

Addendum Rapportage verkeersonderzoek Overamstel Planontwikkeling Alle Plannen

Datum: 28-02-2018

Van: Verkeer en Openbare ruimte, gemeente Amsterdam

Conclusies verkeersstromen zonder afgewaardeerde A2

In de rapportage Verkeersonderzoek Overamstel: planontwikkeling alle plannen (Panteia 2017, hierna te noemen rapportage Alle Plannen) zijn de resultaten van de verkeersberekeningen beschreven van de effecten van ontwikkelingen in Overamstel op de verkeersstromen. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de A2 tussen de Utrechtsebrug en knooppunt Amstel in de toekomst is afgewaardeerd tot stadsstraat. Daarnaast is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarin de A2 niet is afgewaardeerd. In de rapportage Alle Plannen is deze variant benoemd als 2027 Alle Plannen in de Tijdelijke Situatie. In de rapportage zijn de conclusies gerapporteerd van de variant met afgewaardeerde A2. Uit de gevoeligheidsanalyses waarin is gevarieerd met het uitgangspunt omtrent de A2 tussen de Utrechtsebrug en knooppunt Amstel blijkt dat dit uitgangspunt van invloed is op de verkeersintensiteiten in het studiegebied, met name in de omgeving van de Joan Muyskenweg en de Amstelstroomlaan.

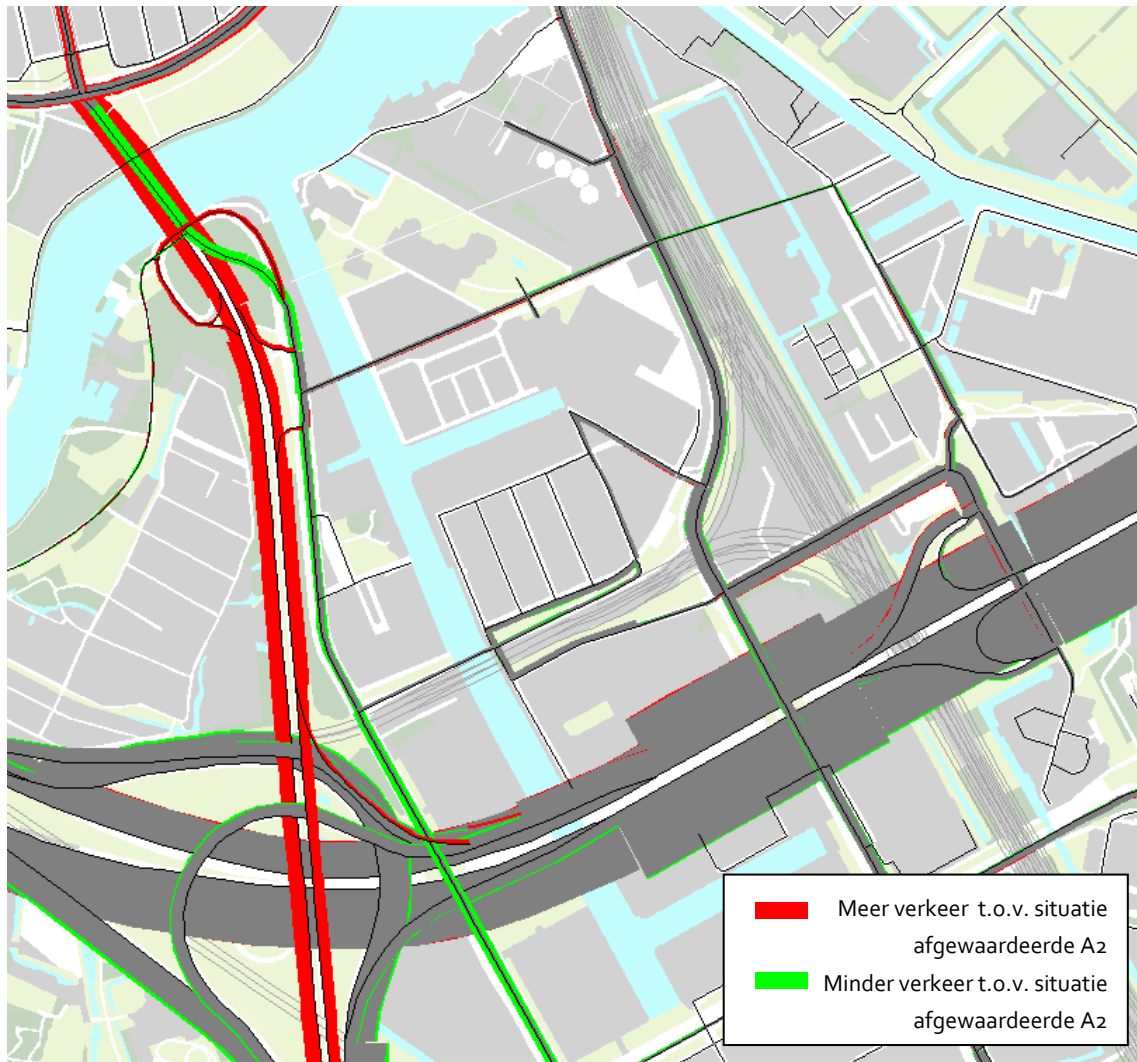
In deze memo zijn de conclusies beschreven van de gevoeligheidsanalyse waarin de A2 niet is afgewaardeerd. De conclusie is gebaseerd op de resultaten van de gevoeligheidsanalyse zonder afgewaardeerde A2.

De situatie in 2027 zonder afgewaardeerde A2 en planontwikkeling in Overamstel leidt niet tot andere knelpunten dan die voor de toekomstsituatie met afwaardering A2 zijn berekend. De drukste kruispunten zullen de Amstelstroomlaan – Spaklerweg, Spaklerweg – Van Marwijk Kooystraat, Spaklerweg – Amstelplein de aansluiting van de Johannes Blookerweg op de A10 blijven. Dit zijn kruispunten die ook in een toekomstsituatie zonder planontwikkeling in Overamstel druk zullen zijn.

Toelichting

Verschil verkeersstromen

Om het effect van de situatie zonder afwaardering van de A2 te bepalen zijn de verkeersstromen in die situatie afgezet tegen de situatie met afwaardering van de A2. In beide situaties vindt de planontwikkeling in Overamstel plaats zoals beschreven in de rapportage Alle Plannen. Het verschil tussen beide situaties is weergegeven in figuur 1. Rood betekent meer verkeer ten opzichte van de situatie zonder afgewaardeerde A2, groen minder. De grijs gekleurde verkeersstromen rijden in beide situaties. Als een weg geheel rood of groen gekleurd is betekent dat die weg in één van de situaties niet bestaat, zoals de A2.



Figuur 1: verschil motorvoertuigen per werkdag 2027 situatie zonder afgewaardeerde A2 ten opzichte van situatie met afgewaardeerde A2

In de situatie zonder afwaardering van de A2 rijdt er minder verkeer over de Joan Muyskenweg tussen de Amstelstroomlaan en de A10 ten opzichte van de situatie met afwaardering. In de situatie zonder afwaardering wordt de Joan Muyskenweg hoofdzakelijk gebruikt door bestemmingsverkeer en niet door doorgaand verkeer tussen de stad en de A2.

Als de A2 niet wordt afgewaardeerd blijft de verbindingsboog tussen de A2 en de Joan Muyskenweg bestaan. De verbindingsboog kleurt daarom in zijn geheel rood omdat die in de

situatie met afgewaardeerde A2 niet bestaat. Naar verwachting zullen in de situatie met afgewaardeerde A2 dagelijks circa 4900 voertuigen via de verbindingsboog rijden.

De autonome situatie 2027 zonder afwaardering A2 en zonder planontwikkelingen op het terrein van de voormalige PI Overamstel, Weespertrekvaart en in het Amstelkwartier 2^e en 3e fase is niet berekend in het onderzoek Alle Plannen. Op basis van dat rapport valt dus niet te concluderen wat de bijdrage is van de ruimtelijke plannen aan het aantal van 4900 voertuigen dat via de verbindingsboog rijdt. Het aantal voertuigen in 2017 als de A2 niet wordt afgewaardeerd zal waarschijnlijk liggen tussen 3500 (berekening voor 2017) en 4900 per werkdag (berekening 2027 met planontwikkeling), waarbij de inschatting is dat het aantal hoger zal zijn dan 3500 vanwege de autonome groei tussen 2017 en 2027.

Kruispuntbelastingen

In de rapportage Alle Plannen is een indicatie gegeven van de kruispuntbelasting van relevante kruispunten¹ in de situatie met planontwikkeling en afgewaardeerde A2. De indicatie van de situatie zonder afwaardering is weergegeven in onderstaande tabellen. De kruispunten Amstelstroomlaan – Joan Muyskenweg en Utrechtsebrug – Pres. Kennedylaan hebben een zwaardere belasting dan in de situatie met afwaardering. Als de A2 niet wordt afgewaardeerd blijft het aantrekkelijk om via de A2 te rijden om de stad in en uit te komen. De hoogte van de kruispuntbelasting van het kruispunt Joan Muyskenweg – Amstelstroomlaan geeft aan dat er voldoende restruimte in de verkeerslichtenregeling zit om het verkeer goed af te kunnen wikkelen. De kruispuntbelasting van het kruispunt Utrechtsebrug – Pres. Kennedylaan is vergelijkbaar met de huidige situatie.

¹ Voor de kruispuntberekeningen zijn de uitkomsten uit het Verkeersmodel Amsterdam vertaald naar kruispuntstromen. Om te bepalen of er knelpunten zijn, is gekeken naar de gemiddelde kruispuntbelasting, oftewel de V/C (Volume/Capacity)-ratio van relevante kruispunten. Dit is bekeken voor de gemiddelde verhouding (geldend voor het kruispunt als geheel) per kruispunt. Een kruispunt met een gemiddelde belasting van boven de 80% wordt gekenmerkt als "potentieel knelpunt" en deze dient nader onderzocht te worden door middel van een verkeersregeltechnisch onderzoek.

Ochtendspits	2017	2027	2027	2027
		Autonoom	Alle plannen	Tijdelijk
Amstelstroomlaan – Spaklerweg	-	87%	92%	92%
Amstelstroomlaan - Wenckebachweg	-	3%	5%	4%
Amstelstroomlaan – Joan Muyskenweg	-	35%	41%	47%
Spaklerweg – V Marwijk Kooystraat	82%	80%	81%	75%
Spaklerweg - Amstelplein	87%	84%	85%	83%
Johannes Blookerweg – aansl. A10	68%	71%	70%	67%
Van der Madeweg – Buitensingel	2%	82%	82%	1%
Utrechtsebrug – Pres. Kennedylaan	71%	42%	43%	73%

Tabel 1: V/C-verhouding ochtendspits per kruispunt (in %) per kruising en per variant

Avondspits	2017	2027	2017	2027
		Autonoom	Alle plannen	Tijdelijk
Amstelstroomlaan – Spaklerweg	-	86%	95%	89%
Amstelstroomlaan - Wenckebachweg	-	5%	9%	6%
Amstelstroomlaan – Joan Muyskenweg	-	45%	47%	62%
Spaklerweg – V Marwijk Kooystraat	76%	77%	77%	77%
Spaklerweg - Amstelplein	91%	84%	87%	84%
Johannes Blookerweg – aansl. A10	82%	84%	83%	85%
Van der Madeweg – Buitensingel	14%	81%	81%	1%
Utrechtsebrug – Pres. Kennedylaan	84%	53%	54%	85%

Tabel 1: V/C-verhouding avondspits per kruispunt (in %) per kruising en per variant