

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Amsterdam

Second opinion verkeersonderzoek bestemmingsplan Zeeburgerpad

Datum
Kenmerk
Eerste versie

21 april 2016
ASD238/Bkd

1 Inleiding

De gemeente Amsterdam is voornemens aan het Zeeburgerpad in Amsterdam-Oost een woningbouwontwikkeling mogelijk te maken. Op dit moment zijn er bedrijven gevestigd en enkele woonschepen. In het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft de gemeente een verkeers- en parkeeronderzoek uitgevoerd naar de verkeerseffecten van de bouwontwikkeling op het Zeeburgerpad en de omgeving.

Belanghebbenden hebben vragen gesteld over dit onderzoek. Ook zijn er twijfels geuit. Om die reden heeft de gemeente Amsterdam het besluit genomen om het verkeersonderzoek te controleren door een onafhankelijke partij.

De gemeente Amsterdam heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven het verkeersonderzoek te controleren op juistheid. In deze notitie worden de bevindingen beschreven.

2 Algemeen

De second opinion heeft betrekking op het volgende rapport: Verkeersonderzoek Bestemmingsplan Zeeburgerpad, gemeente Amsterdam, 6 maart 2016. Het rapport is opgesteld door de afdeling Verkeer & Openbare Ruimte van de gemeente Amsterdam. Het rapportnummer is O-150404.

Het onderzoeksgebied betreft: Cruquius deelgebied 1. Het onderzoeksgebied van het verkeersonderzoek bestaat uit: het Zeeburgerpad, de drie aanliggende ongeregelde kruispunten Panamalaan-Zeeburgerpad, Veelaan-Zeeburgerpad en Th. K. van Lohuizenlaan-Zeeburgerpad. Bovendien zijn ook de nabij gelegen, met verkeerslichten geregelde,

kruispunten Zeeburgerdijk - Th. K. van Lohuizenlaan en Zeeburgerdijk – Molukkenstraat meegenomen.

De gemeente Amsterdam heeft voor verkeersonderzoeken een juridisch programma van eisen opgesteld. Alle verkeersonderzoeken in de gemeente Amsterdam dienen uitgevoerd te worden conform dit juridisch programma van eisen. Dit is gedaan om een uniforme hoge kwaliteit te garanderen.

3 Toets van het verkeersonderzoek

3.1 Verkeersmodel

Door de woningbouwontwikkeling wijzigen de verkeersstromen in het gebied. Voor een verkeersonderzoek is daarom inzicht in verkeerscijfers noodzakelijk. De gemeente heeft daarvoor gebruik gemaakt van informatie uit het meest recente gemeentelijke verkeersmodel VMA, maar er zijn aanvullend ook tellingen uitgevoerd op het Zeeburgerpad. Dit is gedaan, omdat het verkeersmodel niet voldoende gedetailleerd is bij het Zeeburgerpad. Goudappel Coffeng is van mening dat het juist is om met de verkeersgegevens van het verkeersmodel en de aanvullende verkeerstellingen als basis voor het onderzoek te hanteren.

Het verkeersmodel geeft informatie over de inwoners en arbeidsplaatsen en de daarmee samenhangende verkeersdruk in referentie- en prognosejaren. In de studie van de gemeente Amsterdam is uitgegaan van de volgende varianten:

- 2016 referentievariant (huidige situatie)
- 2026 variant 1 (75% wonen en 25% bedrijven in het onderzoeksgebied)
- 2026 variant 2 (100% wonen in het onderzoeksgebied)

Variant 1 is een invulling conform de structuurvisie.

Variant 2 is een worst case invulling voor wat betreft de verkeersgeneratie van het nieuwbouwgebied.

Goudappel Coffeng is van mening dat de juiste referentie- en prognosejaren zijn gekozen. Het is in bestemmingsplanprocedures gebruikelijk om 10 jaar vooruit te kijken en de verkeerseffecten te toetsen op de dan verwachte verkeersintensiteiten. In het prognosejaar 2026 zijn in het verkeersmodel naast de bouwontwikkeling aan het Zeeburgerpad ook alle andere gemeentelijke/regionale infrastructurele en ruimtelijke (vastgestelde) plannen opgenomen.

3.2 Verkeerstellingen

Op donderdag 4 februari 2016 en zaterdag 6 februari 2016 heeft de gemeente Amsterdam visuele kruispunttellingen laten uitvoeren op de drie kruispunten op het Zeeburgerpad:

- 1. Zeeburgerpad / Panamalaan
- 2. Zeeburgerpad / Veelaan
- 3. Zeeburgerpad / Th. K. van Lohuizenlaan

De visuele tellingen zijn van belang om zicht te krijgen op de kruispuntstromen in het gebied. Het verkeersmodel biedt ook kruispuntstromen, maar uit de praktijk blijkt dat die niet altijd even betrouwbaar zijn. Op wegvakniveau biedt het verkeersmodel die zekerheid wel. Goudappel Coffeng vindt het daarom goed, dat de gemeente Amsterdam aanvullende verkeerstellingen heeft uitgevoerd, om de huidige situatie zo goed mogelijk in beeld te brengen. Uit de tellingen blijkt bovendien dat er sprake is van sluipverkeer op het Zeeburgerpad. Hier is, terecht, ook rekening mee gehouden in de toekomstige situatie met bouwontwikkeling.

Van 3 tot en met 12 februari 2016 heeft de gemeente Amsterdam bovendien een elektronische telling uitgevoerd op het Zeeburgerpad tussen de Veelaan en de Th. K. van Lohuizenlaan. Dit is gedaan om zicht te krijgen op het aandeel vrachtverkeer en op de drukste momenten in de week.

Goudappel Coffeng heeft gecontroleerd of deze tellingen in een representatieve periode zijn uitgevoerd. Dat is het geval:

- De tellingen zijn uitgevoerd buiten schoolvakanties voor basis- en voortgezet onderwijs.
- De tellingen zijn gehouden op voor de verkeersdruk representatieve dagen: donderdag (met dinsdag is de donderdag de drukste werkdag qua verkeer) en zaterdag (de drukste weekenddag).
- De tellingen zijn uitgevoerd op representatieve tijdstippen (zoals blijkt uit de elektronische telling):
 - donderdagochtend 4 februari 7:00-9:00 uur (ochtendspits);
 - donderdagmiddag 4 februari 16:00-18:00 uur (avondspits);
 - zaterdagmiddag 15:00-18:00 uur.

3.3 Kruispuntberekeningen

Goudappel Coffeng is van mening dat minimaal kruispuntberekeningen uitgevoerd moeten worden op de volgende kruispunten welke gelegen zijn aan het Zeeburgerpad. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van bijvoorbeeld het kruispuntmodelleringsprogramma OMNI-X, maar meer geavanceerde microsimulatiemodellen zijn nog geschikter om uitspraken te doen over de mate van doorstroming op de kruispunten.

De gemeente Amsterdam heeft gebruik gemaakt van een microsimulatiemodel. Hiervoor is het pakket VISSIM gebruikt. Het microsimulatiemodel VISSIM maakt het mogelijk om goede uitspraken te doen over de mate van doorstroming op het Zeeburgerpad en op de aansluitingen op de Panamalaan (S100), Veelaan/Molukkenstraat en Th. K. van Lohuizenlaan. Goudappel Coffeng werkt zelf ook met VISSIM en ziet dit microsimulatiemodel als een zeer geschikt middel om uitspraken te doen over de mate van verkeersdoorstroming

op het Zeeburgerpad en de aansluitingen met de Panamalaan, Veelaan en Th. K. van Lohuizenlaan.

De gemeente Amsterdam houdt rekening met de aanwezigheid van vrachtwagens, die goederen laden en lossen op het Zeeburgerpad. Goudappel Coffeng vindt dat een goede zaak.

In de tabel op pagina 21 staan de resultaten van de microsimulatie vermeld. Het effect lijkt beperkt te zijn. Het is goed om de gemiddelde wachttijd voor 2016 en 2026 ook te benoemen op deze plek in het rapport. Vervolgens is het goed om dit te toetsen aan gemeentelijke en/of landelijke richtlijnen/randvoorwaarden. Bij de COCON berekeningen zijn deze randvoorwaarden wel opgenomen.

Opvallend is dat het effect van de bushalte 'Veelaan' niet is opgenomen in het VISSIM model. Althans, het gedeelte waar de bushalte zich bevindt op de Veelaan, lijkt wel in het VISSIM model te zitten. De lijnen 22 en 65 maken gebruik van deze halten. Beide lijnen hebben een hoge frequentie. Om die reden adviseert Goudappel Coffeng om het effect van halterende bussen op de afwikkeling van het kruispunt Zeenburgerpad – Veelaan te simuleren. Het vermoeden bestaat dat het effect beperkt zal zijn, maar het is goed om dit vermoeden te toetsen.

Ook de effecten van de bouwontwikkeling op de kruispunten Th. K. van Lohuizenlaan – Zeeburgerdijk en Molukkenstraat – Zeeburgerdijk zijn bepaald. Hiervoor is gebruik gemaakt van het programma COCON. Dit programma is geschikt voor kruispunten die geregeld zijn met verkeerslichten. Goudappel Coffeng rekent voor dit type kruispunten ook met COCON.

3.4 Verkeersdruk

De verkeersintensiteiten voor de referentie- en prognosevarianten worden gebruikt in de VISSIM- en COCON-modellen. Uit het rapport komt niet duidelijk naar voren wat de verkeersdruk (ochtendspits-, avondspits- en etmaalperiode/werkdag) is voor de referentie- en planvarianten. Aanbevolen wordt om dit alsnog op te nemen.

Vervolgens is het wenselijk om de verkeersdruk te toetsen aan de richtlijnen van het landelijke Duurzaam Veilig beleid. Het vermoeden bestaat, kijkende naar de intensiteiten voor de spitsperiodes, dat ook op etmaalniveau er sprake zal zijn van een voor een erf-toegangsweg acceptabele verkeersdruk. Het is echter goed om dit explicieter te benoemen in de rapportage.

3.5 Parkeren

De methode om de parkeerbehoefte te bepalen in de referentie- en planvarianten, is een landelijk geaccepteerde methode.

Bij tabel 6.1 is onduidelijk op welk moment het parkeeronderzoek is uitgevoerd. Bij voorkeur worden hier de waarden gepresenteerd voor de late avond (als de meeste bewoners thuis zijn).

Bij tabel 6.4 e.v. wordt gesproken over parkeerdruk. De juiste term hier is 'parkeerbezetting'.

4 Conclusie

Goudappel Coffeng heeft het verkeersrapport voor het bestemmingsplan Zeeburgerpad doorgenomen en is tot de conclusie gekomen dat het rapport voldoet aan het juridisch programma van eisen van de gemeente Amsterdam. De gekozen onderzoeksmethode is naar onze mening juist en de conclusies uit de berekeningen geven vertrouwen.