

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gotthard Vastgoed BV

Verkeersafwikkelingstudie Koningin Wilhelminaplein

Kruispunt Koningin Wilhelminaplein-Delflandlaan

Datum	12 september 2018
Kenmerk	001135.20180912.N2.01
Eerste versie	12 september 2018

1 Inleiding

Het plangebied tussen de A10-west en station Amsterdam Lelylaan is volop in ontwikkeling. Veel kantoren maken plaats voor woningen of er worden extra woningen toegevoegd. Ook verandert de verkeersstructuur in het gebied en zijn de panden aan het Koningin Wilhelminaplein beoogd om herontwikkeld te worden. Hiervoor is een verkeerskundig onderzoek nodig naar de verkeersgeneratie, de ontsluiting van het gebied en naar de parkeervraag door middel van een parkeerbalans.

Van Riezen & Partners heeft namens Gotthard Vastgoed BV & Boelens de Gruyter bv Goudappel Coffeng BV gevraagd dit verkeersonderzoek uit te voeren. Onderdeel van dit verkeersonderzoek is een studie naar de verkeersafwikkeling op het kruispunt Koningin Wilhelminaplein-Delflandlaan. In deze notitie staan de resultaten van deze studie beschreven.

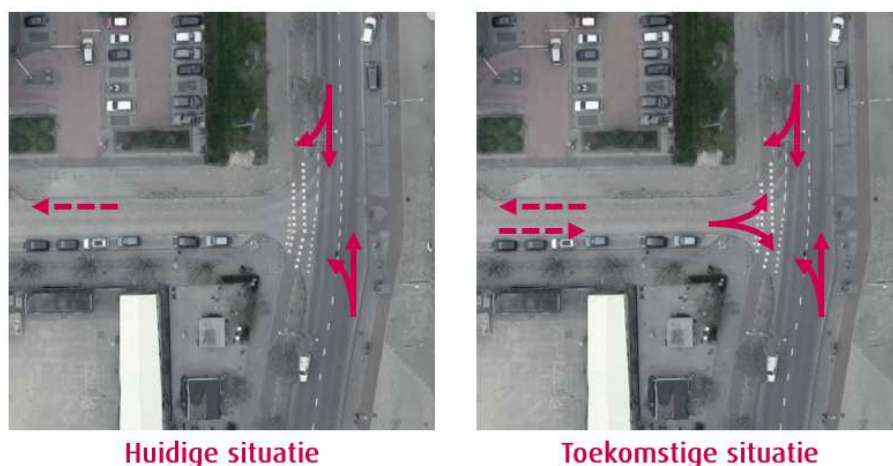
2 Uitgangspunten

Om te bepalen of het verkeer in de toekomst goed kan worden ontsloten via het kruispunt Koningin Wilhelminaplein-Delflandlaan is het nodig de verkeersafwikkeling in beeld te brengen.

Locatie

Het Koningin Wilhelminaplein is in de huidige situatie als éénrichtingsweg ontsloten op de Delflandlaan. Vanaf de Delflandlaan kan het Koningin Wilhelminaplein worden ingereeden, maar het is niet toegestaan om vanaf het Koningin Wilhelminaplein de Delflandlaan op te rijden. In de toekomstige situatie wijzigt deze situatie en wordt het Koningin Wilhelminaplein een tweerichtingsweg. Zowel in- en uitrijbewegingen van en naar de Delflandlaan worden in de toekomstige situatie mogelijk. De overige inrichting van het

kruispunt blijft voor deze studie ongewijzigd. Dit betekent dat in beide richtingen langs de Delflandlaan een vrij liggend fietspad aanwezig is. Verkeer van en naar het Koningin Wilhelminaplein moet voorrang aan het fietsverkeer verlenen.



Verkeersgeneratie

De verkeersafwikkeling is in beeld gebracht voor de ochtend- en avondspits voor het prognosejaar 2030. De in deze studie gehanteerde intensiteiten zijn afkomstig uit het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Om het planeffect op de verkeersafwikkeling goed in beeld te brengen, is de verkeersafwikkeling voor zowel de autonome als de plansituatie 2030 in beeld gebracht.

Voor het fietsverkeer zijn aannames gedaan over de intensiteiten. Voor deze studie is een gemiddelde aantal fietsers van 600 fietsers in een twee uren spitsperiode gehanteerd. Dit komt neer op een gemiddelde van vijf fietsers per minuut. Deze aanname is zowel voor de ochtend- als de avondspits gehanteerd.

Beoordelingskader

De verkeersafwikkeling is getoetst met het simulatieprogramma VISSIM. Dit is een dynamisch verkeersmodel waarmee de verkeersstromen en -afwikkeling op een kruispunt gesimuleerd kunnen worden. De afwikkelingskwaliteit van het kruispunt is getoetst met behulp van een beoordelingskader waarin wordt getoetst op verliestijden en wachtrijlengtes. In tabel 2.1 is het beoordelingskader voor de gemiddelde verliestijden weergegeven. Voor de wachtrijlengtes is gehanteerd dat deze niet mogen terugslaan op aangrenzende kruispunten.

	hoofdrichting		zijrichting	
	motorvoertuigen	fiets/voetganger	motorvoertuigen	fiets/voetganger
goed	0-25 sec	0-10 sec	0-40 sec	0-20 sec
redelijk/matig	25-45 sec	10-20 sec	40-60 sec	20-40 sec
slecht	> 45 sec	> 20 sec	> 60 sec	> 40 sec

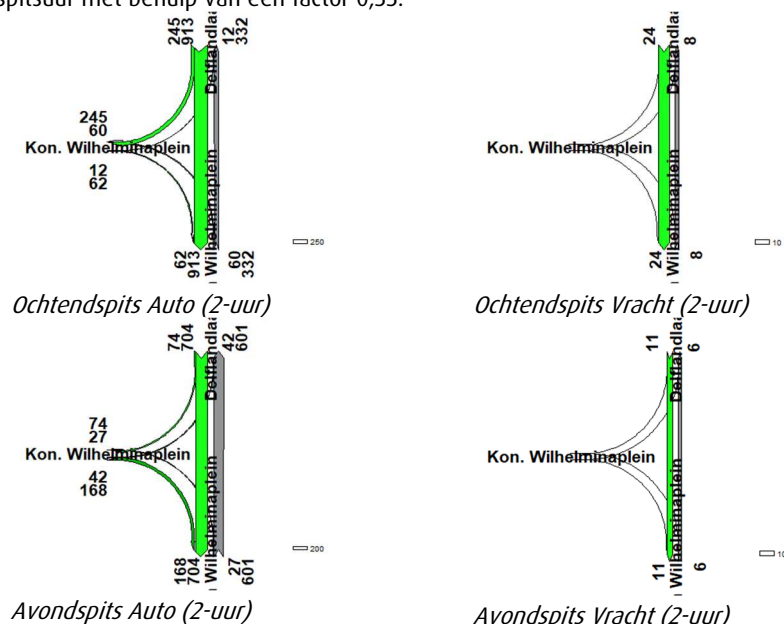
tabel 2.1: Grenswaarden gemiddelde verliestijden op voorrangskruispunten

3 Resultaten

De verkeersafwikkeling voor zowel de autonome als de plansituatie is beoordeeld voor het drukste uur in de ochtend- en de avondspits voor een werkdag. Hiervoor zijn de verkeersintensiteiten uit het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) gebruikt (zie ook hoofdstuk 2). De verkeersafwikkeling is getoetst met het simulatiemodel VISSIM. Hieronder worden voor beide varianten de resultaten besproken.

3.1 Autonome situatie 2030

De verkeersintensiteiten voor de autonome situatie 2030 staan weergegeven in figuur 3.1. De twee uren verkeerscijfers uit het verkeersmodel zijn omgerekend naar het drukste spitsuur met behulp van een factor 0,55.



figuur 3.1: Verkeersintensiteiten 2030 autonoom (2-uurs)

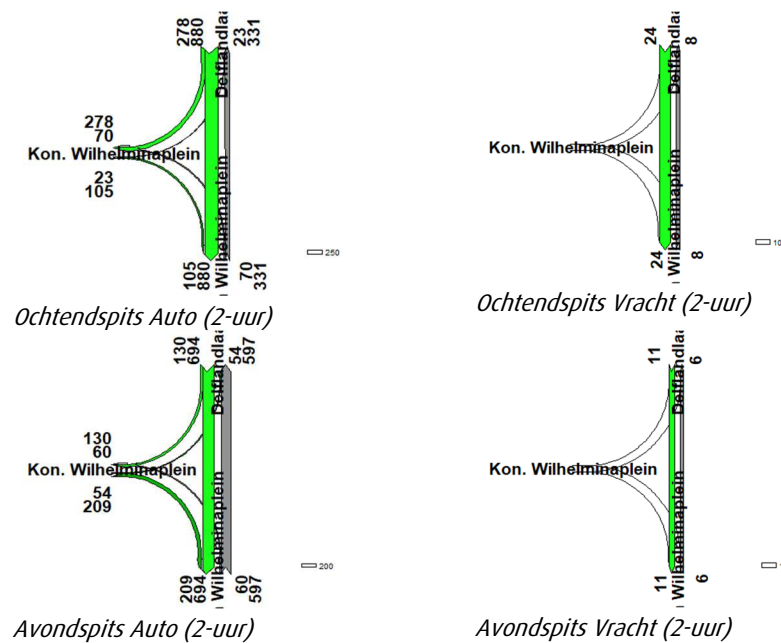
De resultaten voor de verkeersafwikkeling voor de autonome situatie 2030 staan opgenomen in tabel 3.1. Uit deze resultaten valt te concluderen dat de verkeersafwikkeling in 2030 goed verloopt. Verliestijden blijven ruimschoots binnen de randvoorwaarden voor een goede verkeersafwikkeling en ook wachtrijlengtes blijven gemiddeld beperkt tot enkele voertuigen.

	Ochtendspits		Avondspits	
	Verliestijd (s)	Wachtrijlengte (m)	Verliestijd (s)	Wachtrijlengte (m)
Delflandlaan (noord)	10	10	10	5
Delflandlaan (zuid)	5	15	5	5
Koningin Wilhelminaplein	10	10	10	20

tabel 3.1: Resultaten 2030 autonoom

3.2 Plansituatie 2030

De verkeersintensiteiten voor de autonome situatie 2030 staan weergegeven in figuur 3.2. Ten opzichte van de autonome situatie neemt de verkeersgeneratie van en naar het Koningin Wilhelminaplein iets toe. De twee uurs verkeerscijfers uit het verkeersmodel zijn omgerekend naar het drukste spitsuur met behulp van een factor 0,55.



figuur 3.2: Verkeersintensiteiten 2030 plan (2-uurs)

De resultaten voor de verkeersafwikkeling voor de plansituatie 2030 staan opgenomen in tabel 3.2. De verkeersafwikkeling is zeer vergelijkbaar met de afwikkeling in de autonome situatie 2030. Als gevolg van de wat hogere verkeersgeneratie van en naar het Koningin Wilhelminaplein vallen verliestijden en wachrijlengtes iets hoger uit in vergelijking met de autonome situatie. Het verschil is echter klein en de verkeersafwikkeling verloopt ook in de plansituatie goed en ruim binnen de gestelde randvoorwaarden.

	Ochtendspits		Avondspits	
	Verliestijd (s)	Wachrijlengte (m)	Verliestijd (s)	Wachrijlengte (m)
Delflandlaan (noord)	10	10	10	5
Delflandlaan (zuid)	5	15	5	10
Koningin Wilhelminaplein	15	15	15	20

tabel 3.2: Resultaten 2030 plan

3.3 Resumé

De verkeersafwikkeling op het kruispunt Koningin Wilhelminaplein – Delflandlaan is getoetst voor de autonome en plansituatie 2030. Hiermee is het planeffect van de ontwikkelingen aan de Koningin Wilhelminaplein in beeld gebracht.

Voor zowel de autonome als de plansituatie geldt dat de verkeersafwikkeling in 2030 goed verloopt. Verliestijden blijven ruim binnen de grenzen voor een goede verkeersafwikkeling en ook wachtrijlengtes blijven beperkt tot enkele voertuigen.