

Definitief
Versie 2
19 april 2013
Projectnr 20712
Documentnr 180908/alx



Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

Advies

De effecten van de alternatieven van het MER Overamstel op verkeer en vervoer

Auteur(s)

Annemiek Vos

Opdrachtgever

Projectbureau Oost

Contactpersoon

Annemiek Vos

Projectnummer

20712

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
2	Beoordelingskader.....	7
3	Functioneren auto- en OV-netwerk	10
3.1	Het functioneren van netwerk in de huidige situatie en bij autonome ontwikkeling	10
3.1.1	De huidige situatie	10
3.1.2	Autonome ontwikkeling 2030	14
3.2	De effectanalyse van de planontwikkeling volgens de verschillende alternatieven.....	17
3.2.1	Minimumalternatief	17
3.2.2	Basisalternatief en basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5	20
3.2.3	Maximumalternatief	25
3.2.4	Beoordelingsoverzicht planalternatieven	29
3.3	De effectanalyse van de geplande fasering	29
3.3.1	Autonome ontwikkeling 2023	30
3.3.2	Planontwikkeling zonder brug (variant 1)	32
3.3.3	Planontwikkeling met brug (variant 2)	33
3.3.4	Beoordelingsoverzicht van de geplande fasering	35
4	Functioneren fietsnetwerk bij planontwikkeling.....	36
4.1	Het functioneren van het netwerk in de huidige situatie en bij autonome ontwikkeling.....	36
4.1.1	De huidige situatie	36
4.1.2	Autonome ontwikkeling 2030	38
4.2	Het functioneren van het fietsnetwerk bij planontwikkeling volgens verschillende planalternatieven ..	40
4.2.1	De uitgangspunten	40
5	Eindoordeel functioneren vervoersnetwerk.....	44
5.1	Inleiding	44
5.2	Beoordeling alternatieven	44
5.3	Beoordeling planfasering	46
6	Mitigatie, compensatie en kansen	48
7	Leemten in kennis	50
8	Geraadpleegde Literatuur	51

Bijlagen

1	- Verkeersonderzoek Overamstel. Bijlagenrapport
---	---

2 - Kruispuntennotitie voor verkeersonderzoek het MER Overamsel

1 Inleiding

De transformatie en verdichting van het plangebied Overamstel van werk- naar woon/werkgebied, zoals beschreven in deel A van het MER, leidt tot meer verkeer. Meer verkeer door verplaatsingen binnen het gebied, verplaatsingen naar buiten het plangebied en verplaatsingen van buiten naar binnen het plangebied. Het verkeer zal dus drukker worden. Hoeveel verkeer er in Overamstel door de verschillende in het MER onderzochte alternatieven voor 2030 wordt gegenereerd, wordt inzichtelijk gemaakt in onderstaande tabel.

Tabel 1-1 Verwachte ontwikkeling verkeersgeneratie binnen projectgebied Overamstel voor de avondspits

	huidige situatie ¹	autonoom 2030	minimum 2030	basis 2030	basis alt. inrichting deelgebied 5 2030	maximum 2030
Auto	4200	4900	5600	6300	6500	7100
OV	2300	3500	3900	4400	4400	5100
Fiets	1700	2200	2900	3400	3500	4100
Totaal	8200	10600	12400	14100	14400	16300

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat als het alternatief met de grootste verdichtingsambitie wordt gerealiseerd, het maximumalternatief, het totaal aantal verplaatsingen tijdens de avondspits toegenomen is met 54% ten opzichte van de autonome ontwikkeling (de referentiesituatie). Het aantal autoverplaatsingen is met 45% toegenomen.

De vragen die in dit hoofdstuk centraal staan, zijn:

- wat zijn de verwachte verkeerseffecten van het minimumalternatief, het basisalternatief, het basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5 en het maximum alternatief, in vergelijking met de referentiesituatie?
- zijn het minimumalternatief, het basisalternatief, het basisalternatief met alternatieve inrichting van deelgebied 5 en het maximum alternatief haalbaar vanuit het oogpunt van verkeer en vervoer?
- welke maatregelen kunnen worden genomen om belangrijke nadelige gevolgen te voorkomen of te beperken?
- zijn er negatieve milieueffecten te verwachten op basis van de voorgenomen fasering van de gebiedsontwikkeling?
- zijn de bestemmingsplannen A2 / Joan Muyskenweg; Ronetteterrein en Amstelkwartier tweede fase uitvoerbaar op het gebied van verkeer en vervoer?

¹ Voor het verkeersonderzoek is het jaar 2008 als huidige situatie beschouwd in plaats van het jaar 2012 dat voor de overige thema's uitgangspunt is geweest. De reden hiervoor is dat het verkeersmodel versie genmod 2010 2008 namelijk als basisjaar hanteert van waaruit geprognosticeerd wordt voor de toekomstige jaren.

Leeswijzer

In de volgende paragraaf wordt stilgestaan bij het beoordelingskader: op welke verkeers- en vervoersaspecten worden de alternatieven beoordeeld. Vervolgens worden de huidige situatie en de autonome ontwikkeling beschreven en wordt het effect van de planontwikkeling in kaart gebracht en vergeleken met de autonome ontwikkeling. Tot slot wordt ook stil gestaan bij de vraag of de geplande fasering van de planontwikkeling leidt tot negatieve effecten op het thema Verkeer en Vervoer. Aan het einde van het hoofdstuk wordt aandacht besteed aan mogelijk te nemen maatregelen om het vervoersnetwerk te verbeteren. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een paragraaf leemten in kennis.

Werkwijze

Dit rapport is tot stand gekomen in nauwe samenwerking tussen IBA en de Dienst Infrastructuur, verkeer en vervoer.

2 Beoordelingskader

Voor het vaststellen van het beoordelingskader is in eerste instantie gekeken naar welke mogelijk effecten zich op het gebied van verkeer en vervoer kunnen voordoen door de in dit MER beschreven alternatieven. Om vervolgens iets te kunnen zeggen over de positieve of negatieve betekenis van een effect, is gebruik gemaakt van gangbare criteria bij het beoordelen van het functioneren van het vervoersnetwerk voor de modaliteiten auto, openbaar vervoer en fiets.

Autonetwerk

Voor het beoordelen van de effecten van de planalternatieven op het functioneren van het autonetwerk van, naar en in het plangebied, wordt aandacht besteed aan de volgende mogelijke effecten²:

- het effect op de doorstroming van het verkeer op het lokale wegennet;
- het effect op de robuustheid van het lokale wegennet;
- het effect voor de autobereikbaarheid van en naar het plangebied;
- het effect op de autobereikbaarheid van de rest van Amsterdam.

In de onderstaande tabel is beschreven welke criteria worden gehanteerd om de effecten te beoordelen.

Tabel 2-1: beoordelingscriteria autonetwerk

Beoordelingsaspecten	Criteria
Doorstroming verkeer op het lokale wegennet	Streefwaarden doorstroming ter plaatse van kruispunten: ▪ Cyclustijd kruispunten mag maximaal 100 seconde zijn. ▪ Verliestijd op het hoofdnet auto ten gevolge van passage kruispunt moet kleiner zijn dan 30 seconden. ▪ Verliestijd voor autoverkeer op overige routes ten gevolge van passage kruispunt moet kleiner zijn dan 45 seconden.
Robuustheid lokaal wegennet	▪ Inschatting of ten gevolge van de planontwikkeling risico's op capaciteitsproblemen op het lokale wegennet in het plangebied Overamstel kleiner of groter worden. ▪ Wijziging van het aantal aangegeven I/C-knelpunten of bijna knelpunten op het lokale wegennet in het plangebied Overamstel. ▪ Aantal ontsluitingspunten voor het plangebied.
Autobereikbaarheid van en naar het plangebied	De grootte van het deel van Nederland dat te bereiken is vanuit het plangebied binnen 1 uur reistijd (is geen beleidsregel, maar wordt wel

² Planontwikkeling worden niet beoordeeld op haar effect op verkeersveiligheid en parkeren. In 1997 heeft Amsterdam zich gecommitteerd aan de afspraken in het startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer. Daarmee heeft gemeente Amsterdam besloten de principes van Duurzaam veilig te hanteren bij het ontwerpen en aanleggen van weginfrastructuur. Omdat in alle planalternatieven de principes van duurzaam veilig uitgangspunt zullen zijn bij het ontwerpen en herprofilen van de wegen in het plangebied MER Overamstel, zullen de planalternatieven niet onderscheidend zijn op het onderwerp verkeersveiligheid. Dien ten gevolge is verkeersveiligheid niet als beoordelingsaspect in dit MER opgenomen.

Voor het plangebied MER Overamstel wordt in dit MER uitgegaan van eenzelfde parkeernorm als gehanteerd in Amstelveen 1^{ste} fase en Kop Weespertrekvaart. Uitgangspunt is dat deze norm de parkeerbehoefte in het plangebied voldoende faciliteert. Gehanteerde norm: gemiddeld 1 parkeerplaats per woning en 1 parkeerplaats per 125 m² bvo kantoor/voorziening/ bedrijf

Beoordelingsaspecten	Criteria
	landelijk gebruikt als criterium).
Autobereikbaarheid van en naar de rest van Amsterdam	De grootte van het deel van Nederland dat te bereiken is vanuit het centrum van Amsterdam binnen 1 uur reistijd (is geen beleidsregel, maar wordt wel landelijk gebruikt als criterium).

OV-netwerk

Voor het beoordelen van de effecten van de planalternatieven op het functioneren van het OV-netwerk wordt gekeken naar de effecten op de vervoerswaarde van het OV. Aandacht is er voor de effecten van de toename van het autoverkeer van en naar het plangebied MER op de OV-bereikbaarheid van het Amstelstation. De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk dat vanaf het in gebruik nemen van het nieuwe busstation (naar verwachting voor 2023) vóór het Amstelstation de OV bereikbaarheid van het Amstelstation van voldoende niveau blijft. Daarnaast zal er aandacht zijn voor het effect van de verdere verstedelijking van het plangebied MER op de vervoerswaarde van het OV (trein, metro, tram en bus).

In de onderstaande tabel is beschreven welke criteria worden gehanteerd om de effecten te beoordelen.

Tabel 2-2: beoordelingscriteria OV-netwerk

Beoordelingsaspecten	Criteria
Vervoerswaarde in het plangebied en directe omgeving	- Veranderingen in de OV-bereikbaarheid³ van het Amstelstation ten gevolge van toe- of afname van autoverkeer tussen het Amstelstation en Overamstel vanaf 2023. - Significante wijziging aan passagiers voor het Openbaar Vervoer door de stedelijke verdichtingsopgave in het bedieningsgebied van het OV .

Fietsnetwerk

Voor de beoordeling van het functioneren van het fietsnetwerk wordt op basis van de geschetste ontwikkelingen in het gebied naar de volgende aspecten gekeken:

- wijzig de dichtheid van de fietsinfrastructuur in het plangebied Overamstel?
- leiden veranderingen van de fietsinfrastructuur tot een betere bereikbaarheid van de stad per fiets?
- heeft de verwachte toename van het verkeer een negatief effect op de doorstroming van het fietsverkeer op kruisingen?

In de onderstaande tabel is beschreven welke criteria worden gehanteerd om de effecten te beoordelen.

Tabel 2-3: beoordelingscriteria fietsnetwerk

Beoordelingsaspecten	Criteria
Dichtheid fietsinfrastructuur	Is er sprake van een significante verdichting van de fietsinfrastructuur.
Doorstroming kruising	Verliestijd langzaam verkeer met gekoppelde oversteken kleiner dan 45 seconden.
Bereikbaarheid omgeving per fiets	De grootte van het deel van Amsterdam en omgeving dat te bereiken is vanuit het plangebied binnen 30 minuten reistijd (is geen beleidsregel, maar wordt wel landelijk als criterium gebruikt).

³ Het betreft hier tram en bus

Studiegebied

Het studiegebied voor het onderzoek naar de effecten van de planontwikkeling op het verkeers- en vervoersnetwerk is het gemeentelijk wegennet, inclusief de nabijgelegen op- en afritten van de snelwegen A2 en A10.

Het rijkswegennet is niet betrokken in het onderzoek. Dit, omdat in 2023 het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de planontwikkeling Overamstel niet toeneemt en er om deze reden ook geen effect te verwachten is op de nabijgelegen snelwegen. Bovendien valt de toename van het verkeer op de snelwegen A2, A9 en A10, specifiek door de projectontwikkeling 2030, in het niet valt ten opzichte van het reeds aanwezige verkeer op de snelwegen en de verwachte autonome ontwikkeling. Daarnaast is er regulier uitwisseling van informatie tussen de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat, de beheerder van de snelwegen, over verwachte verkeersontwikkelingen. Hierdoor kunnen beide organisaties anticiperen op ontwikkelingen en hun taak als wegbeheerder goed vormgeven.

3 Functioneren auto- en OV-netwerk

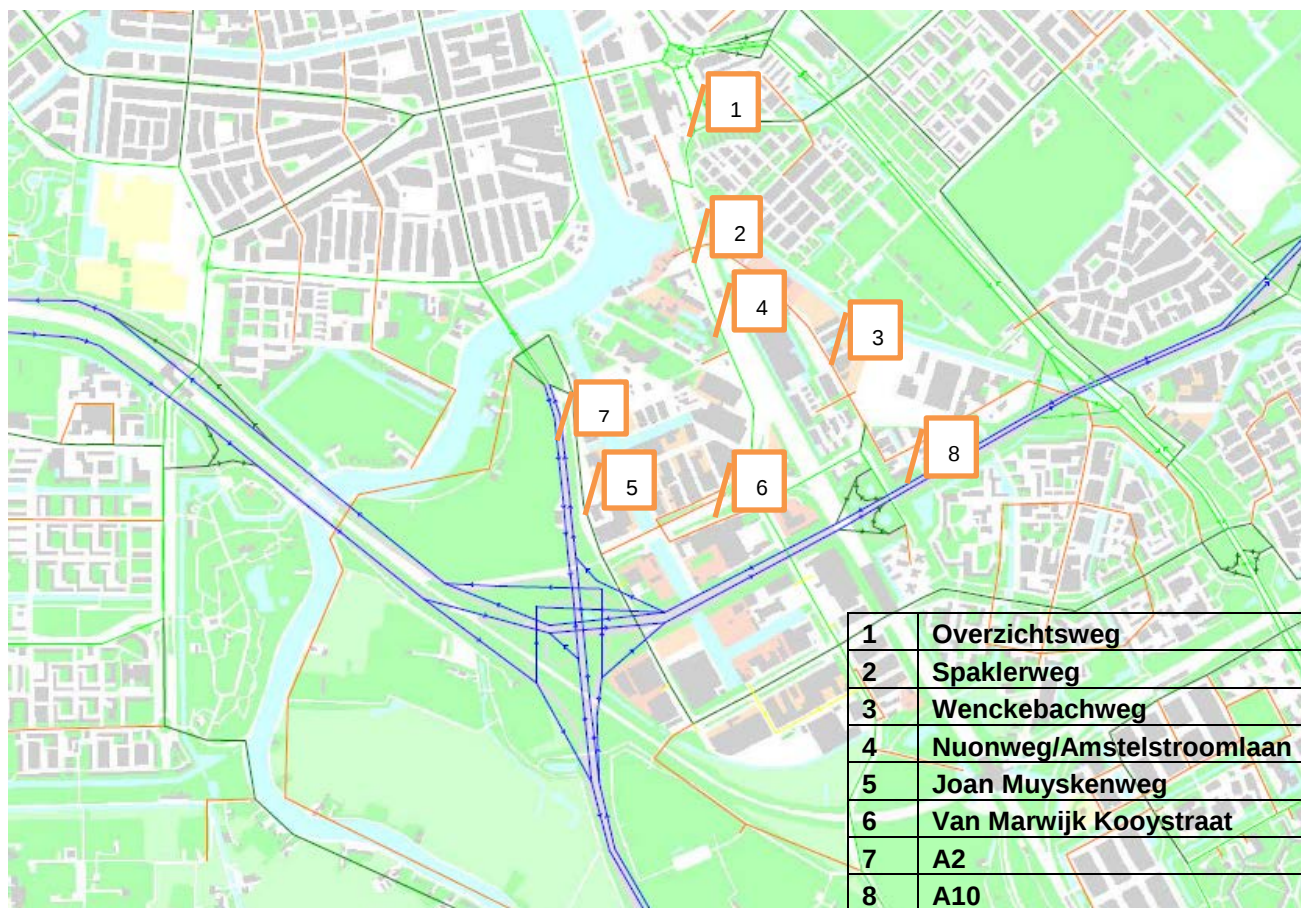
De verkeerskundige analyse in deze paragraaf is gebaseerd op het modelmatige onderzoek van dienst Infrastructuur, Verkeer en vervoer en dienst Ruimtelijke Ordening voor wat betreft de doorstroming ter plaatse van een aantal kruisingen. Beide onderzoeken zijn opgenomen als bijlagen van deze publicatie.

3.1 Het functioneren van netwerk in de huidige situatie en bij autonome ontwikkeling

3.1.1 De huidige situatie

Het aanwezige auto en OV-netwerk

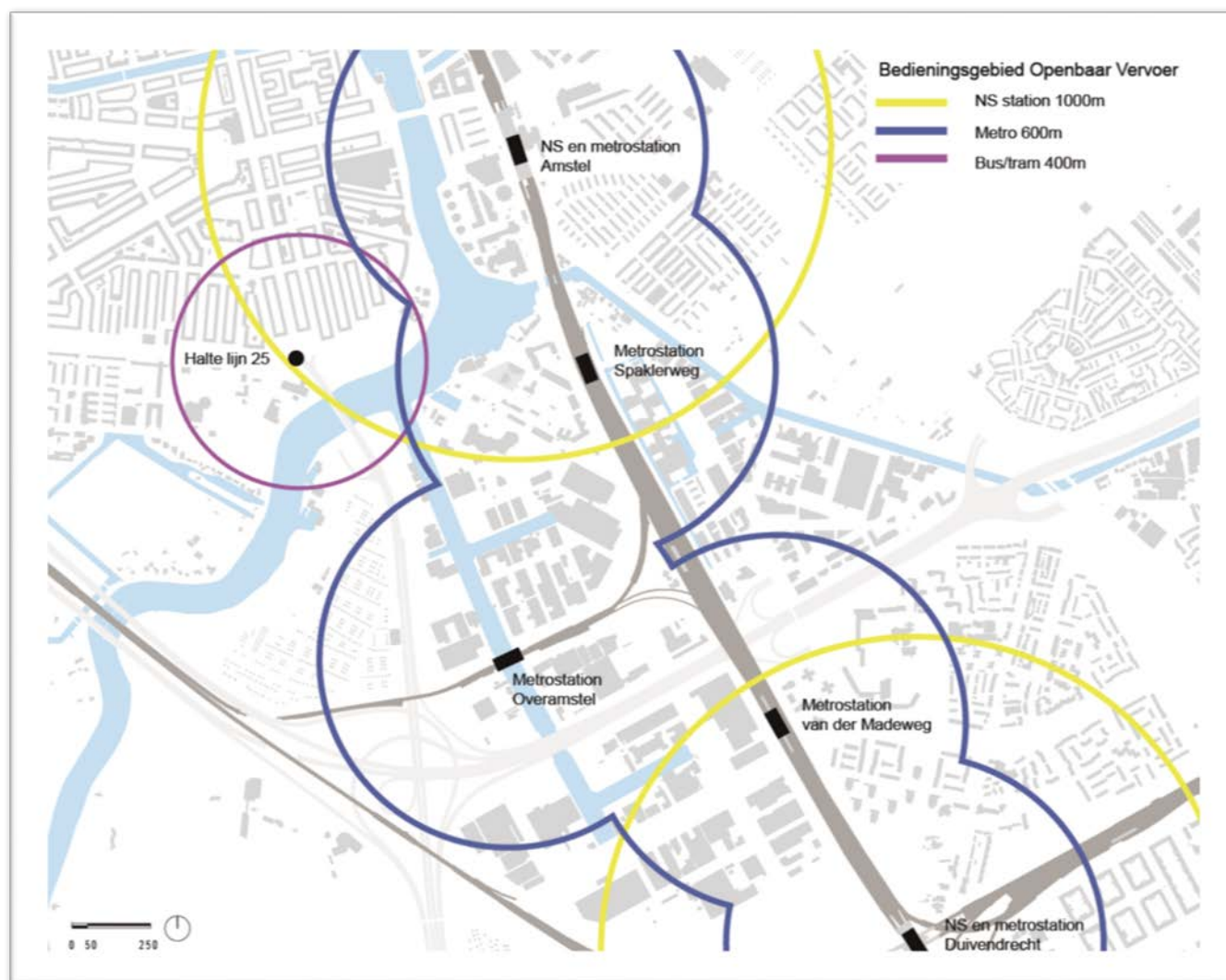
In de onderstaande figuren zijn respectievelijk het autonetwerk en het OV-netwerk in beeld gebracht, zoals aanwezig in de huidige situatie. De belangrijkste ontsluitingsweg in het projectgebied Overamstel is de Spaklerweg. Het zuidelijke deel van de Spaklerweg maakt deel uit van het hoofdnet Auto van Amsterdam. Andere wegen van enige significantie in het projectgebied Overamstel zijn de Joan Muyskenweg en de Wenckebachweg. Belangrijke routes van/naar Overamstel zijn A10/S111-Johannes Blookerweg-Verlengde van Marwijk Kooistraat – Spaklerweg, A2/Nieuwe Utrechtseweg- Joan Muyskenweg, Spaklerweg – Overzichtsweg.



Figuur 3-1: het aanwezige autonetwerk in de huidige situatie

Het plangebied MER Overamstel wordt goed ontsloten met het openbaar vervoer. Het bedieningsgebied⁴ van het treinstation Amstelstation ligt gedeeltelijk in het plangebied MER. De bedieningsgebieden van de 4 metrostations Amstelstation, Spaklerweg, Van der Madeweg en Overamstel bedekken het plangebied MER Overamstel voor zo'n 90 procent. Alleen het deel van het plangebied nabij de Utrechtsebrug valt buiten het bedieningsgebied van de vier metrostations. Verder ligt ook een deel van het bedieningsgebied van tram 25 in het plangebied MER. Figuur 3-2 illustreert het bovenstaande.

⁴ Bedieningsgebied is het gebied binnen een bepaalde afstand van een OV- halte of een station, waarvan verwacht wordt dat de daar wonende en werkende mensen door de nabijheid van de halte of het station gebruik zullen maken van het OV voor hun vervoer.



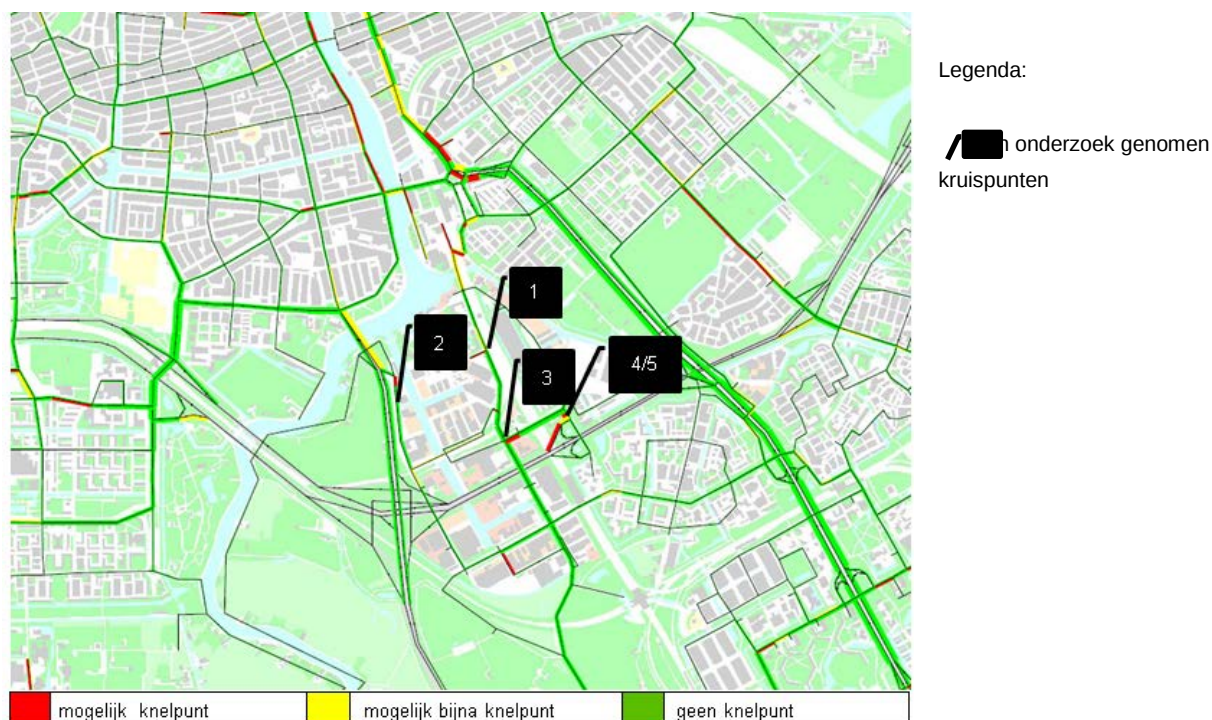
Figuur 3-2: de aanwezige OV-haltes en stations in de buurt van het plangebied MER overamstel met indicatie van het gebied dat deze bedienen.

Doorstroming kruispunten

Op basis van het uitgevoerde verkeersonderzoek ten behoeve van de planontwikkeling Overamstel is inzichtelijk geworden, dat ter plaatse van een aantal wegtracés de verhouding auto-intensiteit ten opzichte van de wegcapaciteit in de huidige situatie erg hoog is (zie rood gekleurde tracés in Figuur 3-3. In de nabijheid van kruispunten kan dit een indicatie zijn dat het kruispunt de verkeersstroom niet goed meer kan verwerken. Dit soort kruispunten bevinden zich zowel binnen het plangebied, als daarbuiten. Daar waar op basis van de planontwikkelingen mogelijk problemen gaan ontstaan, zijn deze kruispunten nader geanalyseerd. Het betreft de volgende kruispunten:

- Amstelstroomlaan / Spaklerweg (1),
- Amstelstroomlaan / Joan Muyskenweg of Stadstraat (2),
- Spaklerweg / Van Marwijk Kooystraat (3),
- Van Marwijk Kooystraat / J. Blookerweg (4),
- J. Blookerweg / S111 Afrit/Oprit A10 (5).

Uit het onderzoek naar de doorstroming bij een aantal kruisingen blijkt dat in de huidige situatie de kruispunten Van Marwijk Kooystraat / J. Blookerweg (4) en J. Blookerweg / S111 Afrit/Oprit A10 (5) erg druk zijn en de streefwaarden voor doorstroming niet meer halen. De T-splitsing Nuonweg (in de toekomst Amstelstroomlaan) / Spaklerweg (1) en de kruising Spaklerweg / Van Marwijk Kooystraat (3) functioneren naar behoren. De kruispunten vormen volgens de beleidscriteria geen knelpunt. Het kruispunt Amstelstroomlaan / Joan Muyskenweg (2) is voor de huidige situatie niet onderzocht, omdat dit kruispunt nog niet bestaat. De rapportage over doorstroming ter plaatse van de hierboven genoemde kruispunten is opgenomen in bijlage 2.



Figuur 3-3: mogelijke knelpunten op basis van I/C verhoudingen= intensiteit verkeer versus capaciteit weg (huidige situatie)

Robuustheid lokaal wegennet

Op basis van de criteria in dit MER zijn in onderstaande tabellen de robuustheid van het lokale wegennet voor de huidige situatie beschreven. Een overzicht van de I/C-knelpunten en bijna-knelpunten binnen het projectgebied Overamstel in de huidige situatie is opgenomen in bijlage 1.

Tabel 3-1: Aantal I/C-knelpunten en bijna knelpunten in het projectgebied Overamstel

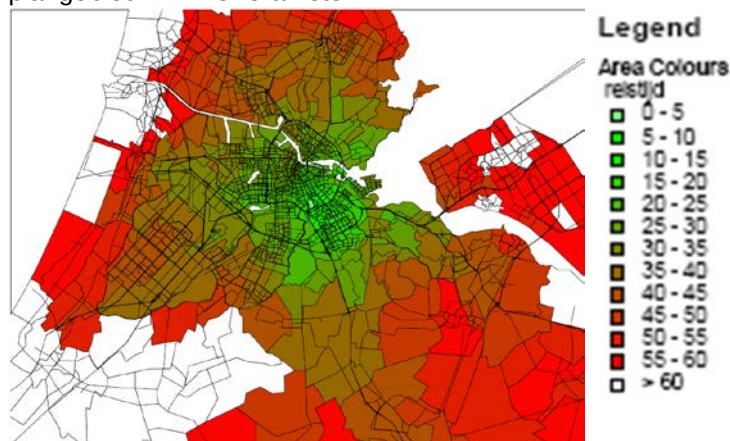
huidige situatie	
■	6
■	4

Tabel 3-2: aantal ontsluitingsroutes in projectgebied Overamstel

huidige situatie
1. Spaklerweg noord
2. Spaklerweg zuid
3. Wenkebachweg noord
4. Wenkebachweg zuid
5. Joan Muyskenweg Zuid
6. A2

Autobereikbaarheid van en naar het plangebied

Op basis van het verkeersmodel is een reistijdisochronenkaart gemaakt voor de verschillende onderzochte alternatieven. De reistijdisochronenkaart brengt in beeld welk deel van Nederland binnen het uur met de auto bereikt kan worden vanuit het plangebied. Uit de reistijdisochronenkaart blijkt dat in de huidige situatie Haarlem, Utrecht, Almere en Amersfoort in de avondspits binnen het uur bereikbaar zijn vanuit het plangebied MER Overamstel.



Figuur 3-4: reistijdisochronenkaart voor het autoverkeer in huidige situatie (reistijd in minuten)

3.1.2 Autonome ontwikkeling 2030

Het aanwezige auto- en OV-netwerk

In 2030 heeft als gevolg van de autonome ontwikkeling een aantal infrastructurele veranderingen plaatsgevonden. Het autonetwerk is aangepast:

in het plangebied

- Kruising Spaklerweg/Amstelstroomlaan is omgevormd.
- De Wenkebachweg heeft aan de noordkant geen aansluiting meer op de Spaklerweg.

in de directe omgeving van het plangebied

- Weesperstraat is versmald naar 2 x 1 rijbaan.
- De lokale weginfrastructuur bij het Amstelstation is anders vormgeven.
- Nieuw busstation is gerealiseerd voor het Amstelstation .

Snelwegen

- Verbreding van de snelweg A9/A10.

Verkeersintensiteiten

Binnen projectgebied Overamstel neemt door de autonome ontwikkeling het aantal autoverplaatsingen van en naar het projectgebied toe. Dit wordt veroorzaakt door de planontwikkelingen die mogelijk zijn gemaakt met de vier reeds onherroepelijk geworden bestemmingsplannen Overamstel. In onderstaande tabel is het totaal aantal verwachte autoverplaatsingen voor het gebied Overamstel opgenomen voor de huidige situatie en de autonome ontwikkeling voor het jaar 2030. Het aantal ritten in de avondspits neemt tussen de huidige situatie en 2030 naar verwachting met circa 600 ritten (14%) per dag toe.

Tabel 3-3 Totaal verwachte aantal gegenereerde autoritten tijdens de avondspits door het projectgebied Overamstel

	huidige situatie	autonoom 2030
Aantal gegenereerde autoritten	4.199	4.807

De groei in ritten in het projectgebied Overamstel veroorzaakt een lichte toename aan autoverkeer, met name op het zuidelijk deel van de Spaklerweg en de Van Marwijk Kooystraat (van en naar A10).

Doorstroming kruispunten

De autonome ontwikkeling leidt in en in de directe omgeving van het plangebied MER tot een verslechtering van de doorstroming van een aantal geselecteerde kruispunten voor dit MER. Het betreft de kruispunten Spaklerweg / Van Marwijk Kooystraat (3), Van Marwijk Kooystraat / J. Blookerweg (4) en J. Blookerweg / S111 Afrit/Oprit A10 (5). De kruispunten Van Marwijk Kooystraat / J. Blookerweg (4) en J. Blookerweg / S111 Afrit/Oprit A10 (5) voldoen niet aan de streefwaarden voor doorstroming. Het kruispunt Spaklerweg/ Van Marwijk Kooystraat (3) voldoet nog wel aan de streefwaarde. De T-splitsing Amstelstroomlaan / Spaklerweg (1) functioneert naar behoren. Voor de rapportage over doorstroming ter plaatse van de hierboven genoemde kruispunten, zie bijlage 2.

Robuustheid lokaal wegennet

De robuustheid van het wegennet in het projectgebied Overamstel neemt niet significant af of toe bij de autonome ontwikkeling. Het aantal I/C-knelpunten en bijna knelpunten neemt respectievelijk af met 0 en 2. Het aantal ontsluitingsroutes in het projectgebied vermindert met 1 door het wegvallen van de verbinding tussen de Spaklerweg en de Wenckebachweg noord. Voor een overzicht van de I/C-knelpunten en bijna knelpunten binnen het projectgebied Overamstel bij autonome ontwikkeling in 2030, zie bijlage 1 (bijlage 6).

Tabel 3-4: Aantal I/C-knelpunten en bijna knelpunten in het projectgebied Overamstel

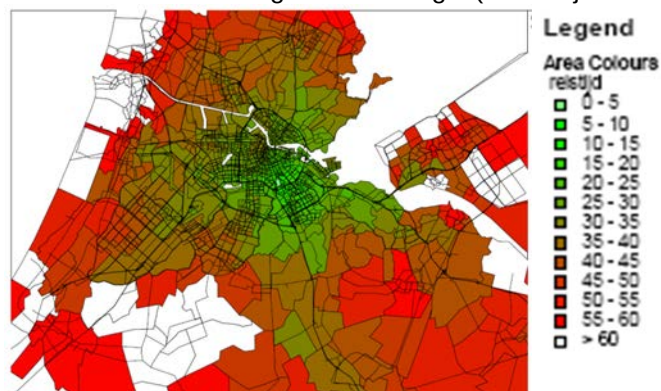
huidige situatie	autonoom 2030
6	4
4	4

Tabel 3-5: aantal ontsluitingsroutes in projectgebied Overamstel

huidige situatie	autonoom 2023
1. Spaklerweg noord	1. Spaklerweg noord
2. Spaklerweg zuid	2. Spaklerweg zuid
3. Wenckebachweg noord	3. Wenckebachweg noord
4. Wenckebachweg zuid	4. Wenckebachweg zuid
5. Joan Muyskenweg Zuid	5. Joan Muyskenweg Zuid
6. A2	6. A2

Autobereikbaarheid van en naar het plangebied

Op basis van het verkeersmodel is een reistijdisochronenkaart voor 2030 autonome ontwikkeling. Uit de reistijdisochronenkaart blijkt dat er sprake is van een lichte verbetering van de bereikbaarheid van de omgeving van Amsterdam vanuit het plangebied. De steden Almere en Leiden zijn respectievelijk in ongeveer 50 en 55 minuten bereikbaar. Dit is het gevolg van de geplande autonome grootschalige infrastructurele maatregelen in de regio (zoals bijvoorbeeld het realiseren van spitsstroken).



Figuur 3-5: reistijdisochronenkaart voor het autoverkeer bij autonome ontwikkeling in 2030 (reistijd in minuten)

Vervoerswaarden van het OV

OV-bereikbaarheid van het Amstelstation

Het verkeersonderzoek Overamstel laat zien dat de verkeersintensiteiten in het tunneltje tussen Spaklerweg en Overzichtsweg in 2030 bij autonome ontwikkeling iets hoger zijn dan bij autonome ontwikkeling in 2023, zijnde de uitgangssituatie voor beoordeling. Deze prognoses lijken te duiden dat in 2030 bij autonome ontwikkeling de OV- bereikbaarheid van het Amstelstation afneemt ten opzichte van de uitgangssituatie 2023. De exacte uitvoering van de verkeerssituatie rondom het Amstelstation heeft daar echter ook nog de nodige invloed op. Omdat pas nadat dit ontwerp is vastgesteld, bepaald kan worden wat het exacte effect is van de autonome ontwikkeling, is de autonome ontwikkeling 2030 in dit MER gelijk beoordeeld aan de autonome ontwikkeling 2023.

Tabel 3-6: verwachte ontwikkeling verkeersuitwisseling tussen Amstelstationgebied en Overamstel (inclusief percentuele toename ten opzichte van berekende verkeersintensiteiten bij autonome ontwikkeling 2023)

	huidige situatie	autonoom 2023	autonoom 2030
Tunneltje Spaklerweg	2983	2627	2684 (2%)

Toename aantal passagiers Openbaar Vervoer

Door de autonome ontwikkeling binnen het projectgebied Overamstel wordt een deel van stedelijke verdichtingsambitie voor Overamstel reeds gerealiseerd. Dit feit zorgt bij de autonome ontwikkeling al voor een toename van OV-passagiers uit het projectgebied Overamstel. Volgens het verkeersmodel zal het passagiersaantal voor het OV toenemen met ca.1100 (48%) tijdens de avondspits.

De vervoerswaarde van het OV in de directe omgeving van het plangebied MER zal dus toenemen ten opzicht van de huidige situatie.

Tabel 3-7: verwachte aantallen passagiers voor het OV in de avondspits in de huidige situatie en 2030

	huidige situatie	autonoom 2030
Aantal gegenereerde OV-ritten	2.278	3.413

3.2 De effectanalyse van de planontwikkeling volgens de verschillende alternatieven

3.2.1 Minimumalternatief

Het aanwezige auto- en OV-netwerk

In 2030 zal op basis van de planontwikkeling volgens het minimumalternatief een aantal aanvullende infrastructurele veranderingen hebben plaats gehad ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Voor het autonetwerk zijn de volgende infrastructurele veranderingen doorgevoerd:

plangebied

De huidige Nuonweg is omgevormd tot de Amstelstroomlaan en is aangesloten op de Joan Muyskenweg

Verkeersintensiteiten

Bij de planontwikkeling volgens het minimumalternatief komen er meer auto's in het gebied te rijden ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Tabel 3-8: verwachte aantal autoritten tijdens de avondspits door het projectgebied Overamstel

	huidige situatie	autonoom 2030	minimum 2030
Aantal gegenereerde autoritten	4.199	4.807	5.549

De aanleg van de Amstelstroomlaan in het minimumalternatief zorgt er voor dat de T-kruising Amstelstroomlaan / Spaklerweg (1) minder verkeer te verwerken krijgt en dat de ontsluitingsroute Spaklerweg in de richting Zuid ontlast wordt. Vanuit de Amstelstroomlaan neemt het autoverkeer naar de T-splitsing met 68% af.

Het woon/werk verkeer dat het plangebied en Amsterdam verlaat kiest er voor een deel voor om de stad te verlaten via de Amstelstroomlaan en de Joan Muyskenweg en via de Amstelstroomlaan en de A2. De oprit S 111 wordt hierdoor enigszins ontzien. De afname is 3% en is daarmee beperkt.

De aansluiting met de Joan Muyskenweg en de ontlasting die dat geeft voor de Spaklerweg in noordelijke en zuidelijke richting veroorzaakt een lichte groei van autoverkeer op de route Overzichtsweg/Spaklerweg (toename van 13%). Voor de overzichtstabel voor de veranderende verkeersintensiteiten in de avondspits ten opzichte van de autonome ontwikkeling, zie bijlage 1 (bijlage 11).

Doorstroming kruispunten

Het minimumalternatief zorgt dat de doorstroming op de kruispunten Amstelstroomlaan/Spaklerweg (1) Spaklerweg / Van Marwijk Kooystraat (3) Van Marwijk Kooystraat / J. Blookerweg (4) en J. Blookerweg / Noordelijke oprit A10 S111 (5) iets beter functioneert. De laatste twee kruispunten blijven echter slechter functioneren dan de streefwaarden voor doorstroming. Het kruispunt Amstelstroomlaan / Joan Muyskenweg (2) functioneert beter dan de streefwaarden voor doorstroming. Het effect van het minimumalternatief in

2030 op de doorstroming ter plaatse van kruispunten worden gelijk geschaald met het functioneren van de kruispunten bij autonome ontwikkeling, zijnde de referentiesituatie voor 2030. Het minimumalternatief wordt daarom neutraal beoordeeld (0).

Voor de rapportage over doorstroming ter plaatse van de hierboven genoemde kruispunten, zie bijlage 2.

		huidige situatie	autonoom 2030	minimum 2030
Nr1	Kruispunt Amstelstroomlaan/ Spaklerweg			
Nr2	Kruispunt Amstelstroomlaan/ Joan Muyskenweg of stadstraat	n.v.t.	n.v.t.	
Nr3	Kruispunt Spaklerweg/ Van Marwijk Kooystraat			
Nr4	Kruispunt Van Marwijk Kooystraat/J. Blookerweg			
Nr5	J. Blookerweg/ Noordelijke oprit A10 S111			

Figuur 3-6: beoordeling doorstroming kruispunten voor gemotoriseerd verkeer bij minimumalternatief. Groen beter dan de streefwaarden/ rood slechter dan destreefwaarden.

Robuustheid lokaal wegennet

De robuustheid van het wegennet in het projectgebied Overamstel neemt toe bij de planontwikkeling volgens het minimumalternatief. Het aantal I/C-knelpunten en bijna knelpunten neemt respectievelijk af met 1 en 2 ten opzichte van de autonome ontwikkeling, zie Tabel 3-9.

Daarnaast neemt het aantal ontsluitingsroutes in het projectgebied met 1 toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling, doordat de Amstelstroomlaan in het minimumalternatief wordt aangesloten op de Joan Muyskenweg van 5 naar 6, zie Tabel 3-10.

Het minimumalternatief wordt in dit MER ten opzichte van de autonome ontwikkeling positief beoordeeld (+). Voor een overzicht van de I/C-knelpunten en bijna knelpunten binnen het projectgebied Overamstel voor het minimum alternatief, zie bijlage 1 (bijlage 7).

Tabel 3-9: Aantal I/C-knelpunten en bijna knelpunten in het projectgebied Overamstel

huidige situatie	autonoom 2030	minimum 2030
6	4	2
4	4	3

Tabel 3-10: Aantal ontsluitingsroutes in het projectgebied Overamstel

huidige situatie	autonoom 2030	minimum 2030
1. Spaklerweg noord	1. Spaklerweg noord	1. Spaklerweg noord
2. Spaklerweg zuid	2. Spaklerweg zuid	2. Spaklerweg zuid
3. Wenckebachweg noord	3. Wenckebachweg noord	3. Wenckebachweg noord
4. Wenckebachweg zuid	4. Wenckebachweg zuid	4. Wenckebachweg zuid
5. Joan Muyskenweg Zuid	5. Joan Muyskenweg Zuid	5. Amstelstroomlaan west
6. A2	6. A2	6. Joan Muyskenweg zuid
		7. A2

Autobereikbaarheid van en naar het plangebied

Op basis van het verkeersmodel is een reistijdisochronenkaart gemaakt voor 2030 minimumalternatief. Uit de reistijdisochronenkaart blijkt dat er sprake van een lichte verbetering van de bereikbaarheid van de omgeving van Amsterdam vanuit het plangebied ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Almere is in ongeveer 45 minuten bereikbaar ten opzichte van 50 minuten bij autonome ontwikkeling. Het minimumalternatief wordt vanwege het beperkte effect gelijk geschaald met de autonome ontwikkeling en neutraal beoordeeld in dit MER (0).



Figuur 3-7: reistijdisochronenkaart voor het autoverkeer bij het minimumalternatief in 2030 (reistijd in minuten)

Autobereikbaarheid van en naar de rest van Amsterdam

De autobereikbaarheid van en naar de rest van Amsterdam verschilt in het minimumalternatief voor 2030 niet van de autobereikbaarheid van en naar de rest van Amsterdam bij autonome ontwikkeling in 2030. Dit, omdat in dit alternatief de stadstraat nog niet wordt gerealiseerd. Het minimumalternatief wordt gelijk geschaald met de autonome ontwikkeling en neutraal beoordeeld in dit MER (0).

Gevolgen voor de vervoerswaarde van het OV

OV-bereikbaarheid van het Amstelstation

Het verkeersonderzoek Overamstel laat zien dat de verkeersintensiteiten in het tunneltje tussen Spaklerweg en Overzichtsweg in 2030 bij het minimumalternatief hoger zijn dan bij autonome ontwikkeling in 2023, zijnde de uitgangssituatie voor beoordeling van de OV-bereikbaarheid. Deze prognoses lijken te duiden dat in 2030 in het minimumalternatief de OV-bereikbaarheid van het Amstelstation afneemt ten opzichte van de uitgangssituatie 2023 en in vergelijking met de autonome ontwikkeling 2030 mogelijk iets negatiever beoordeeld moet worden. De exacte uitvoering van de verkeerssituatie rondom het Amstelstation heeft daar echter ook nog de nodige invloed op. Pas nadat dit ontwerp is vastgesteld, kan bepaald kan worden wat het

exacte effect is van de verdichting volgens het minimumalternatief. Vooruitlopend op deze definitieve beoordeling wordt deze planontwikkeling in dit MER zowel neutraal als ook negatief beoordeeld (0/-).

Tabel 3-11: verwachte ontwikkeling verkeersuitwisseling tussen Amstelstationgebied en Overamstel (inclusief percentuele toename ten opzichte van berekende verkeersintensiteiten bij autonome ontwikkeling 2023)

	autonoom 2023	autonoom 2030	minimum 2030
Tunneltje Spaklerweg	2627	2684 (+2%)	2786 (+6%)

Passagiersaanwas Openbaar Vervoer

Ten gevolge van de planontwikkeling volgens het minimumalternatief zal het in projectgebied Overamstel meer woningen en zakelijk vastgoed gerealiseerd zijn in 2030 dan bij autonome ontwikkeling. Dit heeft eveneens tot gevolg dat er meer OV passagiers verwacht worden. De verwachte aanwas is ca. 400 OV ritten (12%) tijdens de avondspits.

De vervoerswaarde van het OV zal dus toenemen ten opzicht van de autonome ontwikkeling 2030, zijnde de referentiesituatie. Het minimumalternatief is dien ten gevolge positief beoordeeld in dit MER (+).

Tabel 3-12: verwachte aantallen passagiersritten OV in de avondspits

	huidige situatie	2030 autonoom	2030 minimum
OV	2.278	3.413	3.845

3.2.2 Basisalternatief en basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5

Het aanwezige auto- en OV-netwerk

In 2030 zal op basis van de planontwikkeling volgens het tweetal basisalternatieven een aantal aanvullende infrastructurele veranderingen hebben plaats gehad ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Voor het autonetwerk zijn de volgende infrastructurele veranderingen doorgevoerd:

plangebied

- De huidige Nuonweg is omgevormd tot de Amstelstroomlaan en is aangesloten op de stadstraat.
- In oostelijke richting wordt de Amstelstroomlaan doorgetrokken om het plangebied Weespertrekvaart Midden en Kop Weespertrekvaart te ontsluiten.
- De kruising Spaklerweg / Amstelstroomlaan (1) is omgevormd tot een volwaardige kruising.
- De huidige A2 en Joan Muyskenweg zijn omgevormd tot 1 stadstraat.

De ligging van de stadstraat verschilt in de twee basisalternatieven. In het basisalternatief ligt de stadstraat op het huidige tracé van de Joan Muyskenweg en wordt het geplande bouwprogramma aan weerszijden van de stadstraat gerealiseerd. In basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5 ligt de stadstraat op het huidige A2 tracé en wordt het overgrote deel van het geplande bouwprogramma gerealiseerd aan de oostzijde van de stadstraat.

Verkeersintensiteiten

Bij de planontwikkeling volgens de twee basisalternatieven zullen er meer auto's in het gebied komen te rijden in 2030 dan bij autonome ontwikkeling in 2030.

Tabel 3-13: Verwachte aantal gegeneerde autoritten tijdens de avondspits binnen het projectgebied Overamstel

	huidige situatie	autonoom 2030	basisalternatieven 2030
Aantal gegeneerde autoritten	4.199	4.807	6.287 ⁵ / 6.484 ⁶

De directe aansluiting van de Amstelstroomlaan op de omgevormde A2 (stadstraat) zorgt er voor dat de ontsluitingsroute Spaklerweg in de zuidelijke richting nog meer ontlast wordt dan in het minimumalternatief in 2030. Ook het verkeer op de Wenckebachweg richting de S111 wordt minder in de basisalternatieven vanwege het feit dat de Amstelstroomlaan in oostelijke richting is doorgetrokken.

Het woon/werk verkeer dat het plangebied en Amsterdam verlaat kiest voor een groot deel de stad te verlaten via de Amstelstroomlaan en afgewaardeerde A2. De oprit S 111 wordt hierdoor verder ontzien. De afname is 10% ten opzichte van autonome ontwikkeling in 2030, zijnde de referentiesituatie voor 2030.

De aansluiting met de omgevormde A2 en de ontlasting die dat geeft voor de Spaklerweg in noordelijke en zuidelijke richting lijkt er indirect ook voor te zorgen dat de route Overzichtsweg/Spaklerweg de stad uit iets drukker wordt. De berekende toename is 16%. Voor de overzichtstabel voor de veranderende verkeersintensiteiten in de avondspits ten opzichte van de autonome ontwikkeling, zie bijlage 1 (bijlage 11).

Doorstroming kruispunten

De twee basisalternatieven zorgen dat de doorstroming in 2030 op de kruispunten Amstelstroomlaan/Spaklerweg (1), Spaklerweg / Van Marwijk Kooystraat (3), Van Marwijk Kooystraat /J. Blookerweg (4) en J. Blookerweg / Noordelijke oprit A10 S111 (5) beter is dan bij autonome ontwikkeling, ten gevolge van de afname van het verkeer ter plaatse. De bovengenoemde vijf kruispunten functioneren bij de basisalternatieven in 2030 beter dan de streefwaarden voor doorstroming. De twee basisalternatieven worden door hun effect op de doorstroming ter plaatse van de onderzochte kruispunten positief beoordeeld in dit MER (++). Voor de rapportage over doorstroming ter plaatse van de hierboven genoemde kruispunten, zie bijlage 2.

⁵ basisalternatief

⁶ basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5

Tabel 3-14: beoordeling doorstroming kruispunten voor gemotoriseerd verkeer bij basisalternatieven. Groen beter dan de streefwaarden / rood slechter dan de streefwaarden

		huidige situatie	autonoom 2030	basis 2030
Nr1	Kruispunt Amstelstroomlaan/ Spaklerweg			
Nr2	Kruispunt Amstelstroomlaan/ Joan Muyskenweg of stadstraat	n.v.t.	n.v.t.	
Nr3	Kruispunt Spaklerweg/ Van Marwijk Kooystraat			
Nr4	Kruispunt Van Marwijk Kooystraat/J. Blookerweg			
Nr5	J. Blookerweg / Noordelijke oprit A10 S111			

Robuustheid lokaal wegennet

De robuustheid van het wegennet in het projectgebied neemt toe bij de planontwikkeling volgens de twee basisalternatieven. Het aantal I/C-knelpunten en bijna knelpunten in het projectgebied neemt respectievelijk af met 1 en 3 ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Daarnaast neemt het aantal ontsluitingsroutes in het projectgebied Overamstel toe met 3. Enerzijds doordat de Amstelstroomlaan in de basisalternatieven wordt aangesloten op de stadstraat, die tevens in verbinding staat met de Joan Muyskenweg. Anderzijds doordat het gebied ten oosten van het spoor met het doortrekken van de Amstelstroomlaan een extra ontsluiting naar de Wenckebachweg krijgt. De twee basisalternatieven worden in 2030 in vergelijking met de autonome ontwikkeling daarom positief beoordeeld in dit MER (++).

Voor een overzicht van de I/C-knelpunten en bijna knelpunten binnen het projectgebied Overamstel voor de basisalternatieven, zie bijlage 1 (bijlagen 8 en 9).

Tabel 3-15: Aantal I/C-knelpunten en bijna-knelpunten in het projectgebied Overamstel

huidige situatie	autonoom 2030	basis 2030
6	4	1
4	4	3

Tabel 3-16: aantal ontsluitingsroutes in het projectgebied Overamstel

huidige situatie	autonoom 2030	basis 2030
1. Spaklerweg noord	1. Spaklerweg noord	1. Spaklerweg noord
2. Spaklerweg zuid	2. Spaklerweg zuid	2. Spaklerweg zuid
3. Wenckebachweg noord	3. Wenckebachweg noord	3. Wenckebachweg noord
4. Wenckebachweg zuid	4. Wenckebachweg zuid	4. Wenckebachweg zuid
5. Joan Muyskenweg Zuid	5. Joan Muyskenweg Zuid	5. Amstelstroomlaan west
6. A2	6. A2	6. Amstelstroomlaan oost
		7. Stadstraat noord
		8. Stadstraat zuid
		9. Joan Muyskenweg

Autobereikbaarheid van en naar het plangebied

Op basis van het verkeersmodel is een reistijdisochronenkaart gemaakt voor de basisalternatieven voor het jaar 2030. Uit de reistijdisochronenkaart blijkt dat er sprake van een lichte verbetering van de bereikbaarheid van de omgeving van Amsterdam vanuit het plangebied ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De stad Almere is in ongeveer 45 minuten bereikbaar ten opzichte van 50 minuten bij autonome ontwikkeling. De basisalternatieven worden vanwege het beperkte effect gelijk geschaald met de autonome ontwikkeling en neutraal beoordeeld in dit MER (0).



Figuur 3-8: reistijdisochronenkaart voor het autoverkeer bij het basisalternatief in 2030 (reistijd in minuten)

Autobereikbaarheid van en naar de rest van Amsterdam

Door de omvorming van de A2 wordt deze route in zijn algemeenheid minder aantrekkelijk wordt voor het autoverkeer om Amsterdam uit te komen. De berekende afname is 35% ten opzichte van de autonome ontwikkeling. In lijn met dit beeld laat het verkeersonderzoek een toename zien op de andere uitvalroutes voor de stad, S112 en S109 ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Deze toename is echter nergens erg groot. Voor de S109 is de toename op beide opritten gezamenlijk 4%. Op de S112 is de toename vanuit het centrum van Amsterdam op beide opritten gezamenlijk 3%. Voor de overzichtstabel voor de veranderende verkeersintensiteiten in de avondspits ten opzichte van de autonome ontwikkeling, zie bijlage 1 (bijlage 11).

Om een indicatie te krijgen of de autobereikbaarheid van de omgeving van Amsterdam vanuit de rest van Amsterdam significant negatief wordt beïnvloed door de realisatie van de stadstraat is een reistijd-

isochronenkaart gemaakt voor het centrumgebied van Amsterdam voor een tweetal situaties. Namelijk dat het plangebied Overamstel zich ontwikkelt overeenkomstig de beschreven autonome ontwikkeling en dat het zich ontwikkelt overeenkomstig het beschreven maximumalternatief.

De kaarten laten geen significant verschil in bereikbaarheid van de omgeving zien. Daarom zijn de het maximumalternatief en de basisalternatieven, door het beperkte effect, gelijk geschaald aan de autonome ontwikkeling en neutraal beoordeeld (0).

Voor de reistijdisochronenkaarten voor de bereikbaarheid vanuit het centrumgebied van Amsterdam, zie bijlage 1 (bijlage 15).

Gevolgen voor vervoerswaarde OV

OV-bereikbaarheid van het Amstelstation

Het verkeersonderzoek Overamstel laat zien dat de verkeersintensiteiten in het tunneltje tussen Spaklerweg en Overzichtsweg in 2030 bij de basisalternatieven hoger zijn dan bij autonome ontwikkeling in 2023, zijnde de uitgangssituatie voor beoordeling van de OV bereikbaarheid. Deze prognoses lijken te duiden dat in 2030 in de basisalternatieven de OV- bereikbaarheid van het Amstelstation afneemt ten opzichte van de uitgangssituatie 2023. De exacte uitvoering van de verkeerssituatie rondom het Amstelstation heeft echter ook nog de nodige invloed op de hoeveelheid verkeer dat zal rijden tussen beide gebieden. Pas nadat dit ontwerp is vastgesteld, kan bepaald worden wat het exacte effect is van de verdichting volgens het basisalternatief. Vooruitlopend op dit definitieve oordeel worden de basisalternatieven gelijk geschaald met de autonome ontwikkeling 2030 die een gelijk effect heeft laten zien, en daarmee neutraal beoordeeld (0).

Tabel 3-17: verwachte ontwikkeling verkeersuitwisseling tussen Amstelstationgebied en Overamstel (inclusief percentuele toename ten opzichte van berekende verkeersintensiteiten bij autonome ontwikkeling 2023)

	autonoom 2023	autonoom 2030	basisalternatieven 2030
Tunneltje Spaklerweg	2627	2684 (+2%)	2715/ 2671 (+3%/ +2%)

Passagiersaanwas Openbaar Vervoer

Door de planontwikkeling volgens de basisalternatieven zal het in projectgebied Overamstel meer woningen en zakelijk vastgoed gerealiseerd zijn in 2030 dan bij autonome ontwikkeling. Dit heeft eveneens tot gevolg dat er meer OV passagiers verwacht worden. De verwachte aanwas is ca. 900 OV ritten (26%) tijdens de avondspits. De vervoerswaarde van het OV zal dus toenemen ten opzicht van de autonome ontwikkeling 2030, zijnde de referentiesituatie. De basisalternatieven zijn daarom positief beoordeeld in dit MER (+).

Tabel 3-18: verwachte aantallen passagiersritten OV in de avondspits

	huidige situatie	autonoom 2030	basisalternatieven 2030
OV	2.278	3.413	4.316 ⁷ /4.381 ⁸

⁷ basisalternatief

⁸ basisalternatief met alternatieve indeling deelgebied 5

3.2.3 Maximumalternatief

Het aanwezige auto- en OV-netwerk

In 2030 zal op basis van de planontwikkeling volgens het maximumalternatief een aantal aanvullende infrastructurele veranderingen hebben plaats gehad ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Voor het autonetwerk zijn de volgende infrastructurele veranderingen doorgevoerd:

plangebied

- De huidige Nuonweg is omgevormd tot de Amstelstroomlaan en is aangesloten op de stadstraat.
- In oostelijke richting wordt de Amstelstroomlaan doorgetrokken om het plangebied Weespertrekvaart Midden en Kop Weespertrekvaart te ontsluiten.
- De kruising Spaklerweg/Amstelstroomlaan is omgevormd tot een volwaardige kruising.
- De huidige Joan Muyskenweg en A2 zijn omgevormd tot een stadstraat op het tracé Joan Muyskenweg.

Verkeersintensiteiten

Bij de planontwikkeling volgens het maximumalternatief komen er meer auto's in het gebied rijden ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Tabel 3-19: Verwachte aantal gegeneerde autoritten tijdens de avondspits binnen het plangebied

	huidige situatie	autonoom 2030	maximum 2030
Aantal gegeneerde autoritten	4.199	4.807	7.097

De directe aansluiting van de Amstelstroomlaan op de omgevormde A2 zorgt er voor dat de ontsluitingsroute Spaklerweg in de zuidelijke richting overeenkomstig het beeld bij het basisalternatief ontlast wordt. Ook het verkeer op de Wenckebachweg richting de S111 wordt minder in dit alternatief doordat de Amstelstroomlaan in oostelijke richting is doorgetrokken. Het woon/werk verkeer dat het plangebied en Amsterdam verlaat kiest voor een groot deel de stad te verlaten via de Amstelstroomlaan en afgewaardeerde A2. De oprit S 111 wordt hierdoor verder ontzien. De berekende afname ten opzichte van de autonome ontwikkeling is 9%. De aansluiting met de afgewaardeerde A2 en de ontlasting die dat geeft voor de Spaklerweg in noordelijke en zuidelijke richting lijkt er indirect ook voor te zorgen dat de route Overzichtsweg/ Spaklerweg/ Amstelstroomlaan de stad uit iets drukker wordt. De berekende toename is 24%.

Voor de overzichtstabel voor de veranderende verkeersintensiteiten in de avondspits ten opzichte van de autonome ontwikkeling, zie bijlage 1 (bijlage 11).

Doorstroming kruispunten

Het maximumalternatief zorgt dat de doorstroming in 2030 op de kruispunten Amstelstroomlaan/Spaklerweg (1) Spaklerweg / Van Marwijk Kooystraat (3), Van Marwijk Kooystraat /J. Blookerweg (4) en J. Blookerweg / Noordelijke oprit A10 S111 (5) beter is dan bij autonome ontwikkeling, door de afname van het verkeer ter plaatse. De bovengenoemde vijf kruispunten functioneren bij het maximumalternatief in 2030 beter dan de streefwaarden voor doorstroming. Het kruispunt Amstelstroomlaan / Joan Muyskenweg (2) functioneert naar behoren. Het maximumalternatief wordt door haar effect op de doorstroming ter plaatse van de onderzochte kruispunten positief beoordeeld in dit MER (++). Voor de rapportage over doorstroming ter plaatse van de hierboven genoemde kruispunten, zie bijlage 2.

Tabel 3-20: beoordeling doorstroming kruispunten voor gemotoriseerd verkeer bij het maximumalternatief. Groen beter dan de streefwaarden / rood slechter dan de streefwaarden.

		huidige situatie	autonoom 2030	maximum 2030
Nr1	Kruispunt Amstelstroomlaan/ Spaklerweg			
Nr2	Kruispunt Amstelstroomlaan/ Joan Muyskenweg of stadstraat	n.v.t.	n.v.t.	
Nr3	Kruispunt Spaklerweg/ Van Marwijk Kooistraat			
Nr4	Kruispunt Van Marwijk Kooistraat/J. Blockerweg			
Nr5	J. Blockerweg/ Noordelijke oprit A10 S111			

Robuustheid lokaal wegennet

De robuustheid van het wegennet neemt toe in het projectgebied Overamstel bij de planontwikkeling volgens het maximumalternatief. Het aantal I/C- knelpunten en bijna knelpunten in het projectgebied neemt respectievelijk af met 1 en 2 ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Daarnaast neemt het aantal ontsluitingsroutes in het projectgebied toe met 3. Enerzijds doordat de Amstelstroomlaan in het maximumalternatief wordt aangesloten op de stadstraat, die tevens in verbinding staat met de Joan Muyskenweg. Anderzijds doordat het gebied ten oosten van het spoor met het doortrekken van de Amstelstroomlaan een extra ontsluiting naar de Wenckebachweg krijgt. Het maximumalternatief wordt in 2030 in vergelijking met de autonome ontwikkeling daarom positief beoordeeld in dit MER (++).

Voor een overzicht van de I/C-knelpunten en bijna knelpunten binnen het projectgebied Overamstel voor het maximumalternatief, zie bijlage 1 (bijlage 10).

Tabel 3-21: Aantal I/C-knelpunten en bijna knelpunten in het projectgebied Overamstel

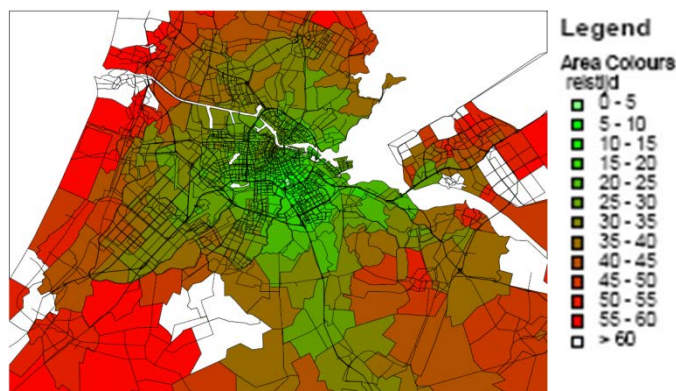
huidige situatie	autonoom 2030	basis 2030
6	4	2
4	4	3

Tabel 3-22: aantal ontsluitingsroutes in het projectgebied Overamstel

huidige situatie	autonoom 2030	basis 2030
1. Spaklerweg noord	1. Spaklerweg noord	1. Spaklerweg noord
2. Spaklerweg zuid	2. Spaklerweg zuid	2. Spaklerweg zuid
3. Wenkebachweg noord	3. Wenkebachweg noord	3. Wenkebachweg noord
4. Wenkebachweg zuid	4. Wenkebachweg zuid	4. Wenkebachweg zuid
5. Joan Muyskenweg Zuid	5. Joan Muyskenweg Zuid	5. Amstelstroomlaan west
6. A2	6. A2	6. Amstelstroomlaan oost
		7. Stadstraat noord
		8. Stadstraat zuid
		9. Joan Muyskenweg

Autobereikbaarheid van en naar het plangebied

Op basis van het verkeersmodel is een reistijdisochronenkaart gemaakt voor de het maximumalternatief voor het jaar 2030. Uit de reistijdisochronenkaart blijkt dat er sprake van een lichte verbetering van de bereikbaarheid van de omgeving van Amsterdam vanuit het plangebied ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De stad Almere is in ongeveer 45 minuten bereikbaar ten opzichte van 50 minuten bij autonome ontwikkeling. Het maximumalternatief wordt vanwege het beperkte effect gelijk geschaald met de autonome ontwikkeling en neutraal beoordeeld in dit MER (0).



Figuur 3-9: reistijdisochronenkaart voor het autoverkeer bij het maximumalternatief in 2030 (reistijd in minuten)

Autobereikbaarheid van en naar de rest van Amsterdam

Door de omvorming van de A2 wordt deze route in zijn algemeenheid minder aantrekkelijk voor het autoverkeer om Amsterdam uit te komen. De berekende afname is 35% ten opzichte van de autonome ontwikkeling. In lijn met dit beeld laat het verkeersonderzoek een toename zien op de andere uitvalroutes voor de stad, S112 en S109 ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Deze toename is echter nergens erg groot. Voor de S109 is de toename op beide opritten gezamenlijk 4%. Op de S112 is de toename vanuit het centrum van Amsterdam op beide opritten gezamenlijk 3%. Voor de overzichtstabel voor de veranderende verkeersintensiteiten in de avondspits ten opzichte van de autonome ontwikkeling, zie bijlage 1 (bijlage 11).

Om een indicatie te krijgen of de autobereikbaarheid van de omgeving van Amsterdam vanuit de rest van Amsterdam significant negatief wordt beïnvloed door de realisatie van de stadstraat is een reistijd- isochronenkaart gemaakt voor het centrumgebied van Amsterdam voor twee situaties. Namelijk dat het plangebied Overamstel zich ontwikkelt overeenkomstig de beschreven autonome ontwikkeling en dat het plangebied zich ontwikkelt volgens het maximumalternatief. De kaarten laten geen significant verschil in bereikbaarheid van de omgeving zien. Daarom is het maximumalternatief, door het beperkte effect, gelijk geschaald aan de autonome ontwikkeling en neutraal beoordeeld (0).

Voor de reistijdisochronenkaarten voor de bereikbaarheid vanuit het centrumgebied van Amsterdam, zie bijlage 1 (bijlage 15).

Gevolgen voor de vervoerswaarde OV

OV-bereikbaarheid van het Amstelstation

Het verkeersonderzoek Overamstel laat zien dat de verkeersintensiteiten in het tunneltje tussen Spaklerweg en Overzichtsweg in 2030 bij het maximumalternatief hoger zijn dan bij autonome ontwikkeling in 2023, zijnde de uitgangssituatie voor beoordeling van de OV-bereikbaarheid. Deze prognoses lijken te duiden dat in 2030 in het maximumalternatief de OV- bereikbaarheid van het Amstelstation afneemt ten opzichte van de uitgangssituatie 2023 en in vergelijking met de autonome ontwikkeling 2030 mogelijk iets negatiever beoordeeld moet worden. De exacte uitvoering van de verkeerssituatie rondom het Amstelstation heeft daar echter ook nog de nodige invloed op. Pas nadat dit ontwerp is vastgesteld, kan bepaald kan worden wat het exacte effect is van de verdichting volgens het maximumalternatief. Vooruitlopend op deze definitieve beoordeling wordt deze planontwikkeling in dit MER zowel neutraal als ook negatief beoordeeld (0/-).

Tabel 3-23: verwachte ontwikkeling verkeersuitwisseling tussen Amstelstationgebied en Overamstel (inclusief percentuele toename ten opzichte van berekende verkeersintensiteiten bij autonome ontwikkeling 2023)

	autonoom 2023	autonoom 2030	maximum 2030
Tunneltje Spaklerweg	2627	2684 (+2%)	2779 (+6%)

Passagiersaanwas Openbaar Vervoer

Door de planontwikkeling volgens het maximumalternatief zal het in projectgebied Overamstel meer woningen en zakelijk vastgoed gerealiseerd zijn in 2030 dan bij autonome ontwikkeling. Dit heeft eveneens tot gevolg dat er meer OV passagiers verwacht worden. De verwachte aanwas is ca. 1600 OV ritten (47%) tijdens de avondspits. De vervoerswaarde van het OV zal dus toenemen ten opzicht van de autonome ontwikkeling 2030, zijnde de referentiesituatie. Het maximumalternatief is daarom positief beoordeeld in dit MER (++).

Tabel 3-24: verwachte aantallen passagiers voor het OV in de avondspits in de huidige situatie en 2030

	huidige situatie	2030 autonoom	2030 maximum
OV	2.278	3.413	5.024

3.2.4 Beoordelingsoverzicht planalternatieven

De planalternatieven zijn in dit hoofdstuk voor wat betreft hun effecten op het auto- en OV-netwerk beoordeeld aan de hand van zes beoordelingsaspecten:

1. doorstroming gemotoriseerd verkeer op het lokale wegennet;
2. robuustheid van het lokale wegennet in het projectgebied Overamstel;
3. gevolgen voor de autobereikbaarheid van en naar het projectgebied;
4. gevolgen voor de autobereikbaarheid van en naar de rest van Amsterdam;
5. gevolgen voor de OV bereikbaarheid van het Amstelstation;
6. gevolgen voor de passagiersaantallen vanuit het projectgebied Overamstel voor het OV.

In onderstaande tabel is de beoordeling voor alle alternatieven weergegeven voor alle aspecten vanuit een vergelijking met de autonome ontwikkeling.

Tabel 3-25: effectbeoordeling voor de verschillende alternatieven afgezet tegen de autonome ontwikkeling

	autonoom 2030	minimum 2030	basis 2030	maximum 2030
Doorstroming verkeer op het lokale wegennet	0	0	++	++
Robuustheid lokaal wegennet	0	+	++	++
Autobereikbaarheid van en naar het projectgebied	0	0	0	0
Autobereikbaarheid van en naar de rest van Amsterdam	0	0	0	0
OV bereikbaarheid van het Amstelstation	0	0/-	0/-	0/-
Gevolgen voor het aantal OV-passagiers en de effecten daarvan op de vervoerswaarde van het OV	0	+	+	++

3.3 De effectanalyse van de geplande fasering

In deze paragraaf wordt voor de beoordeling van de effecten van de fasering van de planontwikkeling het verkeersnetwerk voor het jaar 2023 beoordeeld op basis van de voorgenomen planontwikkeling voor 2023. Deze ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt in 3 nieuwe bestemmingsplannen: voor deelgebied Amstelkwartier tweede fase, voor deelgebied A2 / Joan Muyskenweg en voor het Ronnetteterrein (kavel in deelgebied A2/Joan Muyskenweg).

Het doel van de beoordeling is inzichtelijk maken of de fasering van de gebiedsontwikkeling leidt tot negatieve effecten en om een conclusie te trekken over de uitvoerbaarheid van de bestemmingsplannen. Het functioneren van het verkeersnetwerk bij planontwikkeling wordt daarbij afgezet tegen het functioneren bij autonome ontwikkeling.

Bij het beoordelen van de geplande fasering wordt gefocust op de drie van de zes beoordelingsaspecten die operationele waarde hebben, te weten:

- doorstroming gemotoriseerd verkeer op het lokale wegennet;
- robuustheid lokaal wegennet in het projectgebied Overamstel;
- OV-bereikbaarheid van het Amstelstation.

3.3.1 Autonome ontwikkeling 2023

Het aanwezige auto- en OV-netwerk

In 2023 zal op basis van de verwachte autonome ontwikkeling de volgende aanvullende infrastructurele veranderingen hebben plaats gehad ten opzichte van de huidige situatie. Voor het autonetwerk zijn de volgende infrastructurele veranderingen doorgevoerd:

plangebied

- Kruising Spaklerweg Amstelstroomlaan is omgevormd.
- De Wenckebachweg heeft aan de noordkant geen aansluiting meer op de Spaklerweg.

in de directe omgeving van het plangebied

- Weesperstraat is versmald naar 2 x 1 rijbaan.
- De lokale weginfrastructuur ter plaatse van het Amstelstation is anders vormgeven.
- Nieuw busstation is gerealiseerd voor het Amstelstation .

Snelwegen

- Verbreding van de snelweg A9/A10.

De infrastructurele ontwikkelingen zijn in de autonome ontwikkeling 2023 gelijk aan de autonome ontwikkeling 2030. Buiten het plangebied zijn er wel verschillen tussen beide jaren.

Verkeersintensiteiten

Binnen het plangebied neemt door de autonome ontwikkeling het aantal autoverplaatsingen binnen het plangebied Overamstel toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit wordt veroorzaakt door de ontwikkelingen die mogelijk gemaakt zijn met vier reeds onherroepelijk geworden bestemmingsplannen in het projectgebied Overamstel en die naar verwachting in 2023 zijn gerealiseerd. In onderstaande tabel is het totaal aantal verwachte verplaatsingen met de auto voor het projectgebied Overamstel opgenomen voor de huidige situatie en de autonome ontwikkeling in het jaar 2023 en 2030.

Tabel 3-26 Totaal verwachte aantal gegenereerde autoritten tijdens de avondspits door het projectgebied Overamstel

	huidige situatie	autonoom 2023	autonoom 2030
Aantal gegenereerde autoritten	4.199	4.807	4.807

De autonome ontwikkeling binnen het projectgebied Overamstel veroorzaakt een lichte toename aan autoverkeer, met name op het zuidelijk deel van de Spaklerweg en de Van Marwijk Kooystraat (van en naar A10). Voor de overzichtstabel voor de veranderende verkeersintensiteiten in de avondspits, zie bijlage 1 (bijlage 11).

Doorstroming van kruispunten

Op basis van het uitgevoerde onderzoek naar de doorstroming ter plaatse van kruispunten is vast komen te staan dat zowel in de huidige situatie als in het jaar 2030 bij autonome ontwikkeling de doorstroming ter plaatse van de kruispunten Van Marwijk Kooystraat / J Blokkerweg (4) en J. Blokkerweg / S111 Afrit/Oprit A10 (5) de streefwaarden niet haalt. Omdat de toestroom aan autoverkeer naar deze kruispunten in 2023 bij autonome ontwikkeling in ligt tussen de huidige situatie en de autonome ontwikkeling 2030, kan hier worden geconcludeerd dat ook in 2023 bij autonome ontwikkeling de doorstroming de streefwaarden niet haalt. De overige drie kruispunten functioneren overeenkomstig de huidige situatie en situatie bij autonome ontwikkeling 2030 volgens de beleidscriteria. Voor de rapportage over doorstroming ter plaatse van de hierboven genoemde kruispunten, zie bijlage 2.

Tabel 3-27: beoordeling doorstroming kruispunten voor gemotoriseerd verkeer bij autonome ontwikkeling. Groen beter dan de streefwaarden / rood slechter dan de streefwaarden

		huidige situatie	autonoom 2023	autonoom 2030
Nr1	Kruispunt Amstelstroomlaan/ Spaklerweg			
Nr2	Kruispunt Amstelstroomlaan/ Joan Muyskenweg of stadstraat	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Nr3	Kruispunt Spaklerweg/ Van Marwijk Kooystraat			
Nr4	Kruispunt Van Marwijk Kooystraat/J. Blookerweg			
Nr5	J. Blookerweg/ Noordelijke oprit A10 S111			

Robuustheid lokaal wegennet

De robuustheid van het wegennet neemt in het projectgebied Overamstel niet significant af of toe bij de autonome ontwikkeling. Het aantal I/C-knelpunten en bijna knelpunten neemt respectievelijk af met 0 en 3. Het aantal ontsluitingsroutes in het projectgebied vermindert met 1 door het wegvallen van de verbinding tussen de Spaklerweg en de Wenkebachweg noord. Voor een overzicht van de I/C-knelpunten en bijna knelpunten binnen het projectgebied Overamstel bij autonome ontwikkeling in het jaar 2023, zie bijlage 1 (bijlage 3).

Tabel 3-28: Aantal I/C-knelpunten en bijna knelpunten in het plangebied

huidige situatie	autonome 2023
6	3
4	4

Tabel 3-29: Aantal ontsluitingsroutes in het projectgebied Overamstel

huidige situatie	autonoom 2023
1. Spaklerweg noord	1. Spaklerweg noord
2. Spaklerweg zuid	2. Spaklerweg zuid
3. Wenkebachweg noord	3. Wenkebachweg noord
4. Wenkebachweg zuid	4. Wenkebachweg zuid
5. Joan Muyskenweg zuid	5. Joan Muyskenweg zuid
6. A2	6. A2

3.3.2 Planontwikkeling zonder brug (variant 1)

Het aanwezige auto- en OV-netwerk

In 2023 zal op basis van de planontwikkeling zonder brug de volgende aanvullende infrastructurele veranderingen plaats gehad hebben in het projectgebied Overamstel ten opzichte van de autonome ontwikkeling in 2023:

plangebied

- De huidige Nuonweg is omgevormd tot de Amstelstroomlaan en deze straat loopt tot de aan de Duivendrechtse Vaart.

Verkeersintensiteiten

Bij de geplande planontwikkeling tot 2023 volgens variant zonder brug, zullen er naar verwachting een nagenoeg gelijk aantal autoritten binnen het projectgebied Overamstel, maar ook binnen het plangebied MER worden gegenereerd, als bij de autonome ontwikkeling in 2023⁹. De verwachte verkeersintensiteiten op de verschillende wegen binnen het plangebied MER en daarbuiten zijn eveneens gelijk in beide situaties.

Tabel 3-30: Verwachte aantal gegenereerde autoritten tijdens de avondspits binnen het projectgebied Overamstel

	huidige situatie	autonoom 2023	planontwikkeling 2023 variant 1
Aantal gegenereerde autoritten	4.199	4.809	4.809

Doordat de planontwikkeling 2023 voor de variant zonder brug een verkeerssituatie oplevert die gelijk is aan de autonome ontwikkeling 2023 zal de planontwikkeling bij beoordelingsaspecten in dit MER ook niet afwijken van de autonome ontwikkeling voor 2023.

Doorstroming kruispunten

Gelijk aan de autonome ontwikkeling 2023. De planontwikkeling wordt daarom in dit MER neutraal beoordeeld.

Robuustheid lokaal wegennet

Gelijk aan de autonome ontwikkeling 2023. De planontwikkeling wordt daarom in dit MER neutraal beoordeeld.

OV-bereikbaarheid van het Amstelstation

Gelijk aan de autonome ontwikkeling 2023. De planontwikkeling wordt daarom in dit MER neutraal beoordeeld.

⁹Dit wordt veroorzaakt door het feit dat het huidige bedrijventerrein (NUON) binnen Amsteltkwartier 2de fase verdwenen is en daarmee ook een groot aantal arbeidsplaatsen. De planontwikkeling 2023 genereert natuurlijk wel verkeer maar de toename door de plannen is gelijk aan de afname door het verdwijnen van de huidige bedrijvigheid uit het gebied.

3.3.3 Planontwikkeling met brug (variant 2)

Het aanwezige auto- en OV-netwerk

In 2023 zal op basis van de planontwikkeling met brug de volgende aanvullende infrastructurele veranderingen plaats gehad hebben in het projectgebied Overamstel ten opzichte van de autonome ontwikkeling in 2023:

plangebied

- De huidige Nuonweg is omgevormd tot de Amstelstroomlaan en is door een brug over de Duivendrechtse Vaart verbonden met de Joan Muyskenweg.

Verkeersintensiteiten

Bij de geplande planontwikkeling tot 2023 volgens variant met brug, zullen er naar verwachting een nagenoeg gelijk aantal autoritten binnen het projectgebied Overamstel, maar ook binnen het plangebied MER worden gegenereerd als bij de autonome ontwikkeling in 2023¹⁰. De verwachte verkeersintensiteiten op de verschillende wegen binnen het plangebied MER en daarbuiten zijn in beide situaties niet gelijk ten gevolge van de realisatie van een extra ontsluitingsroute bij planontwikkeling 2023 volgens de variant met brug.

Tabel 3-31: Verwachte aantal gegenereerde autoritten tijdens de avondspits binnen het projectgebied Overamstel

	huidige situatie	autonoom 2023	planontwikkeling 2023 variant 2
Aantal gegenereerde autoritten	4.199	4.809	4.825

De planontwikkeling 2023 volgens de variant met brug zorgt er voor dat de Spaklerweg ten zuiden van de Amstelstroomlaan ontlast wordt en zorgt voor een lichte ontlasting (4%) van de kruispunten Spaklerweg / Van Marwijk Kooystraat (3) en Van Marwijk Kooystraat / J. Blookerweg / Oprit A10 (4 en 5).

De aansluiting met de Joan Muyskenweg en de ontlasting die dat geeft voor de Spaklerweg in noordelijke en zuidelijke richting lijkt er indirect ook voor te zorgen dat de route Overzichtsweg/ Spaklerweg/ Amstelstroomlaan de stad uit iets drukker wordt. De berekende toename is 12%.

Voor de overzichtstabel voor de veranderende verkeersintensiteiten in de avondspits ten opzichte van de autonome ontwikkeling in 2023, zie bijlage 1 (bijlage 11).

Doorstroming kruispunten

Op basis van het onderzoek naar de doorstroming ter plaatse van kruispunten is vast komen te staan dat zowel in het jaar 2023 bij autonome ontwikkeling als in het jaar 2030 bij planontwikkeling volgens het minimumalternatief de doorstroming ter plaatse van de kruispunten Van Marwijk Kooystraat / J Blookerweg (4) en J. Blookerweg / S111 Afrit/Oprit A10 (5) de streefwaarden niet haalt. Omdat de toestroom aan autoverkeer naar deze kruispunten in 2023 bij planontwikkeling volgens de variant met brug inligt tussen de toestroom in 2023 bij autonome ontwikkeling en 2030 bij planontwikkeling volgens het minimumalternatief, kan hier worden geconcludeerd dat ook in 2023 bij autonome ontwikkeling de doorstroming de streefwaarden niet haalt. De overige drie kruispunten functioneren overeenkomstig de situatie bij autonome

¹⁰Dit wordt veroorzaakt door het feit dat het huidige bedrijventerrein (NUON) binnen Amsteltkwartier 2de fase verdwenen is en daarmee ook een groot aantal arbeidsplaatsen. De planontwikkeling 2023 genereert natuurlijk wel verkeer maar de toename ten gevolge van de plannen is gelijk aan de afname ten gevolge van het verdwijnen van de huidige bedrijvigheid uit het gebied.

ontwikkeling 2023 en de situatie bij planontwikkeling volgens het minimumalternatief volgens de beleidscriteria. Het effect van het planontwikkeling 2023 volgens de variant met brug op de doorstroming ter plaatse van kruispunten worden gelijk geschaald met het functioneren van de kruispunten bij autonome ontwikkeling 2023, zijnde de referentiesituatie voor 2023. De planontwikkeling 2023 volgens de variant met brug wordt daarom neutraal beoordeeld (0). Voor de rapportage over doorstroming ter plaatse van de hierboven genoemde kruispunten, zie bijlage 2.

Tabel 3-32: beoordeling doorstroming kruispunten voor gemotoriseerd verkeer bij planontwikkeling 2023 volgens variant met brug (variant 2). Groen beter dan de streefwaarden / rood slechter dan de streefwaarden

		huidige situatie	autonoom 2023	planontwik. 2023 variant 2
Nr1	Kruispunt Amstelstroomlaan/ Spaklerweg			
Nr2	Kruispunt Amstelstroomlaan/ Joan Muyskenweg of stadstraat	n.v.t.	n.v.t.	
Nr3	Kruispunt Spaklerweg/ Van Marwijk Kooystraat			
Nr4	Kruispunt Van Marwijk Kooystraat/J. Blookerweg			
Nr5	J. Blookerweg/ Noordelijke oprit A10 S111			

Robuustheid lokaal wegennet

Op basis van de beoordelingscriteria in dit MER neemt de robuustheid van het wegennet in het projectgebied Overamstel toe bij de planontwikkeling 2023 volgens de variant met brug. Het aantal I/C-knelpunten en bijna knelpunten neemt respectievelijk af met 1 en 0 ten opzichte van de autonome ontwikkeling in 2023. Daarnaast neemt het aantal ontsluitingsroutes in het projectgebied Overamstel toe met 1 doordat de Amstelstroomlaan in deze variant van de planontwikkeling 2023 wordt aangesloten op de Joan Muyskenweg. De planontwikkeling volgens de variant met brug wordt in dit MER ten opzichte van de autonome ontwikkeling 2023 positief beoordeeld (+).

Voor een overzicht van de I/C-knelpunten en bijna knelpunten binnen het projectgebied Overamstel voor de planontwikkeling 2023 volgens de variant met brug, zie bijlage 1 (bijlage 5).

Tabel 3-33: Aantal I/C-knelpunten en bijna knelpunten in het projectgebied Overamstel

huidige situatie	autonoom 2023	planontwik.2023 variant 2
6	3	2
4	4	3

Tabel 3-34: Aantal ontsluitingsroutes in het projectgebied Overamstel

huidige situatie	autonoom 2023	planontwik.2023 met brug
1. Spaklerweg noord	1. Spaklerweg noord	1. Spaklerweg noord
2. Spaklerweg zuid	2. Spaklerweg zuid	2. Spaklerweg zuid
3. Wenckebachweg noord	3. Wenckebachweg noord	3. Wenckebachweg noord
4. Wenckebachweg zuid	4. Wenckebachweg zuid	4. Wenckebachweg zuid
5. Joan Muyskenweg zuid	5. Joan Muyskenweg zuid	5. Amstelstroomlaan west
6. A2	6. A2	6. Joan Muyskenweg zuid
		7. A2

OV-bereikbaarheid Amstelstation

Het verkeersonderzoek Overamstel laat zien dat de verkeersintensiteiten op de Spaklerweg bij het tunneltje in het jaar 2023 bij de planontwikkeling volgens de variant met brug even hoog zijn als bij autonome ontwikkeling in 2023, zijnde de referentiesituatie. De OV-bereikbaarheid van het Amstelstation zal in 2023 door de planontwikkeling volgens de variant met brug dus in kwaliteit gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect van de planontwikkeling op de bereikbaarheid van het Amstelstation is daarom bij vergelijking met de autonome ontwikkeling 2023 als neutraal beoordeeld (0).

Tabel 3-35: verwachte ontwikkeling verkeersuitwisseling tussen Amstelstationgebied en Overamstel (inclusief percentuele toename ten opzichte van berekende verkeersintensiteiten bij autonome ontwikkeling 2023)

	huidige situatie	autonoom 2023	planontwik. 2023 met brug
Spaklerweg bij tunneltje	2983	2627	2630 (+0%)

3.3.4 Beoordelingsoverzicht van de geplande fasering

De planvarianten voor 2023 zijn in dit hoofdstuk voor wat betreft hun effecten op het autonetwerk beoordeeld aan de hand van drie beoordelingsaspecten:

- doorstroming gemotoriseerd verkeer op het lokale wegennet;
- robuustheid van wegennet in het plangebied;
- OV-bereikbaarheid Amstelstation.

Tabel 3-36: effectbeoordeling voor de verschillende varianten 2023 afgezet tegen de autonome ontwikkeling 2023

	autonoom 2023	planontwik. 2023 variant 1	planontwik. 2023 variant 2
Doorstroming verkeer op het lokale wegennet	0	0	+
Robuustheid lokaal wegennet	0	0	+
OV-bereikbaarheid Amstelstation	0	0	0

4 Functioneren fietsnetwerk bij planontwikkeling

4.1 Het functioneren van het netwerk in de huidige situatie en bij autonome ontwikkeling

4.1.1 De huidige situatie

Het aanwezige fietsnetwerk

In Figuur 4-1 is het fietsnetwerk in beeld gebracht, zoals aanwezig in de huidige situatie en in de jaren 2023 en 2030. De belangrijkste fietsontsluitingswegen in de huidige situatie in het projectgebied Overamstel zijn de Spaklerweg (vrijliggend fietspad aan weerszijde van de weg) en de Wenckebachweg (vrijliggend fietspad aan één kant van de weg) en de Korte Ouderkerkerdijk die aansluit op de Utrechtsebrug.

Dichtheid fietsnetwerk

Het huidige lokale fietsnetwerk binnen het projectgebied Overamstel is grofmazig en het netwerk is nog niet aangesloten op het netwerk van de rest van Amsterdam.

Doorstroming kruispunten

De doorstroming van het fietsverkeer op de vijf kruispunten die op doorstroming zijn onderzocht, voldoet aan de normering. Voor de rapportage over doorstroming op de hierboven genoemde kruispunten, zie bijlage 2.



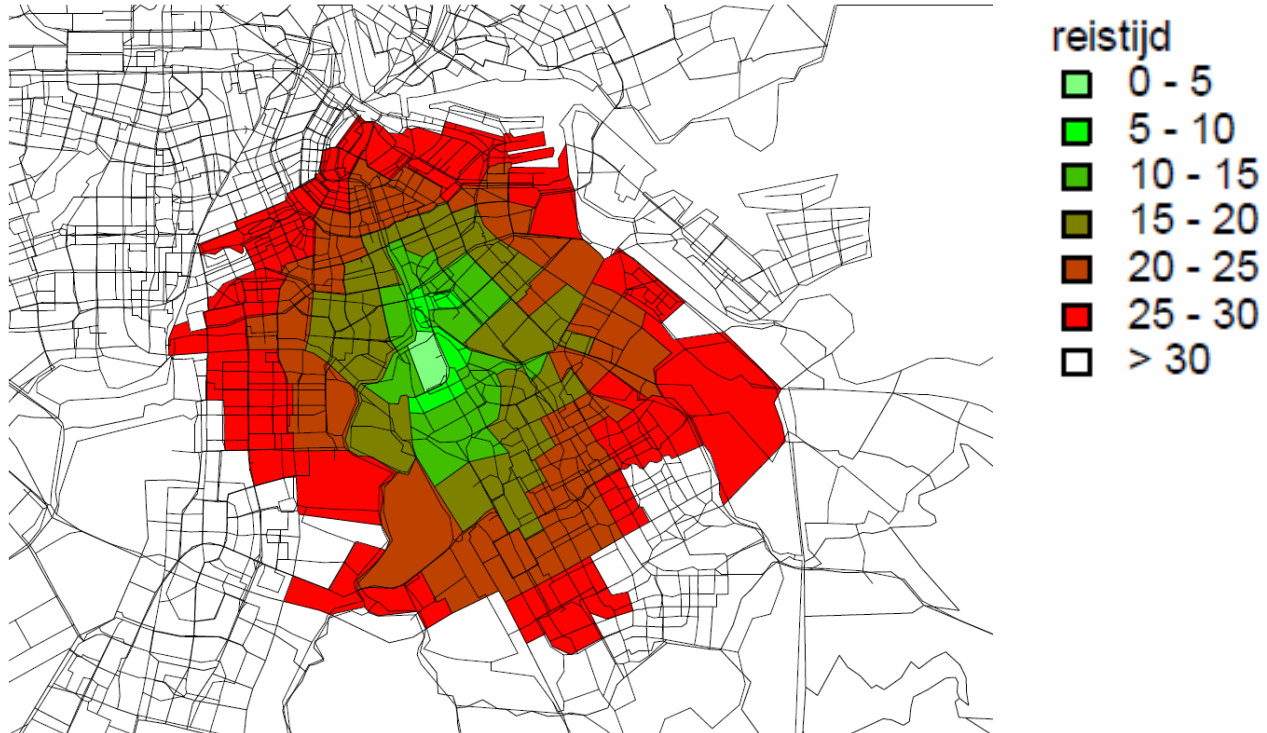
Figuur 4-1: de aanwezige fietsinfrastructuur in huidige situatie, 2023, 2030

Fietsbereikbaarheid van en naar het plangebied

In Figuur 4-2 is de reistijdisochronenkaart opgenomen. Dit kaartje brengt voor de huidige situatie in beeld welk deel van Amsterdam en omgeving goed bereikbaar is met de fiets vanuit het projectgebied.

Uitgangspunt daarvoor is een reistijd van 30 minuten op de fiets.

Uit het kaartje blijkt dat het oostelijk deel van het centrum van Amsterdam, de Zuidas, een groot deel van stadsdeel Zuidoost goed bereikbaar zijn per fiets.



Figuur 4-2: reistijdisochronenkaart voor het fietsverkeer in huidige situatie

4.1.2 Autonome ontwikkeling 2030

Het aanwezige fietsnetwerk

In 2030 zal in de autonome ontwikkeling het fietsnetwerk verbeterd zijn. Daarbij is niet zozeer de capaciteit uitgangspunt geweest maar het gebruiksgemak. De leidende gedachte is geweest goede interne verbindingen en aansluitingen op de omliggende gebieden zullen het fietsgebruik stimuleren.

Belangrijke verbeteringen van het fietsnetwerk in 2030 bij de autonome ontwikkeling zijn:

- de Korte Ouderkerkerdijk is niet meer toegankelijk voor autoverkeer en is een recreatieve fietsroute geworden tussen de stad en het Amstelland en kortgesloten via een nieuwe fietsbrug over de Weespertrekvaart met het zuidelijk deel van stadsdeel Oost;
- de deelgebieden Bedrijventerrein Overamstel en Amstelkwartier 3^{de} fase hebben een goede fietsontsluiting gekregen in zuidelijke richting met de aanleg van een vrijliggend fietspad in het deelgebied Bedrijventerrein Overamstel en een fiets/voetgangersbrug over het Zijkanaal;
- de woongebieden in deelgebied Amstelkwartier 1^{ste} fase en Kop Weespertrekvaart zijn voor fiets en voetganger vanuit zoveel mogelijk kanten bereikbaar geworden.

Voor inzicht in het fietsnetwerk in 2030 bij autonome ontwikkeling zie Figuur 4-1.

Dichtheid fietsnetwerk

Het fietsnetwerk van het projectgebied Overamstel is sterk verbeterd. De woongebieden Amstelkwartier 1^{ste} fase en Kop Weespertrekvaart zijn met respectievelijk 3 en 2 fietsontsluitingen maximaal aangesloten op de lokale fietsinfrastructuur. Daarnaast is de lokale fietsinfrastructuur met drie extra verbindingen aangesloten op het aanwezige fietsnetwerk van Amsterdam.

Fietsintensiteiten

Binnen het plangebied neemt door de autonome ontwikkeling het aantal fietsverplaatsingen van en naar het plangebied Overamstel toe. Dit wordt veroorzaakt door de vastgoedontwikkeling en de infrastructurele verbeteringen van het fietsnetwerk. Die worden mogelijk gemaakt met de vier reeds onherroepelijk geworden bestemmingsplannen binnen het projectgebied Overamstel. In onderstaande tabel is het totaal aantal verwachte verplaatsingen met de fiets voor het projectgebied Overamstel opgenomen voor de huidige situatie en de autonome ontwikkeling in 2030. Het aantal ritten in de avondspits neemt tussen de huidige situatie en 2030 naar verwachting met ca 600 ritten (36%) per dag toe.

Tabel 4-1 Totaal verwachte aantal gegenereerde fietsritten tijdens de avondspits door het plangebied

	huidige situatie	2030 autonoom
Aantal gegenereerde fietsritten	1.615	2.199

Doorstroming kruispunten

De doorstroming van het fietsverkeer op de vijf kruispunten¹¹ die op doorstroming zijn onderzocht, voldoet aan de streefwaarden. Voor de rapportage over doorstroming op de hierboven genoemde kruispunten, zie bijlage 2.

Fietsbereikbaarheid van en naar het projectgebied

De uitbreiding van het lokale fietsnetwerk en de verbeterde aansluiting van het lokale fietsnetwerk op het Amsterdamse netwerk verbetert de fietsbereikbaarheid van het projectgebied Overamstel ten opzichte van de huidige situatie. Het gebied dat vanuit het projectgebied Overamstel per fiets goed bereikbaar is, zal zijn toegenomen.

¹¹ Amstelstroomlaan/Spaklerweg (1), Amstelstroomlaan/ Joan Muyskenweg of Stadstraat (2), Spaklerweg/ Van Marwijk Kooystraat (3), Van Marwijk Kooystraat/ J. Blokkerweg (4), J. Blokkerweg/ S111 Afrit/Oprit A10 (5).

4.2 Het functioneren van het fietsnetwerk bij planontwikkeling volgens verschillende planalternatieven

4.2.1 De uitgangspunten

Het aanwezige fietsnetwerk

Het aanwezige fietsnetwerk zal bij de planontwikkeling volgens de verschillende planalternatieven verder uitgroeien overeenkomstig de ontwerpprincipes die ook leidend zijn geweest bij de autonome ontwikkeling zoals beschreven in paragraaf 4.1.

Belangrijke infrastructurele fietsnetwerkveranderingen bij de planontwikkeling, voor zover nu bekend, zijn:

- de aanleg van vrijliggende fietspaden aan weerszijde van de Amstelstroomlaan, bij aanleg van de Amstelstroomlaan (planning: voor 2023);
- de aanleg van een extra fietspad bij de ontwikkeling van het deelgebied Amstelkwartier 2^{de} fase, die de Amstelstroomlaan verbindt met de Korte Ouderkerkerdijk (planning: voor 2023);
- de aanleg van een extra fietspad bij de ontwikkeling van het deelgebied Amstelkwartier 3^{de} fase, die de Amstelstroomlaan verbindt met de Heusweg en de Marwijk van Kooistraat (planning: voor 2030);
- een extra ontsluiting van het projectgebied Overamstel voor de fiets bij de aanleg van de brug over de Duivendrechtse Vaart (planning: voor 2030);
- als de stadstraat wordt gerealiseerd zal de stadstraat worden uitgevoerd met een vrijliggend fietspad. Afhankelijk van het planalternatief aan weerszijde van de stadstraat of aan één kant daarvan. (planning: voor 2030 alleen in geval dat een van de basisalternatieven of het maximumalternatief wordt gerealiseerd).

Voor inzicht in het verwachte fietsnetwerk in 2023 bij planontwikkeling en 2030 volgens de verschillende alternatieven, zie Figuur 4-1.

Dichtheid fietsnetwerk

Het fietsnetwerk van het projectgebied Overamstel verbetert sterk met toenemende stedelijke verdichting. Het basisalternatief en het maximumalternatief hebben in vergelijking met het minimumalternatief een dichter en beter netwerk. Zo zal met de verlenging van de Amstelstroomlaan in de richting van de Wenckebachweg het plangebied MER een extra fietsontsluiting krijgen in oostelijke richting. Met de realisatie van de stadstraat wordt vormgegeven aan een hoogwaardige fietsverbinding tussen projectgebied Overamstel en de Rivierenbuurt en Zuidas.

Fietsintensiteiten

Binnen het projectgebied Overamstel neemt door de planontwikkeling in het plangebied MER het aantal fietsverplaatsingen van en naar het projectgebied Overamstel toe. Dit wordt zowel veroorzaakt door de vastgoedontwikkeling, als door de infrastructurele verbeteringen van het fietsnetwerk die worden verwacht. In onderstaande tabel is het totaal aantal verwachte verplaatsingen met de fiets voor het projectgebied Overamstel opgenomen voor de huidige situatie, de autonome ontwikkeling 2030 en de planontwikkeling 2030 volgens de verschillende alternatieven. Het aantal fietsritten in de avondspits door de planontwikkeling in 2030 volgens het maximum alternatief neemt naar verwachting met ca 1900 (85%) ritten toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling 2030.

Tabel 4-2 Totaal verwachte aantal gegenereerde fietsritten tijdens de avondspits door het projectgebied Overamstel

	autonoom	2030 minimum	2030 basis	2030	2030 Maximum
Fiets	2.199	2.847	3.387	3.475	4.068

Doorstroming kruispunten

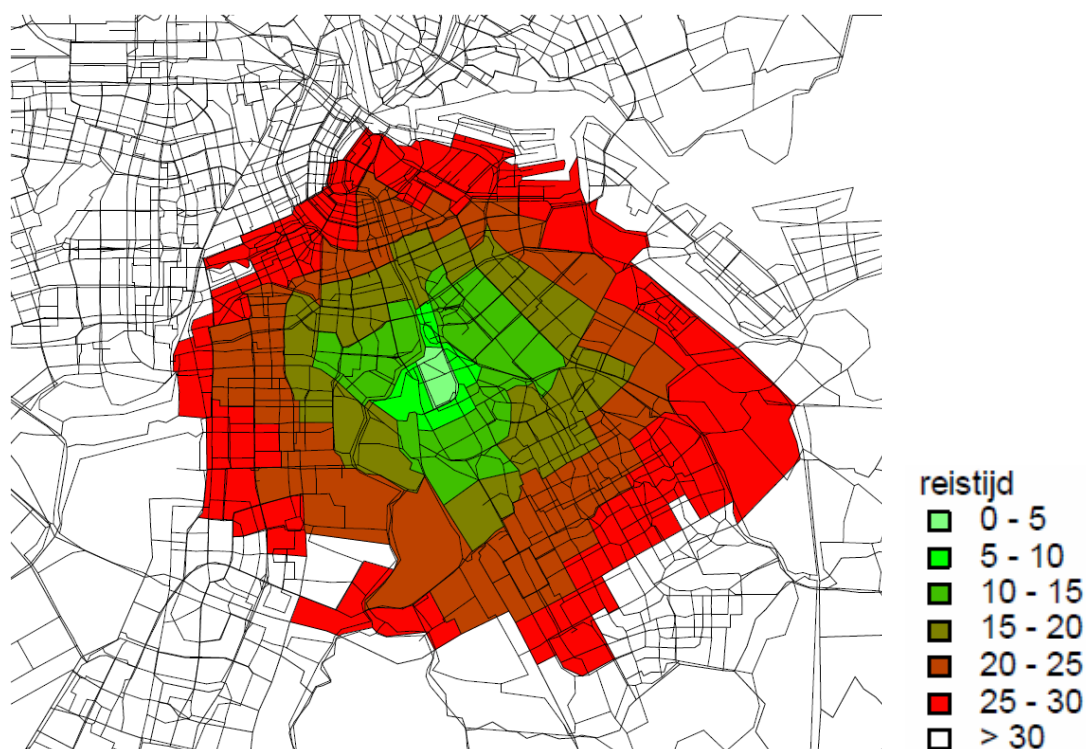
De doorstroming van het fietsverkeer op de vijf kruispunten¹² die op doorstroming zijn onderzocht, voldoet voor alle planalternatieven aan de streefwaarden. Voor de rapportage over doorstroming op de hierboven genoemde kruispunten, zie bijlage 2.

Fietsbereikbaarheid van en naar het projectgebied

De uitbreiding van het lokale fietsnetwerk en de verbeterde aansluiting van het lokale fietsnetwerk op het Amsterdamse netwerk verbetert de fietsbereikbaarheid van het projectgebied Overamstel ten opzichte van de huidige situatie. Het gebied dat vanuit het projectgebied Overamstel per fiets goed bereikbaar is, zal zijn toegenomen.

In onderstaande Figuur 4-3 is de reistijdsochronenkaart opgenomen voor de planontwikkeling volgens de basisalternatieven en het maximumalternatief. Uit het kaartje valt op te maken bij vergelijking met de reistijdsochronenkaart voor de huidige situatie dat het gebied dat goed per fiets bereikbaar is, gegroeid is ten opzichte van de huidige situatie. De groei is zowel oostwaarts als westwaarts. Zo is de Zuidas als potentieel werkgebied met 10 á 15 minuten fietsen zeer goed bereikbaar geworden.

¹² Amstelstroomlaan/Spaklerweg (1), Amstelstroomlaan/ Joan Muyskenweg of Stadstraat (2), Spaklerweg/ Van Marwijk Kooistraat (3), Van Marwijk Kooistraat/ J. Blokkerweg (4), J. Blokkerweg/ S111 Afrit/Oprit A10 (5).



Figuur 4-3: bereikbaarheid van de omgeving van het projectgebied MER met de fiets

4.2.1.1 Beoordelingsoverzicht van de planontwikkeling

Omdat de ambitie voor het te ontwerpen fietsnetwerk bij de verdere ontwikkeling van het projectgebied Overamstel gelijk blijft aan de ambities die ten grondslag hebben gelegen aan het ontwikkelde fietsnetwerk bij autonome ontwikkeling, neemt de kwaliteit van het fietsnetwerk toe met de toenemende verstedelijking van het projectgebied. Zowel de dichtheid van het lokale netwerk groeit, als het aantal verbindingen met het Amsterdamse netwerk. Dit resulteert in een steeds groter wordend gebied van Amsterdam en omgeving dat goed bereikbaar is met de fiets. Het functioneren van het fietsnetwerk scoort daarom in de basisalternatieven en het maximumalternatief bij een vergelijking met de autonome ontwikkeling het best. In 2023 scoort de planontwikkeling volgens de variant met brug het best bij vergelijking met de autonome situatie. Dit komt doordat in deze variant door de aanleg van de brug het projectgebied een extra ontsluiting heeft gekregen.

Tabel 4-3: beoordeling functioneren fietsnetwerk bij de verschillende planalternatieven, afgezet tegen de autonome ontwikkeling

Fietsnetwerk 2030 beoordelingsoverzicht	autonoom	minimum	basis	basis met alt. inrichting deelgebied 5	maximum
Dichtheid fietsinfrastructuur	0	+	++	++	++
Doorstroming kruising	0	0	0	0	0
Bereikbaarheid omgeving per fiets	0	+	++	++	++
eindoordeel	0	+	++	++	++

Tabel 4-4: beoordeling functioneren fietsnetwerk bij planontwikkeling in 2023 volgens de twee varianten, afgezet tegen de autonome ontwikkeling 2023

Fietsnetwerk 2023 beoordelingsoverzicht	autonoom	planontwikkeling variant 1	planontwikkeling variant 2
Dichtheid fietsinfrastructuur	0	+	++
Doorstroming kruising	0	0	0
Bereikbaarheid omgeving per fiets	0	+	++
eindoordeel	0	+	++

5 Eindoordeel functioneren vervoersnetwerk

5.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt op basis van de uitgevoerde beoordeling per aspect een eindbeoordeling gegeven voor het functioneren van het vervoersnetwerk in de verschillende planalternatieven. Er is daarbij zowel aandacht voor de eindsituatie 2030, als voor het tussenliggend jaar 2023 met de dan verwachte groei aan vastgoedontwikkeling en weg-infrastructurele veranderingen.

5.2 Beoordeling alternatieven

De planalternatieven zijn in dit hoofdstuk voor wat betreft hun effecten op het auto- OV-, en fietsnetwerk beoordeeld aan de hand van negen beoordelingsaspecten:

1. doorstroming gemotoriseerd verkeer op het lokale wegennet;
2. robuustheid van het lokale wegennet in het projectgebied Overamstel;
3. gevolgen voor de autobereikbaarheid van en naar het projectgebied;
4. gevolgen voor de autobereikbaarheid van en naar de rest van Amsterdam;
5. gevolgen voor de OV bereikbaarheid van het Amstelstation;
6. gevolgen voor de passagiersaantallen vanuit het projectgebied Overamstel voor het OV;
7. dichtheid fietsinfrastructuur;
8. doorstroming fietsers op het lokale wegennet;
9. bereikbaarheid omgeving per fiets.

In Tabel 5-1 zijn alle alternatieven op alle aspecten beoordeeld in vergelijking met de autonome ontwikkeling. Op basis van de beoordeling per aspect is in de tabel ook een eindoordeel opgenomen.

Bij de totstandkoming van dit eindoordeel is een belangrijk beoordelingsaspect voor het functioneren van het autonetwerk nog niet betrokken, namelijk de effecten van de stadsstraat op de nabijgelegen snelwegen; de A2 en A10. Dit onderzoek zal t.z.t. in samenwerking met Rijkswaterstaat worden uitgevoerd en moet nog plaatsvinden. Dit beoordelingsaspect zal doorslaggevend zijn voor haalbaarheid van de realisatie van de stadstraat en daarmee de mogelijk verdichtingsambities van deelgebied A2/Joan Muyskenweg. Bij de besluitvorming over de uitwerking van de plannen voor een stadstraat dient hier rekening mee te worden gehouden.

Tabel 5-1: effectbeoordeling voor de verschillende alternatieven afgezet tegen de autonome ontwikkeling

Verkeer& vervoer 2030 eindoordeel	autonoom 2030	minimum 2030	basis 2030	maximum 2030
Auto				
Doorstroming verkeer op het lokale wegennet	0	0	++	++
Robuustheid lokaal wegennet	0	+	++	++
Autobereikbaarheid van en naar het projectgebied	0	0	0	0
Autobereikbaarheid van en naar de rest van Amsterdam	0	0	0	0
OV				
OV bereikbaarheid van het Amstelstation	0	0/-	0	0/-
Gevolgen voor het aantal OV-passagiers en de effecten daarvan op de vervoerswaarde van het OV	0	+	+	++
Fiets				
Dichtheid fietsinfrastructuur	0	+	++	++
Doorstroming fietsverkeer op het lokale wegennet	0	0	0	0
Bereikbaarheid omgeving per fiets	0	+	++	++
Eindoordeel	0	+	++	++

Toelichting

Het functioneren van het lokale autonetwerk krijgt een positieve impuls met de planontwikkeling, door de aanleg van een extra ontsluitingsweg voor projectgebied Overamstel in de vorm van de Amstelstroomlaan. Het verkeersonderzoek wijst uit dat de aanleg leidt tot een ontlasting van de route naar de S111 en de A10, het lokale wegennet op kruisingen beter doorstroomt en robuuster wordt. In het basisalternatief en het maximumalternatief is de Amstelstroomlaan als extra ontsluitingsweg zodanig vormgegeven dat het lokale autonetwerk het best functioneert.

Het OV lijkt ook een positieve impuls te krijgen door de planontwikkeling, doordat de passagiersaantallen naar verwachting sterk zullen groeien met de toenemende stedelijke verdichting.

Het fietsnetwerk en het gebruik daarvan krijgt ook een positieve impuls door de planontwikkeling, doordat het lokale fietsnetwerk wordt uitgebreid en het aantal verbindingen met het Amsterdamse netwerk toeneemt. Dit resulteert in een steeds groter wordend gebied van Amsterdam en omgeving dat goed bereikbaar is met de fiets.

Het is van belang om te monitoren of de planontwikkeling in Overamstel, die in dit MER centraal staat, leidt tot meer verkeersuitwisseling tussen het Amstelstationsgebied en Overamstel via het Spaklerweg-tunneltje

en daardoor de OV-bereikbaarheid¹³ van het Amstelstation verslechtert. Mocht uit nader onderzoek blijken dat dat het geval is, dan is het voor de vervoerswaarde van het OV, en het belang daarvan voor de stad, gewenst maatregelen te nemen om de bereikbaarheid van het Amstelstation voor het bus en tramverkeer te blijven garanderen. Zie paragraaf 7, Leemte in kennis.

5.3 Beoordeling planfasering

De effecten van de planvarianten voor 2023 op het auto-, OV- en fietsnetwerk zijn beoordeeld aan de hand van zes beoordelingsaspecten:

- doorstroming gemotoriseerd verkeer op het lokale wegennet;
- robuustheid van wegennet in het plangebied;
- OV-bereikbaarheid Amstelstation;
- dichtheid fietsinfrastructuur;
- doorstroming fietsverkeer op het lokale wegennet;
- bereikbaarheid omgeving per fiets.

Tabel 5-2: effectbeoordeling voor de verschillende varianten 2023 afgezet tegen de autonome ontwikkeling 2023

Verkeer& vervoer 2023 Eindoordeel	autonoom 2023	planontwik. 2023 variant 1	planontwik. 2023 variant 2
Auto			
Doorstroming verkeer op het lokale wegennet	0	0	+
Robuustheid lokaal wegennet	0	0	+
OV			
OV-bereikbaarheid Amstelstation	0	0	0
Fiets			
Dichtheid fietsinfrastructuur	0	+	++
Doorstroming fietsverkeer op het lokale wegennet	0	0	0
Bereikbaarheid omgeving per fiets	0	0	+
eindoordeel	0	0	+

Toelichting

Het functioneren van het lokale autonetwerk bij de planontwikkeling 2023 volgens variant zonder brug is niet anders dan in 2023 bij autonome ontwikkeling. De infrastructuur en de verkeersgeneratie in het projectgebied Overamstel zijn in beide situaties namelijk aan elkaar gelijk. De planontwikkeling in 2023 waarin de Amstelstroomlaan via de aanleg van de brug over de Duivendrechtse Vaart wordt aangesloten op de Joan Muyskenweg, leidt tot een beter functionerend autonetwerk. De verbeteringen zijn overeenkomstig de geschetste verbeteringen bij het minimumalternatief in 2030. De aanleg van de brug leidt tot een ontlasting van de route naar de S111 en de A10 en zorgt voor een robuuster lokaal wegennet. De verbetering is echter wel beperkt.

¹³ Betreft hier de trams en bussen die het Amstelstation aandoen

Het OV-netwerk en de OV-bereikbaarheid van het Amstelstation, ondervindt geen effect van de planontwikkeling tot 2023.

Het fietsnetwerk verbetert met de planontwikkeling tot 2023, omdat er lokaal meer fietsinfra komt. Een betere bereikbaarheid van de omgeving wordt pas vormgegeven met de aanleg van de brug over de Duivendrechtse vaart, overeenkomstig de planontwikkeling variant met brug.

Omdat de geplande fasering van de planontwikkeling in 2023 niet leidt tot verslechtering van het functioneren van het vervoersnetwerk, kan de voorgenomen bestemmingsplanprocedures inclusief de brug over de Duivendrechtse Vaart planologisch juridisch worden mogelijk gemaakt vanuit het perspectief van verkeer en vervoer.

6 Mitigatie, compensatie en kansen

Op basis van de beoordelingsaspecten die in deze verkeersrapportage centraal hebben gestaan, is in de voorgaande paragrafen geconcludeerd dat de planontwikkeling niet leidt tot negatieve effecten op het functioneren van het vervoersnetwerk. Daarom hoeft er in deze paragraaf geen aandacht te worden besteed aan mogelijke mitigerende of compenserende maatregelen.

Blijft over, de vraag of er nog kansen zijn die het vervoersnetwerk beter kunnen laten functioneren. Hieronder volgt een korte inventarisatie van mogelijke kansen op projectniveau om de modal split te verschuiven ten gunste van OV en fietsgebruik, waar de gemeente een rol in kan spelen.

Verschuiven modal split richting meer OV en minder autoverkeer door aandacht voor de keten

Of toekomstige bewoners, werknemers of bezoekers van projectgebied Overamstel kiezen voor het reizen met OV is niet alleen afhankelijk van de nabijheid en de kwaliteit van het openbaar vervoer. Het blijkt ook afhankelijk te zijn van de aanwezigheid, de kwaliteit en het gebruikersgemak van voor- en na- transport. Zo is het belangrijk voor mensen die fietsend naar een OV-punt komen, dat ze hun fiets kunnen stallen. Bezoekers van het gebied overwegen wellicht een OV-reis als er goed natransport is.

Om de modal split richting meer OV en minder autoverkeer te verschuiven, is het van belang met de beheerder van stationsomgeving of opdrachtgever voor openbaar vervoer in gesprek te gaan over hoe voor- en natransport kan worden gefaciliteerd. Hierbij kan gedacht worden aan OV fietsen, deelauto's, elektrische deel auto's fietstaxi's.

Verschuiven modal split richting meer OV en minder autoverkeer door aanscherpen parkeervoorzieningen in het plangebied MER

Een andere mogelijke methode om de modal split richting OV te bewegen is het aantal parkeervoorzieningen te beperken, ten opzichte van de in het gebied verwacht aanwezige parkeerbehoefte, op basis van het aantal berekende autoverplaatsingen in het gebied. Als er een gebied is dat zich hier voor leent binnen Amsterdam, dan is dat wel dit gebied. Het is immers goed ontsloten voor fiets en OV. Of Amsterdam tot deze maatregel moet overgaan is afhankelijk van de mogelijkheid om het gebied succesvol in de markt te zetten als een autoluw gebied dat uitstekend bereikbaar is per fiets en OV. Of een succesvolle ver-marketing van dit gebied op deze wijze tot de mogelijkheden behoort, dient nog nader onderzocht te worden. Maar dat er mensen zijn die in Amsterdam in een autoluwe wijk willen wonen, heeft het GWL-terrein in 1997 reeds aangetoond.

Faciliteren van autodeelconstructies in relatie tot nieuwe bewoners van projectgebied Overamstel

Uit onderzoek komt naar voren dat de jongere generatie minder behoefte hebben aan een auto voor zichzelf, dan mensen van oudere generaties. Dit biedt perspectief voor autodeelprojecten. Uit onderzoek blijkt dat mensen die gebruik maken van een gedeelde auto, minder vaak de auto gebruiken. Een ander bijkomend voordeel is dat autodeelprojecten een positief effect hebben op het aantal auto's in een wijk. Een deelauto staat gelijk aan 5 tot 8 particuliere auto's. De gemeente Amsterdam kan in onderzoek nemen hoe zij kan bijdragen aan het faciliteren van autodeelprojecten in projectgebied Overamstel.

Fietsgebruik verder stimuleren

Bij de planontwikkeling is al veel aandacht voor het stimuleren van fietsgebruik door het lokale fietsnetwerk te verdichten en de aansluiting op het Amsterdamse fietsnetwerk te verbeteren. Om het fietsgebruik binnen het plangebied MER verder te stimuleren liggen er ook kansen bij het realiseren van voldoende en goede stallingsmogelijkheden bij openbare voorzieningen, in de werkomgeving en waar men woont.

In haar rol als inrichter van de openbare ruimte, uitgever van bouwkavels, en exploitant en beheerder van metrostations heeft de gemeente voldoende mogelijkheden om binnen het plangebied MER voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden voor de fiets te (laten) realiseren.

Verder zijn er wellicht nog mogelijkheden om het fietsnetwerk in oostelijke en westelijke richting uit te breiden door de onderdoorgang bij het Metrostation Spaklerweg openbaar fiets- en voetgangersgebied te maken en een fietspad te realiseren langs de noordkant van de A10 zuidwestelijk van het plangebied MER.

7 Leemten in kennis

Bij de beoordeling van de alternatieven is het effect van de planontwikkeling, voor zover het de omvorming van de A2 tot stadstraat betreft, op het functioneren van de nabijgelegen snelwegen niet betrokken. Een negatief effect van de stadstraat op het functioneren van de snelwegen kan de haalbaarheid van de planalternatieven, waarin de stadstraat is opgenomen, ondermijnen. Voor wat betreft de opgenomen vastgoedontwikkeling in deelgebied A2/Joan Muyskenweg, maar misschien ook wel voor de verdichtingsambities in de overige deelgebieden vanwege een onvoldoende functionerend autonetwerk. Dit geldt dus voor de basisalternatieven en het maximumalternatief. Nader onderzoek naar de effecten wordt noodzakelijk geacht bij de uitwerking van de plannen waarbij de stadstraat wordt gerealiseerd.

Het onderzoek zal inzicht moeten genereren in het effect van de stadstraat op de doorstroming van het verkeer op de snelwegen en de verkeersveiligheid ter plaatse. Ook zal het antwoord moeten geven op de vraag hoe de infrastructuur van de A2, A10, stadstraat en op- en afritten kunnen worden vormgegeven.

De twee basisalternatieven zijn niet onderzocht op hun mogelijk verschil in effect op het functioneren van de stadstraat, terwijl het vermoeden bestaat dat er duidelijke verschillen zijn. Het onderzoek is nog niet uitgevoerd, omdat de plannen nog te weinig gedetailleerd zijn voor een dergelijk onderzoek. Voor onderzoek daarnaar is het noodzakelijk dat het stedenbouwkundig ontwerp van het deelgebied A2/Joan Muyskenweg verder is uitgewerkt. Daarbij is vooral belangrijk hoe het verkeer dat wordt gegeneerd in deelgebied A2/Joan Muyskenweg wordt aangesloten op de stadstraat. De resultaten van het onderzoek zijn belangrijk voor de vaststelling van nieuwe bestemmingsplannen die verder planontwikkeling in deelgebied A2/Joan Muyskenweg mogelijk maken, na de nu in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen, die de geplande fasering tot 2023 mogelijk maken.

In verband met de aandacht voor de bereikbaarheid van het Amstelstation voor bus en tram heeft het verkeersonderzoek Overamstel laten zien dat de planontwikkeling volgens de verschillende alternatieven een beperkte toename van het verkeer tussen het Amstelstation-gebied en het projectgebied Overamstel genereert¹⁴. Omdat de exacte uitvoering van de verkeerssituatie ter plaatse van het Amstelstationgebied nog niet betrokken is in het onderzoek is het wenselijk in een later stadium als de verkeersontwerp ter plaatse van het Amstelstation definitief is nader onderzoek te doen naar de gevolgen van de planontwikkeling Overamstel op verkeersuitwisseling tussen beide gebieden.

Het onderzoek ter zijner tijd moet gericht zijn op de vraag of door de planontwikkeling Overamstel en de geplande vormgeving van de verkeerssituatie rondom het Amstelstation er daadwerkelijk knelpunten ontstaan voor de OV bereikbaarheid van het Amstelstation. En als dat zo is, dan wel verwacht wordt welke maatregelen genomen kunnen worden om de bereikbaarheid van het OV op peil te houden. De resultaten van het onderzoek zijn belangrijk voor het vaststellen van nieuwe bestemmingsplannen binnen het plangebied MER, na de nu in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen, die de geplande fasering tot 2023 mogelijk maken.

¹⁴ De toename van de verkeersuitwisseling tussen projectgebied Amstelstation en Overamstel varieert tussen de 2 en de 6 procent, afhankelijk van het alternatief dat in beschouwing wordt genomen.

8 Geraadpleegde Literatuur

- Startnotitie Verkeersonderzoek 1^{ste} fase, Ingenieursbureau Amsterdam
- Verkeersregeltechnisch onderzoek (kwalitatief/ kwantitatief) van vijf kruispunten ten behoeve van het verkeersonderzoek Overamstel in het kader van het MER Overamstel, 23 juli 2012, DRO
- Bijlagenrapport Verkeersonderzoek Overamstel, Rapportnummer 110115, DIVV

Definitief
Versie 2
19 april 2013
Projectnr 20712
Documentnr 180908/alx

Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

De effecten van de alternatieven van het MER Overamstel op verkeer en vervoer

Bijlagen

Definitief
Versie 2
19 april 2013
Projectnr 20712
Documentnr 180908/alx

Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

De effecten van de alternatieven van het MER Overamstel op verkeer en vervoer

1 - Verkeersonderzoek Overamstel. Bijlagenrapport

9 januari 2013



Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Verkeersonderzoek Overamstel

Bijlagenrapport

H. Talsma
R. van der Honing
verkeersonderzoek@ivv.amsterdam.nl
Rapportnummer: 110115

2 - Kruispuntennotitie voor verkeersonderzoek het MER Overamstel



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Notitie

Aan CC	IBA, afdeling Advies, t.a.v. Annemiek Vos PMB, t.a.v. Jeroen van Straten
Van Doorkiesnummer E-mail	Hans Peperkamp, DRO team ORV (VRO verkeersregeltechnisch ontwerp) 1725 h.peperkamp@dro.amsterdam.nl
Datum Onderwerp	23 juli 2012 Verkeersregeltechnisch onderzoek (kwalitatief/ kwantitatief) van vijf kruispunten ten behoeve van het verkeersonderzoek Overamstel in het kader van het MER Overamstel

Inleiding

Op verzoek van het Ingenieursbureau Amsterdam is een capaciteitsonderzoek verricht voor vijf kruispunten in en in de omgeving van het plangebied Overamstel. Het betreft de volgende kruispunten:

- Kruispunt 1: Amstelstroomlaan/Spaklerweg,
- Kruispunt 2: Amstelstroomlaan/ Joan Muyskenweg of Stadstraat,
- Kruispunt 3: Spaklerweg/ Van Marwijk Kooystraat
- Kruispunt 4: Van Marwijk Kooystraat/ J Blookerweg
- Kruispunt 5: J.Blookerweg/ oprit A10

Voor een viertal planontwikkelingsscenarios voor het plangebied Overamstel in combinatie met de huidige situatie (jaar 2008) en autonome ontwikkeling zijn de effecten op deze kruispunten in kaart gebracht en indien nodig aangegeven welke maatregelen genomen moeten worden om de doorstroming van het kruispunt in overeenstemming te laten zijn de beleidsregels in Amsterdam voor alle modaliteiten.

Hiertoe is voor alle scenario's naast een nieuwe toetsing op noodzaak van regelen een nieuwe analyse naar de capaciteit van de kruispunten uitgevoerd. Dit is gebeurd aan de hand van de in een eerder stadium gemaakte evaluaties van starre regelingen van de kruispunten voor wat betreft het basisalternatief 2030. Hierbij is een rekenkundige analyse gehouden naar de regelbaarheid van de kruisingen op basis van een optimale starre verkeerslichtenregeling met het rekenprogramma "COCON".

Colofon

De effecten van de alternatieven van het MER Overamstel op verkeer en vervoer

Tekst

Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen zonder bronvermelding.

Gemeente Amsterdam

Ingenieursbureau

Weesperstraat 430

Postbus 12693

1100 AR AMSTERDAM