



Onderzoek verkeersontsluiting hotel RAI

Opdrachtgever: Dienst Zuidas
Datum: december 2013
Auteur: Rindert Lolkema / Frans de Rooy
DRO Amsterdam

1. Inleiding

Amsterdam RAI en gemeente Amsterdam, Dienst Zuidas zijn voornemens om bij de RAI een hotel te ontwikkelen. Mede met het oog op deze ontwikkeling is in 2012 de Toekomstvisie Amsterdam vastgesteld in de stadsdeelraad Zuid, is een Uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI opgesteld en wordt een bestemmingsplan voor het gebied voorbereid. Voor de onderbouwing van de verkeersontsluiting van het hotel zijn verkenningen naar de mogelijkheden uitgevoerd. Na variantenstudies en afweging heeft dit geleid tot het hierna volgende verkeersonderzoek en voorstel voor de ontsluiting van het hotel.

Uitgangspunten

De uitgangspunten voor dit onderzoek zijn gebaseerd op het Uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI en op de eerdere verkenningen naar mogelijke varianten. Voor het hotelprogramma wordt uitgegaan van:

Hotel in classificatie 4****	650 kamers
Inclusief horeca, fitness etc. totaal	45.000 m ²
Parkeren hotel (0,375/kmr) max.	243 parkeerplaatsen

Belangrijk uitgangspunt bij uitwerking is dat het hotel in de eigen parkeerbehoefte voorziet. Bij de ontsluiting moet dus naast het voorrijden en bevoorraden van het hotel rekening gehouden worden met de in- en uitrit van de parkeergarage bij het hotel.

Uitgangspunt is dat de ontsluiting van het hotel de bestaande logistiek van het RAI-complex niet in de weg mag zitten. Omgekeerd moet het hotel bereikbaar blijven als er grote evenementen in het RAI-complex plaatsvinden en de ontsluitingsweg naar de parkeergarages P1/P2/P3 van de RAI gedurende grote delen van de dag is afgesloten.

Daarnaast moet rekening worden gehouden met een nieuwe parkeergarage voor Amsterdam RAI met 1.000 extra parkeerplaatsen. Deze extra parkeerplaatsen zijn een compensatie voor de parkeerplekken die in de omgeving van de RAI verdwijnen door de bouwactiviteiten in de Zuidas.

Bij de zoektocht naar een mogelijke ontsluiting voor het hotel wordt aangesloten bij de uitgangspunten in het Uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI voor de inpassing van het hotel:

- Er moet een aantrekkelijke loop/fietsroute tussen station RAI en de RAI worden gerealiseerd.
- De nieuwe ontsluiting van het hotel en de langzaamverkeerroutes moeten elkaar ongelijkvloers kruisen.
- De doorstroming van het verkeer op de Europaboulevard moet worden gegarandeerd.

2. Ruimtelijke inpasbaarheid

Situatie

De nieuwe locatie van het hotel ligt ingeklemd tussen de A10, de Europaboulevard, de ontsluitingsweg van de RAI en de metrotunnel van de Noord/Zuidlijn. Het is een relatief kleine locatie naast twee langzaamverkeerroutes.

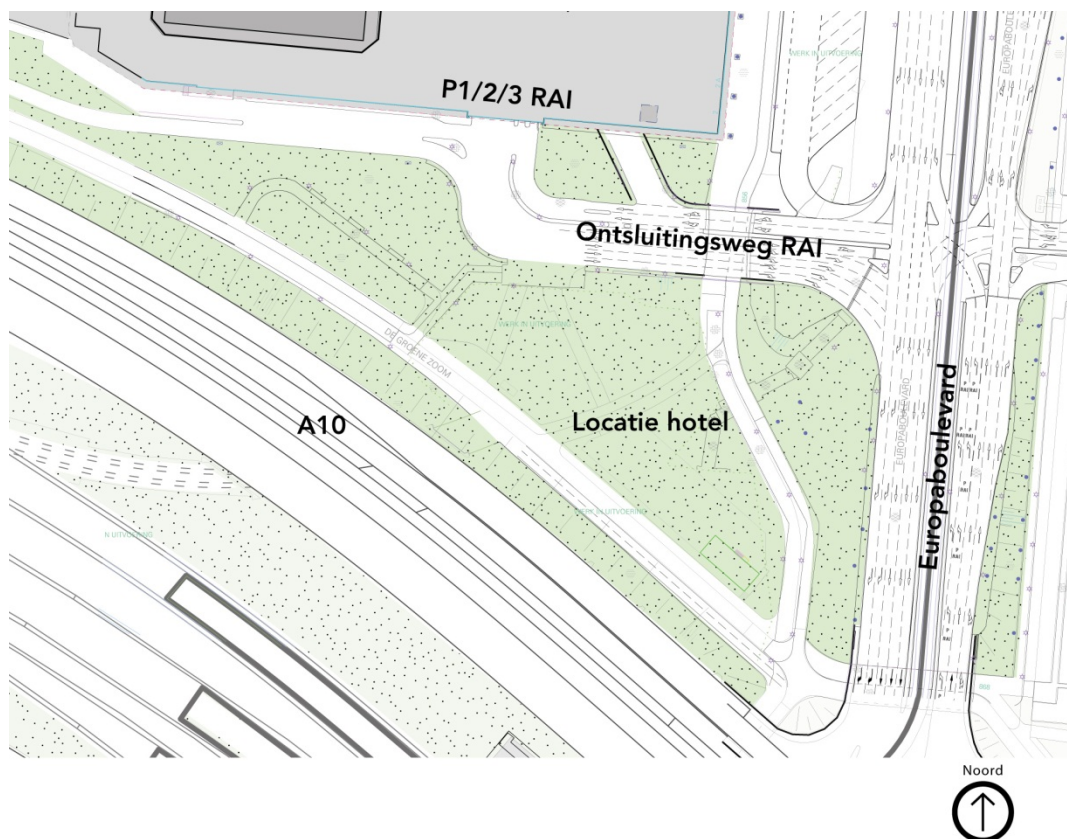


Fig.1: locatie hotel en huidige ontsluitingsweg RAI

Het hotel moet worden ontsloten via de huidige ontsluitingsweg van de RAI. Deze ontsluitingsweg naar en van de parkeergarages P1/P2/P3 en de loading docks sluit aan op de Europaboulevard. Op normale dagen en bij de meeste evenementen is de capaciteit op het RAI terrein meer dan voldoende. Bij grote evenementen, als de parkeergarages P1/P2/P3 vol zijn, zal de ontsluitingsweg naar de RAI afgesloten zijn (max. 30 dagen per jaar en na realisatie van de 1.000 extra parkeerplaatsen op circa 6 dagen per jaar).

Ruimtelijke inpassing

In onderstaande figuur is de ontsluiting voor het hotel schematisch aangegeven. Om niet belastend voor de RAI en onafhankelijk van de RAI te zijn, ook op dagen dat de toegang naar de parkeergarages P1/P2/P3 dicht is kan het hotel ontsloten worden via een extra toegevoegde rijstrook, exclusief voor het hotel. Deze strook is zowel voor het voorrijden en parkeren bij het hotel als voor de expeditie van het hotel. Het verkeer voor het hotel vanaf

de A10 maakt daarbij op de kruising Europaboulevard gebruik van de linker opstelstrook (met nadere aanduiding 'hotel RAI').

Het voorrijden (bussen, personenauto's en taxi's), het bevoorraden en het in- en uitrijden van de parkeergarage bij het hotel vindt plaats op het terrein van het hotel, voornamelijk aan de westzijde. Bij vertrek zal gebruik worden gemaakt van de huidige ontsluitingsweg van de parkeergarage P1/P2/P3 naar de Europaboulevard. De entree van het hotel voor langzaamverkeer ligt aan de routes voor langzaamverkeer.

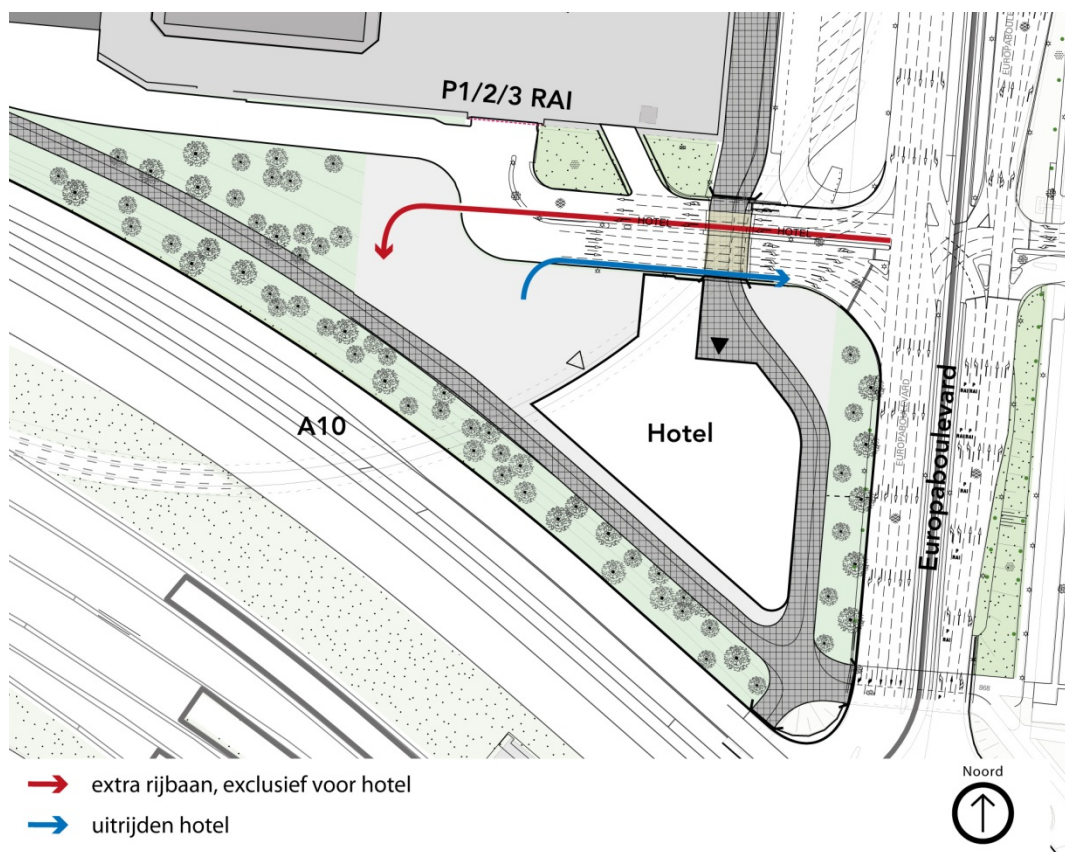


Fig 2: verkeersontsluiting hotel

3. Verkeer

Verkeer hotel

Het verkeer zal via een (extra) eigen oprit vanaf de Europaboulevard naar het hotel rijden. Het vertrekkend verkeer voegt in in de bestaande ontsluitingsweg. Het verkeer naar het hotel zal daarmee het verkeer naar de RAI niet in de weg zitten. De pieken van de beide functies zullen naar verwachting niet samenvallen. Het tijdstip van aankomst van bezoekers van de RAI zal, afhankelijk van het type evenement, meestal net na de ochtendspits liggen. Vertrektijden zijn meer gespreid voor en rond de middagspits. Gasten van het hotel zullen juist vertrekken in de loop van de ochtend en aankomen aan het eind van de middag of begin van de avond. Het merendeel van de hotelgasten dat ook een evenement bezoekt zal naar verwachting de dag voorafgaand aan het

evenement aankomen. In de ochtend rijden bezoekers richting RAI en hotelgasten vertrekken. De stromen zijn dus tegengesteld.

Voor aankomsten is een inschatting gemaakt. Met een turnover van parkeerplaatsen van 2. Verspreid over het etmaal komen er naar het hotel ca. 485 personenauto's. Volgens een door Bricks en Brains uitgevoerd onderzoek is het aandeel personenauto's 40% van het totaal aantal aankomsten bij het hotel. Ook de overige categorieën verkeer zijn op dit onderzoek gebaseerd.

	etmaal	aankomsten
Personenauto	40%	485
Touringcar	2%	24
Taxi's	50%	606
Bestelbussen 7m	7%	85
Vrachtauto's 7m	1%	12
Totaal	100%	1.212

Omdat hotelgasten gespreid over de dag aankomen en vertrekken en omdat de piek niet samenvalt met de spitsperiode in de stad is aangenomen dat in het spitsuur ongeveer 7% van in totaal 1.212 motorvoertuigen zal aankomen en vertrekken, dat zijn 85 motorvoertuigen in het spitsuur. Deze zijn goed te verwerken en zullen de verkeersregeling niet zwaarder belasten.

Conclusie verkeersintensiteit

In het stedelijk gebied is de capaciteit van de VRI op kruisingen over het algemeen meer maatgevend voor de doorstroming van het verkeer dan de capaciteit van wegvakken. Dat geldt ook voor de interne ontsluitingsweg van de RAI. Vanaf de Europaboulevard zijn en blijven 2 rijstroken richting parkeergarages P1/P2/P3 beschikbaar. De toeritdosering wordt bepaald door de verkeerslichtenregeling op het kruispunt Europaboulevard. Door de open inritconstructie van de parkeergarages (er hoeft geen parkeerkaart getrokken te worden) kan het verkeer op de ontsluitingsweg vlot en constant doorrijden naar een parkeerplek. Er zal daarom geen extra negatieve invloed zijn op de doorstroming van het autoverkeer op de Europaboulevard. Door de grotere capaciteit van de parkeergarages RAI zal het langer duren voordat de garages vol zijn en zal de ontsluitingsweg minder vaak afgesloten worden. Voor het hotel is een eigen, extra rijstrook beschikbaar die volledig gebruikt kan worden voor het verkeer naar het hotel.

Uit de kruispuntdoorrekening in het kader van de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken blijkt het kruispunt Europaboulevard goed regelbaar. In de verkeersstudie is rekening gehouden met het hotel en de aanvullende parkeercapaciteit van de RAI met 1.000 parkeerplaatsen. Bij vertrek staat het verkeer op de ontsluitingsweg op het terrein van de RAI en zal daarmee ook de doorgaande stroom op de Europaboulevard niet vertragen. Er wordt immers niet meer groen toegekend aan de ontsluitingsweg dan de verkeersafwikkeling op de Europaboulevard toelaat.

Op het hoofdwegennet zijn er derhalve geen problemen te verwachten van de aanvullende parkeerplaatsen bij de RAI en de vestiging van het hotel.

Bronvermelding:

- Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken (Dienst Zuidas / GoudappelCoffeng BV, 10 april 2013)