



Verkeersonderzoek Kavel OVG Zuidas

Verkeerscijfers voor bestemmingsplan
versie: 6 januari 2011

Verkeersonderzoek
Rogier Koopal

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Werkwijze en uitgangspunten	5
2.1	Opgestelde varianten en prognosejaren	5
2.2	Verkeersmodel	5
2.3	Huidige situatie 2007	6
2.4	Uitgangspunten plansituatie prognoses	7
2.5	Uitgangspunten autonome situatie prognoses	7
3	Resultaten	8
3.1	Rapportage punten	8
3.2	Huidige verkeersintensiteiten	8
3.3	Ritproductie kavel OVG	9
3.4	Wegvakintensiteiten	9
3.5	Verkeerscijfers voor lucht- en geluidsonderzoek	10

1 Inleiding

De kavel waarop een gebouw voor Deloitte en AKD gerealiseerd wordt, is gelegen aan de Mahlerlaan direct ten oosten van zuidelijke afrit A10 (zie figuur 1.1). Het terrein dient te worden bebouwd met een kantoor groot 41.000 m² bvo. Tevens dient het terrein te worden bebouwd met een ondergrondse aan te leggen parkeergarage van 2 lagen voor 378 parkeerplaatsen en wordt het westelijk terrein(deel) bebouwd met een fietsenstalling.

Voor het nieuwe bestemmingsplan Deloitte/OVG) in de Zuidas is een verkeersonderzoek benodigd (vereiste van een 'goede ruimtelijke ordening' uit WRO art. 3.1 lid 1). De cijfers uit het verkeersonderzoek dienen als input voor de lucht- en geluidsberekeningen. Dienst Zuidas en projectontwikkelaar OVG hebben DIVV gevraagd het verkeersonderzoek uit te voeren. In deze rapportage zijn de resultaten van het onderzoek opgenomen. Voordat in hoofdstuk 3 de resultaten worden besproken wordt in hoofdstuk 2 eerst ingegaan op de werkwijze en uitgangspunten die in het onderzoek zijn gehanteerd.



Figuur 1.1: Locatie kavel OVG

2 Werkwijze en uitgangspunten

2.1 Opgestelde varianten en prognosejaren

Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn zowel verkeerscijfers benodigd van de plansituatie (met ontwikkeling kavel OVG conform nieuw bestemmingsplan) als van de autonome situatie (exclusief de wijzigingen uit het bestemmingsplan). In dit verkeersonderzoek zijn voor de volgende situaties verkeerscijfers opgesteld:

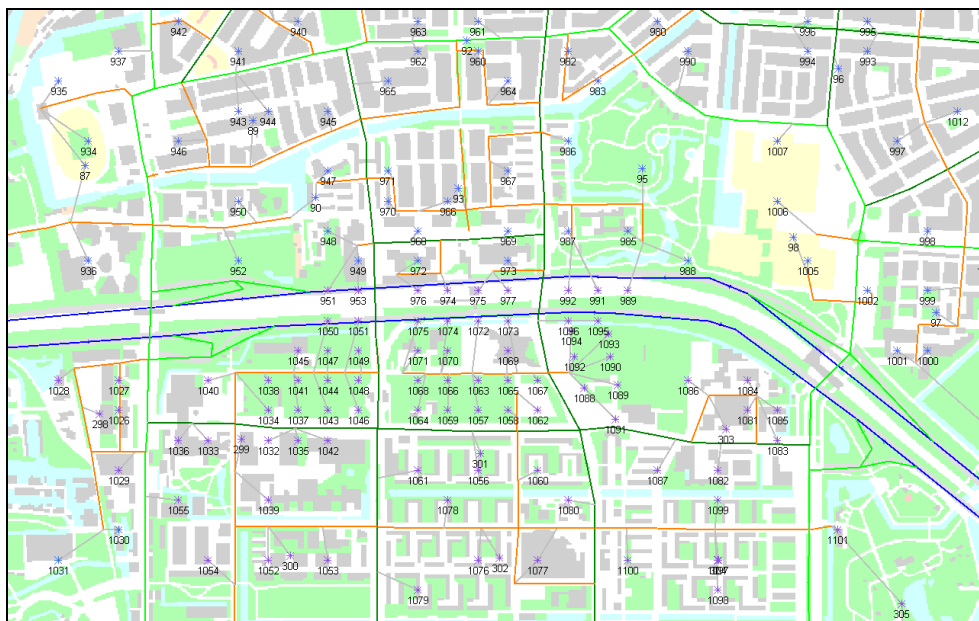
- huidige situatie;
- autonome situatie 2010;
- autonome situatie 2015;
- plansituatie 2015;
- autonome situatie 2020;
- plansituatie 2020.

2.2 Verkeersmodel

Voor de m.e.r. Zuidas Flanken en m.e.r. VU/VUmc is door DIVV een verkeersmodel opgesteld. Dit verkeersmodel is een verfijning van het GenMod voor de Zuidas. Het verkeersmodel beschrijft het basisjaar 2007 en prognosejaren 2010, 2015 en 2020 voor de avondspitsperiode (16:00 – 18:00 uur). Het basisjaar 2007 is lokaal getoetst op tellingen voor 2007.

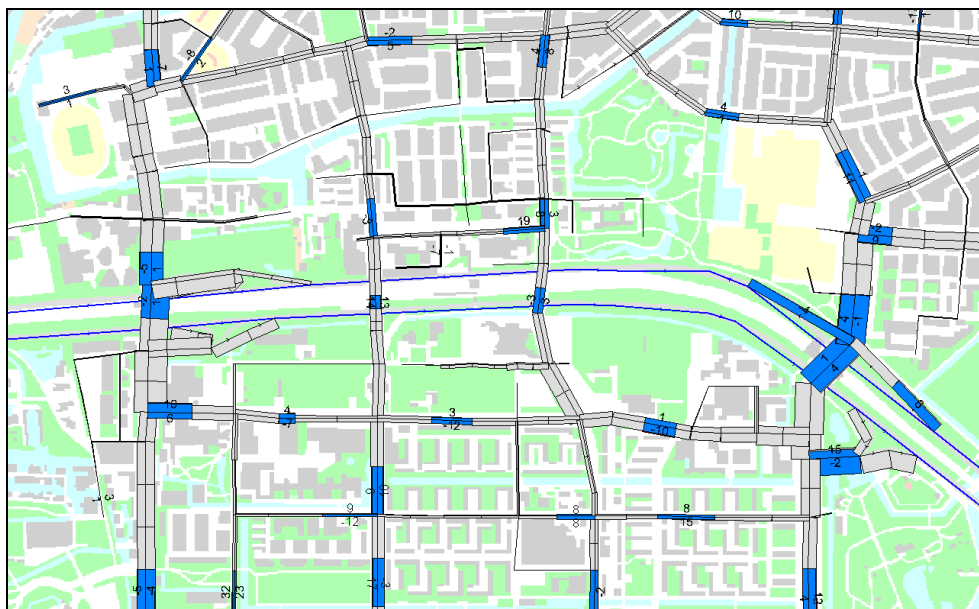
Het model voor de Zuidas gaat daarnaast uit van de meest recente inzichten op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen, infrastructuur en beleid in de Zuidas en daarbuiten. Deze uitgangspunten en resultaten zijn vastgelegd in het 'Startdocument Verkeersonderzoek MER Zuidas 2010' (versie 30-09-2010, DIVV afdeling verkeersonderzoek) en het document 'MER Flanken en VU/VUmc, beschrijving en resultaten modelberekeningen verkeersmodel Zuidas voor de m.e.r. Flanken en VU/VUmc' (versie 30-09-2010, DIVV afdeling verkeersonderzoek).

De verkeerscijfers voor kavel OVG zijn opgesteld met het geactualiseerde verkeersmodel voor de avondspitsperiode en terugvertaald naar de benodigde perioden voor lucht- en geluidsonderzoeken. In figuur 2.1 zijn de wegvakken uit het verkeersmodel afgebeeld en is de ontsluiting van kavel OVG op het wegennet afgebeeld (gebied 1040).



Figuur 2.1: Modellerings kavel OVG in verkeersmodel (gebied 1040)

De huidige situatie 2007 is in dit verkeersonderzoek onveranderd overgenomen uit het verkeersmodel m.e.r. Zuidas. De situatie 2007 is uitgebreid getoetst op tellingen in de Zuidas. In figuur 2.2 zijn de toetsingspunten afgebeeld (in blauw). Het verkeersmodel 2007 beschrijft de huidige situatie goed.



Figuur 2.2: Toetsingspunten huidige situatie 2007

2.4 Uitgangspunten plansituatie prognoses

Voor zowel 2015 als 2020 is een situatie opgesteld waarbij kavel OVG wordt ingevuld conform het gewijzigde bestemmingsplan. Concreet betekent dit dat op kavel OVG de in tabel 2.1 opgenomen functies worden gerealiseerd in de plansituatie. In tabel 2.2 is het aantal parkeerplekken opgenomen.

gewijzigd bestemmingsplan	m ² BVO	arbeidsplaatsen
kantoor	41.000 m ²	1365 (1/30 m ²)

Tabel 2.1: Vulling kavel OVG in plansituatie

parkeren	aantal plekken
aantal parkeerplaatsen	378

Tabel 2.2: Parkeren kavel OVG in plansituatie

2.5 Uitgangspunten autonome situatie prognoses

Voor zowel 2010, 2015 als 2020 is een situatie opgesteld waarbij kavel OVG niet wordt ingevuld conform het nieuwe bestemmingsplan. In overleg met Dienst Zuidas is een autonome situatie opgesteld waarbij er verondersteld is dat de ontwikkelingen van het Kenniskwartier die al bestaan, in aanbouw zijn of gegund zijn als juridisch bestaand zijn en dus meegenomen worden. Voor de modelzone 1040 waar kavel OVG onderdeel vanuit maakt zijn ACTA en de poliklinieken autonoom verondersteld. De uitgangspunten met betrekking tot de ruimtelijke vullingen en de vertaling naar sociaal economische gegevens in de autonome situatie zijn opgenomen in tabel 2.3 en 2.4.

Autonoom	Woningen (m ²)	Kantoren (m ²)	Voorzieningen (m ²)
ACTA	0	0	25.000
Poliklinieken	0	0	5.500
Overig	80.000	145.000	69.500
Totaal	80.000	145.000	100.000

Tabel 2.3: Ruimtelijke vulling Zuidas in autonome situatie

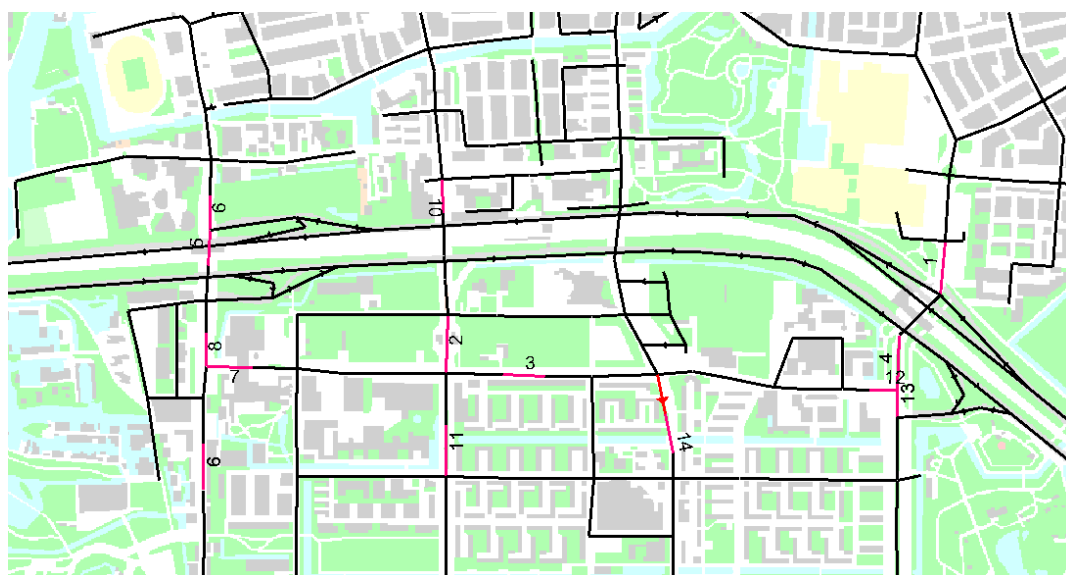
Autonoom	Inwoners	Arbeidsplaatsen	Arb voorzieningen	Arb winkel
ACTA	0	0	200	0
Poliklinieken	0	0	40	0
Overig	1.100	4.800	560	200
Totaal	1.100	4.800	800	200

Tabel 2.4: Sociaal economische gegevens Zuidas in autonome situatie

3 Resultaten

3.1 Rapportage punten

In figuur 3.1 zijn de locaties afgebeeld die in het gebied toonaangevend zijn en hiervoor zijn de wegvakintensiteiten bepaald om het effect cijfermatig in beeld te krijgen. In tabel 3.1 zijn de locaties omschreven.



Figuur 3.1: Rapportage punten verkeersonderzoek kavel OVG

nr	Wegvak	van	naar
1	Europaboulevard	Rai	oprit A10
2	Buitenveldertselaan	G. Mahlerlaan	De Boelelaan
3	De Boelelaan	Buitenveldertselaan	Van Leijenberghlaan
4	Europaboulevard	oprit A10 noord	De Boelelaan
5	Amstelveenseweg	oprit A10 noord	oprit A10 zuid
6	Amstelveenseweg	F. Roeskestraat	oprit A10 noord
7	De Boelelaan	Amstelveenseweg	G. Mahlerlaan
8	Amstelveenseweg	oprit A10 zuid	De Boelelaan
9	Amstelveenseweg	De Boelelaan	Vn Nijenrodeweg
10	Parnassusweg	Strawinskylaan	Buitenveldertselaan
11	Buitenveldertselaan	Boelelaan	A.J. Ernststraat
12	De Boelelaan	Europaboulevard	De Klencke
13	Europaboulevard	oprit A10 zuid	A.J. Ernststraat
14	Van Leijenberghlaan	De Boelelaan	A.J. Ernststraat

Tabel 3.1 Rapportagepunten verkeersonderzoek kavel OVG

3.2 Huidige verkeersintensiteiten

De huidige verkeersintensiteiten (basisjaar 2007) uit het verkeersmodel zijn getoetst op tellingen (zie figuur 2.2). De wegvakintensiteiten zijn gerapporteerd in tabel 3.3.

3.3 Ritproductie kavel OVG

In tabel 3.2 is de autoritproductie opgenomen van modelzone 1040 in de autonome situaties en de plansituaties. Voor kavel OVG zijn de uitgangspunten per prognosejaar weliswaar (2010, 2015 en 2020) identiek, alleen zorgen uitgangspunten qua netwerk (realisatie noord-zuid lijn) en kosten (parkeerkosten, ABvM¹) dat per prognosejaar verschillende ritproductie is berekend voor de auto.

Variant	Aantal ritten	Vertrekken	Aankomsten
2015 autonoom	477	366	111
2015 plan	697	535	162
2020 autonoom	409	307	102
2020 plan	548	422	126

Tabel 3.2: auto ritproductie modelzone 1040 avondspitsperiode (16.00 – 18.00 uur)

De ritproductie voor de autonome situatie is bepaald op basis van het aantal arbeidsplaatsen (240) in combinatie met de parkeernorm. In de autonome situatie 2015 vinden circa 480 ritten plaats op een gemiddelde werkdag in de avondspitsperiode 16.00 – 18.00 uur (535 vertrekken, 162 aankomsten).

Ondanks de relatief grote toename van de ruimtelijke vulling genereert de plansituatie een geringe toename van 220 extra ritten. De toename zit vooral in de extra vertrekken (stijging ongeveer 170 vertrekken). De reden voor de geringe stijging van het autoverkeer heeft te maken met het voorkeuzemechanisme.

De Zuidas is een locatie die goed ontsloten is voor het openbaar vervoer. Hierdoor stijgen de voorkeuze kansen om het openbaar vervoer te prefereren boven een andere modaliteit. Nieuwe ritten worden dan voornamelijk toegekend aan het openbaar vervoer. Voor de bestaande ritten geldt dat de voorkeuze kansen gelijk zijn aan de ritten in het basisjaar. Het voorkeuzemechanisme heeft dus voornamelijk invloed op het modalsplitmechanisme

De gedachte achter het voorkeuzemechanisme is dat aangenomen wordt dat voor bestaande reizigers de perceptie moeilijk te veranderen is. Nieuwe reizigers (door veranderende bereikbaarheid of door ontwikkelingen op de locatie) zijn te beïnvloeden en kiezen voor deze locatie om de veranderende (lees: verbeterde) bereikbaarheid.

Het autoverkeer laat voor de autonome situatie tussen 2015 en 2020 een daling zien van ongeveer 15%. Dit is te wijden aan de aanleg van de Noord Zuidlijn en het hogere tarief voor ABvM (8ct/km) in combinatie met de hoger parkeerkosten. Voor de planvarianten is het verschil zelfs groter doordat de verbeterde bereikbaarheid voor het OV er voor zorgt dat een toename in het ruimtelijk programma een hoger percentage kiest voor het OV.

3.4 Wegvakintensiteiten

In tabel 3.3 zijn de verkeersintensiteiten weergegeven in het basisjaar 2007 en in alle toekomstige scenario's. Gerapporteerd is het aantal motorvoertuigen (beide rijrichtingen

¹ ABvM: Anders betalen voor mobiliteit dient in de plaats te komen van een (deel) van de vaste belastingen (BPM, MRB). Essentie van het beleid is betalen voor gebruik in plaats van bezit.

opgeteld) in een 2-uurs avondspitsperiode (16.00 – 18.00 uur) op een gemiddelde werkdag. Deze intensiteiten zijn rechtstreeks afkomstig uit het verkeersmodel.

wegvaknr	2007	2010	2015 auto	2015 plan	2020 auto	2020 plan
1	6460	6360	5880	5920	5220	5250
2	2520	2770	2720	2740	2510	2510
3	1410	1350	940	980	790	760
4	6400	6350	6070	6110	5750	5800
5	6080	6000	5780	5840	5650	5680
6	5210	5190	5000	5020	4770	4780
7	3570	3240	3110	3210	2910	2980
8	7190	6920	6860	6960	6590	6670
9	3870	3920	3970	3970	3890	3890
10	2560	2620	2610	2640	2390	2390
11	2740	2710	2430	2430	2280	2290
12	4290	4290	4130	4150	3770	3790
13	6590	6500	6310	6270	5910	5920
14	1150	1140	910	910	840	830

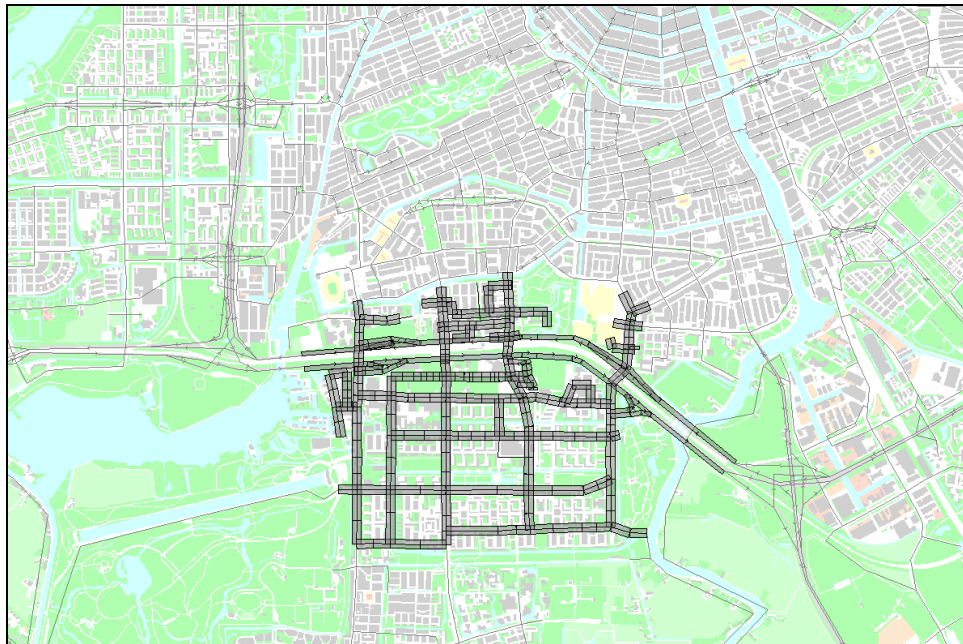
Tabel 3.3: Wegvakintensiteiten motorvoertuigen 2-uurs avondspits (16.00 – 18.00 uur)

In paragraaf 3.3 is geconstateerd dat er door de toename in de kosten (parkeerkosten en ABvM) en de verandering in de netwerken er een afname is van het aantal autoritten door de tijd. Deze afname in het aantal ritten vertaald zich in afnamen voor alle wegvakken (zie tabel 3.3).

Tevens valt uit tabel 3.3 op te maken dat de effecten van de planvarianten zoals verwacht vooral te zien op de punten gelegen aan de westkant van het studiegebied.

3.5 Verkeerscijfers voor lucht- en geluidsonderzoek

De resultaten van de verkeersberekeningen zijn verwerkt in Excel sheets en Shape-files (ArcGis) voor de omgeving Zuidas. In dit bestand is de voor de milieuberekeningen vereiste indeling naar perioden en voertuigcategorieën aangehouden. Voor elk wegvak in het studiegebied zijn de betreffende intensiteiten terug te vinden. Figuur 3.4 geeft een overzicht van de wegvakken die beschikbaar zijn in de Excel sheet en de Shape-file.



Figuur 6.1: Wegvakken gevuld met Mileucijfers