijn aanzienlijk. De resultaten uit het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving komen goed overeen met de 2010-situatie uit het Model Nieuw West. Het grootste verschil (-28%) treedt op bij de Pieter Calandlaan.

Wegvakintensiteiten prognosesituaties

In tabel B2.5 zijn de resultaten voor de prognosejaren tegen elkaar afgezet (2017 Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving en 2015 en 2020 Lokaal Model Nieuw West). Het procentuele verschil tussen 2017 (Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving) en 2015 (Lokaal Model Nieuw West) is in kolom 4 opgenomen.

	locatie	VM Osdorp 2017	LM Nieuw West 2015*	verschil**	LM Nieuw West 2020*
1	Cornelis Lelylaan	2.160	1.850	-14%	1.420
2	Meer en Vaart	2.110	1.900	-10%	1.780
3	Meer en Vaart	1.180	1.170	-1%	1.190
4	President Allendelaan	1.680	1.300	-23%	1.400
5	Ookmeerweg	1.600	1.400	-13%	1.390
6	Pieter Calandlaan	1.340	900	-33%	870
7	Baden Powellweg	1.850	1.400	-24%	1.400
8	Tussenmeer	910	780	-14%	720

* Een-uurswaarden bepaald op basis van 0,55x twee-uursperiode

** Verschillen tussen 2015 en 2017

Tabel B2.5: Vergelijking prognose resultaten Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving (VM Osdorp) en Lokaal Model Nieuw West (LM Nieuw West) op locaties in Osdorp

De berekende intensiteiten in Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving liggen op een hoger niveau dan in Lokaal Model Nieuw West, gemiddeld ruim 15%. Dit wordt mede verklaard doordat in het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving meer economische ontwikkelingen zijn meegenomen. Toch laten de intensiteiten voor het prognosejaar 2017 uit het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving en de 2015-situatie uit het Lokaal Model Nieuw West zich op de gekozen locaties goed met elkaar vergelijken, aangezien de verschillen op alle locaties van dezelfde orde van grootte zijn. De 2020-situatie in het Model Nieuw West geeft voor de Cornelis Lelylaan lagere waarden. Dit wordt verklaard door berekende vertragingen en een gewijzigde routekeuze op lokaal niveau. Op de Cornelis Lelylaan treedt een afname van de intensiteiten op, terwijl op andere oost-west-verbindingen (President Allendelaan, Pieter Calandlaan en Plesmanlaan) toenames optreden.

Screenlines huidige situatie

In tabel B2.6 zijn voor een drietal screenlines de totalen opgeteld voor de huidige situatie. De eerste screenline betreft het oost-westverkeer aan de oostkant van Osdorp. De intensiteiten op onder andere de Cornelis Lelylaan, President Allendelaan, Pieter Calandlaan en Plesmanlaan worden opgeteld. De tweede screenline in deze analyse betreft het oost-westverkeer net ten oosten van de Baden Powellweg (onder andere Ookmeerweg, Tussenmeer en Plesmanlaan). De derde screenline betreft het noord-zuidverkeer net ten zuiden van het Osdorpplein (Baden Powellweg, Meer en Vaart en tussenliggende wegen). Figuur B2.3 geeft een overzicht van de screenlines.

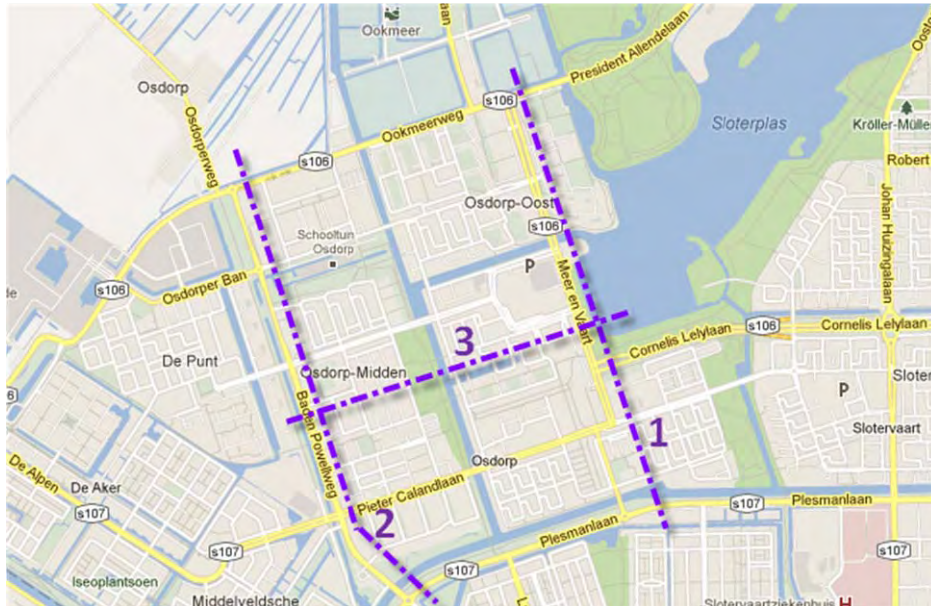
Het basisjaar 2009 uit het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving komt goed overeen met de situatie 2010 uit het Lokaal Model Nieuw West. Voor 2008 berekent het Lokaal Model Nieuw West minder verkeer ter hoogte van de screenline net ten oosten van de Baden Powellweg.

screenline	VM Osdorp 2009	LM Nieuw West 2008*	verschil**	LM Nieuw West 2010*
1 oost-west (oostkant)	5.700	5.500	4%	5.100
2 oost-west (westkant)	5.400	3.900	38%	4.500
3 noord-zuid (zuidkant Osdorpplein)	3.800	3.100	23%	3.200

* een-uurswaarden bepaald op basis van 0,55x twee-uursperiode

** Verschillen tussen 2009 en 2008

Tabel B2.6: Vergelijking screenline-niveau Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving en Lokaal Model Nieuw West voor het basisjaar (heen- en terugrichting)



Figuur B2.3: Overzicht geanalyseerde screenlines in Osdorp

Conclusie Verkeersmodellen in Nieuw West

In het kader van het CNW heeft Goudappel Coffeng verkeersberekeningen uitgevoerd met het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving. Dit model is speciaal voor het onderzoek geactualiseerd en daarbij is eveneens ingezoomd op het studiegebied voor het CNW. Ten tijde van onderzoek was het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving derhalve het meest recente en gedetailleerde model voor het studiegebied. In later stadium is het GenMod 2010 ontwikkeld en daarvan afgeleid het Lokaal Model Nieuw West. Door de samenhang met het GenMod wordt aangesloten bij recentelijk beleid en inzichten voor de gehele gemeente Amsterdam onder meer ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsbeleid. Tevens is er afstemming met verkeersstudies in andere delen van de stad.

In de basis verschillen het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving en het Lokaal Model Nieuw West behoorlijk van elkaar:

- het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving is opgehangen in een regionaal verkeersmodel, terwijl het Lokaal Model Nieuw West een verfijning is van het GenMod;
- het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving gaat uit van een een-uursspitsperiode, terwijl het Lokaal Model Nieuw West uitgaat van een twee-uursspitsperiode;
- de gehanteerde basisjaren en prognosejaren verschillen;
- de gehanteerde tellingen in het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving voor het studiegebied CNW zijn recenter (2009 in plaats van 2006);
- detailniveau in het studiegebied CNW wat betreft meegenomen kruispunttellingen en parkeergarages;

- het Lokaal Model Nieuw West is veel meer afgestemd op de uitgangspunten die de gemeente Amsterdam hanteert (resulteert onder andere in minder forse sociaal-economische ontwikkelingen voor de prognosejaren);
- bij het opstellen van het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving is meer in detail gekeken naar de situatie rondom het Osdorpplein.

Voor het studiegebied CNW zijn er echter ook overeenkomsten voor beide modellen:

- capaciteitsafhankelijke todelingsmethodiek waarbij rekening wordt gehouden met vertragingen als gevolg van kruispunten;
- gedetailleerde gebiedsindeling;
- fijnmazig netwerk.

In deze rapportage zijn resultaten uit het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving vergeleken met resultaten uit het Lokaal Model Nieuw West. Hoewel de modellen in de basis van elkaar verschillen laten de uitkomsten een redelijk vergelijkbaar beeld zien. De prognoseresultaten uit het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving liggen hoger (gemiddeld 17%) dan de resultaten uit het Lokaal Model Nieuw West, toch laten ze eenzelfde beeld zien. Belangrijkste invloed op de prognoseresultaten zijn afkomstig van de veronderstelde ruimtelijke ontwikkelingen tussen een basisjaar en een prognosejaar. Deze ontwikkelingen zijn fors in het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving, waardoor er ook meer groei optreedt. In het GenMod is voor de ontwikkelingen uitgegaan van de opgave van DRO. In de opgave van DRO wordt uitgegaan van een gematigde groei voor de gemeente Amsterdam, waardoor toekomstplannen worden afgevlakt. Daarnaast gaat het GenMod uit van een groei in het OV, onder meer ten koste van de auto.

Algemeen geldt dat het Lokaal Model Nieuw West het beste aansluit bij het GenMod van de gemeente Amsterdam. Het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving is meer ingezoomd op het studiegebied voor het CNW. Er is nauwkeurig gekeken naar de zone-aantakkingen en parkeerlocaties. Daarnaast zijn de opgenomen tellingen rondom het Osdorpplein actueler en speciaal voor het verkeersonderzoek uitgevoerd. Hierdoor onderscheid het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving zich met name op kruispuntniveau van het Lokaal Model Nieuw West. Tot slot is het programma van het CNW nauwkeurig in het prognosejaar van het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving opgenomen, terwijl het Lokaal Model Nieuw West is gebaseerd op de basisprognoses uit het GenMod.

Het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving kan worden ingezet voor vervolgonderzoek naar het stedelijk vernieuwingsproject CNW. Ook wanneer de verkeerseffecten meer op hoofdlijnen moeten worden onderzocht, kan het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving worden ingezet. Wel is het aan te raden om bewust te zijn van de verschillen tussen het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving en het Lokaal Model Nieuw West.

Conclusie verkeersonderzoek CNW

Zeer recentelijk is het Lokaal Model Nieuw West opgeleverd. De uitkomsten van dit model, gebaseerd op het in de gemeente Amsterdam gangbare GenMod, schetsen op hoofdlijnen eenzelfde beeld als het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving. Op detailniveau zijn er echter verschillen tussen beide modellen. De vraag of het juiste verkeersmodel is ingezet voor het verkeersonderzoek is dus relevant. Om deze vraag te beantwoorden moet duidelijk zijn wat precies wordt onderzocht. Wanneer de analyse zich toespitst op doorgaande verkeersstromen zijn de Lokale Modellen op basis van het GenMod het meest gangbaar in de gemeente Amsterdam. Wanneer de analyse zich meer toespitst op een hoger detailniveau geeft het model met de meeste detailinformatie voor het studiegebied de meeste mogelijkheden. Het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving kan om deze reden uitstekend worden ingezet voor het verkeersonderzoek CNW, omdat het onderzoek is gericht op (kruispunten) in de directe omgeving van het Osdorpplein. Aangezien de resultaten op hoofdlijnen zich goed verhouden tot het Lokaal Model Nieuw West zijn de uitgevoerde verkeersonderzoeken met het Verkeersmodel Osdorpplein en Omgeving gebaseerd op plausibele verkeersgegevens.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**