

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: PartnersRO
Van: Jan van den Bedem
Datum: 16 september 2016
Kopie: Lars Smelter
Ons kenmerk: T&PBE2422N002F04
Classificatie: Vertrouwelijk

Onderwerp: Mobiliteitstoets bestemmingsplan Cruquius, deelgebied 2

1. Inleiding

Amvest is betrokken bij de ontwikkeling van het Cruquiusgebied in Amsterdam Oost. Het gehele gebied bevindt zich in een ruimtelijke transformatie van voornamelijk industrieelgerichte activiteiten naar een gemengd werk-woongebied. Oude loodsen, braakliggende terreinen en een aantal woningen moeten plaats maken voor deze nieuwe invulling.

Inmiddels is het bestemmingsplan 'Cruquius deelgebied 1' onherroepelijk. In dit bestemmingsplan is het definitieve programma opgenomen van functies die binnen deelgebied 1 mogen worden gerealiseerd. De verkeersproductie die dit bouwprogramma genereert is eerder gerapporteerd en bedraagt 2.728 motorvoertuigen per etmaal.

In de 'Ontwerp bestemmingsplan Cruquius' is het programma voor deelgebied 2 opgenomen met de functies die ontwikkeld mogen worden op de locatie waar nu The Harbour Club (THC) is gevestigd. Door de verkeersgeneratie het programma van de locatie van THC op te tellen bij de verkeersgeneratie van deelgebied 1 wordt duidelijk wat de uiteindelijke totale verkeersproductie van deelgebied 1 is en of dit consequenties heeft.

2. Uitgangspunten

Om te bepalen of de toekomstige invulling voor problemen gaat zorgen op het gebied van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid, is het noodzakelijk om te bepalen wat de verkeersgeneratie hiervan is. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De verkeersgeneratie is berekend aan de hand van kengetallen uit CROW -publicatie 317 ('kencijfers parkeren en verkeersgeneratie');
- Voor de berekening van de verkeersgeneratie maakt het CROW onderscheid naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zones. De gemeente Amsterdam valt onder de hoogste stedelijkheidsgraad en het Cruquiusgebied is getypeerd als 'schil centrum';
- De gemeente Amsterdam stuurt actief op mobiliteit. Daartoe worden de minimale parkeerkencijfers van het CROW voor de niet-woon functies (zoals leisure, hotels, congresruimten en winkels) met 75% vermenigvuldigd (zie Locatiebeleid Amsterdam 2008). Dit beleid moet leiden tot een lagere verkeersgeneratie. Deze methode is toegepast voor het bepalen van de verkeersgeneratie van het Cruquiusgebied: de minimale kencijfers van verkeersgeneratie voor niet-woon functies zijn met 75% vermenigvuldigd;

- Enkele functies uit het programma, zoals Leisure en creatieve functies, zijn te algemeen om de verkeersgeneratie te kunnen berekenen. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie zijn aan deze functies een indicatieve invulling toegekend. Daartoe is zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van het behoefteonderzoek Cruquiusweggebied (Vandaaggroep, kenmerk: RHD-R1301);
- Genoemd programma is een maximum programma, dat waarschijnlijk niet volledig gerealiseerd gaat worden, maar waardoor nog enige flexibiliteit aanwezig is. De berekende verkeersgeneratie betreft daarom de maximale verkeersgeneratie van de bestemde functies.

3. Verkeersgeneratie

In tabel 1 is het programma van The Harbour Club vermeld zoals opgenomen in het bestemmingsplan. In de tabel is eveneens de verkeersgeneratie van het programma opgenomen. De achterliggende berekening voor de verkeersgeneratie van The Harbour Club (Deelgebied 2) is opgenomen in bijlage 1.

Tabel 1 – Programma en verkeersgeneratie Deelgebied 2

Functies	Deelgebied 2 The Harbour Club volgens bestemmingsplan (aantal cq m ²)
Wonen	90
Ondergeschikte detailhandel	200
Creatieve functies	1.100
Bedrijven	1.100
THC Restaurant	2.650
THC Next Door	550
Verkeersgeneratie	1.090 mvt/etm

Nu het bestemmingsplan Cruquius deelgebied 1 onherroepelijk is wordt de verkeersgeneratie van het bouwprogramma van deelgebied 2 meegenomen in de mobiliteitstoets. Dat betekent dat het totale programma van de deelgebieden 1 en 2 gezamenlijk circa **3.800** motorvoertuigen per weekdag genereert (2.728 + 1.090).

In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de effecten op doorstroming en verkeersveiligheid

4. Effecten op doorstroming en verkeersveiligheid

De ruimtelijke ontwikkeling van het deelgebied 1 en deelgebied 2 (The Harbour Club) en de verkeersgeneratie die dit teweeg brengt, heeft effect op de verkeersafwikkeling in de nabije omgeving. Het is van belang dat de ontwikkeling in de deelgebieden niet leidt tot een stagnering van de verkeersdoorstroming en afname van de verkeersveiligheid. Om dit te bepalen is inzicht nodig in de verkeersstromen in 2025 van het maatgevende spitsuur. Voor 2025 is gekozen als moment waarop alle ontwikkelingen zullen zijn gerealiseerd.

4.1 Verkeersintensiteiten 2025

Op basis van de beschikbare verkeersprognoses voor de jaren 2015, 2020 en 2030 (bron: www.verkeersprognoses.amsterdam.nl) is de verkeersprognose voor 2025 door middel van interpolatie bepaald. Op deze website zijn de verkeersprognoses beschikbaar voor de avondspits (16:00 – 18:00 u), waarbij de verkeersintensiteiten per richting zijn weergegeven. Deze prognoses betreffen de autonome ontwikkeling, waarbij geen rekening is gehouden met de transformatie van het

Cruquiusgebied. Dit betekent dat deze cijfers vermindert dienen te worden met de verkeersgeneratie van de huidige invulling (bedrijventerrein type 'zwaar industrieterrein'), waarna de verkeersgeneratie van het programma er bij opgeteld moet worden.

De effecten op de verkeersdoorstroming zijn berekend voor het maatgevende uur in de avondspits (55% van twee uursspits). De verkeerscijfers voor de avondspits zijn bepaald aan de hand van de kengetallen uit de CROW-publicaties 256 en 317. Voor de verdeling van het verkeer naar/van het plangebied is gerekend met de volgende verdeling:

- de Th. K. van Lohuizenlaan is de enige ontsluitingsweg van het Cruquiusgebied, aangezien de Zeeburgerkade een doodlopende weg is. De Th. K. van Lohuizenlaan krijgt daarom 100% van de verkeersgeneratie van het Cruquiusgebied te verwerken;
- Zeeburgerdijk krijgt 25% van de verkeersgeneratie;
- Flevoweg krijgt 25% van de verkeersgeneratie;
- Zuiderzeeweg krijgt 50% van de verkeersgeneratie.

In de verkeersprognoses zijn de verkeersintensiteiten van de Th. K. van Lohuizenlaan en de Cruquiusweg aan elkaar gelijk gesteld, waar het verkeer zich in werkelijkheid verdeelt over de Cruquiusweg en de Zeeburgerkade. Dit komt, omdat de Zeeburgerkade niet in de prognoses van het Verkeersmodel Amsterdam is opgenomen. Dit heeft tot gevolg dat de cijfers op de Cruquiusweg 'worst-case' zijn.

In tabel 2 zijn de geprognosticeerde verkeersintensiteiten weergegeven voor de avondspits in het jaar 2025, voor de situaties autonoom (twee uursspits en maatgevend spitsuur) en met de invulling van de deelgebieden 1 en 2.

Tabel 2 - Verkeersprognose avondspitsperiode 2025

Straat	2025 Autonoom (16:00 – 18:00 u)	2025 Autonoom (drukste uur)	2025 Plan (drukste uur)	Procentuele groei t.o.v. autonoom
Cruquiusweg				
Th. K. van Lohuizenlaan - niet geregistreerd	335	184	506	175%
niet geregistreerd - Th. K. van Lohuizenlaan	499	275	314	14%
Th. K. van Lohuizenlaan				
Zeeburgerdijk - Cruquiusweg	335	184	506	175%
Cruquiusweg - Zeeburgerdijk	499	275	314	14%
Zeeburgerdijk				
Th. K. van Lohuizenlaan - Veelaan	443	244	253	4%
Veelaan - Th. K. van Lohuizenlaan	469	258	334	30%
Th. K. van Lohuizenlaan - Flevoweg	661	364	392	8%
Flevoweg - Th. K. van Lohuizenlaan	470	259	497	92%
Flevoweg				
Insulindeweg - Zeeburgerdijk	694	382	463	21%
Zeeburgerdijk - Insulindeweg	387	213	222	4%
Zeeburgerdijk - niet geregistreerd	50	28	28	0%
niet geregistreerd - Zeeburgerdijk	50	28	28	0%
Zuiderzeeweg				
Zuiderzeeweg/Amsterdamsebrug - Flevoweg	822	452	601	33%
Flevoweg - Zuiderzeeweg/Amsterdamsebrug	1321	727	746	3%

De programma's van de deelgebieden leiden tot een toename van het verkeer met meer dan 100% op de Cruquiusweg en Th. K. van Lohuizenlaan, afhankelijk van de rijrichting. Dit wordt mede veroorzaakt door de aankomsten bij de woningen in de avondspitsperiode.

4.2 Effecten op de doorstroming

Er is getoetst welk effect de ruimtelijke ontwikkelingen in het Cruquiusgebied hebben op de verkeersdoorstroming. In een verkeersnetwerk zijn de kruispunten maatgevend, daarom is voor enkele kruispunten de verkeersafwikkeling getoetst. Daarvoor is gebruik gemaakt van de verkeerskundige computertools Kalibrero, Methode Harders en Rotondeverkenner.

Th. K. van Lohuizenlaan / Cruquiusweg

Het kruispunt Th. K. van Lohuizenlaan / Cruquiusweg is momenteel vormgegeven als een rotonde met fietsers op de rijbaan. Met de rotondeverkenner is berekend of deze voldoende capaciteit heeft om het verkeer te verwerken in de autonome situatie en plansituatie met alle bestemde functies. Kanttekening daarbij is dat de rotondeverkenner uitgaat van een situatie zonder fietsers, danwel fietsers op een vrijliggend fietspad en uit de voorrang. De berekening geeft echter wel een goede indicatie van de verkeersafwikkeling.

Uit de berekening met de rotondeverkenner volgt een verzadigingsgraad van 20% in de autonome situatie, en 34% bij uitvoering van de ontwikkelingen in de deelgebieden. Dit betreft dus een situatie waarbij geen rekening is gehouden met fietsers. Bij de rotonde Th. K. van Lohuizenlaan / Cruquiusweg fietsen de fietsers op de rijbaan, waardoor de verzadigingsgraad wat hoger zal liggen. De verzadigingsgraad is zo laag, dat zich ook in die situatie geen afwikkelingsproblemen zullen voordoen.

Zeeburgerdijk / Th. K. van Lohuizenlaan

De Th. K. van Lohuizenlaan sluit aan op de Zeeburgerdijk. Dit kruispunt betreft een voorrangskruispunt, waarbij het verkeer op de Zeeburgerdijk voorrang heeft op verkeer vanuit de Th. K. van Lohuizenlaan.

Met de Methode Harders is de gemiddelde wachttijd bepaald van het verkeer dat voorrang dient te verlenen. Tevens is een indicatie gegeven van de restcapaciteit. In tabel 3 is de wachttijd weergegeven voor de autonome situatie en situatie van de bouwprogramma's.

Tabel 3 - Gemiddelde wachttijd kruispunt Zeeburgerdijk / Th. K. van Lohuizenlaan

Voorrang gevende richting	2025 autonoom		2025 bouwplannen	
	Wachttijd	Restcapaciteit	Wachttijd	Restcapaciteit
Linksaf vanaf Zeeburgerdijk	0 sec	878	<15 sec	590
Rechtsaf vanaf Th. K. van Lohuizenlaan	0 sec	902	0 sec	793
Linksaf vanaf Th. K. van Lohuizenlaan	< 15 sec	338	20 sec	127

De wachttijden in de autonome en plansituatie zijn ongeveer aan elkaar gelijk zijn. Alleen voor het links afslaan van verkeer vanuit de Th. K. van Lohuizenlaan naar de Zeeburgerdijk neemt de wachttijd toe tot 20 seconden. Een wachttijd van 20 seconden wordt geclassificeerd als 'matige wachttijd' en is uit oogpunt van verkeersafwikkeling acceptabel. Op alle richtingen neemt de restcapaciteit af, waaruit blijkt dat het kruispunt drukker belast wordt. Er is echter nog restcapaciteit beschikbaar, waaruit volgt dat het kruispunt niet overbelast is.

Zuiderzeeweg / Flevoweg / Zeeburgerdijk

De aansluiting van de Zeeburgerdijk op de Zuiderzeeweg / Flevoweg wordt geregeld door middel van verkeerslichten. De toename van de verkeersintensiteiten zal ook effect hebben op dit kruispunt. De

cyclustijd van de verkeerslichtenregeling neemt naar verwachting toe. Om de effecten te toetsen zijn met het programma Cocon kruispuntberekeningen uitgevoerd. Voor deze berekeningen is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Gegevens van de huidige verkeerslichtenregeling (zoals ontruimingstijden, na starttijden, coördinaties, vastgroen- en geeltijden) zijn aangeleverd door de gemeente Amsterdam;
- Afrijdcapaciteit is bepaald aan de hand van CROW-publicatie 213 'Handboek verkeerslichten';
- Kruispuntstromen zijn niet bekend en zijn daarom bepaald met behulp van 'Kalibrero';
- Het aantal trams en bussen is gebaseerd op de dienstregeling van 2014.

Op basis van de uitgangspunten zijn de Cocon-berekeningen uitgevoerd voor de autonome en plan situatie. Voor de autonome situatie bedraagt de cyclustijd 65 seconden en de conflictbelasting is 0,459. In de plansituatie blijft de cyclustijd vrijwel gelijk (64 sec). De conflictbelasting neemt iets toe tot 0,485. Voor dergelijke kruispunten worden cyclustijden van 90 tot 120 seconden als acceptabel geacht. Dit betekent dat dit kruispunt voldoende capaciteit heeft om het extra verkeersaanbod vanuit het Cruquiusgebied te kunnen verwerken.

4.3 Effecten op de verkeersveiligheid

In voorgaande paragraaf is geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling op de kruispunten Cruquiusweg / Th. K. van Lohuizenlaan en Th. K. van Lohuizenlaan / Zeeburgerdijk ongeveer gelijkwaardig zal zijn met de autonome situatie en niet tot problemen leidt. Het verkeer kan goed worden afgewikkeld en daarom is de verwachting dat het niveau van de verkeersveiligheid ook gelijkwaardig blijft aan de autonome situatie. Bij de rotonde op het kruispunt Th. K. van Lohuizenlaan en de Cruquiusweg fietsen de fietsers op de rijbaan. Het is goed denkbaar dat in het te ontwikkelen gebied de infrastructuur heringericht wordt inclusief de rotonde, waarbij fietsers van de rijbaan worden gehaald.

Het kruispunt Zuiderzeeweg / Flevoweg / Zeeburgerdijk wordt geregeld door middel van verkeerslichten. Dergelijke kruispunten zijn ingericht op een goede en veilige verkeersafwikkeling. De verwachting is dat een stijging van de verkeersintensiteiten niet zal leiden tot onveiligere situaties.

Op de wegvakken van de Th. K. van Lohuizenlaan, Zeeburgerdijk en Flevoweg/Zuiderzeeweg hebben fietsers de beschikking over aparte infrastructuur in de vorm van vrijliggende fietspaden. Hierdoor zijn verkeersdeelnemers die onderling grote verschillen tonen in massa en snelheid van elkaar gescheiden. Het verkeersnetwerk voldoet daarmee aan de kenmerken van Duurzaam Veilig. Een toename van het gemotoriseerde verkeer zal hierdoor op de wegvakken geen effect hebben op de verkeersveiligheid van de fietsers. Aangezien de capaciteit op de kruispunten voldoet, is de capaciteit op de wegvakken ook toereikend om een toename van het verkeer te kunnen verwerken. Op het gebied van verkeersveiligheid wordt in de plansituatie geen negatief effect verwacht ten opzichte van de autonome situatie.

Tevens is voor fietsers van/naar het Cruquiusgebied een solitair en daarmee verkeersveilig fietspad beschikbaar in het verlengde van de Cruquiusweg. Deze ontsluit het Cruquiusgebied in de richting van de binnenstad van Amsterdam.

5. Openbaar Vervoer

5.1 Programma van Eisen

In het Programma van Eisen van de Aangepaste Concessie Amsterdam 2012 (vastgesteld op 5 december 2013) staan normen vermeld over de ontsluiting van gebieden met het openbaar vervoer.

Buurtten die conform dit Programma van Eisen ontsloten dienen te worden zijn:

- Woongebieden: buurten met meer dan 1000 inwoners en een gemiddelde dichtheid van minimaal 20 inwoners per hectare;
- Werkgebieden: bedrijfs- en kantorengeschieden met minimaal 2000 werknemers en een gemiddelde dichtheid van ten minste 40 werknemers per hectare.
- Ziekenhuizen;
- Verzorgingstehuizen die aan ten minste 100 ouderen huisvesting bieden.

Een buurt of instelling wordt als ontsloten beschouwd wanneer aan de volgende eisen is voldaan:

- Woon- of werkgebied: ten minste 90% van alle adressen ligt binnen een straal van 800 meter van een halte/metrostation liggend aan de hoofdinfrastructuur OV of binnen een straal van 400 meter van een andere halte;
- Zieken- of verzorgingshuis: de belangrijkste publieksingang van de instelling ligt binnen een loopafstand van 250 meter van een halte/metrostation.

Bovenstaande eisen gelden niet wanneer de Concessiehouder naar het oordeel van de Stadsregio kan aantonen dat de lijnvoering die nodig is om aan deze eisen te voldoen, ertoe leidt dat veel reizigers ver moeten omrijden en/of lijnen waarvan maar weinig reizigers gebruik zullen maken aan het openbaar vervoeraanbod moeten worden toegevoegd.

5.2 Cruquiusgebied

Het Cruquiusgebied wordt momenteel niet bediend door het openbaar vervoer. De dichtstbijzijnde openbaar vervoerlijnen zijn de tramlijnen 7 en 14 langs de Flevoweg / Zuiderzeeweg aan de zuidzijde van het Cruquiusgebied. Een halteplaats ligt aan de Flevoweg, ten zuiden van het kruispunt met de Zeeburgerdijk. Deze halte ligt op circa 475 meter van het hart van het Cruquiusgebied.

De tramhalte behoort tot de hoofdinfrastructuur OV en daarmee kan het Cruquiusgebied als ontsloten worden beschouwd.

De ontwikkeling van het gebied zorgt voor een toename aan reizigers. De (huidige) inwoners, gemeente Amsterdam en Amvest spannen zich in om in het gebied ook een bushalte te krijgen.

6. Conclusie

Op basis van het bouwprogramma voor de deelgebieden 1 en 2 zoals opgenomen in het bestemmingsplan Cruquius, is de toekomstige verkeersgeneratie van het Cruquiusgebied bepaald. Het effect van de extra verkeerstoename op de verkeersafwikkeling is bekeken voor de kruispunten Cruquiusweg / Th. K. van Lohuizenlaan, Th. K. van Lohuizenlaan / Zeeburgerdijk en Zuiderzeeweg / Flevoweg / Zeeburgerdijk.

De verkeerstoename door de nieuwe ontwikkelingen in het Cruquiusgebied kan goed worden verwerkt. Daarmee is het plangebied goed ontsloten. De toets aan het Programma van Eisen van het openbaar vervoer in het Concessiegebied Amsterdam laat zien dat het Cruquiusgebied is ontsloten op het openbaar vervoer.

Bijlage 1 – Verkeersgeneratie Cruquius deelgebied 2

Verkeersgeneratie programma The Harbour Club (deelgebied 2) volgens bestemmingsplan

Het bestemmingsplan geeft voor The Harbour Club het volgende aan:

Na sloop en nieuwbouw bedraagt de oppervlakte van de bebouwing op de begane grond circa 3.200 m² bvo. Het bestemmingsplan wordt globaal en flexibel van opzet waarbij meerdere invullingsvarianten mogelijk zijn:

- Restaurant, entree en bijbehorende opslag en kantoorruimte: maximaal 3.200 m² bvo, waarvan circa 2.650 m² restaurant en circa 550 m² netto vloeroppervlak Next Door (banquetingruimte/ bedrijfsontvangsten). De ruimte van 3.200 m² bvo is hard. De onderverdeling van de functies daarbinnen kunnen nog wijzigen;
- Ondergeschikte detailhandel (maximaal 200 m² bvo);
- Wonen (maximaal 90 woningen tot 50m² – 60 m² GBO betaalbare middensegment koop en/of huurwoningen met een huur tot maximaal EUR 950,-, prijspeil 2015);
- Creatieve functies, zoals opgenomen in de bijlage I van bestemmingsplan Cruquius, deelgebied 1 (maximaal 1.100 m² bvo);
- Bedrijven maximaal categorie B (maximaal 1.100 m² bvo);
- Met daaraan ondergeschikte kantoren;
- Parkeren.

e.e.a tot een maximum van 11.000 m² bvo.

Ritgeneratie restaurant

Er is gerekend met een restaurantgedeelte van circa 2.650 m² bvo. Daarnaast is rekening gehouden met circa 550 m² netto vloeroppervlak Next Door (banquetingruimte / bedrijfsontvangsten / vergaderfaciliteit). De ritgeneratie wordt voor beide functies apart berekend.

In de CROW-publicaties zijn geen kengetallen voor de verkeersgeneratie van een restaurant opgenomen. Om de verkeersgeneratie zo goed mogelijk te bepalen zijn twee methodes uitgewerkt. Eén op basis van de parkeerkencijfers uit de CROW 317 en één op basis van het gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per 100 m² vvo per werkdagemaal uit de CROW 256.

CROW 317

In de CROW 317 is voor een restaurant geen cijfer voor de verkeersgeneratie opgenomen. Het minimum parkeerkencijfer voor een restaurant in een zeer sterk stedelijk gebied, gelegen in een schil rondom het centrum is 8,0 per 100 m² bvo. Wanneer een parkeerplaats één maal per dag benut wordt, levert dit een verkeersgeneratie op van 16 motorvoertuigbewegingen (heen en terug). Dit getal moet volgens het Locatiebeleid Amsterdam 2008 met 75% worden vermenigvuldigd. Wanneer alle parkeerplaatsen per dag eenmaal benut worden, levert dit een verkeersgeneratie op van 318 motorvoertuigbewegingen (inclusief bevoorrading en verplaatsingen werknemers).

Tabel 2.1 - Verkeersgeneratie restaurant op basis van CROW-publicatie 317

Functie	Oppervlak (m ² bvo)	Verkeersgeneratie gemiddelde weekdag				
		CROW-317 (parkeer-kencijfer)	Per	Verkeers-generatie obv één bezetting per dag	Locatiebeleid Amsterdam 2008	Totaal verkeers-generatie restaurant (mvt/etm)
Restaurant	2.650	8,0	100 m ² bvo	16,0	12,0	318

CROW 256

In de CROW 256 is een gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per 100 m² vvo per werkdagemaal voor het type detailhandel opgenomen. Het type detailhandel is onderverdeeld naar diverse functies, waaronder horeca. Voor deze functie wordt een kengetal gegeven van 81 motorvoertuigen per 100 m² vvo per werkdagemaal. Als omrekenfactor naar weekdagemaal kan volgens deze CROW-publicatie een percentage van 90% worden aangehouden. Dit betekent 73 motorvoertuigbewegingen per 100 m² vvo per weekdagemaal.

In de CROW 256 wordt er van uitgegaan dat het verkoopvloeroppervlak 80% bedraagt van het bruto vloeroppervlak. Het restaurantgedeelte van The Harbour Club heeft een oppervlakte van 2.650 m² bvo. Omgerekend betekent dit 2.120 m² vvo. De verkeersgeneratie bedraagt daardoor $((2.120/100)*73) = 1.548$ mvt/weekdag. Dit getal wordt conform het Locatiebeleid Amsterdam 2008 met 75% vermenigvuldigd, wat een verkeersgeneratie van 1.161 mvt/weekdag betekent.

Combinatie CROW 317 en 256

Op basis van de berekening van de CROW 317 genereert het restaurant 318 motorvoertuigbewegingen per etmaal uitgaande van één keer volledige bezetting per dag. Op basis van de CROW 256 bedraagt de verkeersgeneratie 1.161 mvt per etmaal. Wanneer wordt gerekend met het kengetal uit de CROW-256, zou dat betekenen dat het restaurant gemiddeld ruim 3,5 keer per dag $(1.161/318)$ volledig bezet is.

In CROW-publicatie wordt uitgegaan van een combinatie met detailhandel, waar bezoeken over het algemeen korter zijn. Een bezoek aan restaurant is over het algemeen langer, waardoor ruim 3,5 keer een volledige bezetting te hoog wordt geacht. Voor een worst-case scenario wordt daarom aangenomen dat het restaurant maximaal tweemaal per dag volledig bezet is. De verkeersgeneratie van het restaurant van The Harbour Club bedraagt derhalve circa 636 motorvoertuigbewegingen per etmaal $(2*318)$.

Verkeersgeneratie banqueting / zakelijke ruimte

In de CROW-publicaties zijn geen kengetallen weergegeven voor de verkeersgeneratie van evenementzalen en congresgebouwen. Parkeerkencijfers zijn voor deze functies wel weergegeven. Daarom wordt de verkeersgeneratie berekend op basis van de parkeerkengetallen, daarvoor worden enkele aannames gedaan.

Het minimum parkeerkencijfer voor een congresgebouw in een zeer sterk stedelijk gebied, gelegen in een schil rondom het centrum is 4,0 per 100 m² bvo. Er wordt aangenomen dat een zaal per halve dag afgehuurd kan worden. In dat geval kunnen de parkeerplaatsen twee keer per dag worden benut. Per parkeerplaats betekent dit 4,0 motorvoertuigbewegingen per dag en 16,0 per 100 m² bvo. Dit getal moet volgens het Locatiebeleid Amsterdam 2008 met 75% worden vermenigvuldigd. Voor de congreszaal levert dit 83 motorvoertuigbewegingen (mvt) per dag op.

Tabel 2.2: Verkeersgeneratie banquetingruimte / congreszaal

Functie	Oppervlak (m2 netto)	Verkeersgeneratie gemiddelde weekdag				
		CROW-317 (parkeerkencijfer)	Per	Verkeersgeneratie obv 2 bezettingen per dag	Locatiebeleid Amsterdam 2008	Totaal verkeersgeneratie congreszaal (mvt/etm)
Congreszaal	550	4,0	100 m ² bvo	16,0	12,0 (obv bruto oppervlak) 15,0 ¹ (obv netto oppervlak)	83

¹ kengetal netto = bruto*1.25

Verkeersgeneratie overige functies

Tabel 2.3 - Verkeersgeneratie overige functies

Functie en invulling	Aantal / oppervlak Volgens Bestemmingsplan	Verkeersgeneratie gemiddelde weekdag			
		CROW- 317 (mvt/etm)	Locatiebeleid Amsterdam 2008 (mvt/etm)	Per	Totaal deelgebied 2 (mvt/etm)
Wonen <i>Wonen*</i>	90	3,70 ²	3,70	<i>Woning</i>	333
Ondergeschikte detailhandel**	200 m ² bvo				
Creative functies <i>Kantoor zonder baliefunctie***</i>	1.100 m ² bvo <i>1.100 m² bvo</i>	3,00	2,25	<i>100 m² bvo</i>	25
Bedrijven cat. 1 en 2 (categorie A en B) <i>Gemengd terrein****</i>	1.000 m ² bvo <i>1.100 m² bvo</i>	158,00	118,5	<i>ha</i>	13
Totaal overige functies					371

* Woningen tot 50m²-60m² GBO betaalbare middensegment koop en/of huurwoningen met een huur tot € 950,- , prijspeil 2015. CROW kental koop, etage, midden.

** Als ondergeschikte detailhandel wordt door THC een ruimte voorzien waar artikelen over THC verkocht gaan worden (merchandising). Alleen restaurantgasten zullen hier gebruik van gaan maken, waardoor dit geen extra verkeer zal genereren.

***Bron voor deze invulling: Rapportage behoefteonderzoek Cruquiusweggebied, Vandaaggroep, kenmerk: RHD-R1301.

**** Onder gemengd terrein vallen bedrijven met hindercategorie 1 t/m 4, vergelijkbaar met milieucategorie 1 en 2. Op het Cruquiusgebied worden de categorieën A en B toegestaan.

Totale verkeersgeneratie The Harbour Club

De totale verkeersgeneratie van The Harbour Club bedraagt 1.090 motorvoertuigen per weekdagemaal:

- Restaurant 636 motorvoertuigen per etmaal
- Next Door banquetingruimte/ bedrijfsontvangsten 83 motorvoertuigen per etmaal
- Overige functies 371 motorvoertuigen per etmaal

Dit verkeer bestaat uit personenauto's en vrachtverkeer. Het aandeel vrachtverkeer voor het restaurant en de horecafunctie is op etmaalniveau verwaarloosbaar. In deze mobiliteitstoets is de verkeersproductie van personenauto's berekend.

² Verkeersgeneratie per woning zal als gevolg van het toe passen van een parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per woning in het gebied lager zijn.