



Verkeersonderzoek

Uitgangspunten en resultaten berekeningen met VMA 1.4

Team Onderzoek & Kennis

Verkeersonderzoek@amsterdam.nl

Rapportnummer O-170236

Inhoud

Verkeersonderzoek	1
Inhoud	2
1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Uw vraag	3
1.3. Resultaat	3
2. Uitgangspunten	4
3. Resultaten	6
4. Conclusies	10
Bijlage 1 Wat is VMA?	11
1.1 Inleiding	11
1.2 Achtergrond	11
1.3 Invoer, berekeningen en output	12
Bijlage 2 Samenvatting 'Basisgegevens Verkeersprognoses'	13
2.1 Inleiding	13
2.2 Infrastructuur	13
2.3 Sociaal-economische kenmerken en kostenontwikkeling	14
2.4 Beleid	16

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Naar aanleiding van een bestemmingsplan worden er in het Archimedesplantsoen 40 extra woningen gebouwd en 2000² overige functies. Deze 2000² betreft horeca en dienstverlening. Bewoners zijn bezorgd dat deze nieuwbouw te veel druk legt op het kruispunt Kruislaan-Max Planckstraat. Zij zouden graag cijfermatige onderbouwing zien, dat de door het bestemmingsplan gegenereerde extra autoverplaatsingen niet tot knelpunten leiden.

1.2. Uw vraag

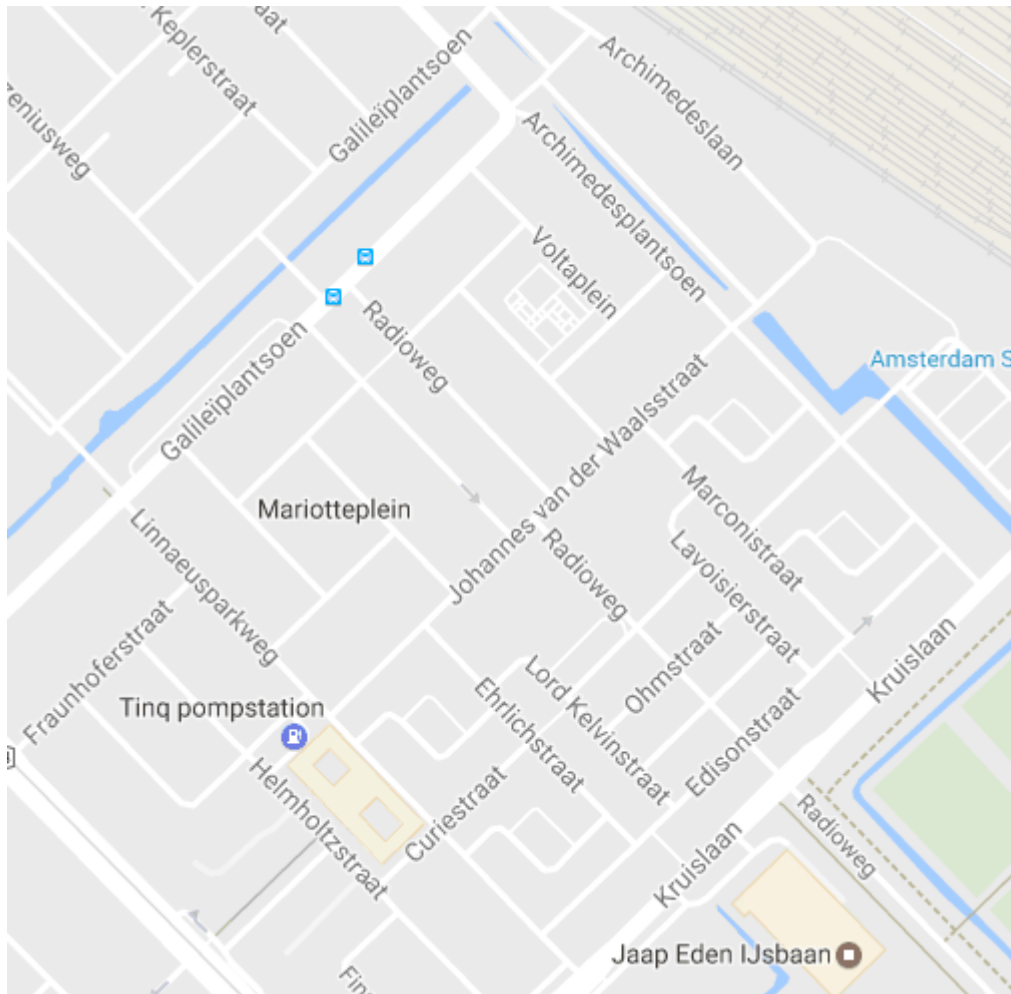
Ruimte en Duurzaamheid heeft V&OR Team Onderzoek & Kennis gevraagd om de ritproductie van de nieuwbouw te berekenen en een vergelijking voor 2020 te maken van de auto-intensiteiten op het kruispunt Kruislaan-Max Planckstraat mét en zonder de realisatie van het bestemmingsplan.

1.3. Resultaat

In dit rapport worden de uitgangspunten en resultaten beschreven van de uitgevoerde modelberekeningen met het VMA in het kader van het bestemmingsplan Archimedesplantsoen. Zo nodig wordt geadviseerd over nader onderzoek.

2. Uitgangspunten

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor de verkeersstudie bestemmingsplan Archimedesplantsoen behandeld. Het studiegebied is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1 Studiegebied Archimedesplantsoen

De berekeningen zijn uitgevoerd met het VerkeersModel Amsterdam versie 1.4 (VMA 1.4). Het VMA heeft als standaard jaren 2010, 2015, 2020, 2025 en 2030. Voor de verkeersstudie Bestemmingsplan Archimedesplantsoen is gebruik gemaakt van standaard prognose jaar 2020. Hierbij is uitgegaan van het scenario *Amsterdam Realistisch* (AR). Het AR scenario is ontwikkeld op basis van trends en ligt over het algemeen genomen tussen hoog en laag in. Sociaal economische gegevens zijn vastgesteld door B&W in 2015 en opgesteld door Ruimte & Duurzaamheid.

Met een Excel spreadsheet is het aantal ritten berekend dat het bestemmingsplan genereert. Deze spreadsheet is gebaseerd op parameters zoals inwoners en arbeidsplaatsen die ook in het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) gebruikt worden. Veertig woningen en 200² overige functies in Amsterdam-Oost staat gelijk aan 66 inwoners en 3 arbeidsplaatsen. Deze inwoners en arbeidsplaatsen genereren 91 autoritten.

Tabel 1. Aantal ritten perceel specifiek (OOST)

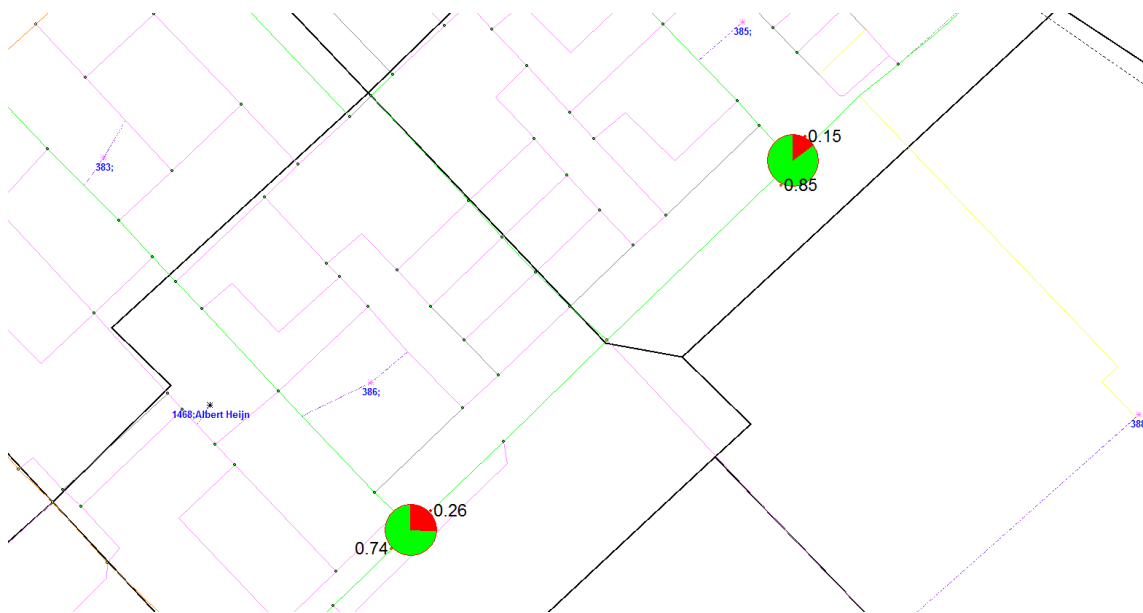
Vervoerwijze	Aantal ritten	
	PRODUCTIE	ATTRACTIE
Autobestuurder	46	45

De 91 autoritten verdelen zich over een etmaal, waarvan 15 ritten in de ochtendspits (7:00-9:00) en 15 ritten in de avondspits (16:00-18:00). De rest van de ritten wordt verspreid over de rest van de 24 uur. Deze ritten zijn toegevoegd aan de bestaande ritten die uit het gebied komen. Het model berekent door middel van toedeling hoe die ritten zich over het netwerk verdelen. Zo kan een intensiteitsplot, verschilplot en kruispuntbelastingplot gemaakt worden van de basisvariant (zonder nieuwbouw) en de variant van het bestemmingsplan (met nieuwbouw).

In figuur 2 zijn de intensiteiten van motorvoertuigen van het jaar 2020 te zien, zonder de 40 extra woningen en 200m² overige functies. Te zien is dat er op het wegvak van de Kruislaan tussen Radioweg en Max Planckstraat, ongeveer (3460 + 2180=) 5640 motorvoertuigen per etmaal rijden.



In figuur 3 is de kruispuntbelasting van het kruispunt Max Planckstraat – Kruislaan (rechtsboven) en van het kruispunt Linnaeusparkweg – Kruislaan (linksonder) te zien. Hier zijn wederom de 40 woningen en zoom² overige functies niet meegenomen. Kruispuntbelasting is een maat voor de doorstroming die aangeeft of de capaciteit van het kruispunt de hoeveelheid verkeer goed kan afwikkelen. Wanneer de kruispuntbelasting groter is dan 80% is dit niet het geval en is er mogelijk sprake van een knelpunt. In figuur 2 is te zien dat de kruispuntbelasting 15% voor het kruispunt Max Planckstraat – Kruislaan en 26% voor het kruispunt Linnaeusparkweg – Kruislaan betreft. De kruispuntbelasting is berekend voor de periode “avondspits drukste stroom” wat de belasting van de drukste richting op een kruispunt aangeeft..

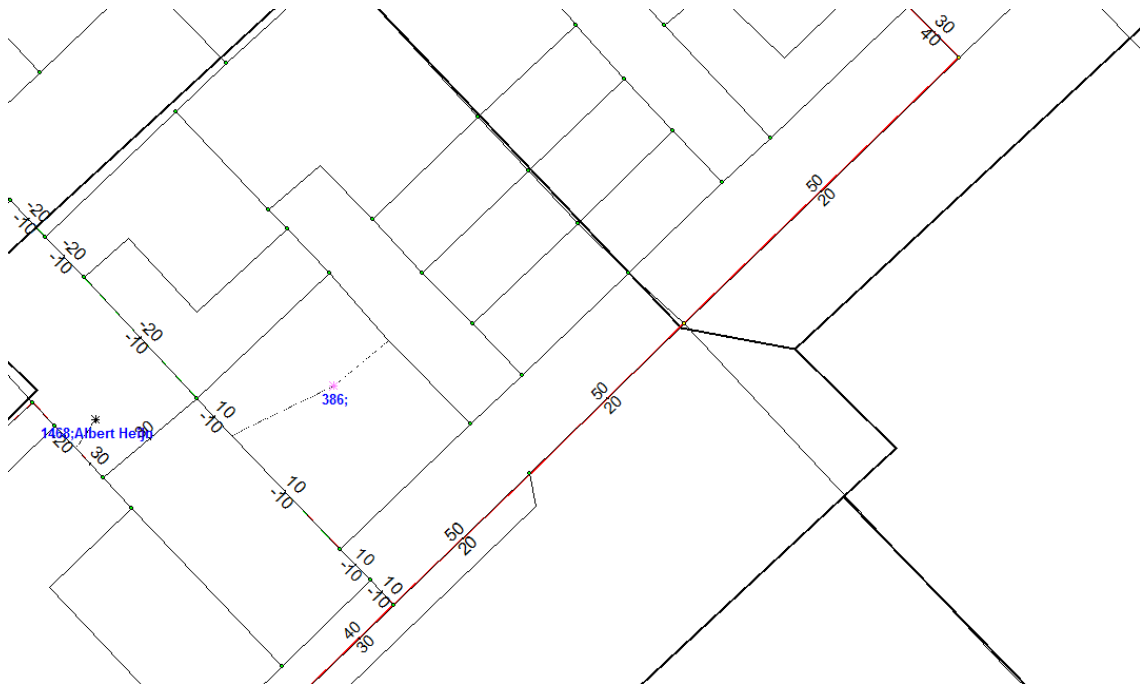


Figuur 3 Kruispuntbelasting avondspits drukste stroom 2020AR zonder 40 woningen en zoom² overige functies

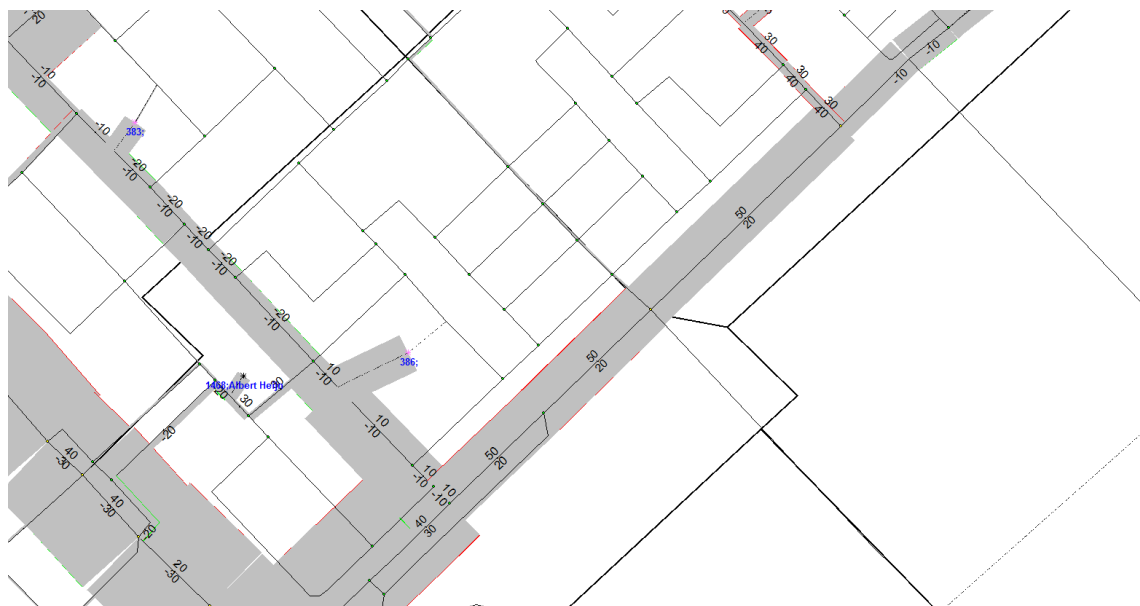
The map displays a complex arrangement of land parcels. Key features include:

- Plot 1 (Plot 1000):** Located in the upper left, marked with a blue dot and a label.
- Plot 2 (Plot 1001):** Located in the lower left, marked with a blue dot and a label.
- Color Coding:** Green highlights several plots, while cyan highlights others, possibly indicating different ownership or planning zones.
- Numbers:** Numerous numerical values are scattered across the map, often along the boundaries of the plots, likely representing area measurements in square meters.
- Grid System:** The map is overlaid with a grid. Letters (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z) are visible along the top and bottom edges, and numbers (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100) are visible along the left and right edges.

8



Figuur 6 Verschilplot absoluut 2020 met bestemmingsplan - 2020 zonder bestemmingsplan



Figuur 7 Verschilplot bandbreedte 2020 met bestemmingsplan - 2020 zonder bestemmingsplan

In figuur 6 en 7 is respectievelijk de absolute en de relatieve toename ten opzichte van wat er al rijdt weergegeven. Het grijze gedeelte geeft de intensiteiten weer die in beide varianten rijden. Het rode gedeelte geeft de toename van het aantal ritten weer en het groene gedeelte geeft de afname van het aantal ritten weer, wanneer de nieuwbouw wordt voortgezet zoals beschreven in het bestemmingsplan.

4. Conclusies

Zonder de extra huizen en vierkante meters overige functies van het bestemmingsplan, schat het verkeersmodel dat er 5640 motorvoertuigen per etmaal op de Kruislaan rijden in 2020. Met de extra huizen en m² overige functies van het bestemmingsplan, schat het model dat er 5699 motorvoertuigen per etmaal op de Kruislaan rijden in 2020. Er komen dus 59 ritten per etmaal bij. Het bestemmingsplan genereert volgens het model 1% extra verplaatsingen. Dit is een marginaal effect, zeker vanwege het feit dat het aantal extra verplaatsingen over 24 uur verspreid wordt.

Voor wat betreft de kruispuntbelasting, is er geen effect te zien in het model. Met de extra huizen en m² overige functies van het bestemmingsplan blijven de kruispunten hetzelfde percentage onbelast. Dit betekent dat de doorstroming op de kruispunten modelmatig gezien niet verslechtert door de extra voertuigritten die het bestemmingsplan genereert.

Modelmatig lijkt het bouwen van de 40 woningen en 2000 m² overige functies geen problemen in de doorstroming op te leveren. Echter moeten er kanttekeningen worden geplaatst bij deze resultaten. De resultaten zijn gebaseerd op een verkeersmodel, wat een zo goed mogelijke maar schematische weergave is van de werkelijkheid (zie ook bijlage). Bovendien gaat het model er in de 'basisvariant' (zonder bestemmingsplan) al vanuit dat de kruispunten niet zwaar belast zijn. Om zeker te weten of deze kruispunten daadwerkelijk in de huidige situatie niet zwaar belast zijn, raden wij aan om een visuele kruispunttelling te laten uitvoeren.

Bijlage 1 Wat is VMA?

1.1 Inleiding

Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) van gemeente Amsterdam maakt voor zijn verkeersberekeningen gebruik van het verkeersmodel VMA (Verkeersmodel Amsterdam). Het VMA is een stedelijk verkeersmodel voor de stad Amsterdam voor strategische weg- en OV-studies. 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. VMA onderscheidt de vervoerswijzen auto, fiets en openbaar vervoer, waarbij het openbaar vervoer een verdere opsplitsing naar bus, tram, metro en trein kent.

Modellen geven een zo goed mogelijke weergave van de werkelijkheid. Ieder model heeft echter zijn beperkingen omdat er altijd aannames gemaakt moeten worden, de data waarop het model gebaseerd is, zijn beperkingen heeft en er altijd een afweging plaatsvindt tussen kwaliteit, planning en beschikbare middelen (tijd en geld). Een perfect model bestaat niet, daarom is het aan te raden om bekende beperkingen en tekortkomingen zo expliciet mogelijk te maken voor de gebruiker, zodat hier bij het gebruik van het model en interpretatie van de modelresultaten zo goed mogelijk rekening mee kan worden gehouden.

Deze toelichting beschrijft de belangrijkste aandachtspunten van VMA. Voor een gedetailleerde toelichting van de aandachtspunten en een toelichting op de werkwijze van het VMA 1.0 wordt verwezen naar de Bijsluiters en de Technische Rapportage¹.

1.2 Achtergrond

Het stedelijk Verkeersmodel Amsterdam (VMA) is het eerste gedesaggreerde stedelijke verkeersmodel in Nederland. De methodiek is gebaseerd op het LMS en NRM, en lijkt ook sterk op het regionale verkeersmodel VENOM. Het VMA deelt echter zowel het autoverkeer als het Openbaar Vervoer toe binnen OmniTRANS. De netwerken zijn ook volledig binnen OmniTRANS gemodelleerd.

Daarnaast is de kalibratie uitgevoerd met het programma SMC in OmniTRANS.

¹ Beiden op te vragen bij de afdeling Kennis en Onderzoek of door een mail te sturen aan verkeersonderzoek@amsterdam.nl

1.3 Invoer, berekeningen en output

De invoergegevens van VMA voor Amsterdam zijn afkomstig van Verkeer & Openbare Ruimte en wat betreft socio- economische gegevens van de Dienst Ruimte & Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam. De invoergegevens van het buitengebied alsmede de kostenparameters zijn afkomstig van Rijkswaterstaat en sluiten aan bij het NRM-2012² en VENOM.

Het model wordt in principe elke twee jaar bijgewerkt met de meest recente invoer, en daarnaast elke vier jaar opnieuw gekalibreerd (volledig herijkt). In 2015 is de invoer van het model opgesteld. Hiermee is VMA 2015 tot stand gekomen, dit is de vigerende versie van het model. VMA 2015 is gekalibreerd³ op het basisjaar 2010. Met het model kunnen uitspraken worden gedaan voor de prognosejaren 2015, 2020, 2025 en 2030.

VMA maakt berekeningen voor de ochtendspits (7:00 – 9:00 uur), de avondspits (periode 16.00-18.00 uur) en de restdag (alle tussenliggende periodes) 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 VMA 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;
- 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.

VMA 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.

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

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.

Bijlage 2 Samenvatting ‘Basisgegevens Verkeersprognoses’

De tekst uit deze bijlage is een samenvatting van de 'Basisgegevens verkeersprognoses VMA-2015; Basisjaar 2010 en prognosejaren 2015, 2020, 2025 en 2030', Onderzoek & Kennis, versie 1.0, 30 oktober 2014.

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 zijn 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 2010 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 2010 en 2015 worden de Westrandweg en de tweede Coentunnel aangelegd. De Westrandweg verbindt knooppunt Raasdorp met de A10 ten zuiden van de Coentunnel. In 2020 is 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 2020 en 2030 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.

2.2.2 Openbaar vervoernetwerk

In het OV-netwerk van 2015 is 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.

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 2010-2030 wordt in onderstaande tabellen weergegeven.

Tabel 0.1 Aantal inwoners voor het jaar 2010 en prognoses voor het jaar 2015, 2020, 2025 en 2030 in de gemeente Amsterdam (Amsterdams Trendscenario)

Stadsdeel	2010	AT 2015	AT 2020	AT 2025	AT 2030
Centrum	82.000	88.000	87.000	86.000	85.000
Noord	86.000	93.000	97.000	102.000	106.000
Oost	117.000	127.000	135.000	138.000	147.000
Zuid	135.000	141.000	141.000	144.000	145.000
West	130.000	139.000	140.000	143.000	143.000
Nieuw-West	135.000	144.000	146.000	146.000	149.000
Zuidoost	81.000	86.000	90.000	92.000	93.000
Westpoort	0	0	2.000	4.000	6.000
Totaal Amsterdam	766.000	818.000	838.000	855.000	874.000

Bron: DRO

Tabel 0.1 Aantal arbeidsplaatsen voor het jaar 2010 en prognoses voor het jaar 2015, 2020, 2025 en 2030 in de gemeente Amsterdam (Amsterdams Trendscenario)

Stadsdeel	2010	AT 2015	AT 2020	AT 2025	AT 2030
Centrum	108.000	115.000	117.000	117.000	118.000
Noord	33.000	36.000	38.000	40.000	42.000
Oost	61.000	69.000	70.000	75.000	76.000
Zuid	106.000	115.000	119.000	126.000	132.000
West	45.000	49.000	49.000	49.000	49.000
Nieuw-West	58.000	60.000	61.000	61.000	61.000
Zuidoost	68.000	70.000	70.000	71.000	71.000
Westpoort	48.000	48.000	50.000	51.000	52.000

Totaal Amsterdam	527.000	562.000	574.000	590.000	601.000
------------------	---------	---------	---------	---------	---------

Bron: DRO

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen wordt onder andere veroorzaakt door ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden als de Zuidas, maar ook door verdichting in de bestaande stad.

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.

Tabel 0.1 Ontwikkeling kosten van het openbaar vervoer en de auto (AR)

	2010	2015	2020	2025	2030
Brandstofkosten per KM	100,0	98,7	97,3	92,8	88,2
Treinkosten woon-werk	100,0	101,5	102,9	102,9	102,9
Treinkosten overig	100,0	101,5	102,9	102,9	102,9
Kosten BTM	100,0	103,3	106,5	106,5	106,5

Bron: Uitgangspunten VENOM 2013, bewerking DIVV (groefactor t.o.v. 2010)

Ten opzichte van het jaar 2010 wordt een stijging van de treinkosten voorzien van 3% in 2030 en een stijging van de BTM (bus, tram, metro) van 6,5%. Er wordt uitgegaan van een daling van de autokosten met 10,8%. 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.

Voor de prognosejaren wordt aangesloten bij de landelijke cijfers uit Dynamo⁴. In VMA wordt gerekend met een autobezit per zone. Het autobezit is scenarioafhankelijk en wordt door het autobezitmodel verdeeld over de zones waarbij rekening wordt gehouden met door de ontwikkeling van het inkomen, demografische kenmerken en zone-specifieke kenmerken uit het basisjaar. Daarbij wordt indirect ook rekening gehouden met het feit dat in bepaalde delen van Amsterdam het autobezit in het basisjaar wordt begrensd door de beschikbare parkeercapaciteit. Deze beperking sluit aan bij de inzichten uit het Parkeerplan.

Buiten de gemeente Amsterdam wordt gebruik gemaakt van VENOM. Dit model bevat voor het jaar 2010 het aantal auto's per zone. Richting de toekomst heeft VENOM alleen een totaalcijfer voor geheel Nederland voor de jaren 2020 en 2030. Op basis van de groei van het aantal inwoners wordt de totale groei van het aantal auto's verdeeld over Nederland.

⁴ Dynamo: landelijke autobezitmodel (Dynamic Automobile Market Model).

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 Parkeergarages

Om het effect van parkeergarages in VMA te verwerken worden autoaankomsten overgeheveld van zones naar speciaal aangewezen parkeerzones.

Buiten de gemeente Amsterdam zijn geen parkeergegevens opgenomen.

2.4.2 Parkeergarages

Parkeerbepalingen 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'.

2.4.3 Parkeertarieven

In de afgelopen jaren zijn de parkeertarieven aangepast. In de raadsvoordracht "plan voorrang gezonde stad" (Raadsvoordracht, 2008), wordt genoemd dat de parkeerkosten maximaal zullen stijgen met de inflatie. In het programma-akkoord 2010-2014 staat opgenomen dat de parkeertarieven t/m 2014 bevroren worden. Dit is uiteraard overgenomen in de Basisgegevens verkeersprognoses. Vanaf 2015 wordt aangenomen dat de parkeertarieven zullen stijgen met de inflatie, aangezien verwacht wordt dat de reële (gecorrigeerd voor inflatie) parkeerkosten niet zullen veranderen.

Uitzonderingen op bovenstaande situatie en een kaartje met de parkeertarieven zijn te vinden in het document 'Basisgegevens verkeersprognoses'.

2.4.4 Betaald rijden

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