

Definitief
Versie 1
16 november 2012
Projectnr 20712
Documentnr xxxxx



Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

Advies

Verkeersonderzoek Overamstel

Onderzoek naar de effecten van de
planalternatieven Overamstel op het
verkeers en vervoersnetwerk t.b.v. MER en
bestemmingsplannen

.

Opdrachtgever

Projectbureau Oost

Contactpersoon

Annemiek Vos Ingenieursbureau Amsterdam

Projectnummer

20712

Goedgekeurd en vrijgegeven	Paraaf	Datum
Arnout Schoemakers, dIvV		
Annemiek Wiersma, DRO		

Inhoudsopgave

1	Effecten van de alternatieven op Verkeer en Vervoer.....	5
1.1	Inleiding	5
1.2	Beoordelingskader	6
1.3	Functioneren auto- en OV- netwerk bij planontwikkeling	8
1.3.1	Het functioneren van netwerk in de huidige situatie en bij autonome ontwikkeling	8
1.3.1.1	De huidige situatie	8
1.3.1.2	Autonome ontwikkeling 2030; de referentiesituatie voor de planalternatieven.....	12
1.3.2	De effectanalyse van de planontwikkeling volgens de verschillende alternatieven	15
1.3.2.1	Minimumalternatief	15
1.3.2.2	Basisalternatief en Basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5.....	19
1.3.2.3	Maximumalternatief	23
1.3.2.4	eindbeoordeling effecten planalternatieven	27
1.3.3	De effectanalyse van de geplande fasering.....	28
1.3.3.1	Autonome ontwikkeling 2023	29
1.3.3.2	Planontwikkeling zonder brug (variant 1)	31
1.3.3.3	Planontwikkeling met brug (variant 2)	32
1.3.3.4	Eindbeoordeling van de geplande fasering	35
1.4	Functioneren fietsnetwerk bij planontwikkeling.....	35
1.4.1	Het functioneren van het netwerk in de huidige situatie en bij autonome ontwikkeling	35
1.4.1.1	De huidige situatie	36
1.4.1.2	Autonome ontwikkeling 2030	37
1.4.2	Het functioneren van het fietsnetwerk bij planontwikkeling volgens verschillende planalternatieven.....	39
1.4.2.1	De uitgangspunten	39
1.4.2.2	Beoordeling van de effecten van de planontwikkeling op het functioneren van het fietsnetwerk.....	44
1.5	Mitigatie, compensatie en kansen	45
1.6	Leemten in kennis	46
1.7	Monitorings- evaluatieprogramma.....	47
1.8	Geraadpleegde Literatuur	48

1 Effecten van de alternatieven op Verkeer en Vervoer

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, afdeling Strategie en Beleid Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke ordening, team Openbare Ruimte en Verkeersontwerp
Ingenieursbureau Amsterdam, afdeling advies

Tekst: Henk Talsma (dIVV), Saskia van Dijk (dIVV), Hans Peperkamp (DRO) Annemiek Vos (IBA)

1.1 Inleiding

De transformatie en verdichting van het plangebied Overamstel van werk naar woon/werkgebied zoals beschreven in deel A van het MER zal tot meer verkeer leiden. Meer verkeer ten gevolge van verplaatsingen binnen het gebied, verplaatsingen naar buiten het plangebied en verplaatsingen van buiten naar binnen het plangebied. Het zal dus drukker worden qua verkeer.

Hoeveel verkeer er gegenereerd wordt in het plangebied op basis van de verschillende in het MER onderzochte alternatieven voor 2030 wordt inzichtelijk gemaakt in onderstaande tabel.

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

	huidige situatie	autonoom 2030	minimum 2030	basis 2030	basis alt. inrichting deelgebied 5 2030	maximum 2030
Auto	4.199	4.807	5.549	6.287	6.484	7.097
OV	2.278	3.413	3.845	4.316	4.381	5.024
Fiets	1.615	2.199	2.847	3.387	3.475	4.068
Totaal	8.092	10.419	12.241	13.990	14.340	16.189

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 55% ten opzichte van de autonome ontwikkeling, zijnde de referentiesituatie. Het aantal autoverplaatsingen is met 48% toegenomen.

De vragen die in relatie tot het milieuthema Verkeer en Vervoer centraal staan en in dit hoofdstuk beantwoord gaan worden 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 zijn er te nemen om belangrijke nadelige gevolgen op het gebied van verkeer en vervoer 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 en Amstelkwartier tweede fase uitvoerbaar op het gebied van verkeer en vervoer?

Leeswijzer

Ten behoeve van het beantwoording van de hierboven genoemde vragen zal eerst in de volgende paragraaf beoordelingskader stil gestaan worden op welke verkeers- en vervoersaspecten de alternatieven beoordeeld gaan worden. Vervolgens zal de huidige en autonome ontwikkeling beschreven worden en vervolgens het effect van de planontwikkeling in kaart gebracht worden en worden vergeleken met de autonome ontwikkeling, zijnde de referentiesituatie. Tot slot zal ook stil gestaan worden of de geplande fasering van de planontwikkeling nog leidt tot negatieve effecten in relatie tot het thema Verkeer en Vervoer.

Aan het einde van het hoofdstuk zal aandacht besteed worden aan mogelijk te nemen maatregelen ter verbetering van het vervoersnetwerk. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een paragraaf leemten in kennis en paragraaf monitorings- en evaluatieprogramma.

1.2 Beoordelingskader

Voor het vaststellen van het beoordelingskader is in eerste instantie gekeken naar welke mogelijk effecten zich op het gebied van verkeer en vervoer zouden kunnen voordoen ten gevolge van 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 mogelijk optredende effecten¹:

- 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.

¹ 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 herprofielen 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 Amstelkwartier 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

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

Beoordelingsaspecten	Te hanteren criteria
Doorstroming verkeer op het lokale wegennet	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 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.

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

Beoordelingsaspecten	Te hanteren criteria
Vervoerswaarde in het plangebied en directe omgeving	• Veranderingen in de OV-bereikbaarheid² van het Amstelstation ten gevolge van toe- of afname van autoverkeer tussen Amstelstationgebied en Overamstel vanaf 2023. • Significante wijziging aan passagiers voor het Openbaar Vervoer door de stedelijke verdichtingsopgave in het bedieningsgebied van het OV.

² Het betreft hier tram en bus

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:

- Wijzigt de dichtheid van de fietsinfrastructuur zich in het plangebied Overamstel?
- Leiden veranderingen van de fietsinfrastructuur tot een betere bereikbaarheid van de stad per fiets?
- Heeft de verwachte toename van het fietsverkeer 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.

Beoordelingsaspecten	Gehanteerde 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).

Studiegebied

Het studiegebied voor het onderzoek naar de effecten van de planontwikkeling op het verkeer- en vervoersnetwerk is het gemeentelijk wegennet geweest inclusief de nabijgelegen op- en afritten van de snelwegen A2 en A10. Het rijkswegennet is niet betrokken in het onderzoek. Dit vanwege het feit dat de toename van het verkeer op de snelwegen A2, A9 en A10 ten gevolge de projectontwikkeling 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 zodat beide organisaties kunnen anticiperen op ontwikkelingen en hun taak als wegbeheerder goed kunnen vormgeven.

1.3 Functioneren auto- en OV- netwerk bij planontwikkeling

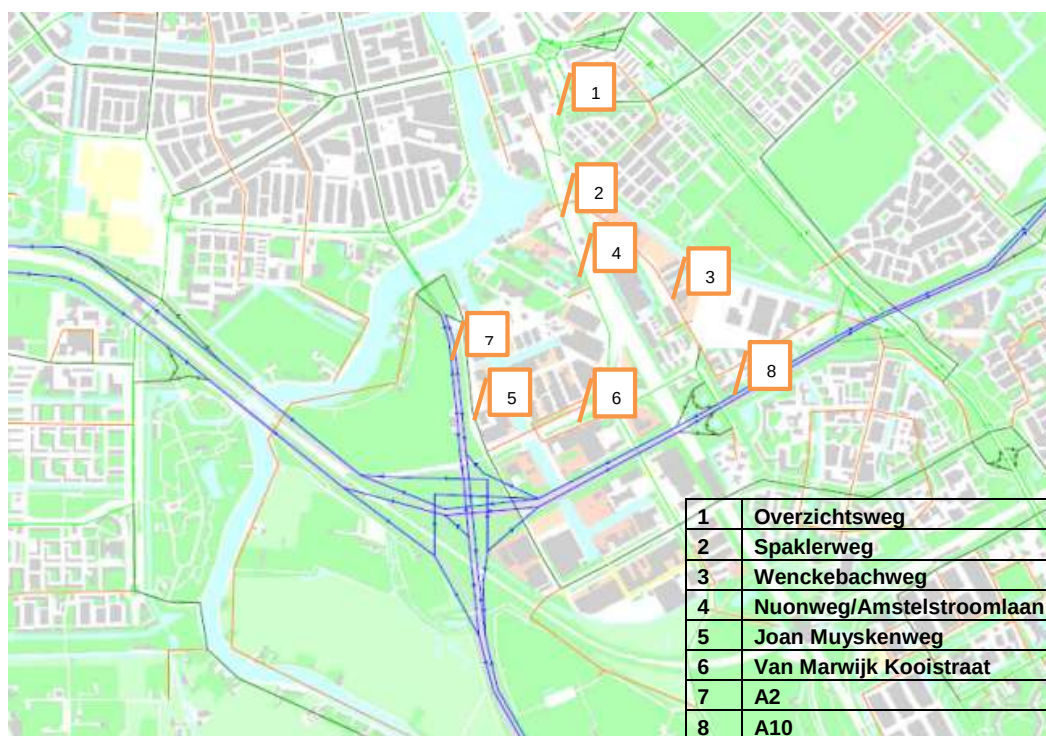
De verkeerskundige analyse in deze paragraaf is gebaseerd op het modelmatige onderzoek van dienst Infrastructuur, Verkeer en vervoer en dienst Ruimtelijke Ordening voor wat betreft de doorstroming ter plaatse van een aantal kruisingen. Beide onderzoeken zijn opgenomen in de bijlagendeel van dit MER,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

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

1.3.1.1 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 situatie³. De belangrijkste ontsluitingsweg in het projectgebied Overamstel is de Spaklerweg. Het zuidelijke deel van de Spaklerweg maakt onderdeel uit van het hoofdnet Auto van Amsterdam. Andere wegen van enige significantie in het projectgebied Overamstel zijn de Joan Muyskenweg en de Wenckebachweg.

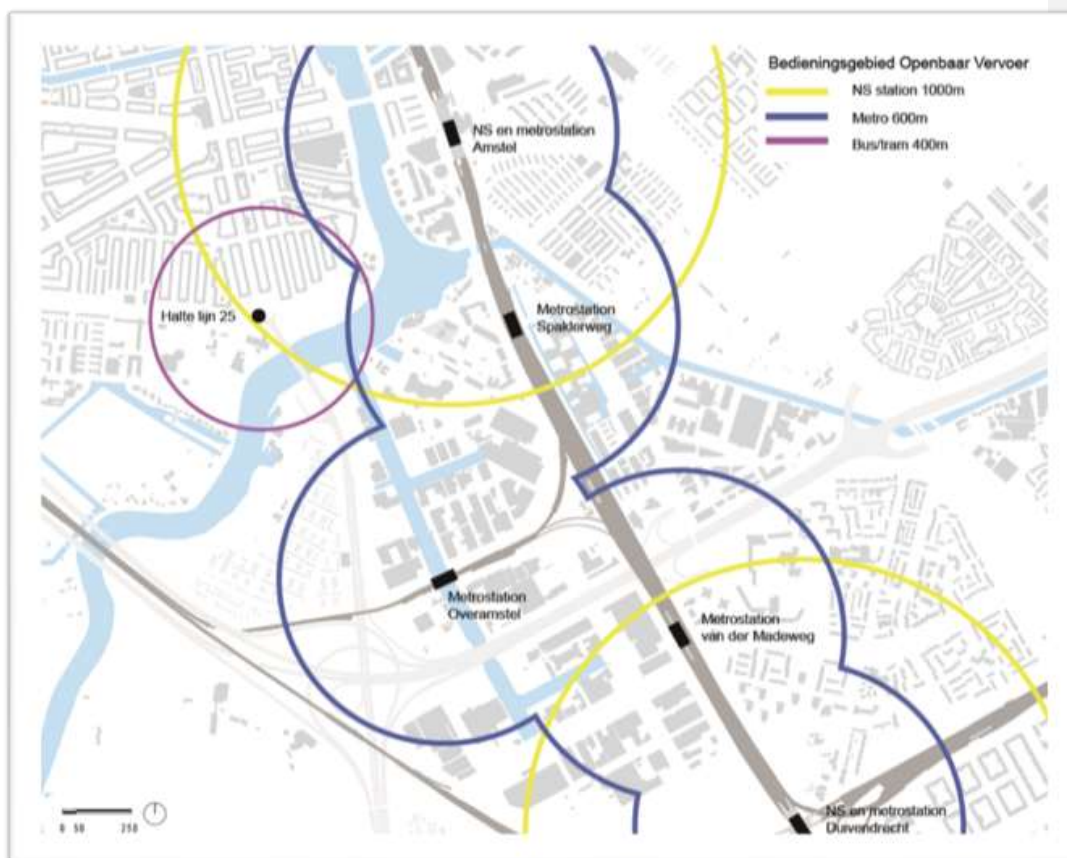


Figuur 1-1: het aanwezige autonetwerk in de huidige situatie (2008)

Het plangebied MER Overamstel wordt prima ontsloten met het Openbaar Vervoer. Het bedieningsgebied⁴ van het treinstation Amstelstation ligt op de grens van het plangebied MER. De bedieningsgebieden van de 4 metrostations Amstelstation, Spaklerweg, Van de Madeweg en Overamstel bedekken het plangebied MER Overamstel voor zo'n 90 procent. Alleen het deel van het plangebied nabij de Utrechtse-brug valt buiten het bedieningsgebied van de vier metrostations. Verder ligt ook een deel van het bedieningsgebied van tram 25 in het plangebied MER. Figuur@ illustreert het bovenstaande.

³ Voor de huidige situatie heeft in het verkeersonderzoek uitgevoerd door dIVV het jaar 2012 niet centraal gestaan maar het jaar 2008, het basisjaar van het verkeersmodel Genmod 2010. Vanwege alle noodzakelijkheden bij het opstapelen van een verkeersmodel is een actueel basisjaar niet mogelijk.

⁴ Bedieningsgebied is het gebied binnen een bepaalde afstand van een OV faciliteit waarvan verwacht wordt dat de daar wonende en werkende mensen door de nabijheid van de faciliteit gebruik kunnen maken van die OV voorziening.



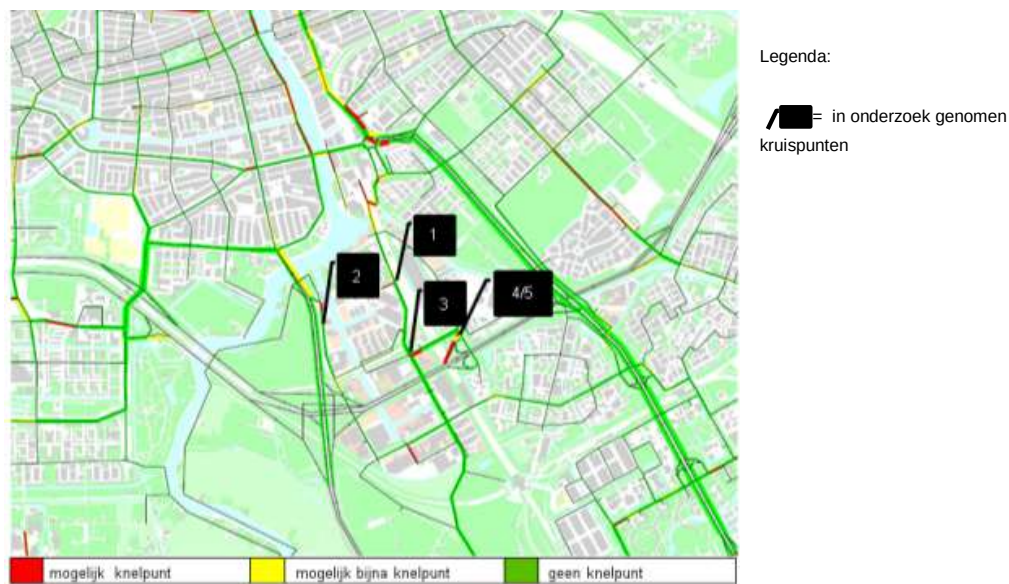
Figuur 1-1-2: het aanwezige OV netwerk met indicatie van het gebied dat het bediend

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 2008 erg hoog is. Zie rood gekleurde tracés in figuur@ ter illustratie. 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 zich mogelijke problemen gaan voordoen, zijn deze kruispunten nader geanalyseerd. Het betreft de volgende kruispunten:

- Amstelstroomlaan / Spaklerweg (1)
- Amstelstroomlaan / Joan Muyskenweg of Stadstraat (2)
- Spaklerweg / Van MarwijkKooystraat (3)
- Van MarwijkKooystraat / 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 niet meer de norm halen qua doorstroming. 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. Voor de rapportage over doorstroming ter plaatse van de hierboven genoemde kruispunten wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Verkeersregeltechnisch onderzoek van vijf kruispunten.



Figuur 1-3: knelpuntrapportage Genmod 2010 aan de hand van I/C verhoudingen (huidige situatie)

Robuustheid lokaal wegennet

Op basis van de aangelegde criteria in dit MER zijn in onderstaande tabellen de robuustheid van het lokale wegennet voor de huidige situatie beschreven. Voor een overzicht van de I/C knelpunten en bijna knelpunten binnen het projectgebied Overamstel bij autonome ontwikkeling in het jaar 2023 wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage 3.

huidige situatie	
	6
	4

Tabel 1-2: Aantal I/C knelpunten en bijna knelpunten in het projectgebied Overamstel

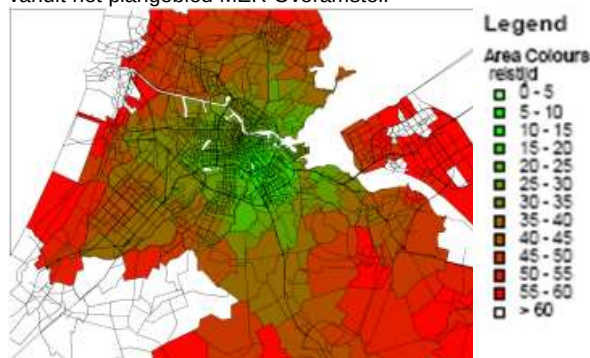
huidige situatie

1. Spaklerweg noord
2. Spaklerweg zuid
3. Wenkebachweg noord
4. Wenkebachweg zuid

Tabel 1-4: Aantal mogelijke ontsluitingspunten in het projectgebied Overamstel

Autobereikbaarheid van en naar het plangebied

Op basis van het verkeersmodel Overamstel is een reistijdισochronenkaart gemaakt voor de verschillende onderzochte alternatieven. De reistijdισochronenkaart brengt in beeld welk deel van Nederland binnen het uur met de auto bereikt kan worden vanuit het plangebied. Uit de reistijdισochronenkaart blijkt dat voor het jaar 2008 de steden Haarlem, Utrecht, Almere en Amersfoort in de avondspits binnen het uur bereikbaar zijn vanuit het plangebied MER Overamstel.



Figuur 1-4: reistijdισochronenkaart voor het autoverkeer in 2008

1.3.1.2 Autonome ontwikkeling 2030; de referentiesituatie voor de planalternatieven

Het aanwezige auto- en OV-netwerk

In 2030 zal op basis van de autonome ontwikkeling een aantal infrastructurele veranderingen hebben plaats gehad:

Qua autonetwerk zijn de volgende infrastructurele veranderingen doorgevoerd:

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 ter plaatse van het Amstelstation is anders vormgeven.
- Nieuw busstation is gerealiseerd voor het Amstelstation .

Snelwegen

- Verbreding van de snelweg A9/A10.

Verkeersintensiteiten

Binnen het projectgebied Overamstel neemt ten gevolge van de autonome ontwikkeling het aantal autoverplaatsingen van en naar het projectgebied toe. Dit wordt veroorzaakt door de planontwikkelingen die mogelijk gemaakt zijn met het viertal 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 2008 en 2030 naar verwachting met circa 600 ritten (14%) per dag toe.

Tabel 1-3 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 Kooistraat (van en naar A10).

Doorstroming kruispunten

De autonome ontwikkeling leidt in en in de directe omgeving van het plangebied MER tot een significante verslechtering van de doorstroming van een aantal geselecteerde kruispunten voor dit MER. Het betreffen de kruispunten Spaklerweg / Van Marwijk Kooistraat (3), Van Marwijk Kooistraat / J. Blookerweg (4) en J. Blookerweg / S111 Afrit/Oprit A10 (5). De kruispunten Van Marwijk Kooistraat / J. Blookerweg (4) en J. Blookerweg / S111 Afrit/Oprit A10 (5) voldoen niet aan de beleidscriteria inzake doorstroming. Het kruispunt Spaklerweg/ Van Marwijk Kooistraat (3) voldoet nog wel aan de beleidscriteria. De T-splitsing Amstelstroomlaan / Spaklerweg (1) functioneert naar behoren. Voor de rapportage over doorstroming ter plaatse van de hierboven genoemde kruispunten wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Verkeersregeltechnisch onderzoek van vijf kruispunten.

Robuustheid lokaal wegennet

Op basis van de aangelegde criteria in dit MER neemt de robuustheid van het wegennet 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 2. Het aantal mogelijke ontsluitingspunten in het plangebied 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 het jaar 2023 wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage 3.

huidige situatie	autonoom 2030
6	4
4	4

Tabel 1-4: Aantal I/C knelpunten en bijna knelpunten in het projectgebied Overamstel

huidige situatie	autonoom 2023
------------------	---------------

Definitief
Versie 1
16 november 2012
Projectnr 20712
Documentnr xxxxx

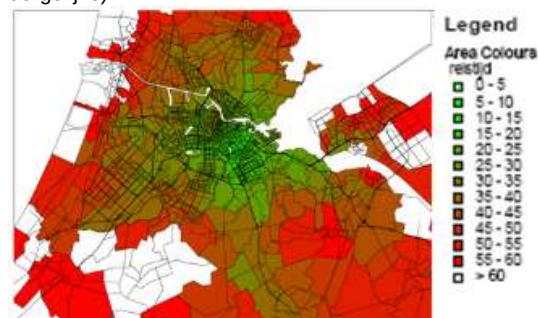
Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau
Verkeersonderzoek Overamstel
Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

5. Spaklerweg noord	1. Spaklerweg noord
6. Spaklerweg zuid	2. Spaklerweg zuid
7. Wenkebachweg noord	3. Wenkebachweg noord
8. Wenkebachweg zuid	4. Wenkebachweg zuid

Tabel 1-4: Aantal mogelijke ontsluitingspunten in het projectgebied Overamstel

Autobereikbaarheid van en naar het plangebied

Op basis van het verkeersmodel Overamstel is een reistijdsochronenkaart gemaakt voor het jaar 2030 autonome ontwikkeling. Uit de reistijdsochronenkaart 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 en dergelijke).



Figuur 1-5: reistijdsochronenkaart voor het autoverkeer bij autonome ontwikkeling in 2030

Vervoerswaarden van het OV

OV-bereikbaarheid van het Amstelstation

Voor dit MER wordt de OV-bereikbaarheid van het Amstelstation zoals die zich voordoet in het jaar 2023 met de berekende verkeersintensiteiten uit het verkeersonderzoek Overamstel als uitgangspunt gebruikt bij het beoordelen van de effecten van planalternatieven. De OV-bereikbaarheid van het Amstelstation in het jaar 2023 wordt zelf niet de maat genomen genomen in het kader van dit MER.

Het verkeersonderzoek Overamstel laat zien dat de verkeersintensiteiten op de Spaklerweg bij het tunneltje tussen 2008 en autonome ontwikkeling 2023 afneemt en tussen 2023 en 2030 ten gevolge van de autonome ontwikkeling gelijk zal blijven. Vanaf 2023, het moment dat het busstation voor het Amstelstation naar verwachting operationeel is, wordt het volgens het verkeersonderzoek Overamstel niet drukker op de route Overzichtsweg-Spaklerweg. De OV-bereikbaarheid van het Amstelstation zal in 2030 dus eenzelfde kwaliteit naar verwachting houden als in het jaar 2023.

verkeersintensiteiten	huidige situatie	autonoom 2023	autonoom 2030
Spaklerweg bij tunneltje	1280	1140	1190
	1260	1050	1030

Legenda: Bovenste verkeersintensiteit: van noord naar zuid/ onderste verkeersintensiteit van zuid naar noord

Figuur 1-6: verwachte ontwikkeling verkeersuitwisseling tussen Amstelstationgebied en Overamstel

Passagiersaanwas Openbaar Vervoer

Ten gevolge van 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 aanwas van OV passagiers uit het projectgebied Overamstel. Volgens het verkeersmodel zal het passagiers aantal 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.

	huidige situatie	autonoom 2030
Aantal gegenereerde OV-ritten	2.278	3.413

Figuur 1-7: verwachte aantallen passagiers voor het OV in de avondspits in 2008 en 2030

1.3.2 De effectanalyse van de planontwikkeling volgens de verschillende alternatieven

1.3.2.1 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:

Qua autonetafwerk zijn de volgende infrastructurele veranderingen doorgevoerd:

plangebied

De huidige Nuonweg is omgevormd tot de Amstelstroomlaan en is aangesloten op de Joan Muyskenweg
Kruising Amstelstroomlaan / Spaklerweg (1) is omgevormd.

Verkeersintensiteiten

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

Tabel: Verwachte aantal gegenereerde 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 in het verkeersmodel 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 wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage12.

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 functioneren. De laatste twee kruispunten blijven echter slechter functioneren dan de beleidsnorm voor doorstroming. Het kruispunt Amstelstroomlaan / Joan Muyskenweg (2) functioneert naar behoren. 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 dien ten gevolge neutraal beoordeeld (0).

Voor de rapportage over doorstroming ter plaatse van de hierboven genoemde kruispunten wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Verkeersregeltechnisch onderzoek van vijf kruispunten.

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

Figuur 1-8: beoordeling doorstroming kruispunten voor gemotoriseerd verkeer bij minimumalternatief. Groen beter dan de norm norm/ rood slechter dan de norm.

Robuustheid lokaal wegennet

Op basis van de aangelegde criteria neemt de robuustheid van het wegennet in het projectgebied Overamstel 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 @ . Daarnaast neemt het aantal mogelijke ontsluitingspunten in het plangebied toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling, doordat de Amstelstroomlaan in het minimumalternatief wordt aangesloten op de Joan Muyskenweg van 3 naar 6, zie tabel@.

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 wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage 9.

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

Tabel 1-5: Aantal I/C knelpunten en bijna knelpunten 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. Wenkebachweg noord	3. Wenkebachweg noord	3. Wenkebachweg noord
4. Wenkebachweg zuid	4. Wenkebachweg zuid	4. Wenkebachweg zuid
		5. Joan Muyskenweg zuid
		6. A2 noord
		7. A2 zuid

Tabel 1-4: Aantal mogelijke ontsluitingspunten in het projectgebied Overamstel

Autobereikbaarheid van en naar het plangebied

Op basis van het verkeersmodel Overamstel is een reistijdsochronenkaart gemaakt voor het jaar 2030 minimumalternatief. Uit de reistijdsochronenkaart 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 minimumalternatief wordt vanwege het beperkte effect gelijk geschaald met de autonome ontwikkeling en neutraal beoordeeld in dit MER (0).



Figuur 1-9: reistijdsochronenkaart voor het autoverkeer bij het minimumalternatief in 2030

Autobereikbaarheid van en naar de rest van Amsterdam

De autobereikbaarheid van en naar de rest van Amsterdam verschilt in het minimumalternatief voor het jaar 2030 niet van de autobereikbaarheid van en naar de rest van Amsterdam bij autonome ontwikkeling in het jaar 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 op de Spaklerweg bij het tunneltje in het jaar 2030 bij het minimumalternatief hoger zijn dan bij autonome ontwikkeling in 2030, zijnde de referentiesituatie. De OV-bereikbaarheid van het Amstelstation zal in 2030 in het minimumalternatief dus in kwaliteit afnemen ten opzichte van de referentiesituatie ten gevolge van de toename aan autoverkeer op de route Overzichtsweg/Spaklerweg. Of de toename, die het verkeersmodel laat zien, reëel beschouwd mag worden, wordt betwijfeld omdat het verkeersonderzoek de veranderende omstandigheden⁵ voor het Amstelstation niet als input heeft meegenomen. Vanwege de nog aanwezige onduidelijkheid is het minimumalternatief qua effect op de bereikbaarheid van het Amstelstation bij vergelijking met de autonome ontwikkeling zowel neutraal als ook negatief beoordeeld in dit MER (0/-).

	huidige situatie	autonoom 2023	autonoom 2030	minimum 2030
Spaklerweg bij tunneltje	1280	1140	1190	1330 (+13%)
	1260	1050	1030	1000

Legenda: Bovenste verkeersintensiteit: van noord naar zuid/ onderste verkeersintensiteit van zuid naar noord

Figuur 1-10: verwachte ontwikkeling verkeersuitwisseling tussen Amstelstationgebied en Overamstel

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 (+).

	huidige situatie	2030 autonoom	2030 minimum
OV	2.278	3.413	3.845

Figuur 1-11: verwachte aantallen passagiersritten OV in de avondspits

⁵ De veranderende omstandigheden worden mogelijk gemaakt met het in 2012 vastgestelde bestemmingsplan voor het Amstelstationsgebied. De veranderende omstandigheden zijn: vormgeving lokale wegennet (Julianaplein, kruispunt Julianaplein/Overzichtsweg), een nieuw busstation voor het NS-station.

1.3.2.2 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:

Qua 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 Muijskenweg 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: 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 ⁶ / 6.484 ⁷

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 wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage12.

⁶ basisalternatief

⁷ basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5

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 vier kruispunten functioneren bij de twee basisalternatieven in 2030 overeenkomstig de beleidscriteria voor doorstroming. Het kruispunt Amstelstroomlaan / Joan Muyskenweg (2) functioneert naar behoren. 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 wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Verkeersregeltechnisch onderzoek van vijf kruispunten.

		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 MarwijkKooystraat			
Nr4	Kruispunt Van Marwijk Kooystraat/J.Blookerweg			
Nr5	J.Blookerweg/ Noordelijke oprit A10 S111			

Figuur 1-12: beoordeling doorstroming kruispunten voor gemotoriseerd verkeer bij basisalternatieven. Groen beter dan de norm / rood slechter dan de norm

Robuustheid lokaal wegennet

Op basis van de aangelegde criteria in dit MER neemt de robuustheid van het wegennet in het projectgebied 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 mogelijke ontsluitingspunten in het projectgebied Overamstel toe. 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 Spaklerweg krijgt. De twee basisalternatieven worden in 2030 in vergelijking met de autonome ontwikkeling dien ten gevolge positief beoordeeld in dit MER (+).

Voor een overzicht van de I/C knelpunten en bijna knelpunten binnen het projectgebied Overamstel voor de basisalternatieven wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage 8 en 10.

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

Tabel 1-6: Aantal I/C knelpunten en bijna knelpunten 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. Wenkebachweg midden
		6. Stadstraat noord
		7. Stadstraat zuid
		8. Joan Muyskenweg

Tabel 1-4: Aantal mogelijke ontsluitingspunten in het projectgebied Overamstel bij planontwikkeling volgens de basisalternatieven

Autobereikbaarheid van en naar het plangebied

Op basis van het verkeersmodel Overamstel is een reistijdsochronenkaart gemaakt voor de basisalternatieven voor het jaar 2030. Uit de reistijdsochronenkaart 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 1-13: reistijdsochronenkaart voor het autoverkeer bij het basisalternatief in 2030

Autobereikbaarheid van en naar de rest van Amsterdam

In relatie tot de omvorming van de A2 laat het verkeersonderzoek zien dat de omvorming er toe leidt dat 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 wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage12.

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 reistijdsochronenkaart gemaakt voor het centrumgebied van Amsterdam voor een tweetal situaties. Namelijk dat het plangebied Overamstel zich ontwikkeld overeenkomstig de beschreven autonome ontwikkeling dan wel overeenkomstig het beschreven maximumalternatief. De kaarten laten geen significant verschil in bereikbaarheid van de omgeving zien. Dien ten gevolge zijn de het maximumalternatief en de basisalternatieven, door het beperkte effect, gelijk geschaald aan de autonome ontwikkeling en neutraal beoordeeld (0). Voor de reistijdsochronenkaarten voor de bereikbaarheid vanuit het centrumgebied van Amsterdam wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage14.

Gevolgen voor vervoerswaarde OV

OV-bereikbaarheid van het Amstelstation

Het verkeersonderzoek Overamstel laat zien dat de verkeersintensiteiten op de Spaklerweg bij het tunneltje in het jaar 2030 bij de basisalternatieven hoger zijn dan bij autonome ontwikkeling in 2030, zijnde de referentiesituatie. De OV-bereikbaarheid van het Amstelstation zal in 2030 bij de basisalternatieven dus in kwaliteit afnemen ten opzichte van de referentiesituatie ten gevolge van de toename aan autoverkeer op de route Overzichtsweg/Spaklerweg. Of de toename, die het verkeersmodel laat zien, reëel beschouwd mag worden, wordt betwijfeld omdat het verkeersonderzoek de veranderende omstandigheden⁸ voor het Amstelstation niet als input heeft meegenomen. Vanwege de nog aanwezige onduidelijkheid zijn de basisalternatieven qua effect op de bereikbaarheid van het Amstelstation bij vergelijking met de autonome ontwikkeling zowel neutraal als ook negatief beoordeeld in dit MER (0/-).

	huidige situatie	autonoom 2023	autonoom 2030	basis 2030
Spaklerweg bij tunneltje	1280	1140	1190	1390 (16%)
	1260	1050	1030	940

Legenda: Bovenste verkeersintensiteit: van noord naar zuid/ onderste verkeersintensiteit van zuid naar noord

Figuur 1-14: verwachte ontwikkeling verkeersuitwisseling tussen Amstelstationgebied en Overamstel

Passagiersaanwas Openbaar Vervoer

⁸ De veranderende omstandigheden worden mogelijk gemaakt met het in 2012 vastgestelde bestemmingsplan voor het Amstelstationsgebied. De veranderende omstandigheden zijn: vormgeving lokale wegennet (Julianaplein, kruispunt Julianaplein/Overzichtsweg), een nieuw busstation voor het NS-station.

Ten gevolge van 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 dien ten gevolge positief beoordeeld in dit MER (+).

	huidige situatie	autonoom 2030	basis 2030
OV	2.278	3.413	4.316 ⁹ /4.381 ¹⁰

Figuur 1-15: verwachte aantallen passagiersritten OV in de avondspits

1.3.2.3 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:

Qua 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 Muijskenweg en A2 zijn omgevormd tot een stadstraat op het tracé Joan Muijskenweg.

Verkeersintensiteiten

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

Tabel: 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 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 berekende afname ten opzichte van de autonome ontwikkeling is 9%.

⁹ basisalternatief

¹⁰ basisalternatief met alternatieve indeling deelgebied 5

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/ Amstelstroomlaande 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 wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage12.

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, ten gevolge van de afname van het verkeer ter plaatse. De bovengenoemde vier kruispunten functioneren bij het maximumalternatief in 2030 overeenkomstig de beleidscriteria 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 wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Verkeersregeltechnisch onderzoek van vijf kruispunten.

		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 MarwijkKooystraat			
Nr4	Kruispunt Van Marwijk Kooystraat/J.Blookerweg			
Nr5	J.Blookerweg/ Noordelijke oprit A10 S111			

Figuur 1-16: beoordeling doorstroming kruispunten voor gemotoriseerd verkeer bij het maximumalternatief. Groen beter dan de norm / rood slechter dan de norm

Robuustheid lokaal wegennet

Op basis van de aangelegde criteria in dit MER neemt de robuustheid van het wegennet in het projectgebied Overamstel toe 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 mogelijke ontsluitingspunten in het projectgebied toe. 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 Spaklerweg krijgt. Het

maximumalternatief wordt in 2030 in vergelijking met de autonome ontwikkeling dien ten gevolge positief beoordeeld in dit MER (+).

Voor een overzicht van de I/C knelpunten en bijna knelpunten binnen het projectgebied Overamstel voor het maximumalternatief wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage 11.

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

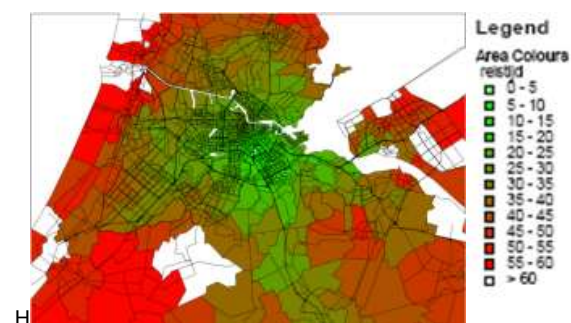
Tabel 1-7: Aantal I/C knelpunten en bijna knelpunten in het projectgebied Overamstel

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. Wenkebachweg midden
		6. Stadstraat noord
		7. Stadstraat zuid
		8. Joan Muyskenweg

Tabel 1-4: Aantal mogelijke ontsluitingspunten in het projectgebied

Autobereikbaarheid van en naar het plangebied

Op basis van het verkeersmodel Overamstel is een reistijdισochronenkaart gemaakt voor de het maximumalternatief voor het jaar 2030. Uit de reistijdισochronenkaart 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 1-17: reistijdισochronenkaart voor het autoverkeer bij het maximumalternatief in 2030

Autobereikbaarheid van en naar de rest van Amsterdam

In relatie tot de omvorming van de A2 laat het verkeersonderzoek zien dat de omvorming er toe leidt dat 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 wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage12.

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 reistijdsochronenkaart gemaakt voor het centrumgebied van Amsterdam voor een tweetal situaties. Namelijk dat het plangebied Overamstel zich ontwikkeld overeenkomstig de beschreven autonome ontwikkeling dan wel overeenkomstig het beschreven maximumalternatief.

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

Voor de reistijdsochronenkaarten voor de bereikbaarheid vanuit het centrumgebied van Amsterdam wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage14.

Gevolgen voor de vervoerswaarde OV

OV-bereikbaarheid van het Amstelstation

Het verkeersonderzoek Overamstel laat zien dat de verkeersintensiteiten op de Spaklerweg bij het tunneltje in het jaar 2030 bij het maximumalternatief hoger zijn dan bij autonome ontwikkeling in 2030, zijnde de referentiesituatie. De OV-bereikbaarheid van het Amstelstation zal in 2030 bij het maximumalternatief dus in kwaliteit afnemen ten opzichte van de referentiesituatie ten gevolge van de toename aan autoverkeer op de route Overzichtsweg/Spaklerweg. Of de toename, die het verkeersmodel laat zien, reëel beschouwd mag worden, wordt betwijfeld omdat het verkeersonderzoek de veranderende omstandigheden¹¹ voor het Amstelstation niet als input heeft meegenomen. Vanwege de nog aanwezige onduidelijkheid is het maximumalternatief qua effect op de bereikbaarheid van het Amstelstation bij vergelijking met de autonome ontwikkeling zowel neutraal als ook negatief beoordeeld in dit MER(0/-).

	huidige situatie	autonoom 2023	autonoom 2030	maximum 2030
--	------------------	---------------	---------------	--------------

¹¹ De veranderende omstandigheden worden mogelijk gemaakt met het in 2012 vastgestelde bestemmingsplan voor het Amstelstationsgebied. De veranderende omstandigheden zijn: vormgeving lokale wegennet (Julianaplein, kruispunt Julianaplein/Overzichtsweg), een nieuw busstation voor het NS-station.

Spaklerweg bij tunneltje	1280	1140	1190	1470 (24%)
	1260	1050	1030	950

Legenda: Bovenste verkeersintensiteit: van noord naar zuid/ onderste verkeersintensiteit van zuid naar noord

Figuur 1-18: verwachte ontwikkeling verkeersuitwisseling tussen Amstelstationsgebied en Overamstel

Passagiersaanwas Openbaar Vervoer

Ten gevolge van 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 dien ten gevolge positief beoordeeld in dit MER (++).

	2008	2030 autonoom	2030 maximum
OV	2.278	3.413	5.024

Figuur 1-19: verwachte aantallen passagiers voor het OV in de avondspits in 2008 en 2030

1.3.2.4 eindbeoordeling effecten planalternatieven

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

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. 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 planontwikkeling op de nabijgelegen snelwegen; de A2 en A10. Dit onderzoek zal in samenwerking met Rijkswaterstaat worden uitgevoerd en moet nog plaats vinden. Dit beoordelingsaspect kan veel invloed hebben op het oordeel van de individuele alternatieven. In relatie tot besluitvorming over de uitwerking van de plannen, dient hier rekening mee te worden gehouden.

Tabel@: 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	0	0	0	0

projectgebied				
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	+	+	++
eindoordeel	0	+	++	++

Toelichting

Het functioneren van het lokale auto-netwerk 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 is van belang om te monitoren of de aanleg van Amstelstroomlaan als extra ontsluitingsroute in de planalternatieven leidt tot meer verkeersuitwisseling tussen het Amstelstationsgebied en Overamstel via het Spaklerweg-tunneltje en dien ten gevolge de OV-bereikbaarheid¹² van het Amstelstation doet verslechteren. Mocht dat het geval zijn 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. Voor het monitoringsprogramma wordt verwezen naar paragraaf @.

1.3.3 De effectanalyse van de geplande fasering

In deze paragraaf wordt ten behoeve van 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 respectievelijk het deelgebied Amstelkwartier tweede fase, het deelgebied A2 / Joan Muyskenweg en voor het Ronetteterrein (kavel in deelgebied A2/Joan Muyskenweg).

Het doel van de beoordeling is enerzijds inzichtelijk maken of de fasering van de gebiedsontwikkeling leidt tot negatieve effecten en anderzijds een conclusie 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

¹² Betreft hier de trams en bussen die het Amstelstation aandoen

1.3.3.1 Autonome ontwikkeling 2023

Het aanwezige auto- en OV-netwerk

In 2023 zal op basis van de verwachte autonome ontwikkeling de volgende aanvullende infrastructurele veranderingen plaats gehad hebben ten opzichte van de huidige situatie.

Qua 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 ten gevolge van 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 een viertal reeds onherroepelijk geworden bestemmingsplannen het projectgebied Overamstel en die naar verwachting in 2023 gerealiseerd zullen zijn. 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 1-8 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 wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage12.

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. Blookerweg (4) en J. Blookerweg / S111 Afrit/Oprit A10 (5) de norm niet haalt. Omdat de toestroom aan autoverkeer naar deze kruispunten in 2023 bij autonome ontwikkeling inligt tussen de huidige situatie en de autonome ontwikkeling 2030, kan hier worden geconcludeerd dat ook in 2023 bij autonome ontwikkeling de doorstroming de norm niet haalt. De overige drie kruispunten functioneren overeenkomstig in de huidige situatie en situatie bij autonome ontwikkeling 2030 volgens de norm. Voor de rapportage over doorstroming ter plaatse van de hierboven genoemde

kruispunten wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Verkeersregeltechnisch onderzoek van vijf kruispunten.

		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 MarwijkKooystraat			
Nr4	Kruispunt Van Marwijk Kooystraat/J.Blookerweg			
Nr5	J.Blookerweg/ Noordelijke oprit A10 S111			

Figuur 1-20: beoordeling doorstroming kruispunten voor gemotoriseerd verkeer bij autonome ontwikkeling. Groen beter dan de norm / rood slechter dan de norm

Robuustheid lokaal wegennet

Op basis van de aangelegde criteria in dit MER neemt de robuustheid van het wegennet 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 mogelijke ontsluitingspunten in het plangebied 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 het jaar 2023 wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage 3.

huidige situatie	autonome 2023
6	3
4	4

Tabel 1-9: Aantal I/C knelpunten en bijna knelpunten in het plangebied

huidige situatie	autonoom 2023
9. Spaklerweg noord	5. Spaklerweg noord
10. Spaklerweg zuid	6. Spaklerweg zuid
11. Wenckebachweg noord	7. Wenckebachweg noord
12. Wenckebachweg zuid	8. Wenckebachweg zuid

Tabel 1-4: Aantal mogelijke ontsluitingspunten

OV-bereikbaarheid van het Amstelstation

Voor dit MER wordt de OV-bereikbaarheid van het Amstelstation zoals die zich voordoet in het jaar 2023 met de berekende verkeersintensiteiten uit het verkeersonderzoek Overamstel als uitgangspunt gebruikt bij het beoordelen van de effecten van planontwikkeling in 2023. De OV-bereikbaarheid van het Amstelstation in het jaar 2023 wordt zelf niet de maatgenomen genomen in het kader van dit MER.

1.3.3.2 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.
- De Wenckebachweg heeft aan de noordkant geen aansluiting meer op de Spaklerweg.

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 2023¹³. De verwachte verkeersintensiteiten op de verschillende wegen binnen het plangebied MER en daarbuiten zijn eveneens gelijk in beide situaties.

Tabel: 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

Vanwege het feit dat de planontwikkeling 2023 voor de variant zonder brug een verkeerssituatie oplevert die gelijk is aan de autonome ontwikkeling 2023 zal de planontwikkeling in relatie tot de beoordelingsaspecten in dit MER ook niet afwijken van de autonome ontwikkeling voor 2023.

Doorstroming kruispunten

Gelijk aan de autonome ontwikkeling 2023. De planontwikkeling wordt dien ten gevolge in dit MER neutraal beoordeeld.

Robuustheid lokaal wegennet

Gelijk aan de autonome ontwikkeling 2023. De planontwikkeling wordt dien ten gevolge in dit MER neutraal beoordeeld.

¹³Dit wordt veroorzaakt door het feit dat het huidige bedrijventerrein (NUON) binnen Amstelskwartier 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.

OV-bereikbaarheid van het Amstelstation

Gelijk aan de autonome ontwikkeling 2023. De planontwikkeling wordt dien ten gevolge in dit MER neutraal beoordeeld.

1.3.3.3 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 middels een aan te leggen brug over de Duivendrechtse Vaart verbonden met de Joan Muyskenweg.
- De Wenckebachweg heeft aan de noordkant geen aansluiting meer op de Spaklerweg.

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 2023¹⁴. 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: 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 Kooistraat (3) en Van MarwijkKooistraat / 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 wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage12.

Doorstroming kruispunten

Op basis van het uitgevoerde 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

¹⁴Dit wordt veroorzaakt door het feit dat het huidige bedrijventerrein (NUON) binnen Amstelskwartier 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.

het minimumalternatief de doorstroming ter plaatse van de kruispunten Van Marwijk Kooystraat / J Blookerweg (4) en J. Blookerweg / S111 Afrit/Oprit A10 (5) de norm 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 norm niet haalt. De overige drie kruispunten functioneren overeenkomstig de situatie bij autonome ontwikkeling 2023 en de situatie bij planontwikkeling volgens het minimumalternatief volgens de norm 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 dien ten gevolge neutraal beoordeeld (0). Voor de rapportage over doorstroming ter plaatse van de hierboven genoemde kruispunten wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Verkeersregeltechnisch onderzoek van vijf kruispunten.

		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 MarwijkKooystraat			
Nr4	Kruispunt Van Marwijk Kooystraat/J.Blookerweg			
Nr5	J.Blookerweg/ Noordelijke oprit A10 S111			

Figuur 1-21: beoordeling doorstroming kruispunten voor gemotoriseerd verkeer bij planontwikkeling 2023 volgens variant met brug (variant 2). Groen beter dan de norm / rood slechter dan de norm

Robuustheid lokaal wegennet

Op basis van de aangelegde criteria 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 mogelijke ontsluitingspunten in het projectgebied Overamstel toe 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 wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Bijlagenrapport verkeersonderzoek, bijlage 6.

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

Tabel 1-10: Aantal I/C knelpunten en bijna knelpunten in het projectgebied Overamstel

huidige situatie	autonoom 2030	Planontwik.2023 met brug
5. Spaklerweg noord	5. Spaklerweg noord	8. Spaklerweg noord
6. Spaklerweg zuid	6. Spaklerweg zuid	9. Spaklerweg zuid
7. Wenkebachweg noord	7. Wenkebachweg noord	10. Wenkebachweg noord
8. Wenkebachweg zuid	8. Wenkebachweg zuid	11. Wenkebachweg zuid
		12. Joan Muyskenweg noord
		13. Joan Muyskenweg zuid

Tabel 1-4: Aantal mogelijke ontsluitingspunten in het projectgebied Overamstel

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 hoger zijn dan bij autonome ontwikkeling in 2023, zijnde de referentiesituatie. De OV-bereikbaarheid van het Amstelstation zal in 2023 ten gevolge van de planontwikkeling volgens de variant met brug dus in kwaliteit afnemen ten opzichte van de referentiesituatie ten gevolge van de toename aan autoverkeer op de route Overzichtsweg/Spaklerweg. Of de toename, die het verkeersmodel laat zien, reëel beschouwd mag worden, wordt betwijfeld omdat het verkeersonderzoek de veranderende omstandigheden¹⁵ voor het Amstelstation niet als input heeft meegenomen. Vanwege de nog aanwezige onduidelijkheid is de planontwikkeling qua effect op de bereikbaarheid van het Amstelstation bij vergelijking met de autonome ontwikkeling 2023 zowel neutraal als ook negatief beoordeeld in dit MER (0/-).

	huidige situatie	autonoom 2023	planontwikkeling 2023 variant 2
Spaklerweg bij tunneltje	1280	1140	1280 (12%)
	1260	1050	1070 (2%)

Legenda: Bovenste verkeersintensiteit: van noord naar zuid/ onderste verkeersintensiteit van zuid naar noord

Figuur 1-22: verwachte ontwikkeling verkeersuitwisseling tussen Amstelstationgebied en Overamstel

¹⁵ De veranderende omstandigheden worden mogelijk gemaakt met het in 2012 vastgestelde bestemmingsplan voor het Amstelstationsgebied. De veranderende omstandigheden zijn: vormgeving lokale wegennet (Julianaplein, kruispunt Julianaplein/Overzichtsweg), een nieuw busstation voor het NS-station.

1.3.3.4 Eindbeoordeling van de geplande fasering

De planvarianten voor 2023 zijn in dit hoofdstuk voor wat betreft hun effecten op het auto -netwerk beoordeeld aan de hand van een tweetal beoordelingsaspecten, te weten:

- Doorstroming gemotoriseerd verkeer op het lokale wegennet;
- Robuustheid van wegennet in het plangebied.
- OV-bereikbaarheid Amstelstation

Tabel@: 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/-
eendoordeel	0	0	+

Toelichting

Het functioneren van het lokale auto-netwerk en OV-netwerk bij de planontwikkeling 2023 volgens variant zonder brug is niet anders dan in 2023 bij autonome ontwikkeling. Dit vanwege het feit dat de infrastructuur en de verkeersgeneratie in het projectgebied Overamstel in beide situaties aan elkaar gelijk zijn. 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 in die zin dat het niet de knelpunten oplost. Het OV-netwerk in relatie tot het aspect OV-bereikbaarheid van het Amstelstation, kan mogelijk iets verslechteren als de brug over de Duivendrechtse Vaart leidt tot meer verkeersuitwisseling tussen Amstelstationsgebied en Overamstel. Het is van belang om voor het besluit betreffende de realisatie van de brug hier helderheid over te hebben. (Zie hiervoor onder andere ook de paragraaf Monitorings- en evaluatieprogramma.)

De geplande fasering van de planontwikkeling in 2023 leidt niet tot een verslechtering van het functioneren van het autonetwerk. De planontwikkeling 2023 kan dien ten gevolge via de voorgenomen bestemmingsplanprocedures met uitzondering van de brug over de Duivendrechtse Vaart planologisch juridisch worden mogelijk gemaakt vanuit het perspectief van verkeer en vervoer..

1.4 Functioneren fietsnetwerk bij planontwikkeling

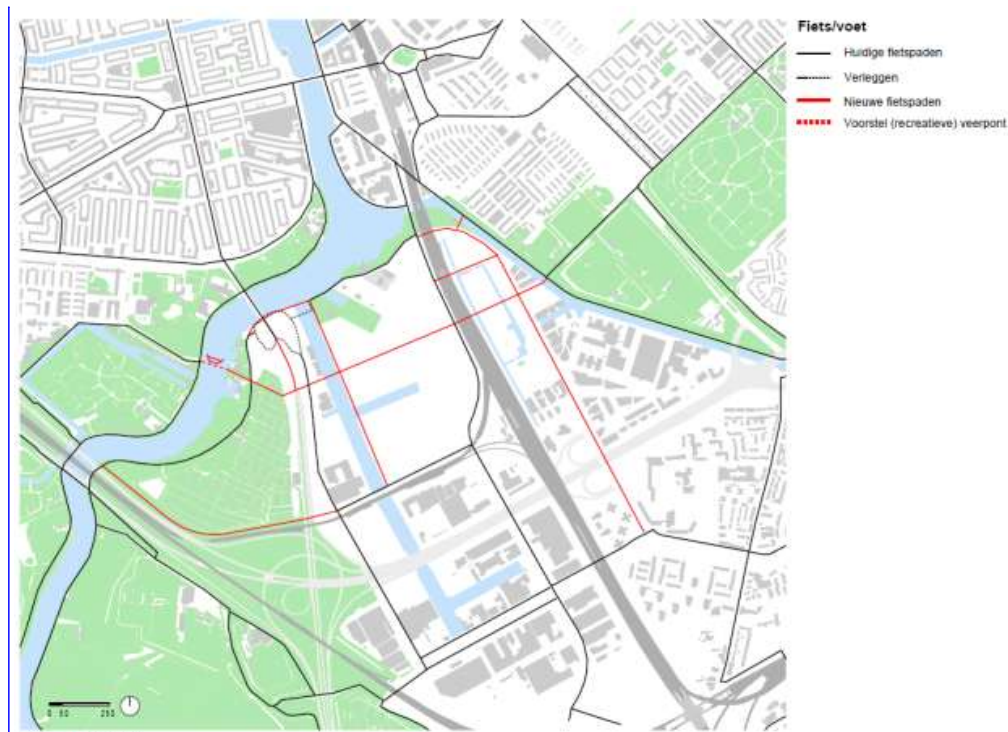
1.4.1 Het functioneren van het netwerk in de huidige situatie en bij autonome ontwikkeling

1.4.1.1 De huidige situatie

Het aanwezige fietsnetwerk

In de onderstaande figuur is het fietsnetwerk in beeld gebracht, zoals aanwezig in het jaar 2008.

De belangrijkste fietsontsluitingswegen 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.



Figuur 1-23: de aanwezige fietsinfrastructuur in 2008

Dichtheid fietsnetwerk

Het huidige lokale fietsnetwerk binnen het projectgebied Overamstel is grofmazig en het netwerk is nog niet aangesloten op het Amsterdams brede netwerk.

Doorstroming kruispunten

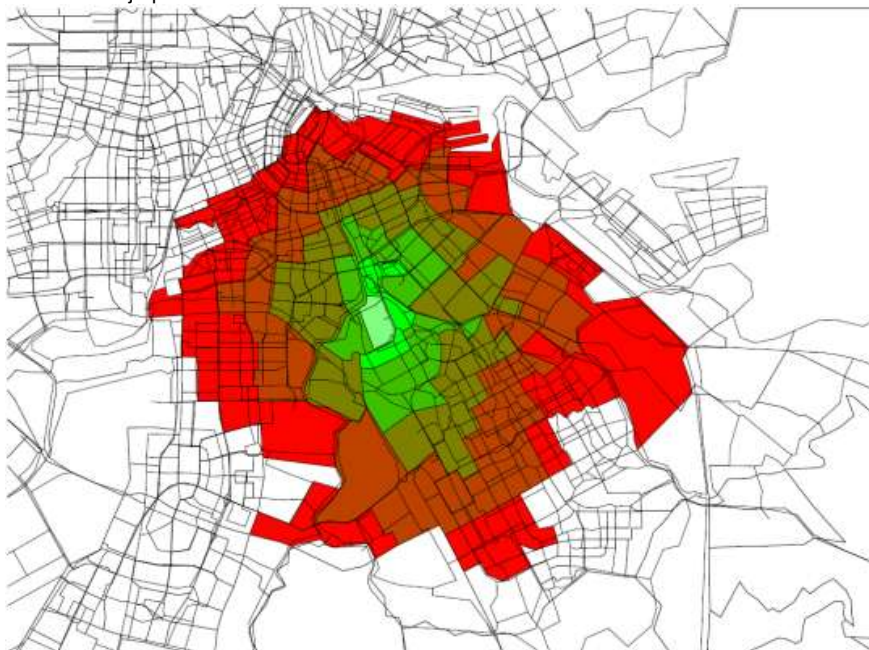
De doorstroming van het fietsverkeer ter plaatse van de vijf kruispunten die op doorstroming zijn onderzocht, voldoet aan de normering. Voor de rapportage over doorstroming ter plaatse van de hierboven genoemde kruispunten wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Verkeersregeltechnisch onderzoek van vijf kruispunten.

Opmerking [I1]: Marijke graag in dit kaartje aangeven de aanwezige fietsinfrastructuur in 2008.

Fietsbereikbaarheid van en naar het plangebied

In onderstaande figuur 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 centrum van Amsterdam, de Zuidas, een deel van stadsdeel Zuidoost goed bereikbaar zijn per fiets.



Figuur 1-24: reistijdisochronenkaart voor het fietsverkeer in 2008

1.4.1.2 Autonome ontwikkeling 2030

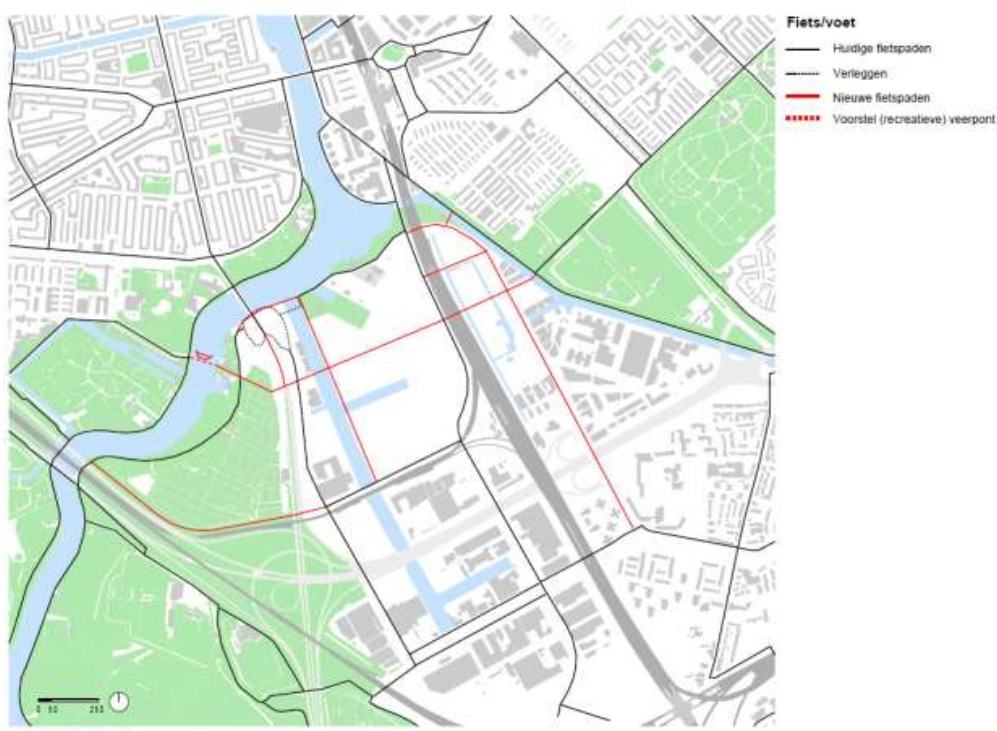
Het aanwezige fietsnetwerk

In 2030 zal op basis van de autonome ontwikkeling het fietsnetwerk kwalitatief 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 doorgevoerde verbeteringen van het fietsnetwerk in 2030 bij de autonome ontwikkeling zijn:

- De Korte Ouderkerkerdijk is niet meer toegankelijk voor autoverkeer en is een belangrijke 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 onderdoorgang bij het Metrostation Spaklerweg is openbaar fiets- en voetgangersgebied geworden.
- De deelgebieden Bedrijventerrein Overamstel en Amstelkwartier 3^{de} fase hebben een goede fietsontsluiting gekregen in zuidelijke richting met de aanleg van een vrijliggend fietspad 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.

Opmerking [I2]: Is het een vrijliggend fietspad? Graag antwoord vanuit de opdrachtgever.

Voor inzicht in het fietsnetwerk in 2030 bij autonome ontwikkeling zie ook figuur@



Figuur 1-25: aanwezige fiets infrastructuur in 2030 bij autonome ontwikkeling

Dichtheid fietsnetwerk

Het fietsnetwerk van het projectgebied Overamstel is sterk verbeterd.

De ontwikkelde woongebieden Amsteltkwartier 1^{ste} fase en Kop Weespertrekvaart zijn met respectievelijk 3 en 2 fietsontsluitingen maximaal aangetakt op de lokale fietsinfrastructuur. Daarnaast is de lokale fietsinfrastructuur met drie extra verbindingen aangetakt op het aanwezige fietsnetwerk van Amsterdam.

Fietsintensiteiten

Binnen het plangebied neemt ten gevolge van 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 mogelijk worden gemaakt met het viertal reeds onherroepelijk geworden bestemmingsplannen binnen het projectgebied Overamstel. In onderstaande tabel

Opmerking [I3]: Marijke graag in dit kaartje aangeven welke fietsinfra bij autonome ontwikkeling nieuw wordt aangelegd ten opzichte van de huidige situatie 2008

is het totaal aantal verwachte verplaatsingen met de fiets voor het projectgebied Overamstel opgenomen voor de huidige situatie en de autonome ontwikkeling voor het jaar 2030. Het aantal ritten in de avondspits neemt tussen 2008 en 2030 naar verwachting met ca 600 ritten (36%) per dag toe.

Tabel 1-11 Totaal verwachte aantal gegenereerde fietsritten tijdens de avondspits door het plangebied

	2008	2030 autonoom
Aantal gegenereerde fietsritten	1.615	2.199

Doorstroming kruispunten

De doorstroming van het fietsverkeer ter plaatse van de vijf kruispunten¹⁶ die op doorstroming zijn onderzocht, voldoet aan de normering. Voor de rapportage over doorstroming ter plaatse van de hierboven genoemde kruispunten wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Verkeersregeltechnisch onderzoek van vijf kruispunten.

Fietsbereikbaarheid van en naar het projectgebied

Ten gevolge van de uitbreiding van het lokale fietsnetwerk en de verbeterde aansluiting van het lokale fietsnetwerk op het Amsterdams brede netwerk zal er voor zorgen dat de fietsbereikbaarheid van het projectgebied Overamstel verbeterd is ten opzichte van de huidige situatie. Het gebied dat vanuit het projectgebied Overamstel per fiets goed bereikbaar is, zal zijn toegenomen.

1.4.2 Het functioneren van het fietsnetwerk bij planontwikkeling volgens verschillende planalternatieven

1.4.2.1 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 1.4.1.

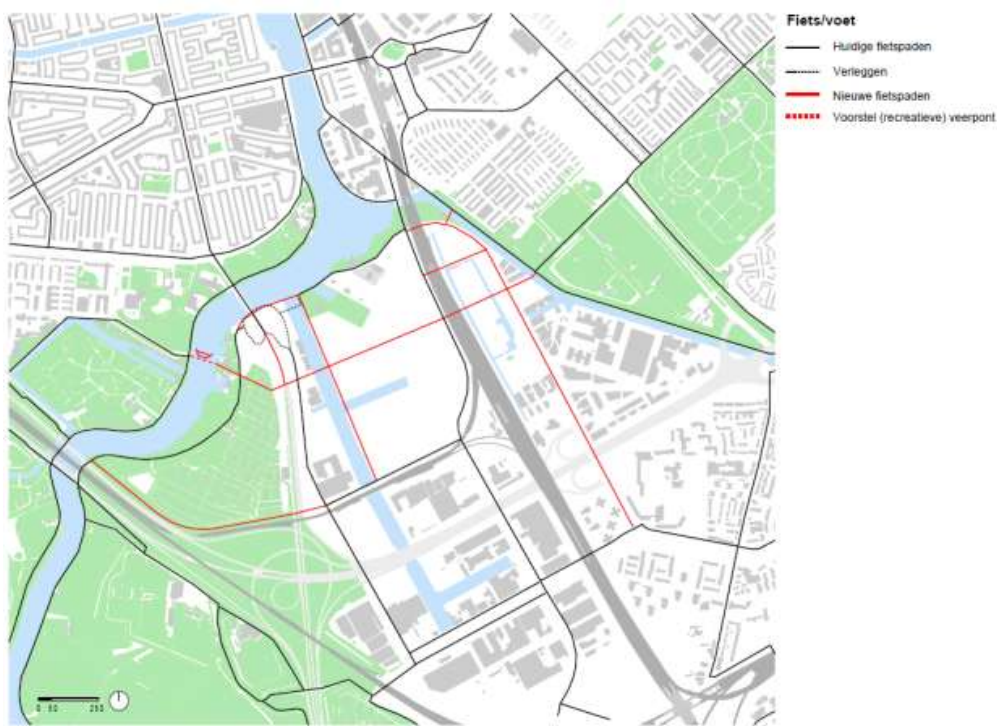
Belangrijke infrastructurele fietsnetwerkveranderingen bij de planontwikkeling voor zover nu bekend zullen zijn:

- De aanleg van een vrij liggende fietspaden aan weerszijde van de Amstelstroomlaan bij aanleg van de Amstelstroomlaan. (planning: voor 2023)

¹⁶ Amstelstroomlaan/Spaklerweg (1), Amstelstroomlaan/ Joan Muyskenweg of Stadstraat (2), Spaklerweg/ Van MarwijkKooystraat (3), Van MarwijkKooystraat/ J. Blokkerweg (4), J. Blokkerweg/ S111 Afrit/Oprit A10 (5).

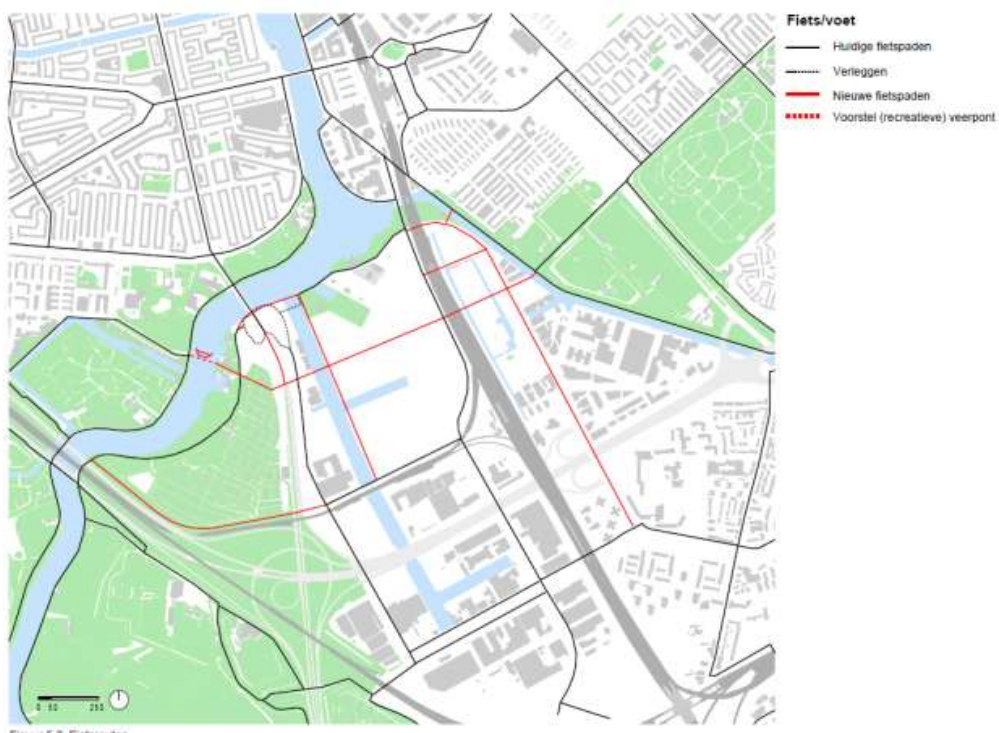
- De aanleg van een extra fietspad bij de ontwikkeling van het deelgebied Amstelkwartier 2^{de} fase die de Amstelstroomlaan verbindt met de Korte Ouderkerkerdijk. (planning: voor 2023)
- Een extra ontsluiting van het projectgebied Overamstel voor de fiets bij de aanleg van de brug over de Duivendrechtse Vaart (planning: na 2023)
- 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: na 2023 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 wordt verwezen naar figuur @ en@

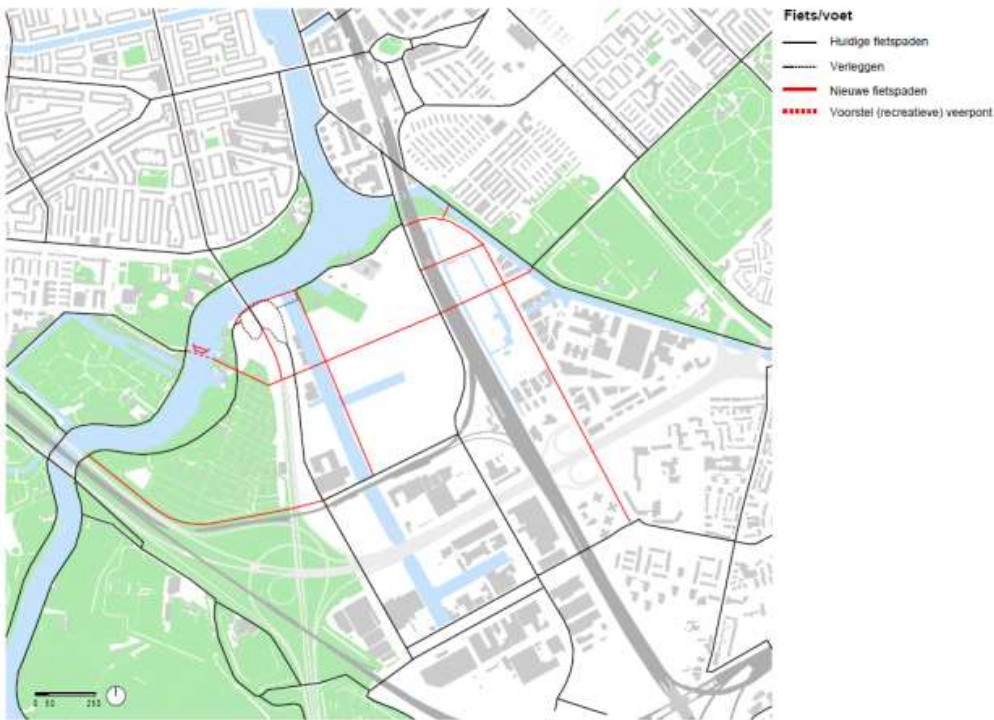


Figuur 1-26: aanwezige fiets infrastructuur in 2023 bij planontwikkeling zonder en met brug

Opmerking [14]: Marijke graag in dit kaartje aangeven welke fietsinfra bij planontwikkeling 2023 wordt aangelegd ten opzichte van autonome ontwikkeling 2023/2030



Figuur 1-27: aanwezige fiets infrastructuur in 2030 bij planontwikkeling volgens het minimumalternatief



Figuur 1-28: aanwezige fiets infrastructuur in 2030 bij planontwikkeling volgens basisalternatieven/maximumalternatief

Dichtheid fietsnetwerk

Het fietsnetwerk van het projectgebied Overamstel verbeterd sterk met toenemende stedelijke verdichting. Het basisalternatief en het maximumalternatief hebben in vergelijking met het minimumalternatief een dichter en kwalitatief beter netwerk.

Fietsintensiteiten

Binnen het plangebied neemt ten gevolge van de planontwikkeling 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 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 ten gevolge van de planontwikkeling in 2030 volgens het maximum alterantief neemt naar verwachting met ca 1900 (85%) ritten toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling 2030.

Tabel 1-12 Totaal verwachte aantal gegenereerde fietsritten tijdens de avondspits door jet projectgebied Overamstel

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

Opmerking [I5]: Marijke graag in dit kaartje aangeven welke fietsinfra bij planontwikkleing 2030 volgens basialternatief en maximumalternatief wordt aangelegd ten opzichte van autonome ontwikkeling /2030

Doorstroming kruispunten

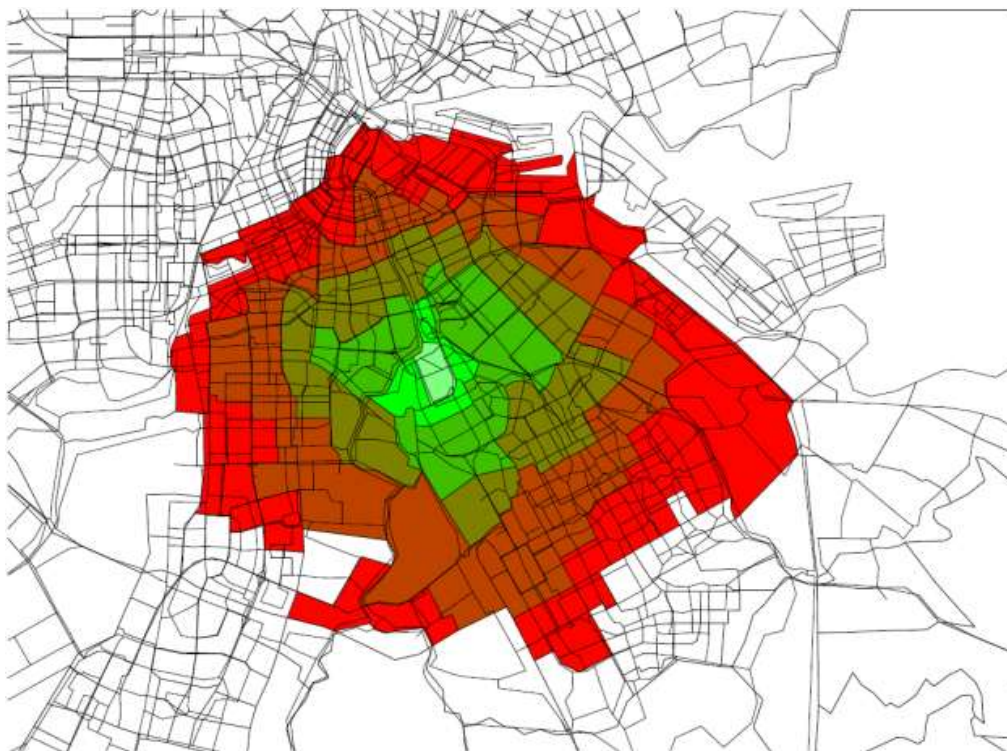
De doorstroming van het fietsverkeer ter plaatse van de vijf kruispunten¹⁷ die op doorstroming zijn onderzocht, voldoet voor alle planalternatieven aan de normering. Voor de rapportage over doorstroming ter plaatse van de hierboven genoemde kruispunten wordt verwezen naar de Bijlagen MER Overamstel, onderdeel Verkeer en Vervoer, Verkeersregeltechnisch onderzoek van vijf kruispunten.

Fietsbereikbaarheid van en naar het projectgebied

Ten gevolge van de uitbreiding van het lokale fietsnetwerk en de verbeterde aansluiting van het lokale fietsnetwerk op het Amsterdams brede netwerk zal er voor zorgen dat de fietsbereikbaarheid van het projectgebied Overamstel verbeterd is ten opzichte van de huidige situatie. Het gebied dat vanuit het projectgebied Overamstel per fiets goed bereikbaar is, zal zijn toegenomen.

In onderstaande figuur is de reistijdsochronenkaart opgenomen voor de planontwikkeling volgens 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.

¹⁷ Amstelstroomlaan/Spaklerweg (1), Amstelstroomlaan/ Joan Muyskenweg of Stadstraat (2), Spaklerweg/ Van MarwijkKooystraat (3), Van MarwijkKooystraat/ J. Blokkerweg (4), J. Blokkerweg/ S111 Afrit/Oprit A10 (5).



1.4.2.2 Beoordeling van de effecten van de planontwikkeling op het functioneren van het fietsnetwerk

Omdat de ambitie in relatie tot 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, zal de kwaliteit van het fietsnetwerk toenemen met de toenemende verstedelijking van het projectgebied. Zowel de dichtheid van het lokale netwerk groeit met de met de toenemende verstedelijking als het aantal verbindingen met het Amsterdams brede netwerk. Dit resulteert in een steeds groter wordend gebied van Amsterdam en omgeving dat goed bereikbaar is met de fiets. De basisalternatieven en het maximumalternatief scoren bij een vergelijking met de autonome ontwikkeling het best in relatie tot het functioneren van het fietsnetwerk. In 2023 scoort de planontwikkeling volgens de variant met brug het best bij vergelijking met de autonome situatie. Dit vanwege het feit dat in deze variant door de aanleg van de brug het projectgebied een extra ontsluiting heeft gekregen.

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

Verkeer & vervoer 2030 eendoordeel	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: beoordeling functioneren fietsnetwerk bij planontwikkeling in 2023 volgens de twee varianten, afgezet tegen de autonome ontwikkeling 2023

Verkeer & vervoer 2023 eindoordeel	autonoom	planontwikkeling variant 1	planontwikkeling variant 2
Dichtheid fietsinfrastructuur	0	+	++
Doorstroming kruising	0	0	0
Bereikbaarheid omgeving per fiets	0	+	++
eindoordeel	0	+	++

1.5 Migiteratie, 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.

Dien ten gevolge hoeft er in deze paragraaf geen aandacht besteed te worden aan mogelijke mitigerende of compenserende maatregelen. Blijft over of er nog kansen zijn die het vervoersnetwerk beter zouden kunnen laten functioneren. Hieronder volgt een korte inventarisatie van mogelijke kansen op projectniveau waar de gemeente een faciliterende of bemiddelende rol in kan spelen:

Verschuiven modalsplit 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, zoals bekend, 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. Potentiele bezoekers van het gebied overwegen wellicht een OV-reis als er goed na-transport is.

Om de modalsplit richting meer OV en minder autoverkeer te doen bewegen is het van belang samen met de exploitant van OV-punten in gesprek te gaan over hoe voor- en na-transport te faciliteren dan wel aan te bieden. In relatie tot het aanbieden van transportmogelijkheden valt te denken aan OV fietsen, deelauto's, elektrische deel auto's fietstaxi's.

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

Een andere mogelijk te overwegen methode om de modalsplit 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 die zich hier voor leent binnen Amsterdam dan is dat wel dit gebied dat zo goed ontsloten is 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 autoluwgebied 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 zich zelf 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 gaan 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.¹⁸

De gemeente Amsterdam zou in onderzoek kunnen nemen hoe zij bij kan dragen aan het faciliteren van autodeelprojecten projectgebied Overamstel.

1.6 Leemten in kennis

- Bij de totstandkoming van 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. Dit geldt dus voor de basisalternatieven en het maximumalternatief. Nader onderzoek naar de effecten wordt noodzakelijk geacht bij de keuze voor een planalternatief waarbij de stadstraat wordt gerealiseerd.
- 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 zullen 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 gegeneerd wordt in deelgebied A2/ Joan Muyskenweg aan getakt wordt op de stadstraat.
- Het verkeersonderzoek Overamstel verschaft geen uitsluitend over het effect van de realisatie van de extra ontsluitingsweg, de Amstelstroomlaan, op de verkeersuitwisseling tussen het Amstelstation gebied en het projectgebied Overamstel en de mogelijke gevolgen daarvan op de OV-bereikbaarheid van het Amstelstation. De modeluitkomsten uit het verkeersonderzoek Overamstel laten een toename aan autoverkeer zien op de route Overzichtweg/Spaklerweg/Amstelstroomlaan bij die situaties dat de Amstelstroomlaan wordt aangesloten op de Joan Muyskenweg of de stadstraat. Of de toename die het verkeersmodel laat zien realistisch is, wordt niet als zeker beschouwd vanwege de niet actuele modeluitgangspunten voor het wegennet ter plaatse van het Amstelstation. De huidige situatie heeft namelijk in alle alternatieven 2030 en varianten 2023 als uitgangspunt gediend, terwijl tussen nu en 2023 het gebied rondom het Amstelstation een transformatie ondergaat overeenkomstig het vastgestelde bestemmingsplan Amstelstation en deze transformatie het autoverkeer tussen beide gebieden bemoeilijkt.
Nader onderzoek naar de effecten van de Amstelstroomlaan als ontsluitingsweg op de verkeersintensiteiten ter plaatse van het Amstelstation en het effect daarvan op de OV bereikbaarheid

¹⁸ Bron:DIVV

van het Amstelstation wordt noodzakelijk geacht in het kader van de verdere planontwikkeling en te maken keuze voor een planalternatief.

1.7 Monitorings- evaluatieprogramma

In het belang van een helderen volledig beeld over de verwachte milieueffecten van de in dit MER beschreven alternatieven is voor de geformuleerde leemten in kennis uit de vorige paragraaf hier een toekomstig onderzoeksprogramma geformuleerd.

Dit programma beschrijft welke onderzoek nog moet worden uitgevoerd en wanneer de onderzoeksgegevens beschikbaar moeten zijn in relatie tot te nemen planbesluiten.

Uitwisseling verkeer tussen Amstelstationsgebied en Overamstel

Het uitgevoerde verkeersonderzoek voor het MER heeft geen uitsluitsel kunnen geven of de aanleg van de extra ontsluitingsweg ten dienste van het projectgebied Overamstel bij de planalternatieven en bij de faseringsvariant planontwikkeling 2023 met brug leidt tot meer verkeer tussen het Amstelstationsgebied en het projectgebied Overamstel. Voor de bereikbaarheid van het Amstelstation voor bus en tram, wordt een toename van autoverkeer tussen beide gebieden als gevolg van de planontwikkeling Overamstel als risicovol beschouwd.

In het monitorings- en evaluatieprogramma van dit MER dient hier aanvullend onderzoek naar te worden gedaan. Het onderzoek dient zich te richten op de vraag of ten gevolge van de planontwikkeling Overamstel en de aanleg van de Amstelstroomlaan als extra ontsluitingsweg er meer verkeer komt te rijden tussen Amstelstationsgebied en projectgebied Overamstel. Daarnaast dient het onderzoek inzicht te geven welke maatregelen kunnen worden uitgevoerd om de negatieve effecten daarvan op de OV-bereikbaarheid van het Amstelstation te voorkomen.

De resultaten van het onderzoek zijn belangrijk voor de volgende mijlpalen in de planvorming:

- Beslissingen over welk planalternatief of alternatieven leidend zullen zijn voor de planontwikkeling.
- Het juridisch planologisch mogelijk maken van de brug over de Duivendrechtse Vaart, waarvan de realisatie maakt dat de Amstelstroomlaan als ontsluitingsweg gaat functioneren voor het projectgebied Overamstel.
- Vaststelling van nieuwe bestemmingsplannen die verder planontwikkeling van het gebied Overamstel mogelijk maken.

Effecten van de stadstraat op het functioneren van de snelwegen A2 en A10

Het nog uit te voeren verkeersonderzoek waarin de effecten van de stadstraat op de snelwegen A2 en A10 in onderzoek worden genomen zal ook onderdeel uitmaken van het Monitorings- en evaluatieprogramma MER Overamstel. Het onderzoek wordt uitgevoerd in samenwerking met Rijkswaterstaat.

Het onderzoek geeft antwoord op de vraag of het omvormen van de A2 naar een stadstraat haalbaar is gezien vanuit het snelwegennet en de verwachte ontwikkelingen daarin. Het onderzoek besteedt daarbij aandacht aan het effect van de stadstraat op de doorstroming van het verkeer op de snelwegen en de verkeersveiligheid ter plaatse. Het onderzoek levert ook inzichten op hoe de infrastructuur van de A2, A10, stadstraat en op- en afritten vormgegeven kan worden.

De resultaten van het onderzoek zijn belangrijk voor de volgende mijlpalen in de planvorming:

- Beslissingen over welk planalternatief of alternatieven leidend zullen zijn voor de planontwikkeling.

- Vaststelling van nieuwe bestemmingsplannen die verder planontwikkeling in deelgebied Joan Muyskenweg/A2 mogelijk maken.

Effecten van alternatieve inrichting van deelgebied 5 op het functioneren van de stadstraat

Op basis van de opgedane inzichten in dit verkeersonderzoek Overamstel is het vermoeden ontstaan dat de stedenbouwkundige inrichting van het deelgebied A2/Joan Muyskenweg significante invloed heeft op het functioneren van de stadstraat en de haalbaarheid van de omvorming van de A2 naar een stadstraat.

Voor de keuze of de stadstraat op het huidige A2 trace of op het Joan muyskenytrace komt te liggen is onderzoek naar de invloed van de stedenbouwkundige inrichting van deelgebied A2/Joan Muyskenweg noodzakelijk. Het onderzoek geeft inzicht hoe deelgebied A2/Joan Muyskenweg op basis van verschillende stedenbouwkundige inrichtingen aantakt op de stadstraat en wat de consequenties daarvan zijn voor de doorstroming van het verkeer op de stadstraat.

De resultaten van het onderzoek zijn belangrijk voor de volgende mijlpalen in de planvorming:

- Beslissingen over welk planalternatief of alternatieven leidend zullen zijn voor de planontwikkeling.
- Vaststelling van nieuwe bestemmingsplannen die verder planontwikkeling in deelgebied A2/Joan Muyskenweg mogelijk maken.

1.8 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
- Doorstroming kruispunten nabij Amstelstation, Modelmatige verkeersanalyse van het openbare ruimte- en verkeersontwerp, uitgaande van prognoses 2015 en 2020. 16-02-2012, DRO

Colofon

Verkeersonderzoek Overamstel

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Tekst

Gemeente Amsterdam

Ingenieursbureau

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen zonder bronvermelding.

Gemeente Amsterdam

Ingenieursbureau

Weesperstraat 430

Postbus 12693

1100 AR AMSTERDAM