

Vivaldi Amsterdam verkeersgeneratie

Opdrachtgever
Titel rapport

Breevast B.V.
Vivaldi Amsterdam verkeersgeneratie

Kenmerk
Datum publicatie

020958.20250625.R1.07
27 oktober 2025

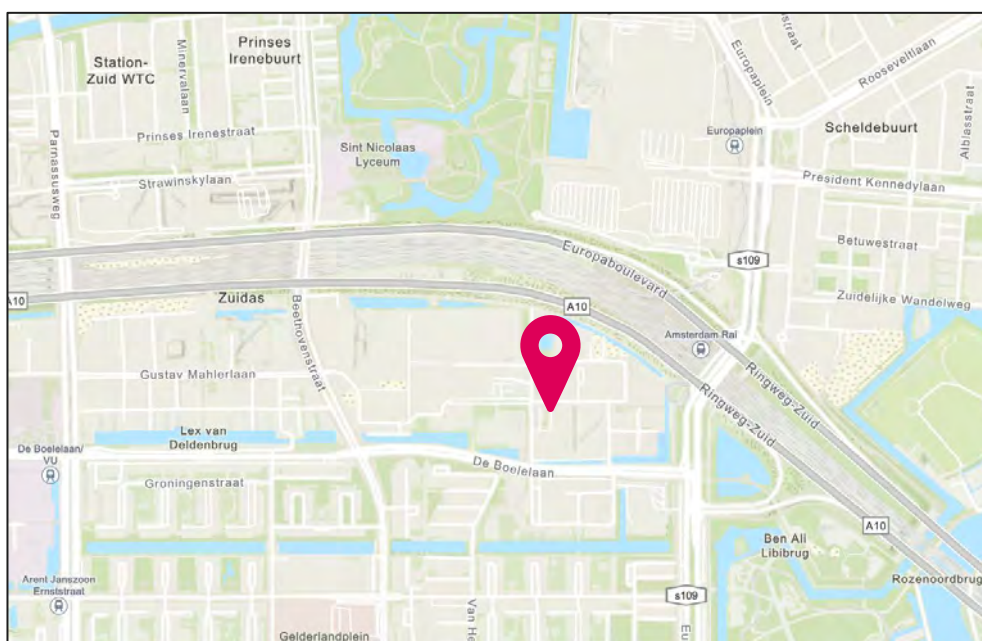
Inhoudsopgave

1. Aanleiding	1
1.1 Context	1
1.2 Voorlopig functieprogramma	1
1.3 Parkeeraanbod	2
2. Parkeerbehoefte Auto	4
2.1 Aanpak	4
2.2 Uitgangspunten	6
2.3 Resultaten	6
3. Verkeersgeneratie CROW	7
3.1 Aanpak	7
3.2 Uitgangspunten	7
3.3 Resultaten	8
4. Vergelijking VMA en Mobiliteitsplan Zuidflank	9
4.1 Aanpak	9
4.2 Uitgangspunten	9
4.3 Resultaten	10
4.4 Vergelijking	10
4.5 Interpretatie	11
5. Conclusie	13
Bijlage 1 Parkeerdrukmeting	14

1. Aanleiding

1.1 Context

Breevast B.V. werkt aan de planontwikkeling van een woningbouwcomplex met een commerciële plint. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt samen met de gemeente Amsterdam een TAM-IMRO procedure uitgewerkt voor het wijzigen van het Omgevingsplan. Goudappel B.V. is gevraagd om een onderbouwing van de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie op te stellen. De specifieke locatie in Amsterdam vraagt om een maatwerkberekening omdat de toename van autoverkeer in de spits een belangrijk aandachtspunt is. In deze notitie is de onderbouwing uitgewerkt en vergeleken met de uitgangspunten uit het Mobiliteitsplan Zuidflank en het verkeersmodel VMA.



Figuur 1: Ligging van Vivaldi Amsterdam

1.2 Voorlopig functieprogramma

Het voorlopige functieprogramma¹ van Vivaldi Amsterdam bestaat uit 165 appartementen. In tabel 1.1 is de verdeling op basis van bruto vloeroppervlak (bvo) weergegeven. Het type appartement staat nog niet vast. In deze studie is als worst-case benadering uitgegaan van koopwoningen, die een hogere parkeerbehoefte en verkeersgeneratie met zich meebrengen

¹ Overgenomen uit '240219 – SO.0100 PLG Programma' conform opgave opdrachtgever op 3 juni 2025.

ten opzichte van huurwoningen op basis van de CROW²-kencijfers. De invulling van de commerciële plint is in deze fase nog niet bekend. Daarom is in de onderbouwing bij benadering uitgegaan van de functies zoals weergegeven in tabel 1.1. Wijziging van het functieprogramma is van invloed op de berekende verkeersgeneratie.

functie	aantal	aantal m ² bvo
koop, appartement, <75 m ² bvo	58 woningen	
koop, appartement, 75-100 m ² bvo	69 woningen	
koop, appartement, >100 m ² bvo	38 woningen	
apotheek	1 apotheek	150 m ² bvo
tandartsenpraktijk (-centrum)	2 behandelkamers	250 m ² bvo
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	3 behandelkamers	150 m ² bvo
restaurant		350 m ² bvo
consumentgerichte dienstverlening		600 m ² bvo

Tabel 1.1: Voorlopig functieprogramma Vivaldi Amsterdam

Het aantal behandelkamers ten opzichte van het bruto vloeroppervlak per functie is gebaseerd op kencijfers van CROW publicatie 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen – kengetallen gemotoriseerd verkeer' (oktober 2008).

1.3 Parkeeraanbod

In de huidige situatie zijn al 31 parkeerplaatsen op maaiveld aanwezig ten behoeve van het bestaande kantoorgebouw. Breevast B.V. is voornemens een parkeergarage aan te leggen met 131 parkeerplaatsen, per saldo een toevoeging van 100 parkeerplaatsen. Bewoners hebben altijd toegang tot deze parkeerplaatsen. Van de 131 parkeerplaatsen kunnen 31 dubbel gebruikt worden door zowel kantoormedewerkers van het bestaande kantoorgebouw als bewoners van de nieuwbouw. Het aantal uitgegeven abonnementen/entreebewijzen voor kantoormedewerkers zal gelimiteerd zijn tot 31. Door deze toekenning is voor 31 parkeerplaatsen dubbelgebruik tussen bewoners en kantoormedewerkers mogelijk. In tabel 1.2 is het toekomstige parkeeraanbod weergegeven.

	aantal parkeerplaatsen
dubbelgebruik tussen kantoormedewerkers en bewoners	31
enkel te gebruiken door bewoners	100
totaal	131

Tabel 1.2: Toekomstig parkeeraanbod bij Vivaldi Amsterdam

De restcapaciteit van de 31 parkeerplaatsen in de huidige situatie is onbekend. Daarom wordt in de maatwerkberekening van dit onderzoek uitgegaan van een worst-case benadering waarbij alle 131 parkeerplaatsen op ieder moment van de week door de

² CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werk & veiligheid.

bewoners van de koopwoningen gebruikt kunnen worden. Dit uitgangspunt is een worst-case situatie, omdat een hoger aantal beschikbare parkeerplaatsen tot een hogere verkeersgeneratie leidt.

2. Parkeerbehoefte Auto

2.1 Aanpak

Deze studie richt zich op het verkeer bij de ontwikkeling van kavel 4, Vivaldi. Doordat de verkeersgeneratie bij de ontwikkeling direct samenhangt met de parkeerbehoefte, is de verwachte parkeerbehoefte inzichtelijk gemaakt.

Beleidscontext

De gemeente Amsterdam heeft in haar parkeerbeleid³ parkeernormen opgenomen. Door deze parkeernormen te vermenigvuldigen met het voorlopige functieprogramma is de parkeerbehoefte van de ontwikkeling berekend. De ontwikkellocatie is een zogenoemde A-locatie. Deze locaties kenmerken zich door een zeer goede OV-bereikbaarheid en beschikken over een Intercitystation. De gemeente Amsterdam hanteert voor bewoners van woningen op A-locaties alleen een maximale parkeernorm en voor bezoekers van woningen een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning. Voor voorzieningen geldt maatwerk. Daarom is de parkeerbehoefte berekend middels een maatwerkberekening voor de Amsterdamse situatie en gebaseerd op het beoogde aantal te realiseren parkeerplaatsen als onderdeel van de ontwikkeling.

Lokale context

Op de ontwikkelingslocatie is ook het Mobiliteitsplan Zuidflank van toepassing. Dit mobiliteitsplan is een uitwerking van het stedelijk mobiliteitsplan. In het Mobiliteitsplan Zuidflank zijn diverse beleidsmaatregelen opgenomen om de verkeersgeneratie in het gebied te beperken, waarbij wordt ingezet op het zo aantrekkelijk mogelijk maken van de alternatieve vervoersmogelijkheden. Gelet op goed beschikbare alternatieve vervoerswijzen en het buurtgerichte karakter van de voorzieningen wordt voor het parkeren voor de voorzieningen, conform de uitgangspunten uit het Mobiliteitsplan Zuidflank, geen extra parkeervoorziening gerealiseerd. Door geen parkeeraanbod te realiseren voor deze doelgroep zal eerder gebruik gemaakt worden van de andere mobiliteitsvoorzieningen in het gebied en zal deze doelgroep bijvoorbeeld met het openbaar vervoer of de fiets naar de locatie komen.

Bovenstaande redenering uit het Mobiliteitsplan Zuidflank wordt verder versterkt omdat extra geïnvesteerd wordt in andere modaliteiten zodat deze een aantrekkelijker alternatief voor de auto worden. Hoewel vanuit het stedelijk mobiliteitsbeleid en het Mobiliteitsplan Zuidflank volop wordt ingezet op het zo aantrekkelijk mogelijk maken van alternatieve vervoerswijzen en steeds minder ruimte blijft bestaan voor de auto, kan niet geheel worden voorkomen dat in enkele gevallen toch voor de auto wordt gekozen. Gelet op het beperkte aantal autoritten dat hierdoor resteert, wordt verwacht dat deze resterende vraag kan worden opgevangen in de bestaande capaciteit van openbare parkeergarages in de omgeving en beschikbare

³ 'Nota Parkeernormen Auto' Vastgesteld door de gemeenteraad op 8 juni 2017, gewijzigd d.d. 29 november 2017.

parkeerplaatsen in Buitenveldert. De hoge parkeertarieven en de loopafstand naar deze plaatsen werpen een extra drempel op voor potentiële autogebruikers. Om deze redenen wordt voor voorzieningen uitgegaan van een nulnorm voor autoparkeerplaatsen en wordt ervan uitgegaan dat deze doelgroep geen tot een zeer geringe extra verkeersgeneratie kent. In het vervolg van dit onderzoek is deze doelgroep daarom geen onderdeel in de berekeningen.

Voor bezoekers van woningen geldt de minimale parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning zoals opgenomen in het gemeentelijke parkeerbeleid. Middels een privaatrechtelijke afspraak tussen de gemeente en Breevast B.V. is vastgesteld dat geen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd ten behoeve van het parkeren voor bezoekers van woningen. Het parkeren voor bezoekers van woningen wordt daarom opgelost met de beschikbare restcapaciteit in de omgeving. Uit een parkeerdrukmeting in de deelgebieden Vivaldi (inclusief Ravel), Klenckebuurt Oost en Klenckebuurt West blijkt dat voldoende restcapaciteit aanwezig is om de parkeerbehoefte voor bezoekers van woningen op te lossen in de openbare ruimte. In tabel 2.1 is de parkeerdruk per deelgebied en de restcapaciteit (tot 90% parkeerdruk) per meetmoment weergegeven. Hierbij is nog geen rekening gehouden met eventuele restcapaciteit in openbare parkeergarages. Vervolgens is de normatieve parkeerbehoefte van de bezoekers van woningen van Vivaldi kavel 4 toegevoegd om de toekomstige restcapaciteit te berekenen. In de praktijk zal de parkeerbehoefte van de bezoekers van woningen lager zijn op verschillende momenten van de week. Uit de tabel blijkt dat ook in de toekomstige situatie voldoende restcapaciteit overblijft. Een uitgebreide samenvatting van de resultaten van de parkeerdrukmeting is opgenomen in bijlage 1.

meting	werkdagmiddag	werkdagavond	zondagmiddag
parkeerdruk Vivaldi (inclusief Ravel)	32,8%	21,4%	36,5%
parkeerdruk Klenckebuurt - Oost	73,3%	22,6%	44,4%
parkeerdruk Klenckebuurt - West	38,8%	43,6%	37,4%
restcapaciteit na opheffen parkeerplaatsen Vivaldi (tot 90% parkeerdruk)	80	154	115
normatieve extra parkeerbehoefte bezoekers van woningen Vivaldi kavel 4	17	17	17
toekomstige restcapaciteit na toevoeging plan (tot 90% parkeerdruk)	63	137	98

Tabel 2.1: Resultaten parkeerdrukmeting

De parkeerdruk is niet gemeten op een zaterdagmiddag of -avond, wat doorgaans het maatgevende moment is voor bezoekers van woningen. Het gebied wordt echter gekenmerkt als voornamelijk kantoorgebied. Daardoor is de verwachting van de gemeente Amsterdam dat op de zaterdag meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn omdat dan geen of nauwelijks kantoormedewerkers en -bezoekers parkeren.

2.2 Uitgangspunten

De hoogte van de gemeentelijke parkeernormen is afhankelijk van de locatie van de ontwikkeling. Vivaldi Amsterdam ligt in A-gebied en daarom zijn de parkeernormen voor A-gebied gehanteerd, zoals weergegeven in tabel 2.2. De parkeernormen voor voorzieningen zijn niet weergegeven in de tabel omdat hiervoor een nulnorm wordt toegepast.

functie	minimale norm	maximale norm	eenheid
wonen	0,0	1,0	per woning
bezoekers woningen	0,1	-	per woning

Tabel 2.2: Gehanteerde parkeernormen conform gemeentelijk beleid

2.3 Resultaten

Door de gehanteerde parkeernormen te vermenigvuldigen met het voorlopige functieprogramma ontstaat de maximale parkeereis zoals weergegeven in tabel 2.3.

functie	aantal	gehanteerde parkeernorm	eenheid	parkeerbehoefte
wonen (op kavel)	165	0,79	per woning	131,0
bezoekers woningen (openbare ruimte)	165	0,1	per woning	16,5

Tabel 2.3: Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

Uit de tabel blijkt dat door 21% minder parkeerplaatsen voor bewoners te realiseren dan de maximale parkeernorm, een parkeerbehoefte ontstaat van 131 parkeerplaatsen. Daarnaast ontstaat een parkeerbehoefte van 16,5 parkeerplaatsen voor bezoekers van de woningen in de openbare ruimte.

In het volgende hoofdstuk is de verkeersgeneratie op basis van dit parkeeraanbod berekend.

3. Verkeersgeneratie CROW

3.1 Aanpak

De verkeersgeneratie (= som van aankomend en vertrekkend verkeer) wordt berekend met de verkeersgeneratiekencijfers van CROW. Door de verkeersgeneratiekencijfers te vermenigvuldigen met het voorlopige functieprogramma ontstaat de totale verkeersgeneratie van de ontwikkeling.

3.2 Uitgangspunten

De meest actuele verkeersgeneratiekencijfers zijn opgenomen in publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024 – Basis voor parkeernormering' (juli 2024). De verkeersgeneratiekencijfers is sterk verbonden met de parkeerkencijfers voor dezelfde stedelijkheidsgraad en ligging ten opzichte van het centrum. CROW hanteert voor beide kencijfers een bandbreedte. De gehanteerde parkeernorm voor woningen heeft een plek in de bandbreedte van de parkeerkencijfers van CROW. Voor de verkeersgeneratiekencijfers is dezelfde positie in de bandbreedte gehanteerd. De gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers zijn weergegeven in tabel 3.1. Uitgangspunten voor deze kencijfers zijn: 'zeer sterk stedelijk' gebied en zone 'centrum', conform de indeling van CROW en de uitgangspunten uit het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam.

CROW gaat uit van een verkeersgeneratiekencijfer voor woningen inclusief bezoekers. Aangezien geen parkeerplaatsen voor het bezoekersparkeren worden gerealiseerd, is onderscheid gemaakt naar de verkeersgeneratie naar de kavel (bewoners) en naar het gebied (bezoekers). Hierbij is uitgegaan van een evenredige verdeling van verkeer tussen bewoners en bezoekers van woningen op basis van de parkeernormen (afgerond 0,8 voor bewoners en 0,1 voor bezoekers).

functie	gehanteerde parkeernorm (inclusief bezoekers)	bandbreedte parkeerkencijfers CROW-744	bandbreedte verkeersgeneratie-kencijfers CROW-744	te hanteren verkeersgeneratie-kencijfers	eenheid
koop, appartement, <75 m ² bvo	0,9	0,4-1,2	1,2-2,0	1,7	per woning
koop, appartement, 75-100 m ² bvo	0,9	0,5-1,3	2,9-3,7	3,3	per woning
koop, appartement, >100 m ² bvo	0,9	0,6-1,4	4,5-5,3	4,8	per woning

Tabel 3.1: Gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers

De verkeersgeneratiekencijfers zijn met de CROW-kencijfers berekend voor een weekdagemaal. Voor deze specifieke locatie is de toename van autoverkeer in de spits maatgevend, vanwege de vele kantoorlocaties in het gebied. Daarom wordt de verkeersgeneratie per weekdagemaal omgerekend naar een werkdagemaal en ochtend- en avondspitsuren. Om de verkeersgeneratie per werkdagemaal te berekenen is de

verkeersgeneratie (per functie) per weekdagemaal vermenigvuldigd met CROW omrekenfactoren. Om vervolgens de verkeersgeneratie per spitsuur inzichtelijk te maken is gebruikgemaakt van de kencijfers uit CROW-publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden – vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer' (oktober 2007). Hierbij vallen de woonfuncties onder 'centrum-stedelijk met hoge dichtheid'.

functie	omrekenfactor	doorsnede ochtendspits	waarvan aankomst	waarvan vertrek	doorsnede avondspits	waarvan aankomst	waarvan vertrek
wonen	1,11	9%	11%	89%	7%	64%	36%

Tabel 3.2: Gehanteerde percentages voor de verdeling van de verkeersgeneratie

3.3 Resultaten

Door de gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers en percentages toe te passen op het woonprogramma is de verkeersgeneratie berekend zoals weergegeven in tabel 3.3, waarbij het totaal op tientallen is afgerond om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen.

functie	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag	doorsnede ochtendspits	ochtendspits aankomst	ochtendspits vertrek	doorsnede avondspits	avondspits aankomst	avondspits vertrek
koop, appartement, <75 m ² bvo	98,6	109,4	9,9	1,1	8,8	7,7	4,9	2,8
koop, appartement, 75-100 m ² bvo	227,7	252,7	22,7	2,5	20,2	17,7	11,3	6,4
koop, appartement, >100 m ² bvo	182,4	202,5	18,2	2,0	16,2	14,2	9,1	5,1
totaal	510	560	50	10	50	40	30	10
waarvan naar kavel (bewoners)	490	550	50	10	40	40	20	10
waarvan naar gebied (bewoners)	20	10	0	0	10	0	10	0

Tabel 3.3: Verkeersgeneratie conform CROW-kencijfers

Uit de tabel blijkt dat op basis van CROW-kencijfers op een gemiddelde werkdag circa 560 extra motorvoertuigbewegingen ontstaan als gevolg van de ontwikkeling. Dit is gebaseerd op het beoogde parkeeraanbod bij de ontwikkeling op basis van het woonprogramma. De verkeersgeneratie naar de kavel als gevolg van de ontwikkeling is berekend op circa 550 extra motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag.

4. Vergelijking VMA en Mobiliteitsplan Zuidflank

4.1 Aanpak

In het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) is de gehele ontwikkeling van de Zuidas meegenomen om een voorspelling te doen van de te verwachten verkeersbewegingen in 2040. De ontwikkeling van Vivaldi is verdeeld over een tweetal zones in het verkeersmodel en samengevoegd met diverse andere ontwikkelingen. Voor het berekenen van de verkeersproductie en -attractie binnen het VMA zijn uitgangspunten vastgesteld. Deze uitgangspunten zijn door de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte van de gemeente Amsterdam met Goudappel gedeeld. Op basis van deze uitgangspunten uit het VMA is in dit hoofdstuk de verkeersgeneratie (som van de verkeersproductie en -attractie) voor Vivaldi berekend, conform het voorlopige functieprogramma ten tijde van het opstellen van het VMA.

4.2 Uitgangspunten

De verkeersgeneratie is berekend door het aantal personen (bewoners, arbeidsplaatsen en studenten) te vermenigvuldigen met het aantal autoverplaatsingen per persoon. Om tot het aantal personen te komen is voor het verkeersmodel Amsterdam gerekend met de omrekenfactoren zoals weergegeven in tabel 4.1. Het aantal autoverplaatsingen per persoon is gebaseerd op het gewogen gemiddelde voor de twee zones waar Vivaldi in valt. Ter verduidelijking, voor de functie wonen wordt eerst het totaal aantal vierkante meters gedeeld door de omrekenfactor om het aantal woningen te bepalen. Door middel van het uitgangspunt voor het aantal inwoners per woning wordt vervolgens het totale aantal personen bepaald. Tot slot wordt dit aantal personen vermenigvuldigd met het aantal autoverplaatsingen per persoon om tot de totale verkeersgeneratie te komen.

functie	aantal m ² per woning/arbeitsplaats	aantal inwoners per woning	verplaatsingen per auto per persoon
wonen	94 m ²	1,85	0,74
kantoor	18 m ²		0,74

Tabel 4.1: Gehanteerde uitgangspunten VMA

Bovenstaande uitgangspunten zijn opgesteld voor de verkeersgeneratie per werkdag. Voor de verdeling per moment van de week zijn dezelfde percentages gebruikt als weergegeven in tabel 3.2. Het voorlopige functieprogramma dat ten tijde van het opstellen van de uitgangspunten voor VMA is gebruikt, is weergegeven in tabel 4.2. Hierbij geldt dat uitgegaan is van een voorlopig programma met minder vierkante meters commerciële plint

dan in de berekeningen in de vorige hoofdstukken. Het aantal vierkante meters voor de woningen is wel gelijk.

functie	oppervlakte
wonen	14.926 m ² bvo
commerciële dienstverlening	571 m ² bvo

Tabel 4.2: Voorlopig functieprogramma ten tijde van opstellen uitgangspunten VMA

4.3 Resultaten

Door bovenstaande uitgangspunten en percentages toe te passen op het voorlopige functieprogramma (ten tijde van het opstellen van het VMA) is de verkeersgeneratie berekend zoals weergegeven in tabel 4.3, waarbij het totaal op tientallen is afgerond om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen.

functie	aantal personen	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag	doorsnede ochtendspits	ochtendspits aankomst	ochtendspits vertrek	doorsnede avondspsits	avondspsits aankomst	avondspsits vertrek
woningen	293,8	196,3	217,9	19,6	2,2	17,5	15,3	9,8	5,5
commerciële dienstverlening	31,7	17,7	23,5	2,4	2,1	0,2	2,1	0,2	1,9
totaal	330	210	240	20	0	20	20	10	10

Tabel 4.3: Verkeersgeneratie zoals opgenomen in VMA

Uit de tabel blijkt dat in het verkeersmodel rekening is gehouden met circa 240 extra motorvoertuigbewegingen als gevolg van de ontwikkeling van Vivaldi Amsterdam.

4.4 Vergelijking

In tabel 4.4 is een vergelijking gemaakt tussen de berekende verkeersgeneratie van het voorlopige functieprogramma en de uitgangspunten uit het verkeersmodel. Hierbij moet rekening gehouden worden dat voor de resultaten voor 'CROW' uitgegaan is van een voorlopig programma met meer vierkante meters commerciële plint dan bij 'VMA'.

uitgangspunt	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag	doorsnede ochtendspits	ochtendspits aankomst	ochtendspits vertrek	doorsnede avondspsits	avondspsits aankomst	avondspsits vertrek
CROW	510	560	50	10	50	40	30	10
VMA	210	240	20	0	20	20	10	10

Tabel 4.4: Vergelijking berekende verkeersgeneratie en uitgangspunt VMA

Uit de tabel blijkt dat de berekende verkeersgeneratie in de spitsuren als gevolg van de ontwikkeling tientallen hoger is dan waar op basis van het verkeersmodel in Mobiliteitsplan Zuidflank van uit is gegaan.

4.5 Interpretatie

Duiding van uitgangspunten

De berekende verkeersgeneratie van kavel 4, Vivaldi op basis van CROW-kencijfers en de verkeersproductie zoals opgenomen in het VMA verschillen van elkaar. In de praktijk zal de verkeersgeneratie dichterbij elkaar liggen dan weergegeven in tabel 4.4. De gehanteerde uitgangspunten leiden tot een worst case verkeersgeneratie voor bewoners. Zo wordt uitgegaan van koopwoningen, die een hogere parkeerbehoefte en verkeersgeneratie met zich meebrengen ten opzichte van huurwoningen op basis van de CROW-kencijfers.

Daarnaast is in de berekening van de verkeersproductie en -attractie in het VMA-model rekening gehouden met verschillende beleidsmaatregelen, zoals het verhogen van de parkeerkosten (auto is een minder gunstig alternatief) en het verbeteren van de toegankelijkheid voor alternatieve vervoersmiddelen (investering in fiets- en openbaar vervoer versterkt de positie ten opzichte van de auto). Deze maatregelen bevorderen een verschuiving naar duurzamere vormen van mobiliteit, waardoor de verkeersdruk in Amsterdam Zuid afneemt. Als voorbeeld wordt in nabijheid van Vivaldi de toegankelijkheid voor de fietser verbeterd (zoals het fietspad Vivaldistraat en ongelijkvloerse oversteek Europaboulevard). De theoretisch berekende verkeersgeneratie, zoals gepresenteerd in hoofdstuk 3, is echter gebaseerd op algemene kencijfers die geen rekening houden met deze lokale (beleids)maatregelen. Daardoor zal de feitelijk verkeersgeneratie van de bewoners die is berekend op basis van CROW-kencijfers en maatwerk, in de praktijk dus eveneens lager uitvallen door de maatregelen dan de berekeningen suggereren.

Inpassing Mobiliteitsplan Zuidflank

Het Mobiliteitsplan Zuidflank stelt dat voor nieuwe ontwikkelingen de huidige infrastructuur niet wordt aangepast om meer ruimte voor autoverkeer te creëren. In plaats daarvan wordt ingezet op maatregelen, zoals het verminderen van het aantal rijbanen en het invoeren van eenrichtingsverkeer in de omgeving van Vivaldi Amsterdam. Deze maatregelen zorgen voor minder afslaande bewegingen en daardoor kortere cyclustijden voor de VRI's. Dit draagt bij aan het verminderen van de kruispuntbelasting op verschillende kruispunten. Naast deze maatregelen voor de auto, wordt ook ingezet op het herinrichten van de openbare ruimte en infrastructuur om alternatieven voor de auto te verbeteren. Hieronder valt de verbetering van fietsvoorzieningen en fietsroutes, zoals de aanleg van een fietspad tussen de nieuwe Vivaldipassage en de De Boelelaan en een ongelijkvloerse oversteek bij de Europaboulevard die de Rozenoordbrug verbindt met de oost-westroute langs Zuidas. Hiermee wordt de fietsbereikbaarheid verbeterd van onder meer de ontwikkeling van de woontoren ten zuiden van de A10. Het openbaar vervoer wordt verbeterd, met verschillende maatregelen. Tot slot worden de verblijven en faciliteiten voor de voetganger verbeterd.

De gemeente Amsterdam erkent dat de huidige verkeersintensiteiten op het wegennet op sommige punten al leiden tot files. Daarbij blijkt uit de praktijk dat mensen die in de omgeving wonen of werken alternatieven voor de auto kiezen, zoals thuiswerken, flexibele vertrektijden hanteren en meer gebruik maken van de fiets of het openbaar vervoer. Deze keuzes zorgen ervoor dat de duur van de files in de spits meestal gelijk blijft, ondanks de toenemende verkeersbewegingen. Bovendien zijn alternatieven voor de auto goed

vertegenwoordigd en goed toegankelijk, vanwege de ligging nabij Station RAI, Station Amsterdam Zuid met trein-, metro- tram- en busverbindingen.

De omgeving van Vivaldi kan gekenmerkt worden als werkgebied. Dit is terug te zien in de dominante verkeersstroom in de omgeving van Vivaldi, waarbij in de ochtendspits aankomende ritten maatgevend zijn en in de avondspits vertrekkende ritten. Ook in prognoses waarin meer woningen ontwikkeld worden, blijven de werkfuncties voor de maatgevende verkeersstroom zorgen. Door woningen toe te voegen aan het gebied wordt verdicht op een manier waarbij de restcapaciteit in het netwerk benut wordt. Woonverkeer heeft namelijk een tegengestelde spitsrichting. Dit draagt bij aan een betere spreiding van de verkeersdruk en een efficiënter gebruik van het netwerk (zie ook pagina 7 en 35 van Mobiliteitsplan Zuidflank).

Gelet op de uitgangspunten en conclusies van het Mobiliteitsplan Zuidflank en de tegengestelde verkeersstromen (kantoren versus wonen) in de spitsen, is het verschil in de berekende verkeersgeneratie en de verkeersproductie en-attractie in het verkeersmodel in praktijk beperkt. De voorgenomen ontwikkeling past daarmee binnen het Mobiliteitsplan Zuidflank waardoor de conclusies uit het mobiliteitsplan ook op deze ontwikkeling van toepassing zijn.

5. Conclusie

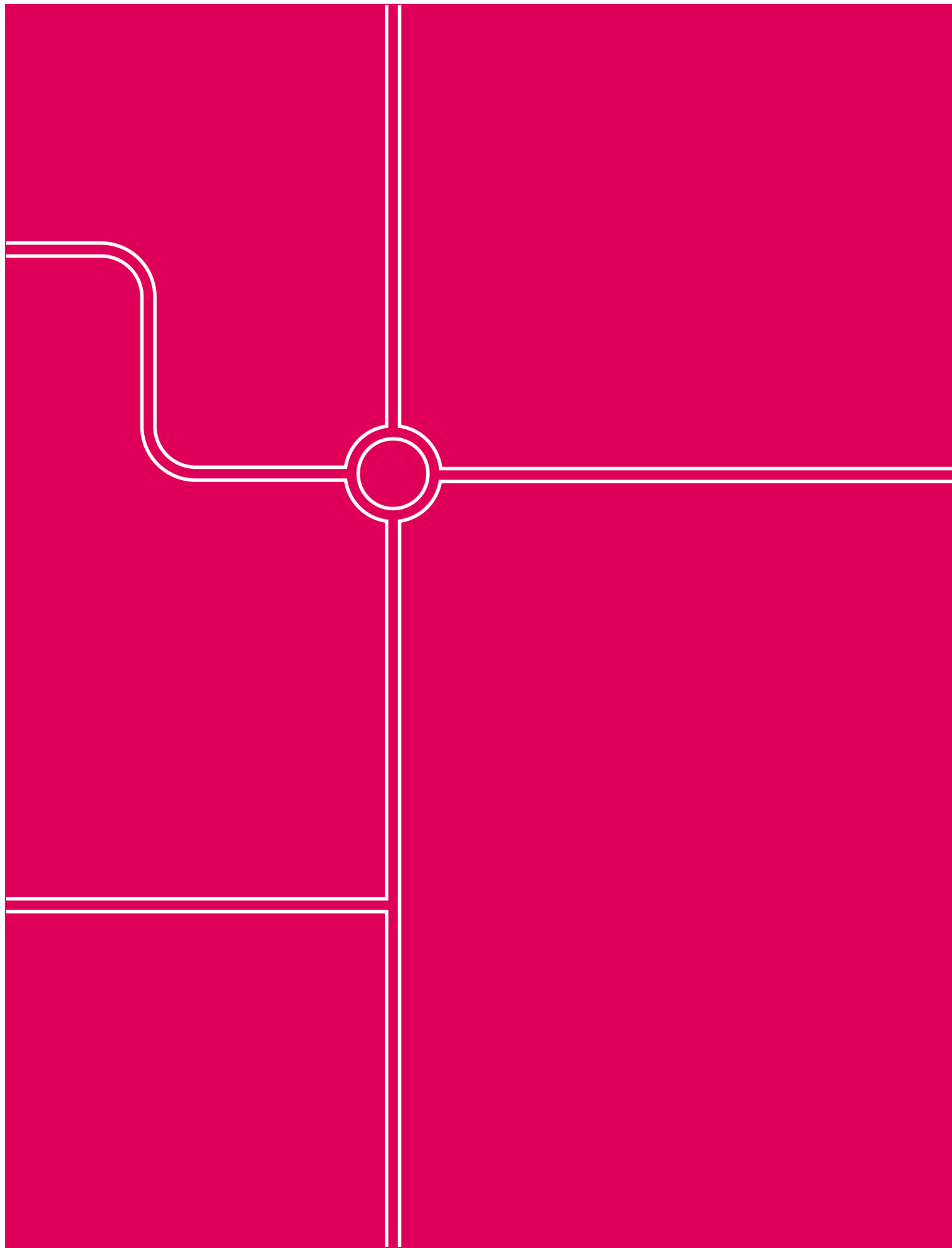
Breevast B.V. werkt aan de planontwikkeling van een woningbouwcomplex met een commerciële plint. Goudappel B.V. is gevraagd om een onderbouwing van de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie op te stellen. In deze notitie is de onderbouwing uitgewerkt in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Hierbij is rekening gehouden met de uitgangspunten uit het Mobiliteitsplan Zuidflank en het verkeersmodel VMA. Hieruit wordt het volgende geconcludeerd:

- Breevast B.V. is voornemens een parkeergarage te realiseren met 131 parkeerplaatsen, per saldo een toevoeging van 100 parkeerplaatsen. Door middel van dubbelgebruik van parkeerplaatsen zijn 131 parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners. Daarmee worden 21% minder parkeerplaatsen gerealiseerd dan de maximale parkeernorm toestaat;
- Het parkeren voor bezoekers van de woningen wordt niet op de kavel gerealiseerd, hiervoor wordt gebruik gemaakt van de restcapaciteit van openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in de omgeving;
- Voor de voorzieningen wordt geen extra parkeercapaciteit gerealiseerd conform de uitgangspunten uit Mobiliteitsplan Zuidflank;
- Op basis van CROW-kencijfers is de verkeersgeneratie van de ontwikkeling berekend waaruit blijkt dat op een werkdagemaal 560 extra motorvoertuigbewegingen ontstaan, met een minimale toename van autoverkeer in de maatgevende spitsrichtingen (circa 10 motorvoertuigen per spitsuur in de maatgevende richting);
- De verkeersgeneratie als gevolg van het plan, zoals opgenomen in Verkeersmodel Amsterdam is 210 extra verkeersbewegingen per weekdagemaal (240 per werkdagemaal);
- De berekende toename van de verkeersintensiteiten wordt in de praktijk gemitigeerd doordat op basis van de CROW-aanpak nog geen rekening is gehouden met verschillende beleidsmaatregelen.
- Gelet op de uitgangspunten en conclusies van het Mobiliteitsplan Zuidflank en de tegengestelde verkeersstromen (kantoren versus wonen) in de spitsen, is het verschil in de berekende verkeersgeneratie en de verkeersproductie en-attractie in het verkeersmodel in praktijk beperkt. De voorgenomen ontwikkeling past daarmee binnen het Mobiliteitsplan Zuidflank waardoor de conclusies uit het mobiliteitsplan ook op deze ontwikkeling van toepassing zijn.

Bijlage 1 Parkeerdrukmeting

Parkeergebied	Meetmoment	bruto capaciteit	onbe-reikbaar	geen data	netto capaciteit	actuele capaciteit	bezetting fout	bezetting goed	bezetting totaal	parkeerdruk
Vivaldi (inclusief Ravel)	Doordeweeks avond	269	14	0	218	192	0	41	41	21,4%
De Klencke - Oost	Doordeweeks avond	144	0	0	133	133	0	30	30	22,6%
De Klencke - West	Doordeweeks avond	233	0	0	227	227	0	99	99	43,6%
Totaal		646	14	0	578	552	0	170	170	30,8%
Totaal na opheffen parkeerplaatsen Vivaldi (en handhaven gemeten parkeerbehoefte)		377	0	0	360	360	0	170	170	47,2%
Beschikbare restcapaciteit bij opheffen maaiveldplaatsen Vivaldi en maximale bezetting van 90%									154	90,0%
Parkeergebied	Meetmoment	bruto capaciteit	onbe-reikbaar	geen data	netto capaciteit	actuele capaciteit	bezetting fout	bezetting goed	bezetting totaal	parkeerdruk
Vivaldi (inclusief Ravel)	Doordeweeks middag	269	14	0	218	177	2	56	58	32,8%
De Klencke - Oost	Doordeweeks middag	144	0	0	133	131	2	94	96	73,3%
De Klencke - West	Doordeweeks middag	233	0	0	227	227	0	88	88	38,8%
Totaal		646	14	0	578	535	4	238	242	45,2%
Totaal na opheffen parkeerplaatsen Vivaldi (en handhaven gemeten parkeerbehoefte)		377	0	0	360	358	4	238	242	67,6%
Beschikbare restcapaciteit bij opheffen maaiveldplaatsen Vivaldi en maximale bezetting van 90%									80	90,0%
Parkeergebied	Meetmoment	bruto capaciteit	onbe-reikbaar	geen data	netto capaciteit	actuele capaciteit	bezetting fout	bezetting goed	bezetting totaal	parkeerdruk
Vivaldi (inclusief Ravel)	Zondagmiddag	269	14	0	218	178	0	65	65	36,5%
De Klencke - Oost	Zondagmiddag	144	0	0	133	133	1	58	59	44,4%
De Klencke - West	Zondagmiddag	233	0	0	227	227	1	84	85	37,4%
Totaal		646	14	0	578	538	2	207	209	38,8%
Totaal na opheffen parkeerplaatsen Vivaldi (en handhaven gemeten parkeerbehoefte)		377	0	0	360	360	2	207	209	58,1%
Beschikbare restcapaciteit bij opheffen maaiveldplaatsen Vivaldi en maximale bezetting van 90%									115	90,0%

Tabel 5.1: Samenvatting resultaten parkeerdrukmeting



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32