



Rapportage Verkeersonderzoek Zeeburgereiland

Onderzoek voor de bestemmingsplanprocedure

H.Talsma
R. van der Honing

verkeersonderzoek@ivv.amsterdam.nl

Rapportnummer: 120172

Samenvatting en conclusies

Projectbureau IJburg en Stadsdeel Oost moeten voor IJburg 1 het bestemmingsplan actualiseren. Hiervoor is een verkeersonderzoek van DIVV nodig. Dit onderzoek wordt uitgevoerd met behulp van een verkeersmodel. Dit verkeersmodel was niet up-to-date om het onderzoek mee uit te voeren. Daarom is vooraf het lokale model IJburg geactualiseerd.

De onderstaande scenario's zijn met het verkeersmodel berekend.

- Situatie 2012 referentie
- Situatie 2015 autonoom
- Situatie 2015 plan
- Situatie 2022 autonoom
- Situatie 2022 plan

Op basis van de modelberekeningen kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De verkeersdruk tussen 2012 referentie en 2015 plan en 2022 plan neemt beperkt toe in Zeeburgereiland.
- De indicaties die het model geeft voor mogelijke knelpunten op basis van de ic-verhoudingen zijn zowel in de referentiesituatie als in de planjaren zichtbaar.
- Er wordt geadviseerd nadere kruispuntanalyses uit te voeren voor de volgende kruispunten:
 1. Zuiderzeeweg, eerste kruispunt ten zuiden van IJburglaan
 2. Zuiderzeeweg ter hoogte van Blijkmeer

Inhoud

Samenvatting en conclusies	3
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Uw vraag	7
1.3 Resultaat	7
1.4 Werkwijze	7
1.5 Afbakening	7
1.6 Omgevingsanalyse	8
1.7 Communicatie	8
1.8 Leeswijzer	8
2 Uitgangspunten	9
2.1 Algemeen	9
2.2 Studiegebied	10
2.3 Invloedsgebied	10
2.4 Zichtjaren	10
2.5 Beleidsuitgangspunten	11
2.6 Varianten	11
3 Modelinvoer	12
3.1 SEG's	12
3.2 Variant 2012 referentie	12
3.2.1 Aangeleverde gegevens	12
3.2.2 Modelinvoer	12
3.3 Variant 2015- en 2022 autonoom	14
3.3.1 Aangeleverde gegevens	14
3.3.2 Modelinvoer	14
3.4 Variant 2015- en 2022 plan	14
3.4.1 Aangeleverde gegevens	15
3.4.2 Modelinvoer	15
4 Resultaten	17
4.1 Totaal mobiliteitsniveau	17
4.2 Effectbeschrijving op wegvakniveau	18
4.2.1 Situatie 2012 Referentie	18
4.2.2 Situatie 2015 autonoom	19

4.2.3	Situatie 2015 plan	20
4.2.4	Situatie 2022 autonoom	21
4.2.5	Situatie 2022 plan	22
4.2.6	Verrijkte verkeersgegevens voor lucht- en geluidsonderzoek	23
5	Conclusie	24
Bijlage 1	Wat is GenMod?	25
Bijlage 2	Samenvatting 'Basisgegevens Verkeersprognoses'	27
2.1	Inleiding	27
2.2	Infrastructuur	27
2.2.1	Autonetwerk	27
2.2.2	Openbaar vervoernetwerk	28
2.3	Sociaal-economische kenmerken en kostenontwikkeling	28
2.3.1	Inwoners en arbeidsplaatsen	28
2.3.2	Kostenontwikkeling	29
2.3.3	Autobezit	29
2.4	Beleid	29
2.4.1	Locatiebeleid	29
2.4.2	Parkeertarieven	30
2.4.3	Betaald rijden	30
Bijlage 3	Index planontwikkeling en ritgeneratie	31
Bijlage 4	Resultaten 2012 referentie	32
Bijlage 5	Resultaten 2015 autonoom	33
Bijlage 6	Resultaten 2015 plan	34
Bijlage 7	Resultaten 2022 autonoom	35
Bijlage 8	Resultaten 2022 plan	37
Bijlage 9	Verrijkte gegevens t.b.v. milieuberekeningen	38

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Projectbureau IJburg en Stadsdeel Oost moeten in de komende jaren enkele nieuwe bestemmingsplannen opstellen. Voor Zeeburgereiland moet het bestemmingsplan geactualiseerd worden. Hiervoor zijn resultaten uit een actueel verkeersmodel nodig. Het lokale verkeersmodel IJburg van DIVV was niet actueel genoeg meer om toe te passen voor de bestemmingsplannen. In opdracht van Projectbureau IJburg is dit model daarom geactualiseerd. In de voorliggende studie wordt gebruik gemaakt van het actuele verkeersmodel IJburg. Van het bestemmingsplan Zeeburgereiland worden de onderzoeksresultaten in dit rapport beschreven.

1.2 Uw vraag

Projectbureau IJburg heeft DIVV gevraagd om een verkeersonderzoek uit te voeren ten behoeve van de onderbouwing van de actualisatie van het bestemmingsplan Zeeburgereiland.

1.3 Resultaat

Het resultaat van dit onderzoek bestaat uit verkeersprognoses en een beschrijving van de effecten van die prognoses voor het gebied Zeeburgereiland. Ook worden de verkeerscijfers verrijkt ten behoeve van lucht- en geluidberekeningen. De resultaten kunnen worden gebruikt als onderbouwing voor het actualiseren van het bestemmingsplan Zeeburgereiland.

1.4 Werkwijze

Met behulp van het Lokaal Verkeersmodel IJburg (een lokale verfijning van het gemeentelijke verkeersmodel GenMod-2010) is het verkeersbeeld van een aantal prognosejaren in beeld gebracht. Belangrijke invoer hierbij zijn onder andere de sociaal economische gegevens (SEG) die op basis van het programmatisch profiel zijn bepaald.

1.5 Afbakening

Deze rapportage heeft betrekking op het overeengekomen plan-/studiegebied. Met eventuele ontwikkelingen in nabijgelegen delen van de stad die niet zijn opgenomen in de 'Basisgegevens Verkeersprognoses' wordt geen rekening gehouden.

1.6 Omgevingsanalyse

Het onderzoek voor Zeeburgereiland valt binnen een afgebakend gebied. Dat betekent dat er geen aangrenzende ontwikkelingen zijn die van invloed zijn op het onderzoek, meer dan wat in de basisprognoses is vastgesteld. Er heeft een kwalitatieve afstemming plaatsgevonden met de studies naar de IJburglaan en de Oostelijke Ontsluiting IJburg. Daarnaast heeft ook afstemming plaatsgevonden met Rijkswaterstaat ten aanzien van de resultaten uit het NRM.

1.7 Communicatie

Dit verkeersonderzoek is tot stand gekomen in samenwerking met Projectbureau IJburg en de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO). Projectbureau IJburg zorgde, naast het opdrachtgeverschap, voor de aanlevering van de specifieke gegevens en de goedkeuring van de (tussen)resultaten.

1.8 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten beschreven die gehanteerd zijn bij de modelberekeningen. De modelinvoer is in hoofdstuk 3 beschreven en de resultaten zijn weergegeven in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 zijn de conclusies opgenomen.

2 Uitgangspunten

In het vorige hoofdstuk zijn de onderzoeksvraag en de werkwijze van de studie geformuleerd. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten beschreven. De uitgangspunten vormen een belangrijke basis voor de verkeersmodelberekeningen waarop dit onderzoek is gebaseerd.

2.1 Algemeen

De verkeersprognoses voor Zeeburgereiland zijn berekend met behulp van het lokale Verkeersmodel IJburg. Dit model is een verfijning van het gemeentelijke verkeersmodel GenMod-2010. Het gemeentelijke verkeersmodel is te grofmazig om de effecten van de ruimtelijke invullingen op detailniveau vast te stellen. Het GenMod is een multimodaal verkeersmodel waarin de personenvervoerwijzen auto, OV en fiets worden gemodelleerd. Het basisjaar is 2008 en de basisprognosejaren zijn 2010, 2015, 2020 en 2030. In 2010 is GenMod geactualiseerd. Bij de actualisatie is daar waar mogelijk GenMod en het verkeersmodel van Rijkswaterstaat (NRM2010) op elkaar afgestemd. De ruimtelijke en infrastructurele uitgangspunten in de basisprognoses van het GenMod zijn afgestemd op de stadsvisie en vastgesteld door B&W op 11 januari 2011. Een algemene beschrijving van het verkeersmodel Genmod-2010 is in bijlage 1 opgenomen, in bijlage 2 is een samenvatting van de Basisgegevens Verkeersprognoses opgenomen.

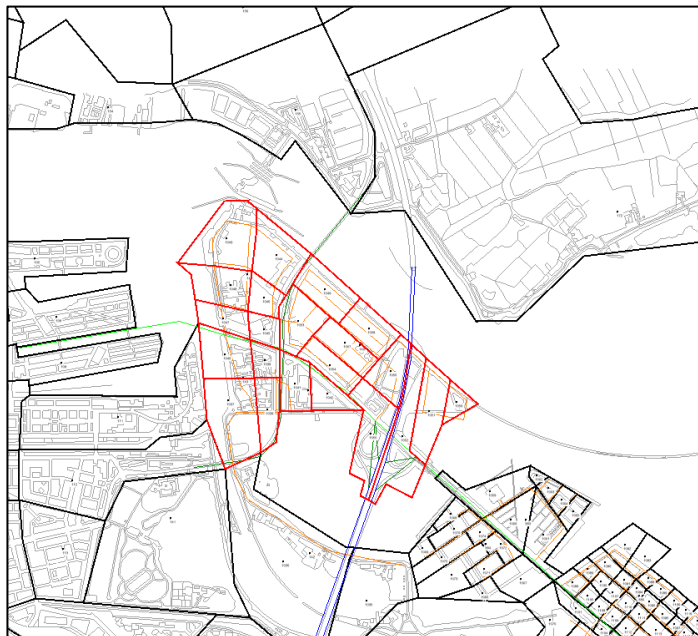
Het opstellen van het nieuwe lokale verkeersmodel heeft plaatsgevonden op basis van het raamwerk "Actualiseren lokaal model". Het lokale verkeersmodel is in Zeeburgereiland verfijnd voor het autoverkeer. Van de bouw van het lokale verkeersmodel is een technische rapportage beschikbaar, te weten:

'Lokaal Verkeersmodel IJburg – Technische rapportage', met rapportnummer ASD115/Bgj/0769, 25 november 2011.

Hoewel de rijkswegen, zoals de A10 en de A1, wel onderdeel uitmaken van het model, kunnen aan de cijfers op de rijkswegen geen conclusies worden verbonden. Deze zijn louter ter illustratie. De exacte gegevens op deze wegen worden bijgehouden door Rijkswaterstaat.

2.2 Studiegebied

Het studiegebied voor Zeeburgereiland is in figuur 2.1 weergegeven (rode gedeelte).



Figuur 2.1. Studiegebied Zeeburgereiland

2.3 Invloedsgebied

De invloed van het verkeer van en naar Zeeburgereiland blijft niet beperkt tot het studiegebied. Ten opzichte van vorige lokale modellen, die een uitsnede betroffen van het GenMod, bestaat het Lokaal Verkeersmodel IJburg uit een verfijning van het GenMod. Dit betekent dat de rest van Amsterdam en Nederland ook in het modelsysteem zijn opgenomen (zie figuur 2.1). Omdat het gebruikte verkeersmodel een verfijning is voor zowel Zeeburgereiland als geheel IJburg is ook het directe invloedsgebied (IJburg) in hetzelfde detailniveau gemodelleerd als het studiegebied.

2.4 Zichtjaren

In het kader van het bestemmingsplan worden in deze studie de jaren 2012 referentie, 2015 autonoom, 2015 plan, 2022 autonoom en 2022 plan doorgerekend. Gelet op het feit dat in de basisprognoses van DIVV de jaren 2012 en 2022 geen standaard prognosejaren zijn, zijn deze jaren in deze studie opgesteld door respectievelijk 2010 en 2020 op te hogen. De basisprognose 2010 is vermenigvuldigd met 2,1% om 2012 te maken. Dit percentage is bepaald door te interpoleren tussen de basisprognoses 2010 en 2015. De basisprognose 2020 is vermenigvuldigd met 2,0% om 2022 te maken. Dit percentage is bepaald door te interpoleren tussen de basisprognoses 2020 en 2030.

2.5 Beleidsuitgangspunten

In de gemeente Amsterdam worden uniforme uitgangspunten gehanteerd voor alle verkeersonderzoeken met behulp van verkeersmodellen. Deze 'Basisgegevens Verkeersprognoses' zijn in januari 2011 door de Raad vastgesteld. Bij verkeersonderzoeken voor juridische procedures is het niet toegestaan om ontwikkelingen buiten het studiegebied mee te nemen die afwijken van de vastgestelde Basisgegevens, indien die ontwikkelingen nog niet onherroepelijk zijn.

De uitgangspunten en aannames zijn uitgebreid beschreven in het document 'Basisgegevens Verkeersprognoses'. In bijlage 2 worden de belangrijkste samengevat. Hierin zijn de volgende onderdelen opgenomen:

infrastructuur (auto en openbaar vervoer)
sociaal economische kenmerken en kostenontwikkeling (sociaal economische vulling, kosten en autobezit)
beleid (locatiebeleid, parkeertarieven, betaald rijden).

In voorliggende studie is voor het studiegebied Zeeburgereiland uitgegaan van nieuwe door de opdrachtgever aangeleverde gegevens. Voor de rest van Amsterdam en daarbuiten is aangesloten bij de vastgestelde uitgangspunten voor de basisprognoses.

2.6 Varianten

Zoals eerder in dit rapport aangeduid zijn op basis van de basisprognoses 2010, 2015 en 2020 in het lokale model IJburg vijf verschillende varianten voor Zeeburgereiland doorerekend. Hierbij moet worden opgemerkt dat voor de varianten autonoom 2015 en autonoom 2022 in het studiegebied van dezelfde ontwikkelingen wordt uitgegaan. In 2015 plan en 2022 plan is de vulling in het studiegebied eveneens gelijk. De doorerekende varianten zijn:

1. 2012 referentie
2. 2015 autonoom
3. 2015 plan
4. 2022 autonoom
5. 2022 plan

De opdrachtgever heeft per variant gegevens aangeleverd die DIVV heeft omgezet in modelinvoer. Daarnaast heeft de opdrachtgever per variant wijzigingen in de infrastructuur aangegeven. In hoofdstuk 3 wordt uitgebreider ingegaan op de door de opdrachtgever aangeleverde gegevens en de vertaling hiervan naar modelinvoer.

3 Modelinvoer

Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven heeft de opdrachtgever gegevens voor het studiegebied Zeeburgereiland aangeleverd. Deze gegevens moeten vertaald worden naar modelinvoer. In dit hoofdstuk worden de aangeleverde gegevens en de vertaalslag naar modelinvoer per variant beschreven.

3.1 SEG's

De ritproductie in een verkeersmodel wordt vastgesteld op basis van de volgende sociaal-economische gegevens (SEG):

- inwoners
- arbeidsplaatsen (totaal)
- winkelarbeitsplaatsen
- studieplaatsen (HBO/WO)

3.2 Variant 2012 referentie

3.2.1 Aangeleverde gegevens

In overleg met de opdrachtgever is voor de vulling van model 2012, voor de zones in het studiegebied uitgegaan van de geldende vulling zoals die in 2012 gerealiseerd is. In de periode tussen 2008 en 2012 zijn in de Baaibuurt Oost 340 studentenwoningen gerealiseerd. Daarnaast zijn er in de Baaibuurt oost en west P&R terreinen ontwikkeld. Baaibuurt oost heeft 400 parkeerplaatsen en Baaibuurt west 250 parkeerplaatsen. In het model 2012 referentie zijn deze ontwikkelingen verwerkt.

Netwerkaanpassing

In vergelijking met het netwerk van de basisprognose 2010 zijn geen netwerkwijzigingen doorgevoerd.

3.2.2 Modelinvoer

Inwoners

Om de situatie voor 2012 te maken, zijn 340 studentenwoningen in de Baaibuurt Oost toegevoegd aan het basisjaar 2008. Er is in overleg met de opdrachtgever besloten dat de woningbezetting 1 inwoner per studentenwoning betreft. Totaal dus 340 extra inwoners¹.

¹ Gelet op het feit dat het verkeersmodel alleen maar kan omgaan met 'normale' woningen, zijn de studentenwoningen omgerekend naar 'normale' woningen. Voor Zeeburgereiland wordt een gemiddelde woningbezetting per 'normale' woning van 2,3 aangehouden. Het aantal extra 'normale' woningen ten opzichte van het basisjaar 2008 komt daarmee op $340 / 2,3 \approx 148$.

Arbeidsplaatsen, winkelarbeidsplaatsen en studieplaatsen

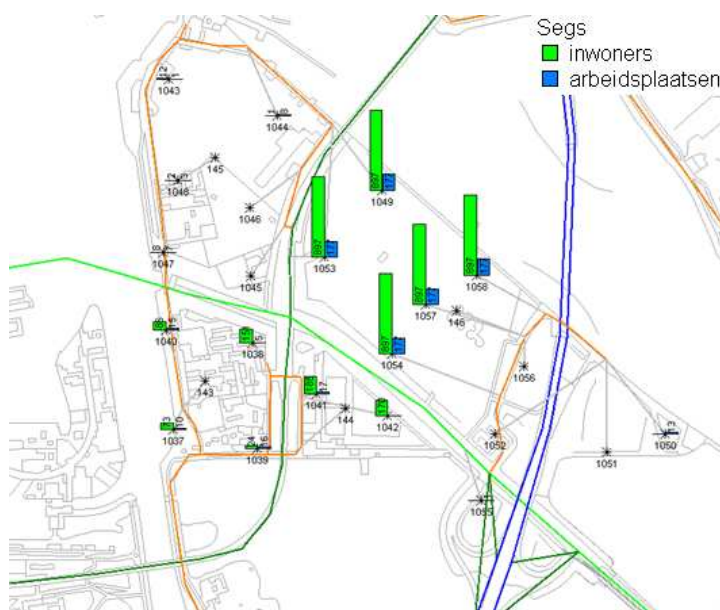
Voor zowel het aantal arbeidsplaatsen, winkelarbeidsplaatsen als studieplaatsen wordt voor het studiegebied Zeeburgereiland aangesloten bij het basisjaar 2008.

Totaal aantal inwoners en arbeidsplaatsen 2012 referentie

In tabel 3.1 is voor de 2012 referentie de uiteindelijke invulling (na omrekening van de aangeleverde gegevens) van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen weergegeven, opgesplitst naar Sluisbuurt, RI-Oost, Bedrijvenstrook, Baaibuurt en Oostpunt. In figuur 3.1 zijn de inwoners en arbeidsplaatsen per zone grafisch weergegeven.

	inwoners	arbeidsplaatsen
Sluisbuurt	23	19
Ri-oost	4486	885
Bedrijvenstrook	0	1
Baaibuurt	690	63
Oostpunt	0	13
Totaal Zeeburgereiland	5199	981

Tabel 3.1 Inwoners en arbeidsplaatsen Sluisbuurt, RI-Oost, Bedrijvenstrook, Baaibuurt en Oostpunt 2012 referentie



Figuur 3.1: Inwoners en arbeidsplaatsen per zone 2012 referentie

P&R terreinen

Het aantal aankomsten en vertrekken van de P&R locaties is gebaseerd op de studie "Bedrijvenstrook Zeeburgereiland 2020", die door DIVV op 26 januari 2011 is uitgevoerd. Hierin is bij een P&R terrein van 600 parkeerplaatsen op Zeeburg uitgegaan van 25 aankomsten en 55 vertrekken in de avondspits, waarvan 85% afkomstig van/naar A10 richting Zuid en 15% van/naar de richting A10 Noord.

Voor de 2012 referentie is uitgegaan van in totaal 650 parkeerplaatsen. Omgerekend wil dat zeggen 27 aankomsten $((25/600)*650)$ en 60 vertrekken $((55/600)*650)$. Ook hierbij is uitgegaan van 85% afkomstig van/naar A10 richting Zuid en 15% van/naar de richting A10 Noord. Deze aankomsten en vertrekken zijn verdeeld over de gebieden Baaibuurt oost (62%) en Baaibuurt west (38%). Het betreft hier een bewerking achteraf. In de geschatte herkomst en bestemmingsmatrices gebaseerd op de nieuwe SEG's, worden het aantal vertrekken en aankomsten van de P&R locaties erbij opgeteld.

3.3 Variant 2015- en 2022 autonoom

De varianten 2015- en 2022 autonoom zijn qua ontwikkelingen in het studiegebied identiek aan elkaar. Het enige verschil zijn de zones buiten het studiegebied. Voor 2015 autonoom wordt voor de zones buiten het studiegebied uitgegaan van de basisprognose 2015 en voor de 2022 autonoom variant wordt uitgegaan van de basisprognose 2020.

3.3.1 Aangeleverde gegevens

Voor deze variant zijn in het studiegebied Zeeburgereiland per deelgebied de ontwikkelingen aangeleverd door de opdrachtgever. De aantallen zijn gelijk aan de ontwikkelingen in de referentie 2012. Tabel 3.1 en figuur 3.1 zijn ook voor dit scenario van toepassing.

Netwerkaanpassing 2015 autonoom

In vergelijking met het netwerk van de basisprognose 2015 is in de variant 2015 autonoom de aansluiting op de A9 verwijderd. Daarnaast wordt de Overdiemerweg afgesloten

Netwerkaanpassing 2022 autonoom

In vergelijking met het netwerk van de basisprognose 2020 is in de variant 2022 autonoom alleen de Overdiemerweg afgesloten.

3.3.2 Modelinvoer

Inwoners

De aantallen inwoners in het studiegebied zijn identiek aan die in de referentie 2012.

Arbeidsplaatsen, winkelarbeidsplaatsen en studieplaatsen

De aantallen arbeidsplaatsen (zowel winkel als totaal) en studieplaatsen in het studiegebied zijn identiek aan die in de referentie 2012.

3.4 Variant 2015- en 2022 plan

De varianten 2015- en 2022 plan zijn qua ontwikkelingen in het studiegebied identiek aan elkaar. Het enige verschil zijn de zones buiten het studiegebied. Voor 2015 plan wordt voor de zones buiten het studiegebied uitgegaan van de basisprognose 2015 en voor de 2022 plan variant wordt uitgegaan van de basisprognose 2020.

3.4.1 Aangeleverde gegevens

Voor deze planvarianten zijn in het studiegebied Zeeburgereiland per deelgebied de ontwikkelingen aangeleverd in de vorm van het aantal woningen en m² voorzieningen. In tabel 3.2 zijn deze aangeleverde gegevens weergegeven, opgesplitst naar Sluisbuurt, RI-Oost, Bedrijvenstrook, Baaibuurt en Oostpunt.

	Woningen	Bedrijven	Kantoren	Voorzieningen	Detail	Bijzonder
Sluisbuurt	0	8000	0	0	0	0
RI-oost	0	0	0	0	0	0
Bedrijvenstrook	0	64453	0	4523	4310	0
Baaibuurt	0	0	0	0	0	0
Oostpunt	0	0	0	0	0	0
Totaal Zeeburgereiland	0	72453	0	4523	4310	0

Tabel 3.2: ontwikkelingen planscenario's 2015 en 2022 ten opzichte van autonoom voor het studiegebied Zeeburgereiland

Naast bovenstaande ontwikkelingen verandert ook het aantal en de locatie van de in paragraaf 3.2.1 genoemde P&R terreinen. De parkeerlocaties in de Baaibuurt oost en Baaibuurt west vervallen. In de Bedrijvenstrook ontsluitend op de weg parallel aan de A10 wordt een nieuwe P&R locatie gerealiseerd met 1000 parkeerplaatsen.

Netwerkaanpassing 2015 plan

In vergelijking met het netwerk van de basisprognose 2015 is in variant 2015 plan de aansluiting op de A9 verwijderd. Daarnaast wordt de Overdiemerweg afgesloten

Netwerkaanpassing 2022 plan

In vergelijking met het netwerk van de basisprognose 2020 is in variant 2022 plan alleen de Overdiemerweg afgesloten

3.4.2 Modelinvoer

Inwoners

De inwoners in het studiegebied zijn identiek aan die in de referentie 2012.

Arbeidsplaatsen, winkelarbeidsplaatsen en studieplaatsen

Tussen 2012 referentie en de 2015- en 2022 plan situaties vinden er ontwikkelingen plaats waarbij het aantal arbeidsplaatsen toeneemt. Om de aangeleverde gegevens om te rekenen naar arbeidsplaatsen zijn de omrekenfactoren in tabel 3.3 gebruikt.

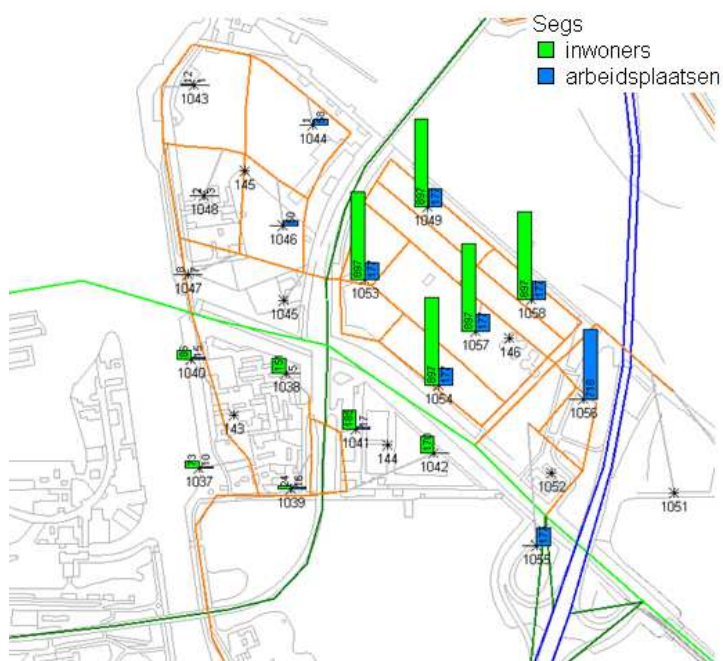
kantoor	bedrijf	detailhandel	voorzieningen
25	80	100	100

Tabel 3.3: Aantal m2 per arbeidsplaats

Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen als gevolg van de ontwikkelingen zijn vervolgens opgeteld bij het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de 2012 referentie. In tabel 3.4 is de uiteindelijke invulling (na omrekening van de aangeleverde gegevens) van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen weergegeven, opgesplitst naar Sluisbuurt, RI-Oost, Bedrijvenstrook, Baaibuurt en Oostpunt. In figuur 3.2 zijn de inwoners en arbeidsplaatsen per zone grafisch weergegeven.

	inwoners	arbeidsplaatsen
Sluisbuurt	23	119
Ri-oost	4486	885
Bedrijvenstrook	0	895
Baaibuurt	690	63
Oostpunt	0	13
Totaal Zeeburgereiland	5199	1975

Tabel 3.4 Inwoners en arbeidsplaatsen Sluisbuurt, RI-Oost, Bedrijvenstrook, Baaibuurt en Oostpunt 2015- en 2022 plan



Figuur 3.2: Inwoners en arbeidsplaatsen per zone 2015- en 2022 plan

P&R terreinen

Het aantal aankomsten en vertrekken van de P&R locatie met 1000 parkeerplaatsen is wederom gebaseerd op de studie "Bedrijvenstrook Zeeburgereiland 2020", die door DIVV op 26 januari 2011 is uitgevoerd. Bij 1000 parkeerplaatsen moet rekening worden gehouden met 42 aankomsten en 92 vertrekken in de avondspits. Een voorbeeld omrekening is terug te vinden in paragraaf 3.2.2. Deze aankomsten en vertrekken zijn toegevoegd in de Bedrijvenstrook met een ontsluiting op de weg parallel aan de A10. Ook hierbij is uitgegaan van 85% afkomstig van/naar A10 richting Zuid en 15% van/naar de richting A10 Noord. De extra ritten van de P&R locaties in de Baaibuurt oost en Baaibuurt west zijn verwijderd. Het betreft hier wederom een bewerking achteraf (zie paragraaf 3.2.2).

4 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de modelberekeningen beschreven en geanalyseerd. In de eerste paragraaf wordt het totale mobiliteitsniveau besproken (onder andere het effect op de modal split).

In de volgende paragrafen worden de effecten op wegvakniveau beschreven voor respectievelijk de situatie 2012 referentie, 2015 autonoom, 2015 plan, 2022 autonoom en 2022 plan.

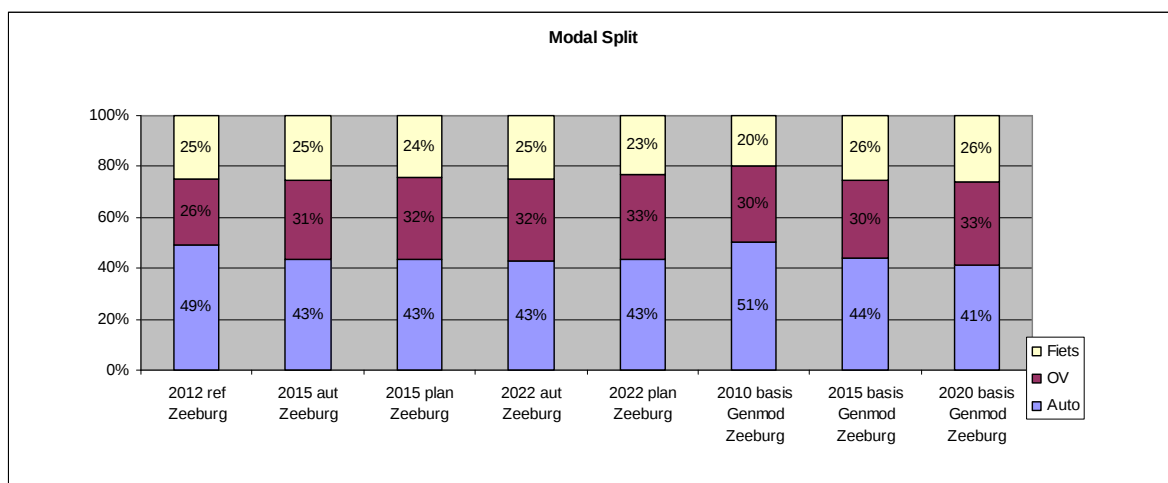
4.1 Totaal mobiliteitsniveau

De resultaten van de berekening zijn geanalyseerd op aantallen ritten en modal split in vergelijking met de referentie 2012. In bijlage 3 zijn tabellen opgenomen met de planontwikkeling en de ritgeneratie per plansituatie. Deze zijn geïndexeerd om een vergelijking te kunnen maken.

De groei in het totaal aantal verplaatsingen in Zeeburgereiland is in lijn met de toenames in inwoners/arbeidsplaatsen. Het totaal aantal ritten stijgt iets minder hard dan het totale programma. Dit heeft in belangrijke mate te maken met het type functies (bijvoorbeeld de studentenwoningen) en de functiemix (onder andere ook het P&R-terrein) die gerealiseerd gaat worden.

De effecten op het mobiliteitsniveau in het studiegebied geven geen onverklaarbare effecten, ook als deze worden vergeleken met de basisprognoses.

In figuur 4.1 is grafisch gepresenteerd, dat er een lichte wijziging in de modal split wordt verwacht.



Figuur 4.1: modal split planontwikkeling Zeeburgereiland

De verwachting is dat in de toekomst het aandeel autoverplaatsingen ten opzichte van alle verplaatsingen van en naar dit gebied zal dalen. Met name het fietsgebruik zal

toenemen. Dit is mede het gevolg van het type functies (bijv. studentenwoningen) en de gekozen uitgangspunten in de eerder besproken 'Basisgegevens Verkeersprognoses' (zie bijlage 2) ten aanzien van bijvoorbeeld parkeertarieven en investeringen in het OV. Dit is in lijn met de basisprognoses van het GenMod-2010.

4.2 Effectbeschrijving op wegvakniveau

De wegvakeffecten kunnen het beste beschreven worden aan de hand van de modeluitvoer zoals die is opgenomen in de bijlagen 4 tot en met 8.

4.2.1 Situatie 2012 Referentie

Voordat de vergelijking van de planvariant met de huidige situatie is gemaakt, is de referentie 2012 uit het verkeersmodel geanalyseerd. Voor de analyse van de huidige verkeerssituatie zijn de volgende resultaten bijgevoegd als afbeeldingen in bijlage 4:

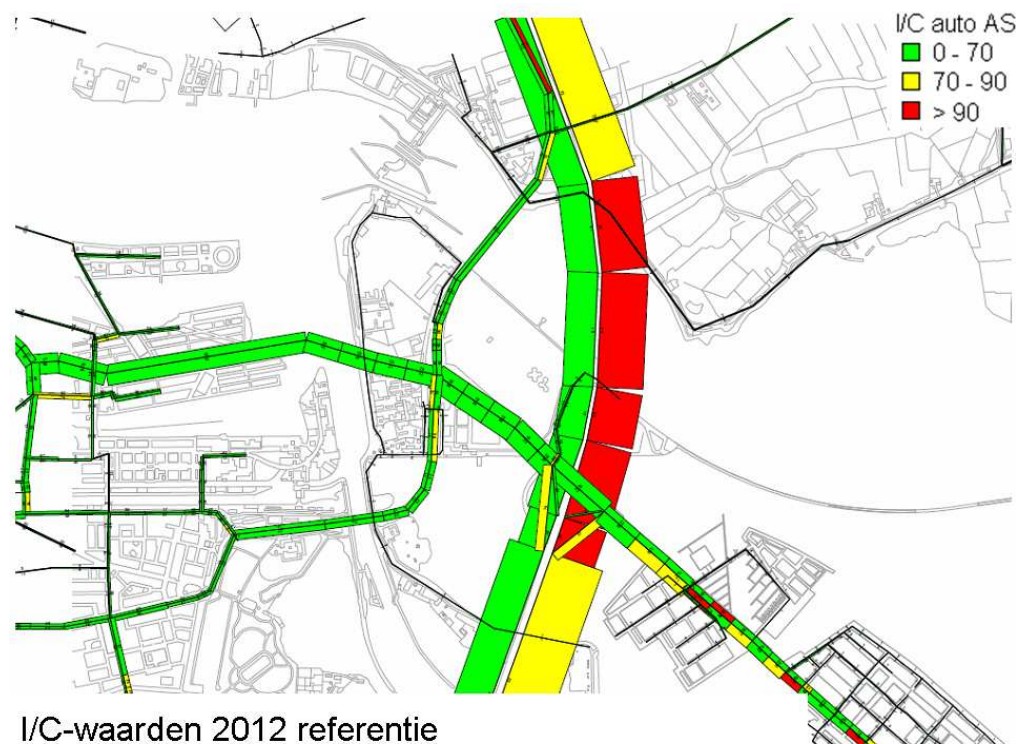
- Intensiteiten in motorvoertuigen (mvt) avondspitsperiode (16:00-18:00)
- Verhouding intensiteit / capaciteit avondspits (IC-waarde) (zie ook figuur 4.2)

De IC-waarden geven een indicatie op welke wegvakken mogelijk knelpunten ontstaan in de avondspitsperiode. In de huidige situatie zijn er wegvakken met een IC-waarde groter dan 0,7 en ook groter dan 0,9. Dit betekent dat er op deze wegvakken vertraging voor het autoverkeer optreedt. Vaak zijn dit de wegvakken voor een kruispunt (capaciteiten op wegvakken voor een kruispunt zijn gekoppeld aan de capaciteit van dat betreffende kruispunt).

DIVV hanteert een beleidskader Hoofdnetten Auto. Hierin is gesteld dat de maximale IC-waarde voor de hoofdinfrastructuur 0,9 mag zijn, de wenswaarde is 0,7. In het plangebied behoort de IJburglaan tot het Hoofdnet Auto. In de huidige situatie komt de IC-waarde op deze wegen nergens boven de maximale IC-waarde van 0,9.

Figuur 4.2 geeft een overzicht van de IC-waarden. Een gedetailleerd overzicht is in bijlage 4 te vinden. Aan de hand van deze gegevens kan geen conclusie worden getrokken of een kruispunt wel of niet afwikkelaar is. De waarden geven alleen een indicatie dat de aantallen verkeer die het model berekent mogelijk de door het model ingeschatte capaciteit benaderd. Voor kruispunten zijn aanvullende berekeningen op kruispuntniveau nodig om dit aan te tonen.

In de referentiesituatie is te zien dat de Zuiderzeeweg ten zuiden van de IJburglaan in het model al tegen de grenzen van z'n capaciteit aanzit. Dit heeft met name te maken met het eerste kruispunt en de afwikkelingskwaliteit daarvan.



Figuur 4.2: I/C-verhouding 2012 referentie

4.2.2 Situatie 2015 autonoom

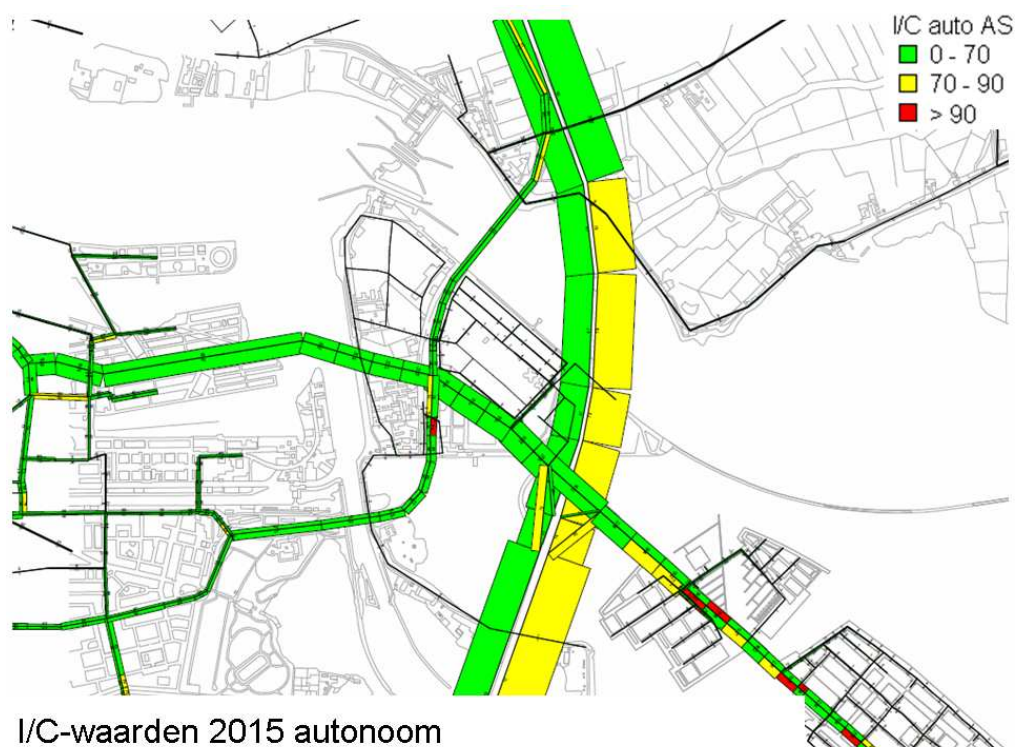
We beschrijven de situatie 2015 autonoom door een vergelijking te maken met de intensiteiten in de avondspits tussen de 2015autonoom-variant en de referentie 2012. Naast de toe- en afnames op bepaalde wegvakken zijn ook de IC-waarden weer geanalyseerd. De volgende resultaten zijn bijgevoegd als afbeeldingen in bijlage 5:

- Intensiteiten in motorvoertuigen (mvt) avondspitsperiode (16:00-18:00)
- Verhouding intensiteit / capaciteit avondspits (IC-waarde, zie ook figuur 4.3)
- Verschil intensiteiten in mvt avondspits ten opzichte van 2012 (absolute toe-/afnames)

Uit het plaatje met de verschillen blijkt dat er tussen 2015 autonoom en 2012 referentie sprake is van een lichte groei. De ontwikkelingen in het gebied zijn niet van een dusdanige omvang dat de groei in ontwikkelingen tot enorme hoeveelheden extra verkeer in de avondspits zal leiden. Wat opvalt is de roodgekleurde Zuiderzeeweg. Doordat in 2015 in het model een paar kleine wijzigingen zijn doorgevoerd op dit wegvak, wordt dit modelmatig als nieuwe weg gezien ten opzichte van 2012 en dus wordt al het verkeer op die weg als 'groei' gezien. Dit is niet terecht. Als gekeken wordt naar de intensiteitencijfers dan zijn deze in 2012 en 2015 autonoom bijna gelijk.

In de intensiteit-capaciteitverhoudingen (IC-waarden) is te zien dat bij het eerste kruispunt op de Zuiderzeeweg ten zuiden van de IJburglaan het model verwacht dat de gewenste ic-verhouding wordt overschreden. Dit is een indicatie dat dit kruispunt mogelijk te zwaar wordt belast. Dit kan het gevolg zijn van de groei van verkeer van de zijwegen dat de Zuiderzeeweg op wil rijden. Om te bepalen of dit echt een probleem is, moeten kruispuntberekeningen door DRO worden uitgevoerd.

Figuur 4.3 geeft een overzicht van de IC-waarden 2015 autonoom. Een gedetailleerd overzicht is in bijlage 5 te vinden.



Figuur 4.3: I/C-verhouding 2015 autonoom

4.2.3 Situatie 2015 plan

We beschrijven de planvariant 2015 door een vergelijking te maken met de intensiteiten in de avondspits tussen de 2015plan-variant en de referentie 2012. Naast de toe- en afnames op bepaalde wegvakken zijn ook de IC-waarden weer geanalyseerd. De volgende resultaten zijn bijgevoegd als afbeeldingen in bijlage 6:

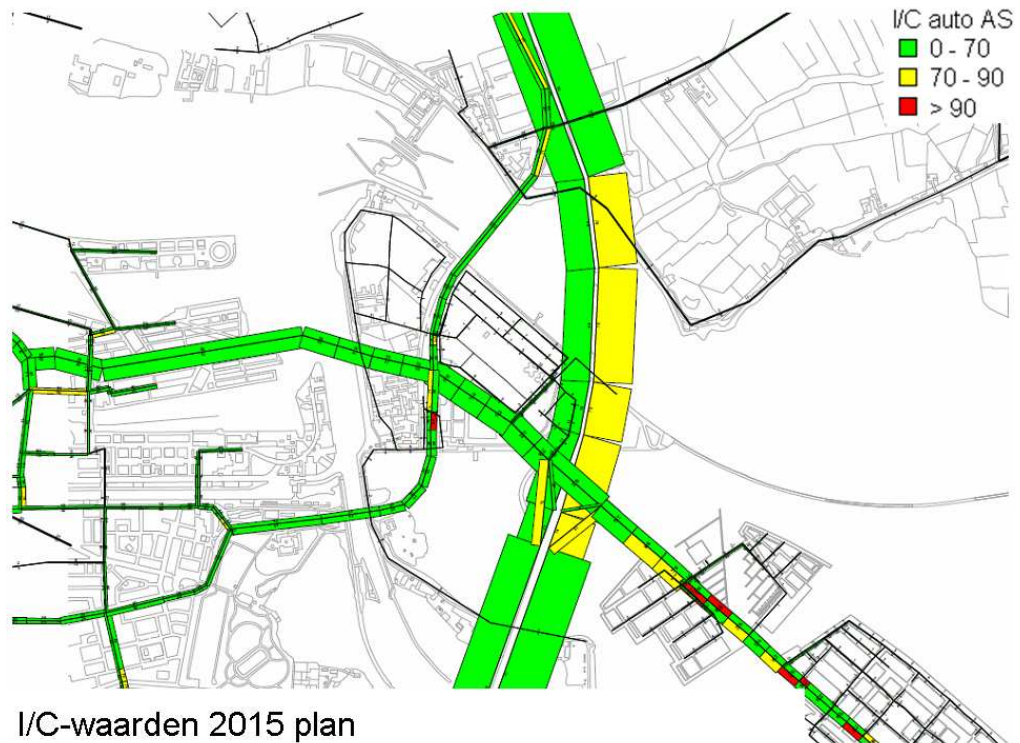
- Intensiteiten in motorvoertuigen (mvt) avondspitsperiode (16:00-18:00)
- Verhouding intensiteit / capaciteit avondspits (IC-waarde, zie ook figuur 4.4)
- Verschil intensiteiten in mvt avondspits ten opzichte van 2012 (absolute toe-/afnames)

Uit de verschilplot tussen 2015 plan en 2012 komt hetzelfde beeld naar voren. Er is sprake van een lichte groei van de hoeveelheid verkeer. Uit de verschilplot tussen 2015 plan ten opzichte van 2015 autonoom is duidelijk te zien dat er nauwelijks verschil is wat betreft ontwikkeling in de verkeersintensiteit. Alleen bij de huidige op- en afrit naar de A10 is een groei te zien doordat in die hoek planontwikkeling plaatsvindt (met name het P&R-terrein).

Dit is terug te zien in de intensiteit-capaciteitverhoudingen (IC-waardes). Deze veranderen nauwelijks in de situatie 2015plan ten opzichte van de situatie 2015 autonoom. Het eerste kruispunt op de Zuiderzeeweg ten zuiden van de IJburglaan wordt

ook in de situatie 2015 plan als mogelijk knelpunt aangeduid. Daarnaast ontstaat er een indicatie van een potentieel knelpunt voor het kruispunt Zuiderzeeweg ter hoogte van Blijkmeer. DRO zou deze kruispunten dus ook voor deze variant moeten doorrekenen.

Figuur 4.4 geeft een overzicht van de IC-waarden 2015 plan. Een gedetailleerd overzicht is in bijlage 6 te vinden.



Figuur 4.4: I/C-verhouding 2015 plan

4.2.4 Situatie 2022 autonoom

We beschrijven de variant 2022 autonoom door een vergelijking te maken met de intensiteiten in de avondspits tussen de 2022autonoom-variant en de referentie 2012. Naast de toe- en afnames op bepaalde wegvakken zijn ook de IC-waarden weer geanalyseerd. De volgende resultaten zijn bijgevoegd als afbeeldingen in bijlage 7:

- Intensiteiten in motorvoertuigen (mvt) avondspitsperiode (16:00-18:00)
- Verhouding intensiteit / capaciteit avondspits (IC-waarde, zie ook figuur 4.5)
- Verschil intensiteiten in mvt avondspits ten opzichte van 2012 (absolute toe-/afnames)

Conform de verwachting als gevolg van geen gewijzigd programma tussen 2015 en 2022 laten de plaatjes voor 2022 autonoom een zelfde beeld zien als voor 2015 autonoom. Er is sprake van een lichte groei van de verkeersintensiteit. Het wegennet kan deze groei nog prima verwerken als gekeken wordt naar de ic-plaatjes. Ook hier blijft het eerste kruispunt op de Zuiderzeeweg ten zuiden van de IJburglaan zichtbaar als potentieel knelpunt dat nader geanalyseerd moet worden.

Figuur 4.5 geeft een overzicht van de IC-waarden voor 2022 autonoom. Een gedetailleerd overzicht is in bijlage 7 te vinden.



Figuur 4.5: I/C-verhouding situatie 2022 autonoom

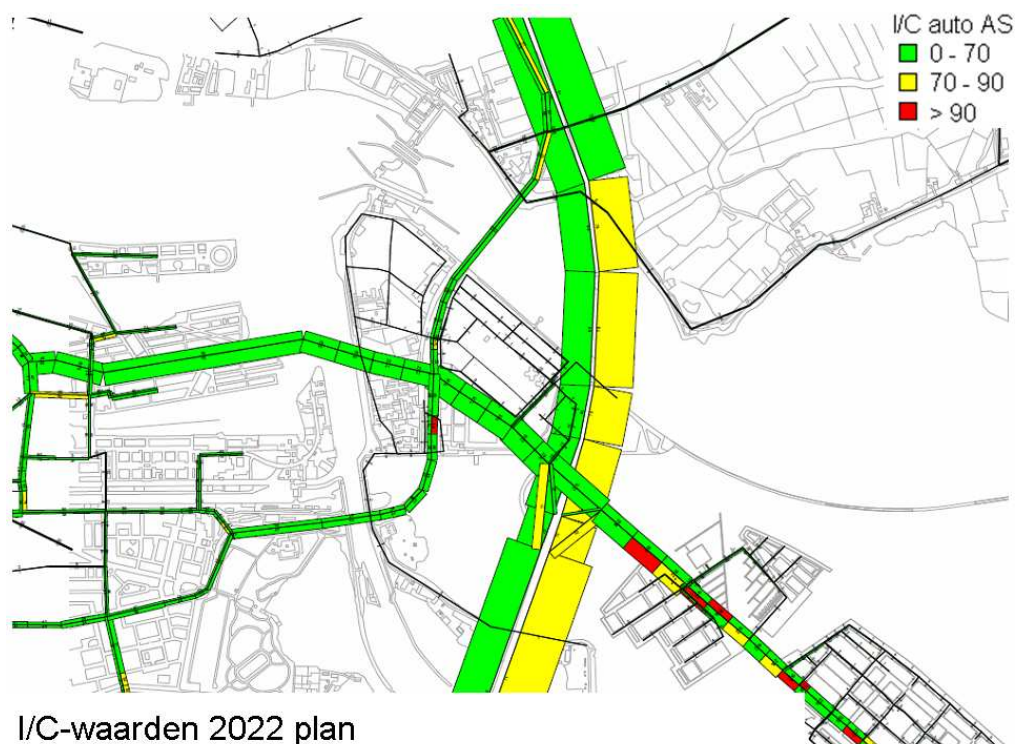
4.2.5 Situatie 2022 plan

We beschrijven de planvariant 2022 door een vergelijking te maken met de intensiteiten in de avondspits tussen de 2022plan-variant en de referentie 2012. Naast de toe- en afnames op bepaalde wegvakken zijn ook de IC-waarden weer geanalyseerd. Naast de I/C-waarden, gepresenteerd in figuur 4.6, zijn de volgende resultaten zijn bijgevoegd als afbeeldingen in bijlage 8:

- Intensiteiten in motorvoertuigen (mvt) avondspitsperiode (16:00-18:00)
- Verschil intensiteiten in mvt avondspits ten opzichte van 2012

Voor de situatie 2022 plan zijn slechts heel beperkt verschillen zichtbaar ten opzichte van 2022 autonoom. Ten opzichte van 2012 kunnen dezelfde conclusies worden getrokken. Beperkte groei van het verkeer en een indicatie van een mogelijk knelpunt, namelijk het eerste kruispunt op de Zuiderzeeweg, ten zuiden van de IJburglaan.

Figuur 4.6 geeft een overzicht van de IC-waarden 2022 plan. Een gedetailleerd overzicht is in bijlage 8 te vinden.



Figuur 4.6: I/C-verhouding situatie 2022 plan

4.2.6 Verrijkte verkeersgegevens voor lucht- en geluidsonderzoek

Deze studie en de daarin opgenomen varianten 2012 referentie, 2015 autonoom, 2015 plan, 2022 autonoom en 2022 plan, worden gebruikt voor opstelling van het bestemmingsplan. In dat kader moeten vervolgberekeningen naar de luchtkwaliteit en geluidsbelasting worden uitgevoerd. Hiervoor zijn zogenaamde verrijkte verkeersgegevens benodigd. De standaard verkeersgegevens uit het verkeersmodel worden voorzien van een verdeling over de dagdelen, voertuigklassen en naar een gemiddelde weekdag omgerekend (in een verkeersmodel wordt de gemiddelde werkdag geanalyseerd).

Voor het plangebied Zeeburgereiland is voor 12 wegvakken deze rekenslag uitgevoerd voor de modeljaren 2012 referentie, 2015 autonoom, 2015 plan, 2022 autonoom en 2022 plan. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 9.

5 Conclusie

De omvang van de ontwikkelingen op Zeeburgereiland is beperkt, zeker in vergelijking met de situatie 2012 referentie. Als gevolg van de geplande woningbouw en het P&R-terrein is wel een lichte groei van het verkeer te verwachten, hetgeen zou kunnen leiden tot knelpunten.

Gezien de resultaten doen wij de aanbeveling om een nadere kruispuntanalyse uit te voeren op de volgende kruispunten:

- Zuiderzeeweg, eerste kruispunt ten zuiden van IJburglaan
- Zuiderzeeweg ter hoogte van Blijkmeer

Deze analyse moet worden uitgevoerd door DRO.

Bijlage 1 Wat is GenMod?

De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) maakt voor zijn verkeersberekeningen gebruik van het verkeersmodel GenMod (General Model). De basis voor het model bestaat uit onderzoeksgegevens uit verkeersenquêtes, verkeerstellingen, kenmerken van het wegen- en OV-net en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Voor het verleden en het heden zijn deze gegevens bekend, voor de toekomstige situatie worden inschattingen hiervan gebruikt.

Met het model worden, op basis van deze informatie, uitspraken gedaan over het verkeer en vervoer in brede zin. GenMod onderscheidt de vervoerswijzen auto, fiets en openbaar vervoer, waarbij het openbaar vervoer een verdere opsplitsing naar bus, tram, metro en trein kent.

De invoergegevens van GenMod voor Amsterdam zijn afkomstig van DIVV en (wat betreft socio- economische gegevens) van de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) van de gemeente Amsterdam. De invoergegevens van het buitengebied alsmede de kostenparameters zijn afkomstig van Rijkswaterstaat en sluiten aan bij het NRM-2010².

Het model wordt in principe elke twee jaar bijgewerkt met de meest recente invoer, en daarnaast elke vier jaar opnieuw gekalibreerd (volledig herijkt). In 2010 is dit beide gebeurd. Hierbij is GenMod-2010 tot stand gekomen, dit is de vigerende versie van het model. GenMod-2010 is gekalibreerd³ op het basisjaar 2008. Met het model kunnen uitspraken worden gedaan voor de prognosejaren 2015, 2020 en 2030.

GenMod maakt berekeningen voor de avondspits (periode 16.00-18.00 uur) van een gemiddelde werkdag. Middels omrekenfactoren kunnen uitspraken worden gedaan voor de dag-, avond- en nachtperiode van een gemiddelde weekdag, ten behoeve van lucht- en geluidsberekeningen.

Bij de berekeningen met GenMod wordt rekening gehouden met de capaciteit van wegen en OV-verbindingen. Zowel de verkeersvraag (per vervoerwijze) als de gekozen routes zijn hiervan afhankelijk.

Voor de toekomstige situatie geldt dat de invloed van diverse soorten ontwikkelingen en beleid kwantitatief in beeld kunnen worden gebracht, zowel gezamenlijk als afzonderlijk. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- autonome ontwikkelingen, zoals de effecten van groei van inwoners en arbeidsplaatsen op het verkeer;
- mobiliteitsontwikkelingen door veranderingen in de netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer;

² De vigerende versie van het verkeersmodel dat Rijkswaterstaat inzet voor het Rijks- en hoofdwegennet

³ IJking van het model: op basis van de invoergegevens wordt in een bijstellingsproces gecontroleerd of het model de werkelijke verkeerssituatie in een recent historisch jaar voldoende representeert.

- pullbeleid (sturing verkeersvraag), zoals wijzigingen in het aanbod van trein en metro, reistijd en reissnelheid;
- pushbeleid (sturing verkeersaanbod), zoals wijzigingen in de reiskosten, rekeningrijden, betaald parkeren en locatiebeleid.

GenMod kan een grote hoeveelheid informatie genereren. Hieronder valt naast informatie over de wegvakbelastingen en het afwikkelingsniveau onder andere het aantal afgelegde kilometers en gereisde uren, zitplaatsaanbod in het openbaar vervoer, aantal overstappen etc. Bij de auto en fiets is deze informatie uitgesplitst naar wegtype en bij het openbaar vervoer naar het soort vervoermiddel.

Bijlage 2 Samenvatting

‘Basisgegevens Verkeersprognoses’

De tekst uit deze bijlage is een samenvatting van de 'Basisgegevens verkeersprognoses; Basisjaar 2008 en prognosejaren 2015, 2020, 2030', DIVV Verkeersonderzoek, versie 1.2, 18 mei 2011.

2.1 Inleiding

De toekomst is moeilijk te voorspellen. Voor het maken van verkeersprognoses voor de toekomst worden daarom een aantal aannames gedaan. Deze aannames zijn uitgebreid beschreven in het document Basisgegevens Verkeersprognoses. Hier worden de belangrijkste uitgangspunten samengevat.

In 2006 zijn langetermijnverkenningen opgesteld onder de titel 'Welvaart en Leefomgeving' (WLO, 2006). In dit document zijn op basis van een aantal onzekerheden (onder andere de mate waarin landen internationaal willen samenwerken en de hervormingen in de collectieve sector) vier scenario's voor Europa beschreven. Het Global Economy- (GE-)scenario is het scenario met de hoogste sociaal-economische groei. De bevolking groeit met 0,5% per jaar, de werkgelegenheid met 0,4% en het BBP per hoofd met 2,1%. Op dit scenario zijn de Basisgegevens Verkeersprognoses gebaseerd.

2.2 Infrastructuur

Tussen 2008 en 2030 vinden er diverse infrastructurele ontwikkelingen plaats in het netwerk van het openbaar vervoer en het netwerk van de auto. Zo veranderen er bijvoorbeeld dienstregelingen en komen er nieuwe wegverbindingen bij. Enkele belangrijke ontwikkelingen worden hier toegelicht. Een volledige opsomming van alle infrastructurele wijzigingen is te vinden in Basisgegevens Verkeersprognoses.

2.2.1 Autonetwerk

Tussen 2008 en 2015 worden de Westrandweg en de tweede Coentunnel aangelegd. De Westrandweg verbindt knooppunt Raasdorp met de A10 ten zuiden van de Coentunnel. In deze periode wordt in de binnenstad een 'knip' in de Prins Hendrikkade gerealiseerd, waardoor het doorgaand verkeer dat eerder voor het Centraal Station langs reed, vanaf deze periode over de De Ruyterkade wordt geleid.

Tussen 2015 en 2020 is aangenomen dat in Noord de Bongerdweg wordt aangelegd tussen de IJdoornlaan en de Klaprozenweg. Deze verbinding vormt de ontsluiting van de Noordelijke IJ-oever naar de A10 Noord. In deze periode wordt in de binnenstad de Weesperstraat versmald van 2x2 naar 2x1 rijstroken.

2.2.2 Openbaar vervoernetwerk

In het OV-netwerk van 2015 maken alle bussen van en naar het Centraal Station gebruik van het nieuwe busstation aan de IJ-zijde, in tegenstelling tot 2008, wanneer er nog bushaltes op verschillende locaties aan de zuidzijde van het Centraal Station worden gebruikt. Ook is in het netwerk van 2015 de Zuidtangent (snelle busverbinding) doorgetrokken naar IJburg.

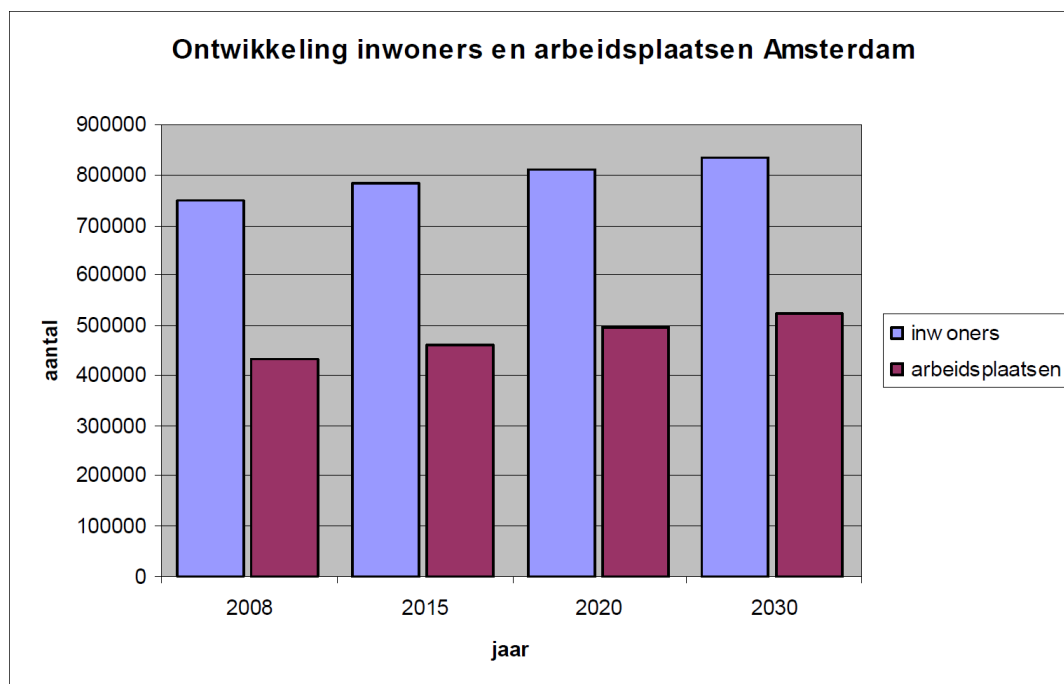
In het netwerk van 2020 hebben diverse wijzigingen plaatsgevonden in het bus- en tramnet t.o.v. dat van 2015 als gevolg van de ingebruikname van de Noord-Zuidlijn. In het metronetwerk van 2030 wordt rekening gehouden met de ombouw van de Amstelveenvlijn tot een verlenging van de Noord-Zuidlijn.

2.3 Sociaal-economische kenmerken en kostenontwikkeling

De inschatting van de mobiliteit in de toekomst wordt gebaseerd op ontwikkelingen in sociaal-economische gegevens en een aantal andere ontwikkelingen.

2.3.1 Inwoners en arbeidsplaatsen

De ontwikkeling van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam in de periode 2008-2030 wordt in onderstaand figuur weergegeven.



Figuur B2.1: Ontwikkeling inwoners en arbeidsplaatsen in Amsterdam in de periode 2008-2030

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen wordt onder andere veroorzaakt door ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden als de Zuidas en IJburg II.

2.3.2 Kostenontwikkeling

De ontwikkeling van de kosten voor het gebruik van de auto en voor het gebruik van het openbaar vervoer speelt ook een rol. De ontwikkeling is te zien in onderstaande tabel.

	2008	2015	2020	2030
Kosten auto	1,00	1,04	1,06	1,06
Kosten openbaar vervoer	1,00	0,98	0,97	0,94

Tabel B2.1: Kostenontwikkeling van de auto en het openbaar vervoer (groefactor t.o.v. 2008)

Ten opzichte van het jaar 2008 wordt een stijging van de OV-kosten voorzien van 6% in 2020 en wordt uitgegaan van een daling van de autokosten van 3%. De daling van de kosten van de auto is een gevolg van het zuiniger worden van de auto's.

2.3.3 Autobezit

Het autobezit is een belangrijke voorwaarde voor het maken van autoverplaatsingen. Van invloed op het autobezit is leeftijd, arbeidsparticipatie en bereikbaarheid van de woonplek met het openbaar vervoer, de fiets en de auto. Er wordt onderscheid gemaakt naar privé en zakelijk autobezit. Het privé autobezit blijft naar de toekomst toe redelijk constant. Er wordt wel groei verondersteld van het zakelijk autobezit in de toekomst.

2.4 Beleid

De belangrijkste uitgangspunten met betrekking tot beleid hebben betrekking op parkeren. Daarbij gaat het om het locatiebeleid en over de parkeertarieven.

2.4.1 Locatiebeleid

Parkeerbeperkingen in de woon-werk- en in de zakelijke sfeer worden doorgevoerd door het bepalen van parkeernormen voor de werkgebieden. Een instrument hiervoor is het locatiebeleid, waarmee getracht wordt vermijdbaar autoverkeer terug te dringen. Amsterdam streeft ernaar bedrijven met veel werknemers en bezoekers te concentreren in gebieden die goed met het openbaar vervoer bereikbaar zijn (A- en B-locaties). Bedrijven met veel goederenvervoer of met zakelijk personenverkeer worden geconcentreerd op plekken die goed per auto bereikbaar zijn (B-en C-locaties). De parkeerrestricties zijn op A-locaties het strengst en op B-locaties minder streng. Op C-locaties zijn er geen restricties. De A-locaties bevinden zich rondom het Centraal Station en de NS-stations Bijlmer, Amstel, Zuid en Sloterdijk. De B-locaties zijn locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrostation en overige NS-stations of locaties gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen. Een kaartje met de A-, B-, en C-locaties is te vinden in het document 'Basisgegevens verkeersprognoses'.

2.4.2 Parkeertarieven

In 2009 en 2010 zijn de parkeertarieven aangepast. Tot en met 2014 worden de parkeertarieven bevroren, zoals in het programmakkoord van het huidige college is opgenomen. Vanaf 2015 wordt aangenomen dat de parkeertarieven alleen zullen stijgen met de inflatie. Een kaartje met de parkeertarieven is te vinden in het document 'Basisgegevens verkeersprognoses'.

2.4.3 Betaald rijden

Er wordt niet uitgegaan van enige vorm van betaald rijden (kilometerheffing).

Bijlage 3 Index planontwikkeling en ritgeneratie

Planontwikkeling per planjaar ten opzichte van referentie

Zeeburg	2012	2015 + 2022 aut	Index
Inwoners	5199	5199	100
Arbeitsplaatsen	981	981	100

Zeeburg	2012	2015 + 2022 plan	Index
Inwoners	5199	5199	100
Arbeitsplaatsen	981	1975	201

Ritgeneratie per planjaar ten opzichte van referentie

RITTEN	2012 ref Zeeburg	2015 aut Zeeburg	Index
Auto	1.477	1.332	90
OV	794	961	121
Fiets	747	780	104
Totaal	3.018	3.073	102

RITTEN	2012 ref Zeeburg	2015 plan Zeeburg	Index
Auto	1.477	1.683	114
OV	794	1.251	158
Fiets	747	935	125
Totaal	288	2.448	850

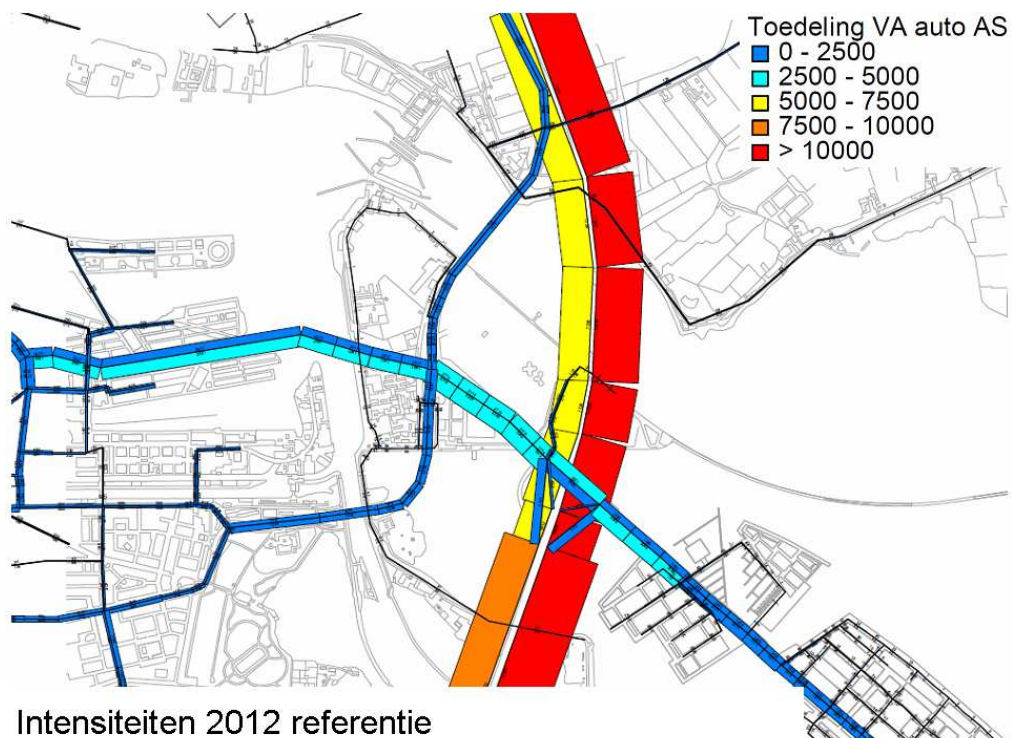
RITTEN	2012 ref Zeeburg	2022 aut Zeeburg	Index
Auto	1.477	1.332	90
OV	794	997	126
Fiets	747	762	102
Totaal	288	1.670	580

RITTEN	2012 ref Zeeburg	2022 plan Zeeburg	Index
Auto	1.477	1.691	114
OV	794	1.291	163
Fiets	747	910	122
Totaal	288	2.463	855

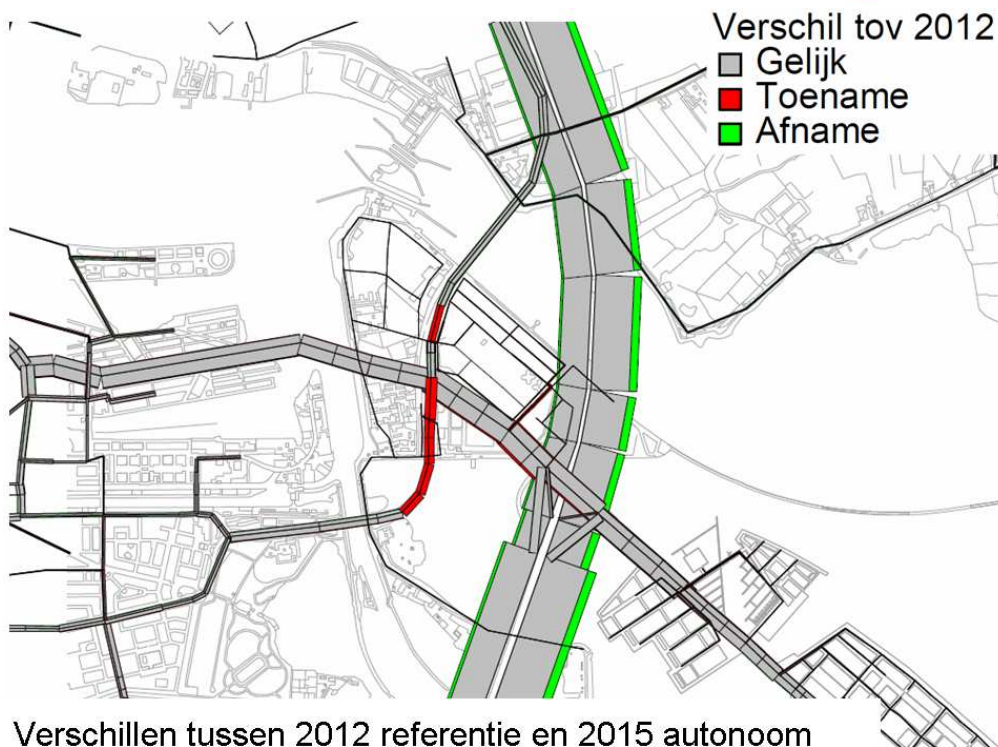
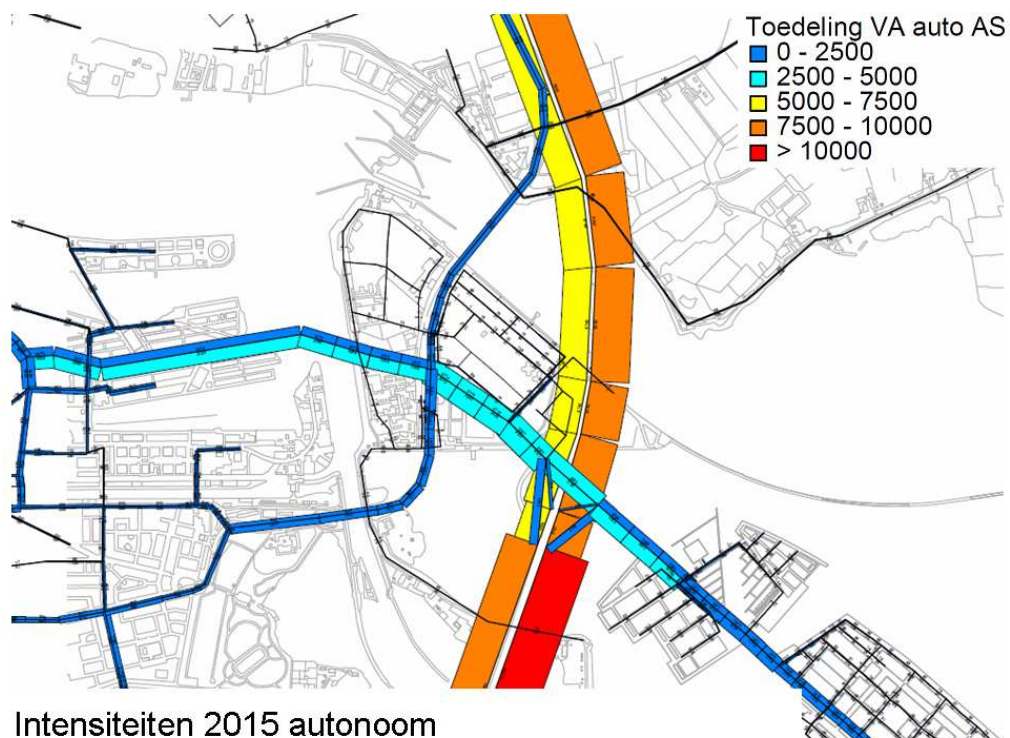
RITTEN	2010 Genm Zeeb	2015 Genm Zeeb	Index
Auto	1.477	447	30
OV	794	310	39
Fiets	747	260	35
Totaal	184	1.017	553

RITTEN	2010 Genm Zeeb	2020 Genm Zeeb	Index
Auto	1.477	1.346	91
OV	794	1.087	137
Fiets	747	843	113
Totaal	288	3.276	1.138

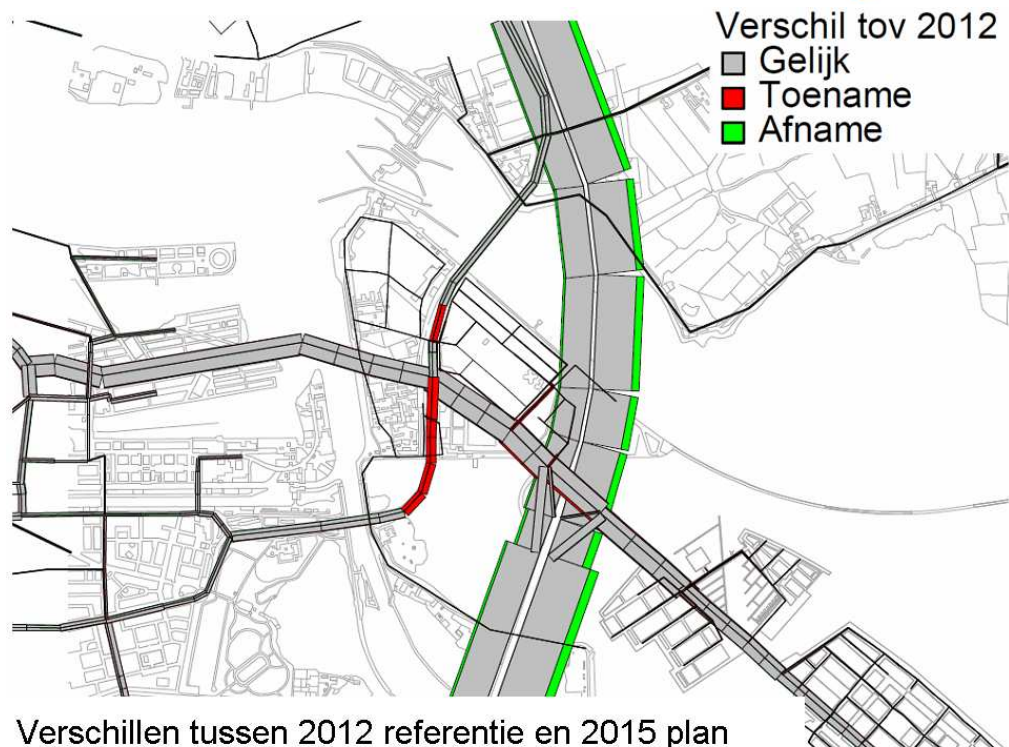
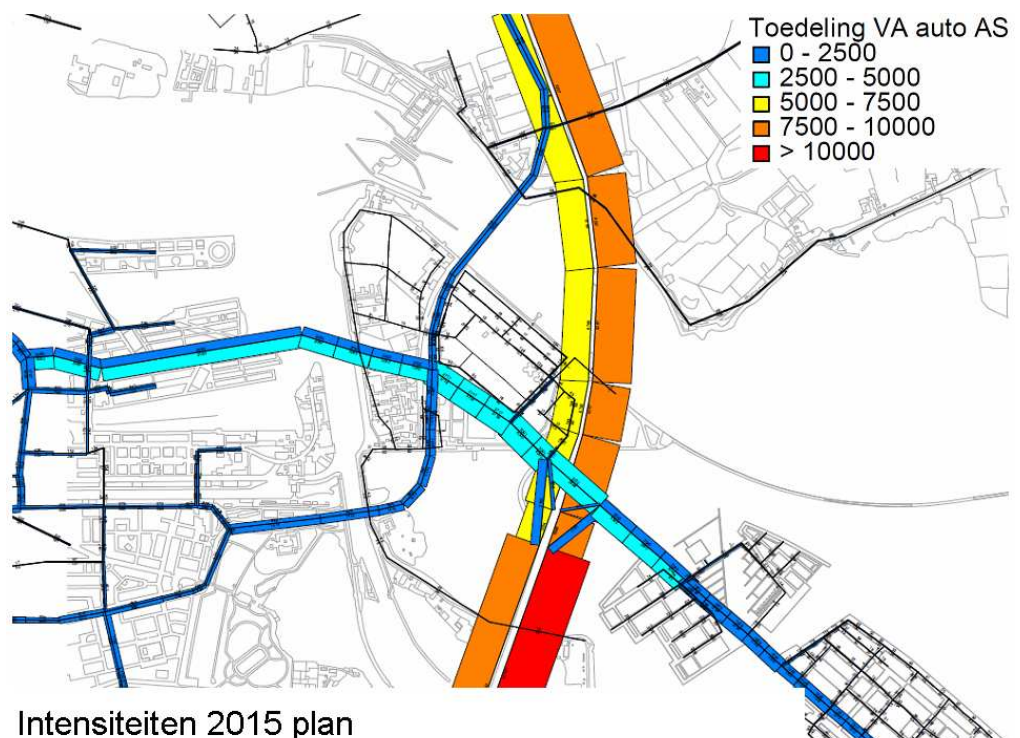
Bijlage 4 Resultaten 2012 referentie



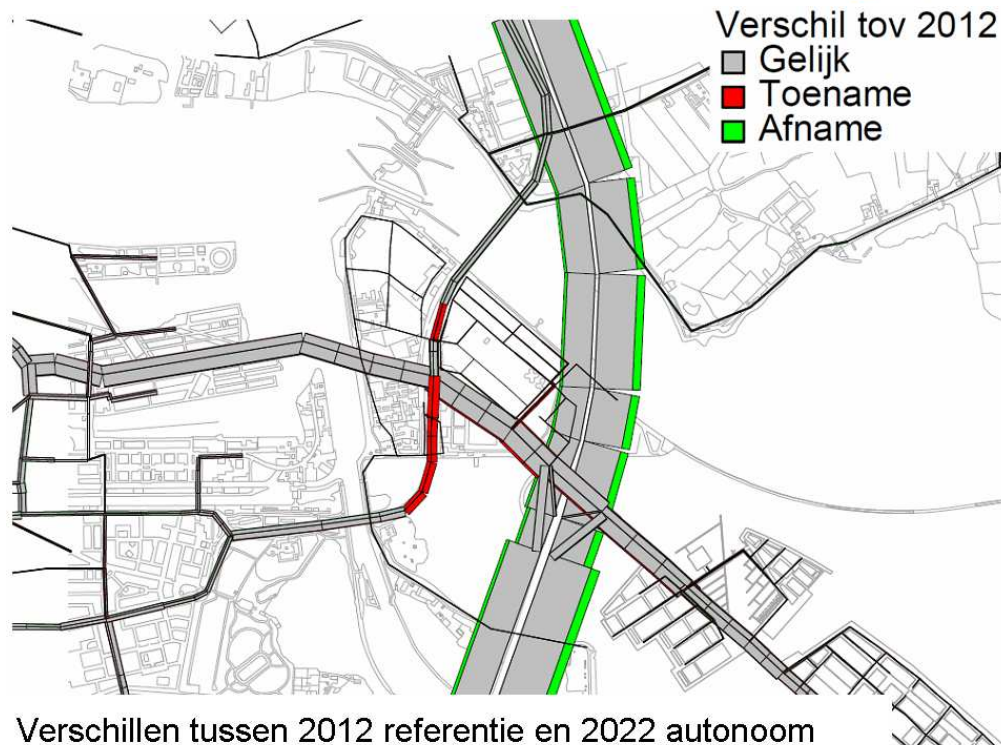
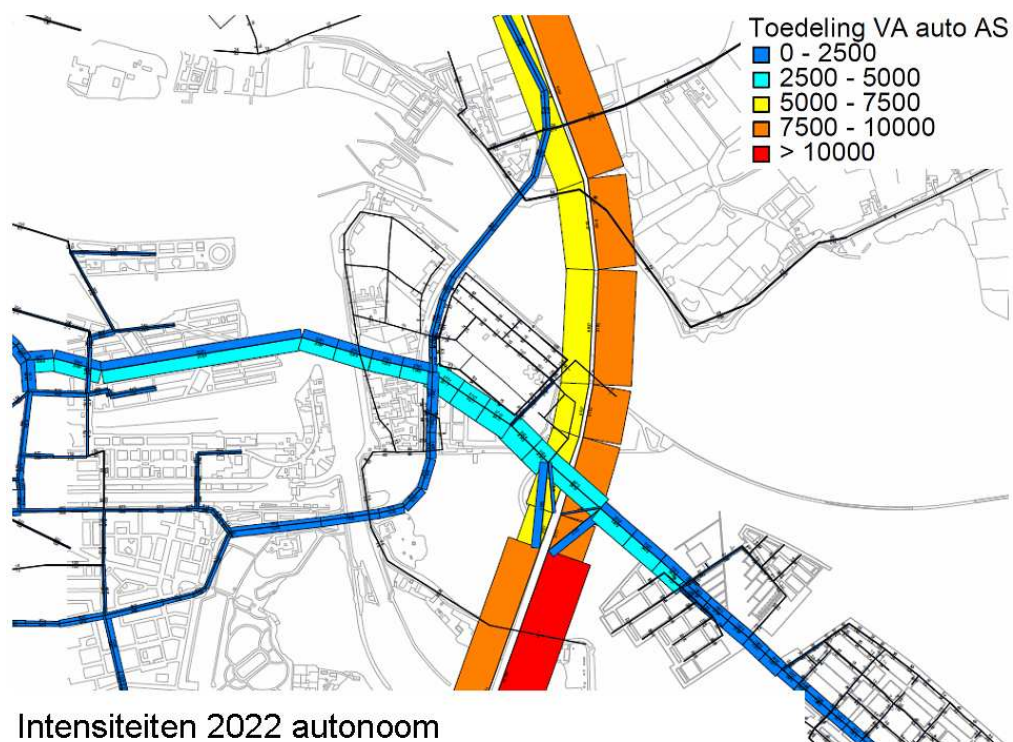
Bijlage 5 Resultaten 2015 autonoom



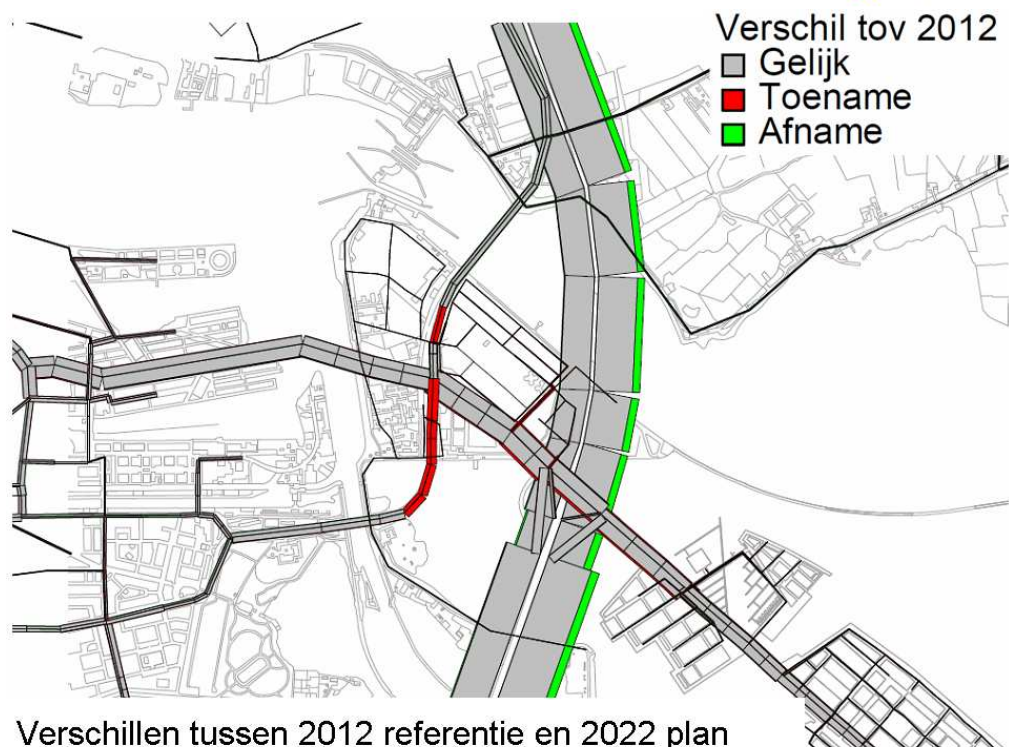
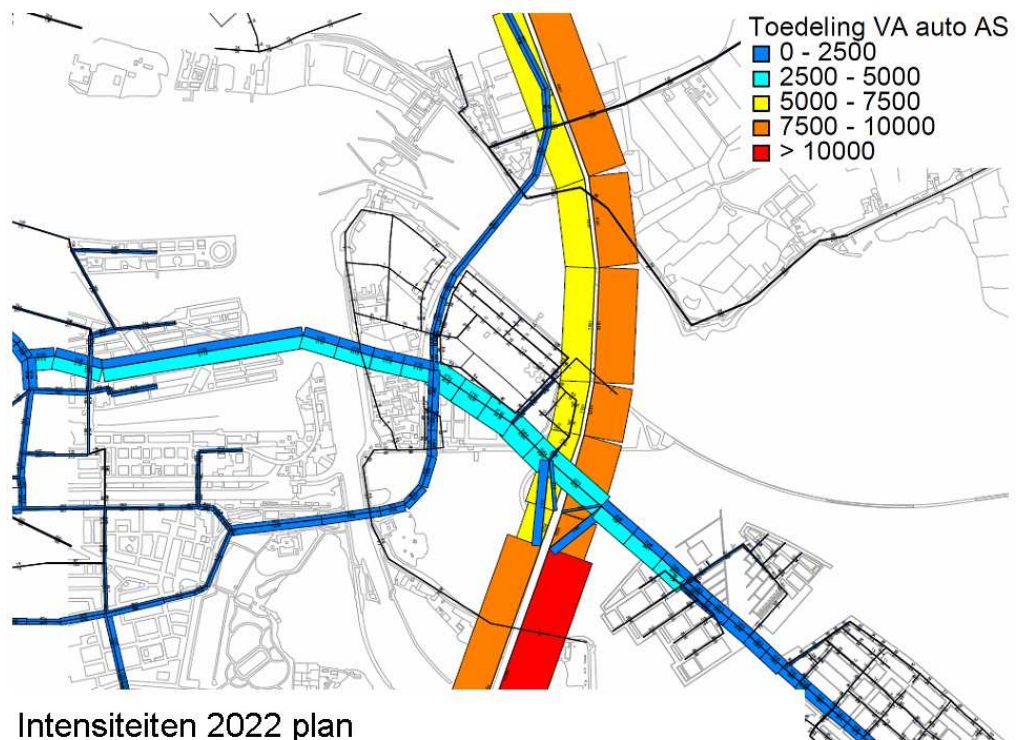
Bijlage 6 Resultaten 2015 plan



Bijlage 7 Resultaten 2022 autonoom



Bijlage 8 Resultaten 2022 plan



Bijlage 9 Verrijkte gegevens t.b.v. milieuberekeningen

Voor onderstaande wegvakken zijn de verkeersgegevens van de situaties 2012 referentie, 2015 plan en 2022 plan verrijkt. De verrijkte verkeersgegevens zijn omgerekend naar gemiddelde weekdag en voorzien van een dagdeel- en voertuigverdeling. De gegevens zijn benodigd voor aanvullende berekeningen op het gebied van luchtkwaliteit en geluidhinder.



Overzicht van de locaties

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde					
Model 2012ref		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nacht uur t.b.v. geluidberekeningen:					
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram
1	Piet Heintunnel	22	1968	68	30	0	13	11	1220	5	1	0	5	2	374	15	5	0	2
2	IJburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	27	2472	90	77	1	13	14	1533	8	4	0	5	3	470	21	14	1	2
3	IJburglaan (A10 - Haringbuisdijk)	21	1927	70	60	1	13	11	1195	6	3	0	5	2	366	16	11	1	2
4	IJburglaan (Zuider IJdijk - Zuiderzeeweg)	22	1968	68	30	0	13	11	1220	5	1	0	5	2	374	15	5	0	2
5	IJburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	28	2527	87	38	1	13	14	1567	7	2	0	5	3	480	19	7	1	2
6	IJburglaan (onder de A10)	24	2162	74	33	1	13	12	1340	6	2	0	5	2	411	17	6	1	2
7	Zuiderzeeweg (Zuider IJdijk - Zuiderzeeweg)	10	925	30	9	9	0	5	573	2	0	4	0	1	176	6	2	4	0
8	Zuiderzeeweg (Zuiderzeeweg - IJburglaan)	11	1042	34	10	9	0	6	646	3	0	4	0	1	198	6	2	4	0
9	Zuiderzeeweg (IJburglaan - Blijkmeer)	9	837	27	8	9	0	5	519	2	0	4	0	1	159	5	2	3	0
10	Zuiderzeeweg (Blijkmeer - Zuider IJdijk)	9	782	26	8	9	0	4	485	2	0	4	0	1	149	5	2	3	0
11	Nieuwe verbinding langs rest Waaidorp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	IJburglaan (Shell Kriterion - rest Waaidorp)	4	354	12	3	0	0	2	184	0	0	0	0	0	58	2	1	0	0

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde					
Prognose 2015aut		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nacht uur t.b.v. geluidberekeningen:					
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram
1	Piet Heintunnel	23	2071	71	32	0	27	12	1284	6	2	0	11	2	393	16	6	0	4
2	IJburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	31	2815	102	87	1	27	16	1746	9	4	0	11	3	538	24	16	1	4
3	IJburglaan (A10 - Haringbuisdijk)	23	2102	76	65	1	27	12	1303	7	3	0	11	2	399	18	12	1	4
4	IJburglaan (Zuider IJdijk - Zuiderzeeweg)	23	2071	71	32	0	27	12	1284	6	2	0	11	2	393	16	6	0	4
5	IJburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	29	2646	91	40	1	27	15	1641	7	2	0	11	3	503	20	7	1	4
6	IJburglaan (onder de A10)	26	2338	80	36	1	27	13	1450	6	2	0	11	3	444	18	6	1	4
7	Zuiderzeeweg (Zuider IJdijk - Zuiderzeeweg)	10	942	31	9	9	0	5	584	2	0	4	0	1	179	6	2	4	0
8	Zuiderzeeweg (Zuiderzeeweg - IJburglaan)	12	1070	35	10	9	0	6	664	3	0	4	0	1	203	7	2	4	0
9	Zuiderzeeweg (IJburglaan - Blijkmeer)	8	707	23	7	9	0	4	438	2	0	4	0	1	134	4	1	3	0
10	Zuiderzeeweg (Blijkmeer - Zuider IJdijk)	8	710	23	7	9	0	4	440	2	0	4	0	1	135	4	1	3	0
11	Nieuwe verbinding langs rest Waaidorp	3	271	9	3	0	0	1	141	0	0	0	0	0	44	1	0	0	0
12	IJburglaan (Shell Kriterion - rest Waaidorp)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde					
Prognose 2022aut		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nacht uur t.b.v. geluidberekeningen:					
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram
1	Piet Heintunnel	23	2078	71	32	0	27	12	1288	6	2	0	11	2	395	16	6	0	4
2	IJburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	31	2830	103	88	1	27	16	1755	9	4	0	11	3	538	24	16	1	4
3	IJburglaan (A10 - Haringbuisdijk)	24	2143	78	67	1	27	12	1329	7	3	0	11	2	407	18	12	1	4
4	IJburglaan (Zuider IJdijk - Zuiderzeeweg)	23	2078	71	32	0	27	12	1288	6	2	0	11	2	395	16	6	0	4
5	IJburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	29	2654	91	40	1	27	15	1645	7	2	0	11	3	504	20	7	1	4
6	IJburglaan (onder de A10)	26	2352	81	36	1	27	13	1458	6	2	0	11	3	447	18	6	1	4
7	Zuiderzeeweg (Zuider IJdijk - Zuiderzeeweg)	10	927	30	9	9	0	5	575	2	0	4	0	1	176	6	2	4	0
8	Zuiderzeeweg (Zuiderzeeweg - IJburglaan)	11	1040	34	10	9	0	6	645	3	0	4	0	1	198	6	2	4	0
9	Zuiderzeeweg (IJburglaan - Blijkmeer)	7	676	22	7	9	0	4	419	2	0	4	0	1	129	4	1	3	0
10	Zuiderzeeweg (Blijkmeer - Zuider IJdijk)	7	680	22	7	9	0	4	422	2	0	4	0	1	129	4	1	3	0
11	Nieuwe verbinding langs rest Waaidorp	3	278	9	3	0	0	1	144	0	0	0	0	0	45	1	0	0	0
12	IJburglaan (Shell Kriterion - rest Waaidorp)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde					
Prognose 2015plan		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nacht uur t.b.v. geluidberekeningen:					
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram
1	Piet Heintunnel	23	2075	71	32	0	27	12	1286	6	2	0	11	2	394	16	6	0	4
2	IJburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	30	2763	100	86	1	27	15	1713	9	4	0	11	3	525	24	15	1	4
3	IJburglaan (A10 - Haringbuisdijk)	23	2130	77	66	1	27	12	1320	7	3	0	11	2	405	18	12	1	4
4	IJburglaan (Zuider IJdijk - Zuiderzeeweg)	23	2075	71	32	0	27	12	1286	6	2	0	11	2	394	16	6	0	4
5	IJburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	29	2613	90	40	1	27	15	1620	7	2	0	11	3	496	20	7	1	4
6	IJburglaan (onder de A10)	27	2440	84	37	1	27	14	1513	7	2	0	11	3	464	19	7	1	4
7	Zuiderzeeweg (Zuider IJdijk - Zuiderzeeweg)	10	944	31	9	9	0	5	585	2	0	4	0	1	179	6	2	4	0
8	Zuiderzeeweg (Zuiderzeeweg - IJburglaan)	11	1020	33	10	9	0	6	632	3	0	4	0	1	194	6	2	4	0
9	Zuiderzeeweg (IJburglaan - Blijkmeer)	8	715	23	7	9	0	4	443	2	0	4	0	1	136	4	1	3	0
10	Zuiderzeeweg (Blijkmeer - Zuider IJdijk)	8	714	23	7	9	0	4	443	2	0	4	0	1	136	4	1	3	0
11	Nieuwe verbinding langs rest Waaidorp	3	296	10	3	0	0	1	154	0	0	0	0	0	48	1	0	0	0
12	IJburglaan (Shell Kriterion - rest Waaidorp)	2	227	7	3	0	0	1	118	0	0	0	0	0	37	1	0	0	0

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde					
Prognose 2022plan		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nacht uur t.b.v. geluidberekeningen:					
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram
1	Piet Heintunnel	23	2105	72	32	0	27	12	1305	6	2	0	11	2	400	16	6	0	4
2	IJburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	31	2814	102	87	1	27	16	1745	9	4	0	11	3	535	24	16	1	4
3	IJburglaan (A10 - Haringbuisdijk)	24	2205	80	69	1	27	12	1367	7	3	0	11	3	419	19	12	1	4
4	IJburglaan (Zuider IJdijk - Zuiderzeeweg)	23	2105	72	32	0	27	12	1305	6	2	0	11	2	400	16	6	0	4
5	IJburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	29	2657	91	40	1	27	15	1647	7	2	0	11	3	505	20	7	1	4
6	IJburglaan (onder de A10)	27	2483	85	38	1	27	14	1540	7	2	0	11	3	472	19	7	1	4
7	Zuiderzeeweg (Zuider IJdijk - Zuiderzeeweg)	10	931	30	9	9	0	5	577	2	0	4	0	1	177	6	2	4	0
8	Zuiderzeeweg (Zuiderzeeweg - IJburglaan)	11	1009	33	10	9	0	6	625	3	0	4	0	1	192	6	2	4	0
9	Zuiderzeeweg (IJburglaan - Blijkmeer)	8	697	23	7	9	0	4	432	2	0	4	0	1	132	4	1	3	0
10	Zuiderzeeweg (Blijkmeer - Zuider IJdijk)	8	699	23	7	9	0	4	434	2	0	4	0	1	133	4	1	3	0
11	Nieuwe verbinding langs rest Waaidorp	3	304	10	3	0	0	1	158	0	0	0	0	0	50	1	0	0	0
12	IJburglaan (Shell Kriterion - rest Waaidorp)	3	232	7	3	0	0	1	120	0	0	0	0	0	38	1	0	0	0

Jaar		Model 2012ref												gemiddelde weekdag incl.bus														
		weekgemiddelde						weekgemiddelde						weekgemiddelde						gemiddelde weekdag incl.bus								
		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						Etnaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:								
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% bus			
1	Piet Heintunnel	20	1702	50	24	0	12	11	1123	4	1	0	5	3	414	10	4	0	2	29600	1015	3,4%	695	2,3%	320	1,1%	0	0,0%
2	Uburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	25	2138	66	61	1	12	14	1411	5	3	0	5	3	520	15	10	1	2	37750	1780	4,7%	930	2,5%	825	2,2%	20	0,0%
3	Uburglaan (A10 - Haringvlietdijk)	20	1667	52	48	1	12	11	1100	4	2	0	5	3	405	11	8	1	2	29450	1390	4,7%	725	2,5%	645	2,2%	20	0,1%
4	Uburglaan (Zuider IJdijk - Zuiderzeeweg)	20	1702	50	24	0	12	11	1123	4	1	0	5	3	414	10	4	0	2	29600	1015	3,4%	695	2,3%	320	1,1%	0	0,0%
5	Uburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	26	2186	64	31	1	12	14	1443	5	1	0	5	3	531	13	5	1	2	38050	1325	3,5%	890	2,3%	415	1,1%	20	0,0%
6	Uburglaan (onder de A10)	22	1870	55	26	1	12	12	1234	4	1	0	5	3	455	11	4	1	2	32550	1135	3,5%	765	2,3%	355	1,1%	20	0,1%
7	Zuiderzeeweg (Zuider IJdijk - Zuiderzeeweg)	9	800	22	7	9	0	5	528	2	0	4	0	1	194	4	1	4	0	14000	555	4,0%	305	2,2%	100	0,7%	150	1,1%
8	Zuiderzeeweg (Zuiderzeeweg - Uburglaan)	11	902	25	8	9	0	6	595	2	0	4	0	1	219	4	2	4	0	15750	605	3,9%	345	2,2%	110	0,7%	150	1,0%
9	Zuiderzeeweg (Uburglaan - Blijksmeer)	9	724	20	7	8	0	5	478	1	0	4	0	1	176	4	1	3	0	12650	500	3,9%	275	2,2%	90	0,7%	135	1,1%
10	Zuiderzeeweg (Blijksmeer - Zuider IJdijk)	8	676	19	6	8	0	4	446	1	0	4	0	1	164	3	1	3	0	11850	475	4,0%	260	2,2%	85	0,7%	135	1,1%
11	Nieuwe verbinding langs rest Waaidorp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
12	Uburglaan (Shell Kriterion - rest Waaidorp)	4	306	8	3	0	0	2	169	0	0	0	0	0	64	1	0	0	0	5050	150	2,9%	115	2,2%	35	0,7%	0	0,0%

Jaar		weekgemiddelde					weekgemiddelde					weekgemiddelde					gemiddelde weekdag incl.bus											
		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:					Etnaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:											
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% bus			
1	Piet Heintunnel	21	1791	52	25	0	25	11	1182	4	1	0	10	3	435	11	4	0	4	31150	1070	3,4%	730	2,3%	340	1,1%	0	0,0%
2	Uburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	29	2435	75	70	1	25	16	1607	6	3	0	10	4	592	17	12	1	4	43000	2020	4,7%	930	2,5%	825	2,2%	20	0,0%
3	Uburglaan (A10 - Haringvlietdijk)	21	1818	56	52	1	25	12	1200	4	2	0	10	3	442	12	9	1	4	32100	1515	4,7%	795	2,5%	705	2,2%	20	0,1%
4	Uburglaan (Schokkerjachtijk - Cas Oorthuyskade)	21	1791	52	25	0	25	11	1182	4	1	0	10	3	435	11	4	0	4	31150	1070	3,4%	730	2,3%	340	1,1%	0	0,0%
5	Uburglaan (Diemerparklaan - Kiekstraat)	27	2289	67	32	1	25	15	1511	5	1	0	10	4	556	14	5	1	4	39850	1385	3,5%	935	2,3%	435	1,1%	20	0,0%
6	Uburglaan (Max de Haasstraat - Emmy Andriessestra	24	2022	59	28	1	25	13	1335	4	1	0	10	3	492	12	5	1	4	35200	1225	3,5%	825	2,3%	385	1,1%	20	0,1%
7	Pampuslaan (Bert Haanstrakade - Mulderlaan)	10	815	23	7	9	0	5	538	2	0	4	0	1	198	4	1	4	0	14250	565	4,0%	310	2,2%	100	0,7%	150	1,1%
8	Mulderlaan (Pampuslaan - Wim Noordhoekskade)	11	926	26	8	9	0	6	611	2	0	4	0	1	225	5	2	4	0	16150	620	3,8%	355	2,2%	115	0,7%	150	0,9%
9	Wim Noordhoekskade (Mulderlaan - Ben van Meerendonk	7	612	17	6	8	0	4	404	1	0	4	0	1	149	3	1	3	0	10700	440	4,1%	235	2,2%	75	0,7%	135	1,3%
10	Wim Noordhoekskade (Wim Noordhoekskade - Overdiemerw	7	614	17	6	8	0	4	405	1	0	4	0	1	149	3	1	3	0	10750	445	4,1%	235	2,2%	75	0,7%	135	1,2%
11	Wim Noordhoekskade (Overdiemerweg - Overdiemerweg)	3	234	7	2	0	0	1	130	0	0	0	0	0	49	1	0	0	0	3900	115	2,9%	85	2,2%	30	0,7%	0	0,0%
12	Diempolderweg (Hooiweg - Weteringweg)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%

Jaar		weekgemiddelde					weekgemiddelde					weekgemiddelde					gemiddelde weekdag incl bus											
Prognose 2022aut		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:					Etnaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:											
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% bus			
1	Piet Heintunnel	21	1797	53	25	0	25	11	1186	4	1	0	10	3	437	11	4	0	4	31250	1075	3,4%	735	2,3%	340	1,1%	0	0,0%
2	Uburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	29	2448	76	70	1	25	16	1616	6	3	0	10	4	595	17	12	1	4	43250	2035	4,7%	935	2,5%	825	2,2%	20	0,0%
3	Uburglaan (A10 - Haringvlietdijk)	22	1854	57	53	1	25	12	1223	5	2	0	10	3	451	13	9	1	4	32750	1545	4,7%	810	2,5%	715	2,2%	20	0,1%
4	Uburglaan (Zuider IJdijk - Zuiderzeeweg)	21	1797	53	25	0	25	11	1186	4	1	0	10	3	437	11	4	0	4	31250	1075	3,4%	735	2,3%	340	1,1%	0	0,0%
5	Uburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	27	2295	67	32	1	25	15	1515	5	1	0	10	4	558	14	5	1	4	39950	1390	3,5%	935	2,3%	435	1,1%	20	0,0%
6	Uburglaan (onder de A10)	24	2034	59	29	1	25	13	1343	4	1	0	10	3	495	12	5	1	4	35400	1235	3,5%	830	2,3%	385	1,1%	20	0,1%
7	Zuiderzeeweg (Zuider IJdijk - Zuiderzeeweg)	9	802	22	7	9	0	5	529	2	0	4	0	1	195	4	1	4	0	14000	555	4,0%	305	2,2%	100	0,7%	150	1,1%
8	Zuiderzeeweg (Zuiderzeeweg - Uburglaan)	11	899	25	8	9	0	6	593	2	0	4	0	1	219	4	1	4	0	15700	605	3,9%	345	2,2%	110	0,7%	150	1,0%
9	Zuiderzeeweg (Uburglaan - Blijksmeer)	7	585	16	5	8	0	4	386	1	0	4	0	1	142	3	1	3	0	10250	430	4,2%	225	2,2%	70	0,7%	135	1,3%
10	Zuiderzeeweg (Blijksmeer - Zuider IJdijk)	7	589	16	5	8	0	4	388	1	0	4	0	1	143	3	1	3	0	10300	430	4,2%	225	2,2%	70	0,7%	135	1,3%
11	Nieuwe verbinding langs rest Waaidorp	3	240	7	2	0	0	1	133	0	0	0	0	0	50	1	0	0	0	4000	115	2,9%	90	2,2%	30	0,7%	0	0,0%
12	Uburglaan (Shell Kriterion - rest Waaidorp)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%

Jaar		weekgemiddelde					weekgemiddelde					weekgemiddelde					gemiddelde weekdag incl.bus											
		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:					Etnaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:											
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% bus			
1	Piet Heintunnel	21	1794	52	25	0	25	11	1184	4	1	0	10	3	436	11	4	0	4	31200	1070	3,4%	730	2,3%	340	1,1%	0	0,0%
2	Uburglaan (Zuiderzeeweg - A10)	28	2390	74	68	1	25	15	1577	6	3	0	10	4	581	16	11	1	4	42200	1985	4,7%	925	2,5%	825	2,2%	20	0,0%
3	Uburglaan (A10 - Haringvlietdijk)	22	1842	57	53	1	25	12	1216	5	2	0	10	3	448	13	9	1	4	32550	1535	4,7%	805	2,5%	715	2,2%	20	0,1%
4	Uburglaan (Schokkerjachtijk - Cas Oorthuyskade)	21	1794	52	25	0	25	11	1184	4	1	0	10	3	436	11	4	0	4	31200	1070	3,4%	730	2,3%	340	1,1%	0	0,0%
5	Uburglaan (Diemerparklaan - Kiekstraat)	27	2260	66	32	1	25	14	1491	5	1	0	10	4	549	14	5	1	4	39350	1370	3,5%	920	2,3%	430	1,1%	20	0,1%
6	Uburglaan (Max de Haasstraat - Emmy Andriessestra	25	2111	62	30	1	25	13	1393	4	1	0	10	3	513	13	5	1	4	36750	1280	3,5%	860	2,3%	400	1,1%	20	0,0%
7	Pampuslaan (Bert Haanstraat - Muderlaan)	10	817	23	7	9	0	5	539	2	0	4	0	1	199	4	1	4	0	14250	565	4,0%	310	2,2%	100	0,7%	150	1,1%
8	Muderlaan (Pampuslaan - Win Noordhoekade)	10	882	25	8	9	0	6	582	2	0	4	0	1	214	4	1	4	0	15400	595	3,9%	335	2,2%	100	0,7%	150	1,0%
9	Win Noordhoekade (Muderlaan - Ben van Meerendonk	7	618	17	6	8	0	4	408	1	0	4	0	1	150	3	1	3	0	10850	445	4,1%	235	2,2%	75	0,7%	135	1,2%
10	Win Noordhoekade (Win Noordhoekade - Oeverdierw	7	618	17	6	8	0	4	408	1	0	4	0	1	150	3	1	3	0	10800	445	4,1%	235	2,2%	75	0,7%	135	1,2%
11	Win Noordhoekade (Oeverdiermerweg - Oeverdiermerw	3	256	7	2	0	0	1	141	0	0	0	0	0	54	1	0	0	0	4250	125	9,9%	5	2,2%	30	0,7%	0	0,0%
12	Diemerpolderweg (Hooiweg - Weteringweg)	2	196	75	2	0	0	1	108	0	0	0	0	0	41	1	0	0	0	3250	100	3,0%	70	2,1%	30	0,9%	0	0,0%