

Bezoekadres
Nieuwevaart 5-9
1018 AA Amsterdam

Postbus 95089
1090 HB Amsterdam
Telefoon 020 556 5000
Fax 020 556 5704
www.ivv.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Retouradres: DIVV, Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

De heer M. Muijsers
Ontwikkelingsbedrijf Gemeente amsterdam
Postbus 1104
1000 BC AMSTERDAM

Datum 10 juni 2009
Ons kenmerk 2009005064
Behandeld door Teun Scheltema
Kamernummer 2.05
Doorkiesnummer 020 556 5206
Faxnummer 020 556 5704
E-mail t.scheltema@ivv.amsterdam.nl

Bijlage
Kopie aan

Onderwerp

mevrouw dr. N. Kalfs

Noodzaak nieuwe verkeersstudie Sciencepark Amsterdam

M. Muijsers
Ontwikkelingsbedrijf

X Ingekomen	11 JUNI 2009
Volgnummer: 2009008812	Classificatie: -1.731.21
Project: PZOL Science Park	Plann.nr.:
PZOL	Afgedaan

Geachte heer Muijsers,

Naar aanleiding van uw verzoek tot onderbouwing van het niet noodzakelijk zijn van een nieuwe verkeersstudie voor het SciencePark Amsterdam (SPA) bericht ik u het volgende:

Inleiding

Na het verkeersonderzoek SciencePark Amsterdam (SPA) van 16 augustus 2007 is recent gevraagd om een update te maken ten behoeve van luchtkwaliteitsberekeningen voor het SPA. Aanleiding is het gewijzigde programma ten opzichte van 2007. Om de verschillen in beeld te brengen volgt hieronder de vergelijking van de invoer voor beide situaties.

De input

Voor het verkeersonderzoek SciencePark Amsterdam (SPA) van 16 augustus 2007 is uitgegaan van de volgende input (bron: Verkeersstudie SciencePark Amsterdam en Middenmeer Noord, DIVV d.d. 16 augustus 2007):

Input toekomstige situatie			
SPA+Middenmeer Noord	2008	2010	2015
Arbeidsplaatsen SPA	3.220	4110	10.600
Studenten SPA	1500	1500	1500
Bewoners SPA	1937	1937	1937
Bezoekers SPA	-	650	650
Parkeerplaatsen SPA	2166	2783	3400
Arbeidsplaatsen Middenmeer	-	-	25
Bewoners	-	300	1300

DIVV zorgt ervoor dat de bewoners en bezoekers van Amsterdam zich veilig en efficiënt kunnen verplaatsen in een bereikbare en aantrekkelijke stad

Middenmeer			
Parkeerplaatsen Middenmeer	-	180	683

Tabel 1: socio-economische input voor de verschillende scenario's.

Dat genereert de onderstaande hoeveelheden auto's in de avondspitsperiode van 16.00 – 18.00 uur op een gemiddelde werkdag. (bron: Verkeersstudie SciencePark Amsterdam en Middenmeer Noord, DIVV d.d. 16 augustus 2007):

	2008		2010				2015			
			Plansituatie met station		Autonome situatie zonder station		Plansituatie met station		Autonome situatie zonder station	
	Vertr	Aank	Vertr	Aank	Vertr	Aank	Vertr	Aank	Vertr	Aank
Zeeburgia	3	1	0	0	0	0	50	110	0	0
TOG	3	1	15	35	0	0	20	40	0	0
SPA	915	500	1550	950	1450	870	2930	1500	2930	1500

Tabel 2: aantallen vertrekken en aankomsten in m.v.t. per scenario (16.00 – 18.00 uur).

Inmiddels is nu - 2009 - het programma bijgesteld.

Het uiteindelijk aantal inwoners in SPA is met 600 toegenomen en het aantal studenten blijkt 2000 i.p.v. 1500. (zie tabel 3)

Uit tabel 2 blijkt dat de 1300 inwoners van Zeeburgia en TOG 70 vertrekken en 150 aankomsten genereren per auto (zie de gearceerde cellen). De 600 extra inwoners in SPA zullen dus ca 30 vertrekkende en ca 70 aankomsten per auto genereren (16.00 – 18.00 uur). Absoluut gezien is dat op het totaal van SPA een geringe hoeveelheid.

Bepalend echter is het uitgangspunt dat het SPA in de toekomst, ongeacht de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied, maximaal 2930 vertrekkende en 1500 aankomende auto's mag genereren. Die aantallen zijn ca 15 jaar geleden vastgesteld. Uitgangspunt was toen dat het verkeer in de omringende wegen rond het SPA niet mocht vastlopen als gevolg van de ontwikkeling van het SPA. Bepalend daarbij was de capaciteit van de kruising Molukkenstraat / Insulindeweg. De hoeveelheid verkeer hier kan toenemen tot het niveau dat gehaald wordt als er in totaal 2930 vertrekkende en 1500 aankomende auto's door SPA wordt gegenereerd in de avondspitsperiode van 16.00 – 18.00 uur. Voor een B-locatie komt dat overeen met de aanwezigheid van 10.600 arbeidsplaatsen.

Welke ontwikkeling er ook gekozen wordt op het SciencePark, er mag geen verkeer bovenop het genoemde maximum bijkomen. Dat fixeert ook de intensiteit op de omringende wegen met daaraan gekoppeld de luchtkwaliteit, welke extra programmatoevoeging er ook bij gedacht wordt.

De 500 studenten die in de opgave van 2009 extra zijn genoemd hebben in de praktijk nauwelijks invloed op de verkeersstromen. Weinig studenten bezitten een auto (ca 10%) en daarvan gebruikt maar een klein deel deze dagelijks. Bij de aanname dat ca 20% dagelijks de auto gebruikt naar de universiteit op het SPA, levert de extra hoeveelheid studenten in totaal ca. 10 x 2 (heen en terug) = 20 autoritten per etmaal op. Deze hoeveelheid is verwaarloosbaar.

SPA+Middenmeer Noord	2010	2012	2017
Arbeidsplaatsen SPA	3,500	5,529	10,600
Bewoners SPA	1,456	2,540	2,540
Studenten SPA	1,500	2,000	2,000
Bezoekers SPA	0	650	650
Parkeerplaatsen bewoners SPA	572	972	972

Parkeerplaatsen overig SPA	764	1,246	2,451
Woningen	1,039	1,831	1,831
Bewoners Middenmeer	0	700	700
Parkeerplaatsen Middenmeer	0	350	350
Woningen	0	350	350

Tabel 3: de nieuwe socio-economische input voor de verschillende scenario's.

Het prognosejaar.

De studie uit 2007 gaat uit van het prognosejaar 2015. Hierbij werd de Noord-Zuidlijn geacht gereed te zijn. Dat heeft invloed op het autogebruik in de stad. Dat is lager na het gereedkomen van de Noord-Zuidlijn. Inmiddels is de oplevering van de Noord-Zuidlijn vertraagd tot 2017. Nu wordt gevraagd om 2017 voor SPA in beeld te brengen. Daarmee zijn de uitgangspunten op dit onderdeel weer gelijk aan die van de studie uit 2007.

Conclusie

Vanwege de geringe invloed die het veranderde programma heeft op de autoritproductie van het SPA, terwijl de maximumgrens voor aankomsten en vertrekken in feite bepalend is, lijkt het mij niet noodzakelijk een nieuw verkeersonderzoek uit te voeren omdat de uitkomsten daarvan in zeer geringe mate zullen afwijken van de nu beschikbare prognoses.

Met vriendelijke groet,
Teun Scheltema
Verkeersonderzoek
Beleidsonderzoeker

b/a 