

Academisch Medisch Centrum

Verkeers- en vervoersstudie

AMC 2009

Verkeers- en vervoersstudie

AMC 2009

Datum	14 januari 2010
Kenmerk	AMC001/Wrj/0007
Eerste versie	17 december 2009

Inhoud

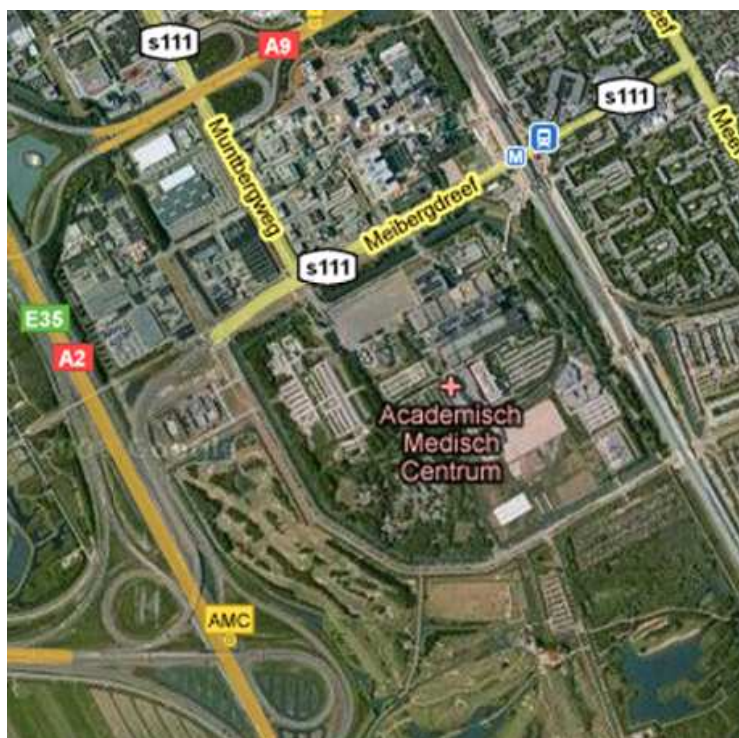
1	Inleiding.....	1
1.1	Achtergrond.....	1
1.2	Vraagstelling.....	2
1.3	Leeswijzer.....	3
2	Onderzoeksverantwoording.....	4
2.1	Enquêtes en tellingen bij entrees ziekenhuis.....	5
2.2	Enquêtes en tellingen bij parkeerterreinen P5 en P6	5
2.3	Mechanische verkeerstellingen.....	6
2.4	Parkeerdrukmetingen	7
3	Vervoerwijzekeuze naar motief en herkomst.....	8
3.1	Vervoerwijzekeuze naar motief	8
3.2	Vervoerwijzekeuze naar herkomstgebied	11
4	Huidige verkeersstromen en parkeerbehoefte.....	13
4.1	Verkeersintensiteiten	13
4.2	Parkeerbehoefte.....	15
5	Verwachte toekomstige ontwikkelingen	18
5.1	Ontwikkelingen in de zorg.....	18
5.2	Toekomstige bouw op het AMC-terrein.....	18
5.3	Verdwijnen parkeerterreinen P5 en P6	19
5.4	Consequenties voor parkeerbehoefte en verkeersstromen	20
6	Parkeerbeleid en mobiliteitsmanagement	22
6.1	Doelgroep en inzet.....	22
6.2	De huidige bereikbaarheid en het mobiliteitsbeleid van het AMC	23
6.3	Parkeerbeleid: onmisbare basis.....	24
6.4	Mobiliteitsmanagement	24
7	Conclusies en aanbevelingen	27
7.1	Samenvattende conclusies en aanbevelingen	27
7.2	Vervolgtraject: verkeersonderzoek als input voor verkeersmodel.....	28

1 Inleiding

Met ongeveer 7.000 werknemers en 2.500 studenten genereert het AMC een aanzienlijk aantal verkeersbewegingen. Het huidige inzicht in de verkeers- en vervoerstromen van het AMC dateert van 2002. Sindsdien is er het nodige veranderd. En er staat nog veel meer te veranderen.

1.1 Achtergrond

Het Academisch Medisch Centrum (AMC) ligt in Amsterdam Zuidoost. De locatie is voor alle modaliteiten goed bereikbaar. De ligging dicht bij de hoofdwegen A2 en A9 zorgt voor een goede ontsluiting per auto. Daarbij ligt het NS Station Holendrecht op loopafstand en stoppen er verschillende trams, metro's en bussen op of in de nabijheid van het terrein. Ook is het terrein goed met de fiets bereikbaar. Figuur 1.1 geeft de locatie weer.



Figuur 1.1: Locatie van AMC Amsterdam (bron: google maps)

Het huidige inzicht in de verkeers- en vervoersbewegingen van het AMC dateert van 2002¹. Sindsdien zijn er grote ruimtelijke en infrastructurele veranderingen geweest, die geleid hebben tot een andere verkeers- en parkeersituatie. Zo is het NS-station Holendrecht geopend, zodat het ziekenhuis nog beter bereikbaar is geworden per openbaar vervoer. Verder is de behandelingswijze van patiënten de afgelopen jaren efficiënter geworden en is het aantal patiënten toegenomen.

Bovendien zijn er nog vele nieuwe ontwikkelingen gepland, zowel buiten als binnen het AMC-terrein.

- In de omgeving van het AMC-terrein zullen de komende jaren tal van infrastructurele werkzaamheden plaatsvinden en worden grootschalige projecten rond het ziekenhuis nader geconcretiseerd (A1-A6-A9 en OV-SAAL).
- Het AMC zelf heeft grote plannen voor de uitbreiding van het ziekenhuis en de ontwikkeling van de terreinen rondom het ziekenhuis. Daartoe zal ook het bestemmingsplan van het AMC-terrein moeten worden geactualiseerd. Daarvoor is een nieuw actueel inzicht in de verkeers- en vervoerstromen van het AMC nodig. Door de nieuwbouwplannen zal de ruimte voor parkeren op het AMC-terrein schaarser worden. Daarom is het ook van belang inzicht te hebben in hoe de parkeerbehoefte zich zal ontwikkelen en hoe die eventueel beïnvloed kan worden door mobiliteitsmanagement in combinatie met meer sturend parkeerbeleid. Dit past in het beleid van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht om verkeers- en vervoerstromen te verduurzamen.

1.2 Vraagstelling

Het AMC heeft behoefte aan actueel cijfermatig inzicht in de verkeers- en vervoersbewegingen van en naar het AMC-terrein voor verschillende modaliteiten (auto, trein, metro, fiets) en voor verschillende doelgroepen (werknemers, studenten, verschillende groepen bezoekers etc.). Deze gegevens dienen enerzijds als input voor het bestemmingsplan, anderzijds om het mobiliteitsbeleid van het AMC voor de komende jaren te kunnen bepalen (mede gezien de geplande locatieontwikkeling op het AMC-terrein). Dit project is mede opgezet vanuit de context van de milieuvergunning (op hoofdlijnen) van het AMC. Het AMC streeft naar continue verbetering van de milieuprestatie. Daarbij is Duurzame Mobiliteit een van de zes centrale milieuprojecten binnen het AMC.

Op basis van het inzicht in de huidige verkeersstromen voor de verschillende modaliteiten kan worden bepaald hoe de verkeers- en parkeersituatie tot 2020 zullen veranderen, gerelateerd aan de verschillende ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Dat levert de volgende inzichten op:

- Inzicht in de verwachte behoefte aan parkeerplaatsen, samenhangende met de ontwikkelingen op het AMC-terrein in de komende jaren.
- Parkeernormen vertaald naar het minimaal of maximaal aantal parkeerplaatsen, samenhangende met de ontwikkelingen op het AMC-terrein in de komende jaren.
- Specifiek inzicht in het gebruik van parkeerterreinen P5 en P6, naar bestemming (zoals AMC, HvA, overige derden, kantoren Zuid- Oost, etc.), aangezien deze terreinen in de toekomst (mogelijk) zullen verdwijnen.

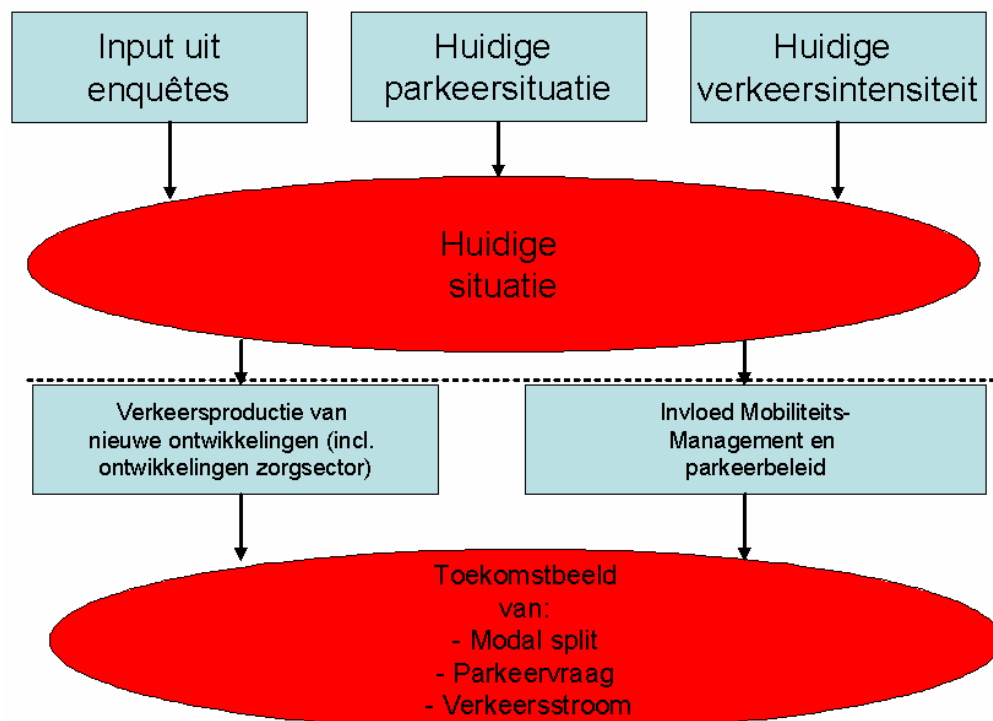
Wanneer het gebruik van de auto ongewenst hoog is (of onvoldoende ruimte voor parkeren kan worden gevonden), heeft een grote organisatie als het AMC de mogelijkheid om hierin te sturen door middel van mobiliteitsmanagement en parkeerbeleid. De locatie biedt goede alternatieven voor de auto, zoals de trein, metro en bus. Deze studie geeft daarom ook inzicht in de mogelijkheden voor de AMC-organisatie om de verkeers- en vervoersbewegingen te verduurzamen.

¹ Ecorys: Mobiliteitsonderzoek AMC, Amsterdam 14 mei 2002. In deze rapportage zal op enkele plaatsen een vergelijking gemaakt worden tussen het huidige onderzoek en het onderzoek uit 2002.

1.3 Leeswijzer

Dit rapport heeft de volgende opzet.

- Eerst zal in hoofdstuk 2 ingegaan worden op het uitgevoerde veldwerkonderzoek. Er wordt aangegeven welke metingen zijn verricht en hoe de betrouwbaarheid van de onderzoeksresultaten is gewaarborgd.
- In hoofdstuk 3 worden de resultaten van de enquêtes bij het hoofdgebouw gepresenteerd. Er wordt een helder beeld gegeven van de vervoerwijzekeuze naar motief en naar herkomst.
- In hoofdstuk 4 worden de absolute aantallen verkeers- en parkeerbewegingen berekend op basis van de gehouden mechanische tellingen op de wegen naar het AMC en de visuele tellingen bij de ingangen. De parkeerbehoefte wordt berekend per doelgroep.
- Op het moment dat een duidelijk beeld bestaat van de huidige verkeerssituatie en parkeerbehoefte, kan deze worden geëxtrapoleerd naar de toekomst, rekening houdend met de vele ruimtelijke ontwikkelingen op het AMC-terrein. Dit gebeurt in hoofdstuk 5. Daarin wordt ook ingegaan op het huidige gebruik van de parkeerplaatsen op de terreinen P5 en P6. Deze zullen in de toekomst waarschijnlijk vervallen en voor dit capaciteitsverlies aan parkeerplaatsen zal dus elders moeten worden gecompenseerd.
- Ten slotte wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de mogelijkheden om met behulp van mobiliteitsmanagement en parkeerbeleid de verkeers- en vervoersbewegingen te verduurzamen. Daartoe worden eerst de huidige bereikbaarheid en mobiliteitsmaatregelen van het AMC op een rij gezet.
- De belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit dit onderzoek worden samengevat in hoofdstuk 7.



2 Onderzoeksverantwoording

Voor deze studie is veel geteld en geënquêteerd. In dit hoofdstuk wordt de gekozen onderzoekopzet beargumenteerd. Hoe kunnen uit de onderzoeksresultaten valide conclusies worden getrokken?

Voor dit onderzoek zijn de volgende methoden toegepast:

- enquêtes onder personen die bij het ziekenhuis aankomen bij de entrees van het ziekenhuis, om inzicht te krijgen in herkomst, motief en vervoerwijzekeuze van bezoekers en personeel van het ziekenhuis;
- enquêtes bij de parkeerterreinen P5 en P6 om inzicht te krijgen in het gebruik van deze parkeerterreinen;
- mechanische verkeerstellingen op de beide ontsluitingswegen van het ziekenhuis en op de entrees van de parkeerterreinen P5 en P6;
- twee parkeerdrukmetingen op alle parkeerterreinen P1 tot en met P7 (aanvullend op de tellingen bij P5 en P6 en gegevens van het AMC over het gebruik van de parkeerterreinen).

In de hierna volgende paragrafen zal op de verschillende onderzoeksmethoden nader ingegaan worden.

Kwaliteit

Goudappel Coffeng streeft altijd een zo hoog mogelijke kwaliteit na. Aangezien adviezen in veel gevallen zijn gebaseerd op gegevens die zijn verzameld op straat, valt en staat de kwaliteit van het werk bij de wijze waarop verkeersonderzoeken worden uitgevoerd. Ieder project wordt daarom uitgevoerd onder leiding van een projectleider die ruime ervaring heeft met dit type onderzoek. Hij voert een verkenning uit om de lokale situatie te leren kennen en zet vervolgens het gehele onderzoek op. De werkzaamheden worden vervolgens onder leiding van de verantwoordelijk projectleider uitgevoerd door tijdelijk personeel uit onze eigen pool, waarbij wij dankbaar gebruik maken van hun kwaliteiten. Aangezien deze waarnemers regelmatig werkzaamheden voor ons uitvoeren, staat inzet van eigen personeel wat ons betreft synoniem voor kwaliteit. Waarnemers worden ook geregeld afgelost, opdat zij voldoende alert blijven. Tijdens de metingen verzamelt de projectleider, samen met de waarnemers niet alleen de primaire verkeersgegevens, maar doet ook een algemene indruk van de situatie ter plaatse op. Deze secundaire informatie wordt gebruikt bij het opstellen van de adviezen.

2.1 Enquêtes en tellingen bij entrees ziekenhuis

Inzicht in het huidige gebruik van alle verschillende vervoermiddelen (auto, trein, tram, metro, fiets, lopend) gedifferentieerd naar alle doelgroepen is alleen te verkrijgen door enquêtes uit te voeren. Er is een korte vragenlijst samengesteld, zodat een mondelinge enquête mogelijk is. Deze is afgenomen onder mensen die aankomen bij het ziekenhuis, bij de vijf belangrijkste entrees (hoofdingang, polikliniek, faculteit, ingang vanaf P2 en personeelsingang bij gebouw M). Het voordeel daarvan is dat voetgangers daar goed aanspreekbaar zijn en dat het onderzoek niet afhankelijk is van weersinvloeden. De enquêtes bij de entrees zijn uitgevoerd op dinsdag 3 november van 07.00 tot 19.00 uur. Zodoende is personeel uit de vroege dienst en de middagdienst in het onderzoek betrokken, alsmede patiënten, bezoekers, congresgangers en studenten.

Door tegelijkertijd te tellen hoeveel mensen per entree binnenkomen, kan een gewogen gemiddelde van alle antwoorden worden samengesteld (aan de hand van de telcijfers worden de enquêteresultaten opgehoogd). Bij de entrees van het ziekenhuis zijn tezamen 2916 enquêtes afgenomen, 19% van alle mensen die bij deze entrees binnenkwamen. In de enquête is gevraagd:

- waar de geënquêteerde vandaan komt (postcode);
- met welk vervoermiddel men gekomen is;
- als men met de auto gekomen is: waar men geparkeerd heeft;
- wat de reden is van het bezoek aan het AMC (patiënt, bezoeker, werknemer, student, leverancier etc.).

2.2 Enquêtes en tellingen bij parkeerterreinen P5 en P6

Aanvullend op de enquêtes bij de entrees zijn –eveneens op 3 november– ook enquêtes afgenomen bij mensen die binnenkomen op de parkeerterreinen P5 en P6, omdat voor deze terreinen meer specifiek inzicht in de verdeling over doelgroepen gevraagd is en omdat de functie van deze terreinen zal veranderen. Bovendien is het mogelijk dat hier auto's staan van mensen die niet op het AMC-terrein werken (en dus niet bij de entrees op het AMC waargenomen worden). De enquêtes bij de parkeerterreinen P5 en P6 zijn gedurende drie uur in de ochtendspits gehouden, omdat daarna weinig parkeerwisselingen meer voorkomen omdat de terreinen dan al volledig benut zijn.

Bij de parkeerterreinen P5 en P6 is gevraagd naar:

- de bestemming van de automobilist (zoals: AMC, Hogeschool, Medirest, Holendrecht, en andere bestemmingen buiten het AMC-terrein);
- en de verwachte parkeerduur.



Foto 2.1: Parkeerterrein P6: nu nog parkeerterrein, in de toekomst bebouwd

2.3 Mechanische verkeerstellingen

Enquêtes geven doorgaans een goed beeld van de vervoerswijzekeuzeverdeling en de verdeling over verschillende doelgroepen. Maar enquêtes geven een minder betrouwbaar beeld van de *absolute omvang* van de parkeerbehoefte en de verkeersstromen. Deze laatste informatie is voor de geplande locatieontwikkeling op het AMC-terrein en het op te stellen bestemmingsplan wél van belang.

Om een goede prognose van de groei van het autoverkeer te kunnen geven, is het van belang om eerst een goed beeld van de huidige verkeersintensiteiten te geven. Daarom zijn mechanische tellingen uitgevoerd bij de ingangen van het AMC-terrein (Meibergdreef en ontsluiting richting Tafelbergweg). Er is gedurende een gehele week geteld (week 45 2009), zodat een goed beeld ontstaat van de verdeling van het verkeer over de verschillende uren van de dag en over de dagen van de week.

Tevens zijn mechanische tellingen uitgevoerd op de toegangen van de parkeerterreinen P5 en P6. Aangezien deze terreinen niet gereguleerd zijn, kan geen informatie over het gebruik van deze terreinen uit de parkeerapparatuur worden verkregen. Daarom is ervoor gekozen om bij deze parkeerterreinen uitgebreider te tellen. Ook hier is gedurende een hele week geteld.

Mechanische tellingen

Voor het uitvoeren van mechanische tellingen worden één of meerdere slangen over het wegvak getrokken, die worden aangesloten op registratie apparatuur. Door luchtdruk wordt het aantal assen gemeten. In principe kunnen slangtellers ook worden gebruikt om rijrichting of verschillende typen voertuigen te onderscheiden of om snelheden te meten. Uit ervaring blijkt echter dat een dergelijke classificatie alleen onder optimale omstandigheden betrouwbare gegevens oplevert: voertuigen moeten de slangen met een constante snelheid en loodrecht passeren. Bij congestie en nabij bochten en kruispunten is dat niet het geval. Daarom is volstaan met het uitvoeren van doorsnedetellingen (per uur geregistreerd) bij de in-/uitgang van P5 en P6. Bij de hoofdingang en achteringang van het AMC voor autoverkeer is de telling echter wel uitgevoerd per rijrichting (dus verkeer van en naar het AMC afzonderlijk).



Figuur 2.2: Locaties mechanische tellingen

2.4 Parkeerdrukmetingen

In principe kan ook de totale parkeerbehoefte met behulp van de telcijfers en enquêteresultaten worden berekend. We weten hoeveel auto's er naar het AMC-terrein komen en hoe de verdeling is over de doelgroepen. Uit ervaringscijfers hebben wij tevens inzicht in de gemiddelde parkeerduur van werknemers en bezoekers. Door deze gegevens te combineren, wordt de parkeerbehoefte voor verschillende momenten van de dag berekend. Wij willen deze berekening echter staven met de feitelijk opgetreden parkeerdruk op enkele momenten. Daarom zijn tijdens het onderzoek op 3 november 2009 twee controletellingen uitgevoerd (om 10.00 en 15.00 uur), waarbij per terrein het aantal geparkeerde auto's en de legale capaciteit is bepaald.

3

Vervoerwijzekeuze naar motief en herkomst

Hoe komt men naar het AMC? En in hoeverre is de vervoerwijzekeuze afhankelijk van de reden dat men naar het AMC komt? Of van de herkomst? Dit is belangrijke informatie voor het AMC om te kunnen beoordelen of er aanvullende maatregelen gewenst zijn om het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer verder te stimuleren.

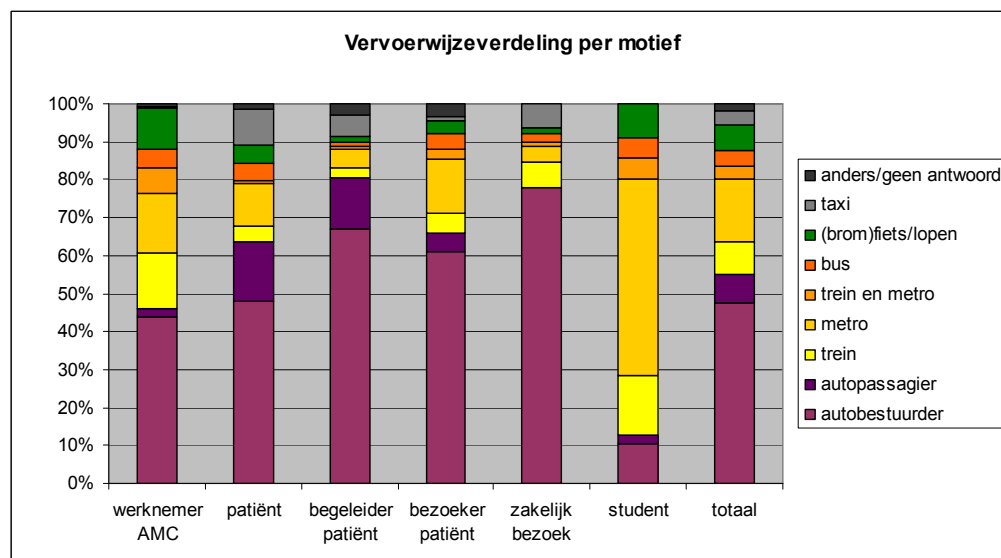
3.1 Vervoerwijzekeuze naar motief

In tabel 3.1 is de vervoerwijzekeuze voor de belangrijkste motieven weergegeven, alsmede voor het totaal van alle motieven.

vervoerwijze	werknemer AMC	patiënt	begeleider patiënt	bezoeker patiënt	zakelijk bezoek	student	totaal van motieven
autobestuurder	43,9%	48,1%	67,1%	60,9%	77,9%	10,5%	47,4%
autopassagier	2,3%	15,5%	13,7%	4,9%	0,0%	2,1%	7,5%
trein	14,3%	4,2%	2,4%	5,3%	6,7%	15,8%	8,8%
metro	15,9%	11,1%	5,0%	14,3%	4,4%	51,8%	16,3%
trein en metro	6,8%	0,8%	0,9%	2,3%	1,0%	5,6%	3,5%
bus	4,8%	4,5%	1,1%	4,3%	2,1%	5,1%	4,1%
(brom)fiets/lopen	10,7%	5,0%	1,2%	3,3%	1,5%	9,1%	6,9%
taxi	0,4%	9,3%	5,9%	1,3%	6,5%	0,0%	3,8%
anders/geen antwoord	0,9%	1,5%	2,9%	3,2%	0,0%	0,0%	1,7%
totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
(aantal enquêtes)	(n=993)	(n=704)	(n=371)	(n=344)	(n=64)	(n=257)	(n=2916)

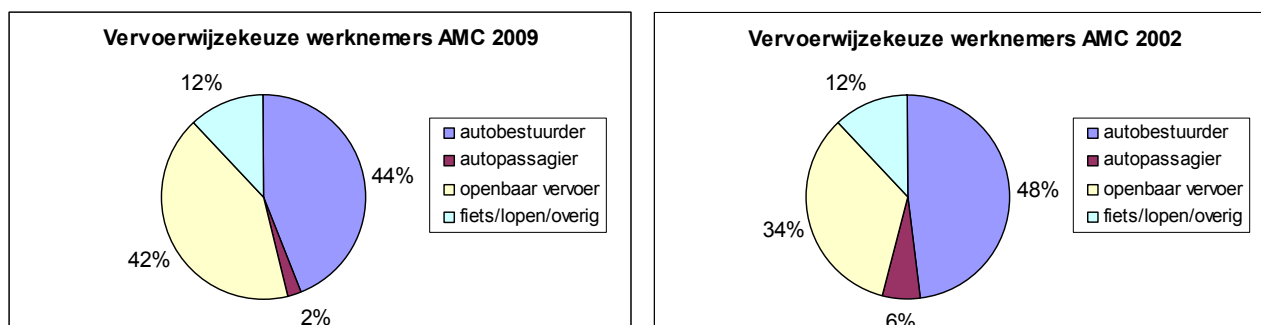
Tabel 3.1: Vervoerwijzekeuze naar motief

In de volgende figuur is de informatie uit tabel 3.1 ook grafisch weergegeven. Daarbij zijn de verschillende vormen van openbaar vervoer alle in tinten van geel tot oranje weergegeven en autobestuurder en -passagier in paars tinten. Patiënten en bezoekers gaan vaker dan werknemers met de auto naar het AMC, studenten een stuk minder.



Figuur 3.1: Vervoerwijzekeuze naar motief

Het belangrijkste motief wordt gevormd door de werknemers van het AMC: enerzijds omdat dit in omvang de grootste groep is, anderzijds omdat dit de groep is waarvan de vervoerwijzekeuze door het AMC het gemakkelijkst beïnvloed kan worden (door eigen beleid). Er kan geconcludeerd worden dat het autoaandeel in de vervoerwijzekeuze sinds 2002 is afgenomen van ongeveer 48 tot 44% (zie figuur 3.2).



Figuur 3.2: Vervoerwijzekeuze werknemers AMC 2009 en 2002 (bron 2002: Mobiliteitsonderzoek AMC, Ecorys)

Wat uit deze figuren duidelijk naar voren komt is dat het openbaar vervoer terrein heeft gewonnen op de auto. Gedeeltelijk zal de komst van het nieuwe NS-station Amsterdam Holendrecht daar de oorzaak van zijn. Op basis van de enquêteresultaten stappen op NS-station Holendrecht zeker 1.500 mensen per werkdag uit voor het AMC². Anderzijds zal ook het beleid van het AMC om werknemers te stimuleren om het openbaar vervoer te gebruiken ertoe hebben bijgedragen (kosten openbaar vervoer worden voor 75% vergoed).

² Veel respondenten hebben aangegeven met trein én metro te reizen. In die gevallen is ervan uitgegaan dat men het laatste deel van de reis met de metro heeft gereisd en dus géén gebruik gemaakt heeft van het NS-station Holendrecht.

In 2009 is het aandeel 'autopassagier' veel lager dan in 2002, maar dit kan met de vraagstelling te maken hebben. In 2002 is aan automobilisten gevraagd of men alleen of samen reed. Autobestuurders kunnen dan ook geantwoord hebben dat zij samen reden (samen met een autopassagier). Wel kan geconcludeerd worden dat de gemiddelde autobezetting in ieder geval in 2009 erg laag is en dat het stimuleren van carpoolen effectief kan zijn (zie ook hoofdstuk 6).

Zowel in 2002 als in 2009 valt ook het lage aandeel fietsgebruik op. Deels kan dit verklaard worden door het seizoen waarin het onderzoek is gehouden: in 2002 in februari, in 2009 in november (beide op niet koude, maar wel grijze dagen). Verder zal het feitelijke aandeel fietsgebruik naar verwachting iets hoger zijn dan uit het onderzoek blijkt. Dat komt doordat werknemers vanuit de fietsenstalling bij de hoofdingang gebruik maken van andere toegangen tot het AMC, in de nabijheid van de fietsenstalling, waar niet geënquêteerd is. Daardoor wordt het aandeel fietsers in het onderzoek onderschat. Desondanks blijft de conclusie gerechtvaardigd dat het fietsaandeel naar het AMC laag is.

Bijzondere motieven en vervoerwijzen

Naast de onderscheiden motieven zijn ook heel onverwachte motieven door de respondenten genoemd, bijvoorbeeld solliciteren, maar ook winkelen of alleen even pinnen. Het AMC heeft zelfs een recreatieve functie: er wordt muziek gemaakt en bridge gespeeld.

Als bijzondere vervoerwijzen zijn onder andere genoemd: de motor, de ambulance en het vliegtuig. Het vliegtuig is genoemd door een van de 11 respondenten uit het buitenland.

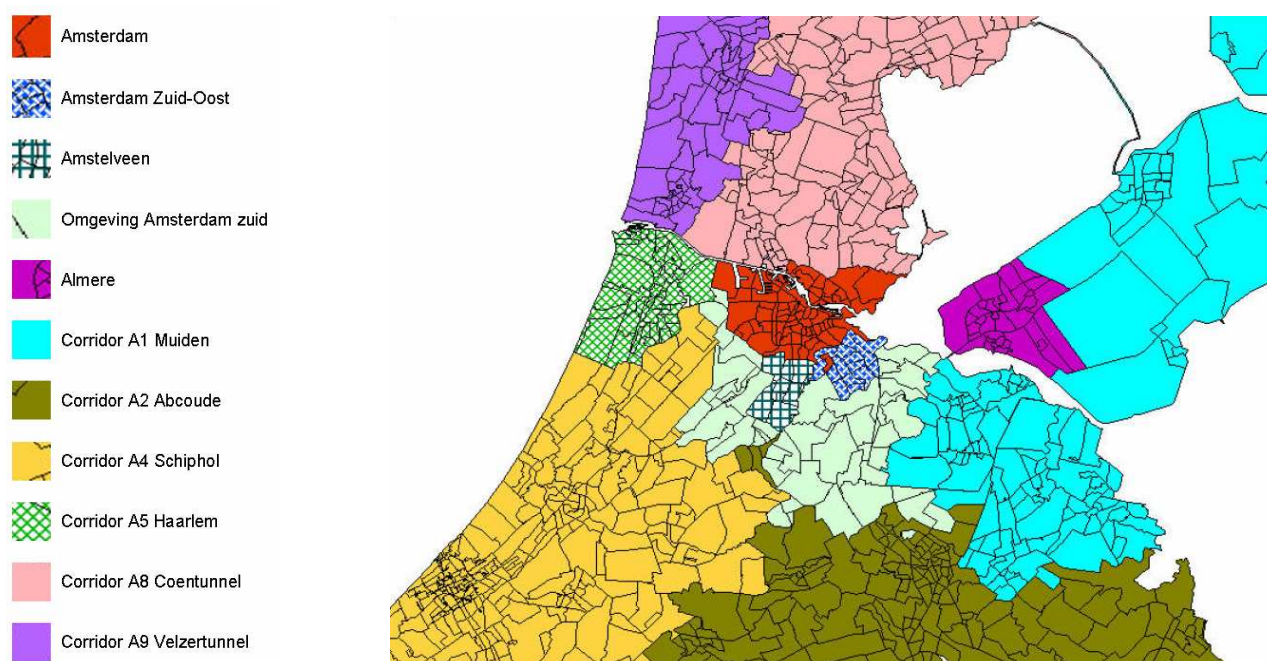
3.2 Vervoerwijzekeuze naar herkomstgebied

Net als in 2002 is gevraagd naar de herkomst van de werknemers en bezoekers van het ziekenhuis. Ook is dezelfde indeling in corridors gebruikt (zie figuur). Op korte afstand van het AMC zijn de belangrijkste woongebieden onderscheiden Amsterdam ZO, Amsterdam (incl. Diemen en Duivendrecht), Amstelveen en Almere. Op grotere afstand is onderscheid gemaakt in de toeleidende corridors conform de autoweg en spoorinfrastructuur. 'A2' staat voor het hele gebied dat per auto of trein in de richting van Utrecht bereikt kan worden.

Op de volgende pagina is in tabellen de vervoerwijzekeuzeverdeling voor alle motieven samen en voor het motief 'werknemer AMC' weergegeven. Op basis hiervan kunnen de volgende conclusies getrokken worden (mede in vergelijking met onderzoeksgegevens uit 2002):

- Ook hier blijkt dat het openbaar vervoer aandeel heeft gewonnen, op langere afstand van de auto, maar op kortere afstand ook van de fiets.
- De verbetering van het openbaar vervoer is vooral te merken op de corridor A2 (Abcoude Utrecht). Vanuit die richting is nu een rechtstreekse treinverbinding beschikbaar met een station (Holendrecht) voor de deur van het AMC. Op deze corridor gebruikt maar liefst 70% van de werknemers het openbaar vervoer (tegenover 50% in 2002). Hierbij zal zeker ook een rol spelen dat op de A2, mede als gevolg van werkzaamheden, zeer frequent files staan.
- Ook de corridor 'A8 Coentunnel' kent een opvallend hoog percentage openbaarvervoergebruik (sinds 2002 gestegen van 40% naar 60%). Hier spelen dezelfde verklaringen een rol: de treinen die in Holendrecht stoppen, rijden na Amsterdam Centraal rechtstreeks door in de richting van Hoorn en Enkhuizen³. Tegelijkertijd is de autoverbinding in die richting filegevoelig.
- Het openbaar vervoergebruik in de richting Amstelveen is sinds 2002 relatief fors gestegen mede als gevolg van de komst van de Zuidtangent (vanaf station Bijlmer Arena). Verder wordt het openbaar vooral meer gebruikt richting Almere en Het Gooi.
- Het aandeel fietsgebruik is zowel in 2002 als in 2009 laag. Opvallend is dat vooral vanuit Amsterdam Zuid-Oost het fietsgebruik is gezakt (onder werknemers van 50% naar 32%), terwijl er vanuit de rest van Amsterdam en omgeving juist wat meer naar het AMC wordt gefietst.
- Vergelijken we de beide tabellen met elkaar, dan valt op dat het autoaandeel bij werknemers op korte afstand wat hoger is dan het gemiddelde voor alle motieven tezamen en op lange afstand juist wat lager. Bij het gemiddelde voor alle motieven wordt het autoaandeel op kortere afstand wat gedrukt door studenten die grotendeels in of rond Amsterdam wonen en weinig autorijden. Patiënten en bezoekers komen gemiddeld juist van grotere afstand en gebruiken juist vaker de auto dan werknemers.
- Er zijn nog diverse kleinere verschillen tussen 2002 en 2009, die echter ook het gevolg kunnen zijn van 'toeval'. Als slechts naar één motief wordt gekeken en vervolgens een verdeling wordt gemaakt naar 11 herkomstgebieden en 5 vervoerwijzen, wordt het aantal respondenten waarop de conclusies gebaseerd worden relatief klein. Om die reden zijn ook geen soortgelijke tabellen opgenomen waarin specifiek naar bijvoorbeeld het motief 'patiënt' of 'bezoeker' is gekeken.

3 In de nieuwe dienstregeling voor 2010 rijden de treinen door naar Alkmaar.



herkomstcorridor	vervoerwijze						(aantal
alle motieven	autobestuurder	autopassagier	openbaar vervoer	fiets/lopen	taxi/anders/ geen antw.	totaal	enquêtes)
Amsterdam	36,3%	4,0%	45,5%	9,3%	4,8%	100,0%	(n=703)
Amsterdam ZO	37,9%	8,6%	28,0%	20,3%	5,2%	100,0%	(n=417)
Amstelveen	48,1%	5,6%	38,2%	3,5%	4,6%	100,0%	(n=100)
omgeving Amsterdam							
zuid	66,8%	9,2%	9,6%	10,5%	3,9%	100,0%	(n=280)
Almere	47,3%	9,2%	36,0%	0,8%	6,8%	100,0%	(n=184)
A1 Muiden	55,2%	9,8%	27,1%	1,2%	6,6%	100,0%	(n=291)
A2 Abcoude	46,4%	7,4%	42,8%	1,0%	2,3%	100,0%	(n=209)
A4 Schiphol	61,5%	6,3%	29,6%	1,1%	1,6%	100,0%	(n=194)
A5 Haarlem	62,5%	11,4%	18,7%	0,6%	6,8%	100,0%	(n=108)
A8 Coen	50,6%	8,3%	30,6%	1,6%	8,9%	100,0%	(n=256)
A9 Velzer	51,9%	10,9%	28,5%	0,0%	8,6%	100,0%	(n=148)
totaal	47,4%	7,5%	32,7%	6,9%	5,4%	100,0%	(n=2916)

Tabel 3.2: Vervoerwijzeverdeling per herkomstcorridor (alle motieven tezamen)

herkomstcorridor	vervoerwijze						(aantal
werknemers AMC	autobestuurder	autopassagier	openbaar vervoer	fiets/lopen	taxi/anders/ geen antw.	totaal	enquêtes)
Amsterdam	40,6%	1,2%	44,0%	13,8%	0,4%	100,0%	(n=277)
Amsterdam ZO	42,4%	2,4%	20,9%	32,0%	2,3%	100,0%	(n=106)
Amstelveen	51,5%	4,9%	36,2%	4,9%	2,5%	100,0%	(n=48)
Omgeving Amsterdam							
zuid	63,5%	1,5%	11,3%	21,6%	2,0%	100,0%	(n=115)
Almere	33,4%	4,1%	58,3%	2,1%	2,1%	100,0%	(n=67)
A1 Muiden	51,1%	1,6%	42,9%	3,3%	1,1%	100,0%	(n=79)
A2 Abcoude	25,6%	3,1%	70,2%	1,1%	0,0%	100,0%	(n=80)
A4 Schiphol	49,1%	5,6%	44,1%	1,2%	0,0%	100,0%	(n=76)
A5 Haarlem	67,6%	2,2%	25,4%	1,5%	3,3%	100,0%	(n=43)
A8 Coen	30,1%	2,0%	61,5%	2,9%	3,5%	100,0%	(n=60)
A9 Velzer	44,9%	0,0%	55,1%	0,0%	0,0%	100,0%	(n=40)
totaal	43,9%	2,3%	41,8%	10,7%	1,3%	100,0%	(n=993)

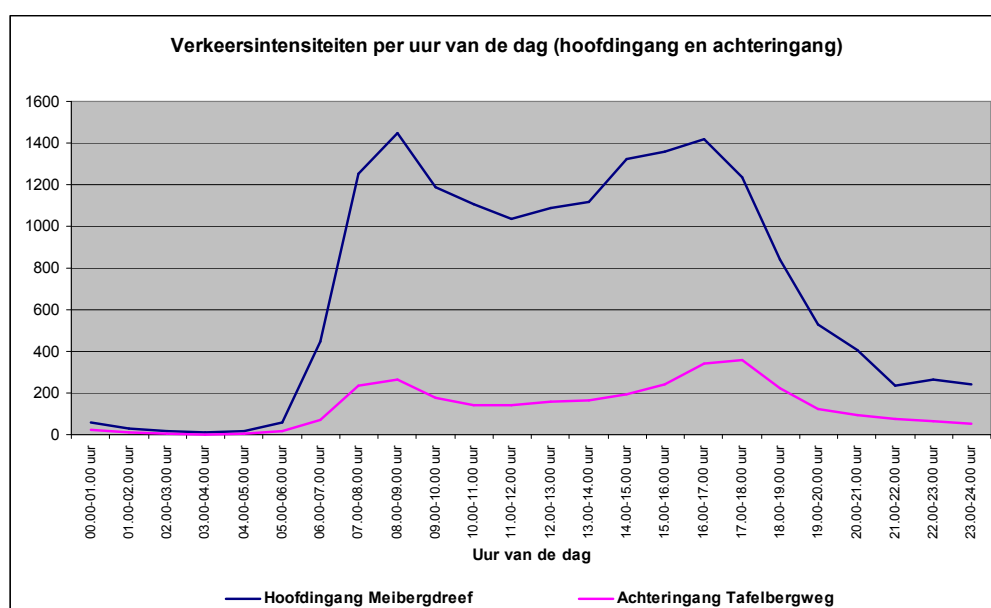
Tabel 3.3: Vervoerwijzeverdeling per herkomstcorridor (motief: werknemers AMC)

4 Huidige verkeersstromen en parkeerbehoefte

Een belangrijk doel van het onderzoek is dat inzicht ontstaat in het aantal verkeersbewegingen en de parkeerbehoefte van het ziekenhuis. Op basis daarvan kan later worden berekend hoeveel infrastructuur (rijstroken en parkeerplaatsen) er moet komen om het ziekenhuis ook in de toekomst bereikbaar te houden.

4.1 Verkeersintensiteiten

Figuur 4.1 geeft een beeld van het verloop van de verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag voor de beide toegangswegen van het AMC (zoals deze zijn geregistreerd met de mechanische tellingen). De spitsperiodes zijn duidelijk te zien, maar de pieken zijn niet zo hoog: het AMC genereert gedurende de hele dag veel verkeer.



Figuur 4.1: Verloop verkeersintensiteiten over de dag (gemiddelde werkdag)

In tabel 4.1 zijn voor beide toegangswegen tot het ziekenhuisterrein de verkeersintensiteiten nogmaals weergegeven, maar dan in cijfers. Daarbij is ook onderscheid gemaakt in ingaand en uitgaand verkeer.

tijd	hoofdingang Meibergdreef	achteringang Tafelbergweg	totaal	waarvan ingaand	waarvan uitgaand
00.00-01.00 uur	57	21	78	29	49
01.00-02.00 uur	30	11	41	18	23
02.00-03.00 uur	17	5	22	9	13
03.00-04.00 uur	14	2	16	7	9
04.00-05.00 uur	17	6	23	10	13
05.00-06.00 uur	58	15	73	51	21
06.00-07.00 uur	447	69	516	442	74
07.00-08.00 uur	1251	233	1484	1250	234
08.00-09.00 uur	1445	265	1710	1252	458
09.00-10.00 uur	1191	178	1369	899	470
10.00-11.00 uur	1104	144	1249	663	586
11.00-12.00 uur	1038	143	1181	502	679
12.00-13.00 uur	1089	161	1250	558	692
13.00-14.00 uur	1117	165	1282	654	629
14.00-15.00 uur	1325	192	1517	720	797
15.00-16.00 uur	1356	241	1597	559	1039
16.00-17.00 uur	1418	339	1757	468	1289
17.00-18.00 uur	1234	357	1590	440	1150
18.00-19.00 uur	840	225	1065	377	688
19.00-20.00 uur	530	125	655	256	399
20.00-21.00 uur	408	95	503	136	367
21.00-22.00 uur	235	76	310	110	200
22.00-23.00 uur	264	67	331	184	147
23.00-24.00 uur	239	52	291	71	219
0.700-19.00 uur	14408	2642	17050	8341	8709
19.00-23.00 uur	1437	363	1799	686	1113
23.00-07.00 uur	879	181	1060	639	421
totaal	16723	3186	19909	9666	10243

Tabel 4.1: Overzicht intensiteiten per uur op een gemiddelde werkdag

Wat hier opvalt is dat er gemiddeld méér uitgaande voertuigen zijn geregistreerd dan inkomende voertuigen. Dat kan in werkelijkheid uiteraard niet. Mogelijk zijn er mensen binnengekomen via de ingang bij de Hogeschool van Amsterdam/Medirest en vervolgens weer weggereden via een andere uitgang. Het is echter ook mogelijk dat de telling een overschatting geeft van het aantal uitgaande voertuigen, doordat auto's niet recht over de telsing zijn gereden. Dit zal vooral bij het uitrijden via de hoofdentree wel eens gebeurd zijn, omdat men daar voor de verkeerslichten de goede voorsorteerstrook moet kiezen. Als daarvoor wordt gecorrigeerd, komen en vertrekken er ruim 9.500 motorvoertuigen per etmaal. Dergelijke afwijkingen van een telling zijn als normaal te beschouwen, zeker als de locaties voor telsing niet optimaal zijn (optimaal is een lang recht stuk weg, zonder oponthoud en files).

Doorgaand verkeer

Door de enquêteresultaten op te hogen tot de totale populatie (zie uitleg in kader), kan ook met behulp dáárvan een inschatting gemaakt worden van het aantal inkomende auto's, althans voor de periode van 07.00 tot 19.00 uur. Op basis van de enquêteresultaten wordt het aantal binnenkomende auto's geraamd op 7.500 (van 07.00 tot 19.00 uur, inclusief autoverkeer naar bijgebouwen op het AMC-terrein). De slangtellingen geven aan dat in die periode gemiddeld ruim 8.300 auto's binnenkomen (ongeveer 10% meer). Dat is inclusief bussen en (vracht)auto's van leveranciers. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat er slechts een geringe hoeveelheid doorgaand verkeer over het ziekenhuisterrein rijdt (bijvoorbeeld van de A9 naar Abcoude).

Spreiding over de week

De verschillende werkdagen kennen lichte fluctuaties ten opzichte van een gemiddelde werkdag. Sommige dagen zijn iets drukker en sommige iets rustiger. In tabel 4.2 is dit zichtbaar. Het enquêteonderzoek is uitgevoerd op een dinsdag. Uit de tabel blijkt dat dit de drukste dag van de week is. Het onderzoek is dus op een goede, maatgevende dag uitgevoerd.

	hoofdingang Meibergdreef	achteringang Tafelbergweg	totaal (gewogen)
maandag	98	94	98
dinsdag	106	111	107
woensdag	100	99	100
donderdag	102	101	102
vrijdag	93	95	93
zaterdag	37	59	41
zondag	35	51	38

*Tabel 4.2: Etmaalintensiteiten per dag van de week
(indexcijfers: gemiddelde werkdag = 100)*

Ophoging enquêteresultaten tot totale populatie

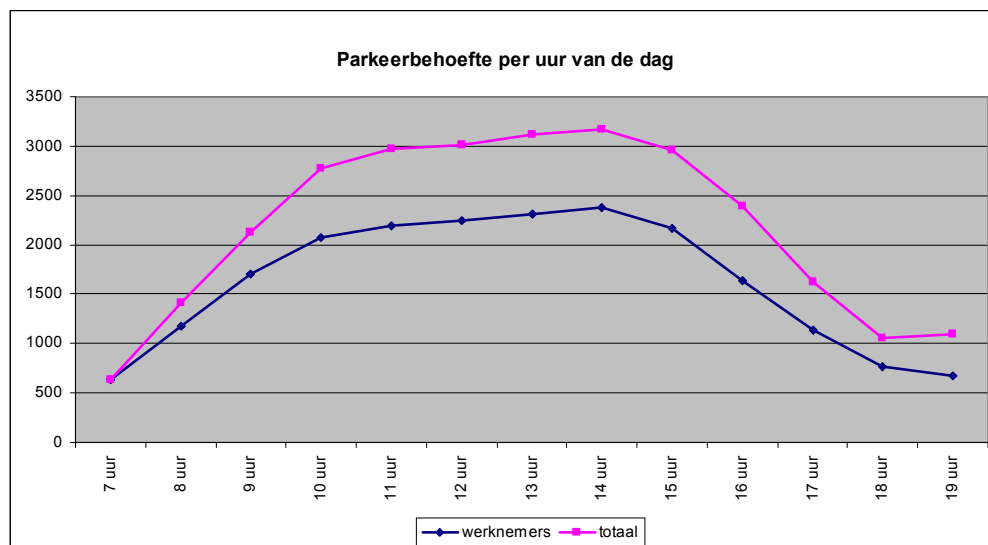
Bij de ingangen van het ziekenhuis is niet alleen geënuêteerd, maar zijn alle binnenkomende mensen ook geteld. Daardoor is per ingang bekend welk deel van de binnenkomende mensen is geënuêteerd en kunnen de enquêteresultaten per ingang worden opgehoogd.

Daarmee ontstaat echter alleen een indruk van de totale populatie van het hoofdgebouw, want bij de ingangen van bijgebouwen is niet geënuêteerd. In de bijgebouwen werken vooral veel mensen, er komen nauwelijks bezoekers. De enquêteresultaten van de werkers zijn daarom nog opgehoogd met 15%, (conform de verhouding tussen het aantal werkers in het hoofdgebouw en in de bijgebouwen.

In het onderzoek zijn de Hogeschool van Amsterdam en Medirest buiten beschouwing gelaten, mede omdat deze voorziening een eigen entree en eigen parkeer gelegenheid heeft.

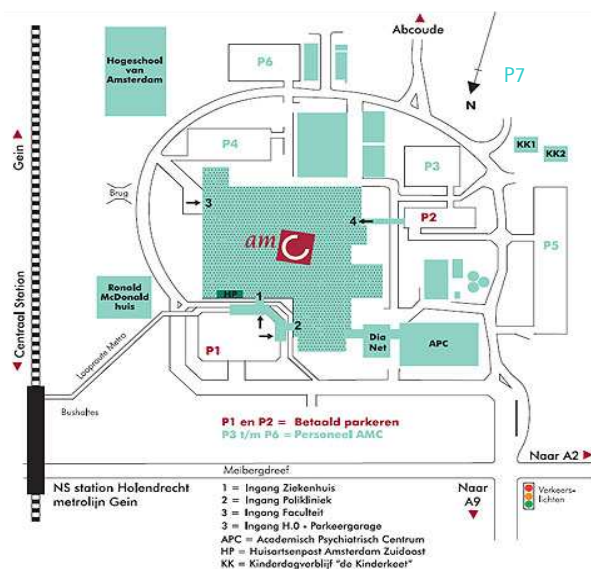
4.2 Parkeerbehoefte

In de enquêtes is gevraagd naar het motief en de vervoerwijze van mensen die naar het AMC komen. Als de vervoerwijze 'autobestuurder' is, is ook een parkeerplaats nodig. Het motief geeft een goede indicatie van de parkeerduur van automobilisten: werknemers parkeren gemiddeld bijvoorbeeld 8 uur, terwijl de meeste bezoekers 1 à 1,5 uur parkeren. Op basis hiervan kan de parkeerbehoefte voor het gehele AMC-terrein berekend worden. De volgende grafiek geeft daar een beeld van. Uit de grafiek komt duidelijk naar voren dat verreweg de meeste parkeerplaatsen gebruikt worden door werknemers.



Figuur 4.2: Parkeerbehoefte per uur van de dag, werknemers en overig

In totaal bestaat behoefte aan ongeveer 3.200 parkeerplaatsen op basis van de enquêtes. Dit aantal is 3% lager dan blijkt uit de parkeerdrukmeting die op 3 november 's middag is gehouden (zie tabel 4.3). Dit komt naar verwachting door de ophoging van de enquêteresultaten. Daarbij is voor werknemers van de bijgebouwen eenzelfde gedrag aangenomen als voor werknemers in het hoofdgebouw. In de praktijk zullen de werknemers in de bijgebouwen echter meer parkeerplaatsen nodig hebben, omdat zij meer tegelijkertijd aanwezig zijn (naar verhouding minder wisselende diensten).



	capaciteit opgave AMC	capaciteit geteld	bezetting (aantal)	bezetting (percentage)
P1	517	522	487	93%
P2	900	925	447	48%
P3	410	373	287	77%
P4	429	426	391	92%
P5	660	615	643	105%
P6	1000	950	947	100%
P7	100	92	83	90%
totaal	4016	3903	3285	84%

Tabel 4.3: Resultaten parkeerdrukmeting 3 november
14.00-15.00 uur

Alleen op P2 is nog ruim voldoende parkeergelegenheid beschikbaar. P3 is verdeeld in twee delen: P3a (voor alle badgehouders) is zéér vol, P3b (voor directie en artsen met oproepdienst) is matig bezet.

Op het eerste gezicht lijkt er nog vrij veel restcapaciteit aanwezig te zijn, maar dat verdient nuancering:

- Bij kortparkeren is een altijd een klein percentage leegstand gewenst om te voorkomen dat men lang naar een vrije parkeerplaats moet zoeken (frictieleegstand).
- Op de onderzoeksdag waren er geen belangrijke congressen in het AMC. Op andere dagen is dat vaak wel het geval. In de parkeergarage P2 was op de onderzoeksdag nog veel ruimte over, maar die plaatsen kunnen op congresdagen wel nodig zijn.
- Niet alle parkeerplaatsen zijn voor iedereen toegankelijk (om te garanderen dat er voor bezoekers voldoende plaatsen over blijven). De gratis toegankelijke parkeerplaatsen zijn (meer dan) vol (een bezettingspercentage boven 100% wil zeggen dat geparkeerd wordt op plaatsen die niet als parkeerplaats bedoeld zijn).

Als we hier bij de parkeerbehoefteberekening rekening mee houden, ontstaat het volgende beeld van de parkeerbehoefte voor werknemers en bezoekers. Deze behoefte is alleen voldoende als de beschikbare ruimte optimaal verdeeld wordt over de verschillende doelgroepen.

doelgroep	aantal pp
werknemers hoofdgebouw	2.100
bezoekers/patiënten/congressen	900
werknemers bijgebouwen	400
totale behoefte	3.400

Tabel 4.4: Behoefte aan parkeerplaatsen per doelgroep (huidige situatie)

In de huidige situatie wordt P1 bijna uitsluitend door patiënten en bezoekers gebruikt. P2 wordt zowel door werknemers als kortparkeerders gebruikt (na 10.30 mogen hier ook werknemers parkeren) en op P3 tot en met P6 parkeren hoofdzakelijk werknemers (zie tabel 4.5).

	werknemer AMC	patiënt	begeleider patiënt	bezoeker patiënt	zakelijk bezoek	student	totaal
P1	3%	38%	34%	23%	2%	1%	100%
P2	40%	23%	12%	17%	7%	1%	100%
P3	100%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
P4	90%	3%	1%	2%	1%	3%	100%
P5	78%	10%	1%	5%	3%	2%	100%
P6	85%	5%	3%	2%	0%	6%	100%

Tabel 4.5: Verdeling parkeermotieven op P1 tot en met P6

5

Verwachte toekomstige ontwikkelingen

Er zijn tot ongeveer 2025 forse ruimtelijke ontwikkelingen gepland op het AMC terrein. De parkeerterreinen P5 en P6 zullen hiervoor opgeofferd worden. Wat betekent dit voor de ontwikkeling van de verkeersstromen van en naar het AMC? En hoeveel parkeerplaatsen zijn in de toekomst nodig?

5.1 Ontwikkelingen in de zorg

De belangrijkste trend in de gezondheidszorg is dat steeds meer behandelingen poliklinisch plaatsvinden en dat patiënten minder lang opgenomen worden in het ziekenhuis. In de toekomst zal die trend doorgezet worden: polikliniek en 'day-care' groeien, naast een grote afdeling intensive care. Het aantal 'low-care' opnames wordt minder. Het aantal bedden zal naar verwachting niet sterk toenemen, maar de bezetting ervan wel, doordat steeds efficiënter wordt gewerkt. Kortere opnames leiden gemiddeld genomen tot meer vervoersbewegingen van patiënten en ook meer bezoekers (als mensen langer in het ziekenhuis liggen, neemt de bezoekersintensiteit per patiënt af).

Door verdergaande specialisatie en centralisering wordt de afstand van waaruit patiënten naar het AMC komen, gemiddeld groter. Kortom: zowel het aantal vervoersbewegingen als de afstand die patiënten naar het AMC afleggen, zal toenemen.

5.2 Toekomstige bouw op het AMC-terrein

Binnen de ring

Binnen de interne ringweg op het AMC-terrein zal een uitbreiding van het ziekenhuis plaatsvinden van ongeveer 130.000 m², waarvan ongeveer 20.000 m² gebruikt zal worden voor een parkeergarage. De overige ± 110.000 m² zal worden gebruikt voor diverse functies, zoals gezondheidszorg, onderwijs en onderzoek en ondersteunende voorzieningen ten behoeve van de hoofdbestemmingen. Dit zal zowel extra werknemers aantrekken, als extra patiënten, bezoekers en studenten, naar verwachting in ongeveer dezelfde verhouding als nu geldt voor het huidige hoofdgebouw (de Monoliet).

Een uitbreiding van 110.000 m² binnen de ring betekent een groei van ongeveer 25% ten opzichte van de oppervlakte van het huidige hoofdgebouw (nu 450.000 m²). We gaan

ervan uit dat het aantal medewerkers en bezoekers per m² constant blijft (nu werkt er ongeveer 1 medewerker op elke 65 m²). Volgens deze uitgangspunten groeit het aantal medewerkers van het AMC met zo'n 1.700 mensen.

Zonder aanvullende beleidsmaatregelen betekent een groei van 25% van de huidige functies ook 25% meer verkeersbewegingen en parkeerbehoefte.

Buiten de ring

Op het zuid- en het westterrein is elk nog eens 100.000 m² uitbreiding gepland. Het gaat hierbij om een mix van kantoren, onderzoek en laboratoria. Deze functies zullen vooral extra arbeidsplaatsen met zich meebrengen, geen extra bezoekers. Er wordt uitgegaan van 1 arbeidsplaats op 40 m² (minder arbeidsintensief dan in standaard kantoren, maar arbeidsintensiever dan in het hoofdgebouw van het AMC). Dit betekent dat op het zuid- en het westterrein elk 2.500 arbeidsplaatsen toegevoegd kunnen worden, in totaal dus 5.000 extra arbeidsplaatsen.

5.3 Verdwijnen parkeerterreinen P5 en P6

De huidige parkeerterreinen P5 en P6 zullen in de toekomst naar verwachting moeten plaatsmaken voor de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Om de consequenties daarvan te kunnen vaststellen, is specifiek onderzoek gedaan naar het gebruik van deze beide terreinen in de huidige situatie. Daaruit komt het volgende beeld naar voren.

bestemming	P5 en P6		
	P5	P6	samen
AMC hoofdgebouw	93,9%	85,8%	88,5%
AMC psychiatrie	5,0%	0,9%	2,3%
andere bestemming binnen AMC-terrein	0,9%	4,6%	3,3%
andere bestemming buiten AMC-terrein	0,0%	0,6%	0,4%
geen antwoord	0,3%	1,2%	0,9%
hogeschool	0,0%	6,9%	4,6%
totaal	100,0%	100,0%	100,0%

Tabel 5.1: Bestemming van parkeerders op P5 en P6

Het overgrote deel van de parkeerders heeft het AMC hoofdgebouw als bestemming. Op P5 wordt ook geparkeerd voor het psychiatriegebouw, op P6 ook voor andere bestemmingen binnen het AMC-terrein en de hogeschool.

Uit het onderzoek komt naar voren dat de (gratis) parkeerterreinen bij het AMC vrijwel niet gebruikt worden door mensen die überhaupt geen bestemming op het AMC-terrein hebben (bijvoorbeeld als P&R-parkeerplaats voor station Holendrecht).

Zowel op P5 als op P6 wordt nauwelijks kortgeparkeerd. Toch is er wel een duidelijk verschil te zien tussen P5 en P6: een zeer grote meerderheid van de parkeerders op P5 parkeert meer dan 8 uur, terwijl op P6 vooral gemiddeld tussen de 4 en 8 uur wordt geparkeerd. Een verklaring kan zijn dat vroege starters meestal op P5 parkeren. Wie wat later komt, vindt op P5 geen plek meer en wijkt uit naar P6.

	P5	P6
korter dan 2 uur	1%	0%
van 2 tot 4 uur	2%	7%
van 4 tot 8 uur	2%	65%
langer dan 8 uur	96%	27%
	100%	100%

Tabel 5.2: parkeerduur P5 en P6

Bij de ingangen van de parkeerterreinen P5 en P6 zijn de auto's ook mechanisch geteld. Bij de ingangen van P6 worden op een gemiddelde werkdag bijna 2.000 in- en uitgaande auto's geteld, hetgeen neerkomt op ongeveer één ingaande en één uitgaande auto per parkeerplaats. Bij de ingangen van P5 worden vrijwel evenveel in- en uitgaande auto's geteld, terwijl dit terrein ongeveer eenderde kleiner is dan P6. Tijdens het onderzoek bleek P5 al om ongeveer 8.30 uur vol te zijn. Daarna zijn er echter nog wel veel automobilisten die het terrein oprijden in de hoop nog een plekje te vinden, maar vervolgens onverrichterzake het parkeerterrein weer afrijden.

5.4 Consequenties voor parkeerbehoefte en verkeersstromen

Uit het veldwerk zijn de huidige verkeersbewegingen en parkeerbehoefte van personeel en bezoekers naar voren gekomen. Met behulp van die gegevens kan ook bepaald worden hoe de verkeersstromen en de parkeerbehoefte in de toekomst zullen veranderen als gevolg van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. We gaan in deze paragraaf vooralsnog uit van het huidige beleid, waarbij medewerkers gratis kunnen parkeren. In het volgende hoofdstuk wordt aangegeven welke reductie van autoverkeer en parkeerbehoefte mogelijk is bij een meer sturend beleid.

In paragraaf 4.2 is geconcludeerd dat in de huidige situatie 3.400 parkeerplaatsen nodig zijn, waarvan 3.000 voor functies in het hoofdgebouw. Als er binnen de ring nieuwe functies bijkomen die ongeveer 25% bedragen van de huidige functies in het hoofdgebouw, zal de parkeerbehoefte binnen de ring dus toenemen met 25% van 3.000 = 750 parkeerplaatsen.

Buiten de ring op het zuid- en het westterrein worden 5.000 extra arbeidsplaatsen verwacht. Ongeveer 44% van de werknemers gaat in de huidige situatie met de auto naar het werk. Omdat niet alle werknemers tegelijkertijd aanwezig zijn, kan echter uitgegaan worden van een parkeerbehoefte van ongeveer 0,4 parkeerplaats per werknemer. Bij 5.000 extra arbeidsplaatsen leidt dit tot een extra parkeerbehoefte van 2.000 parkeerplaatsen.

Kortom: de geplande nieuwbouw leidt tot – bij ongewijzigd beleid – tot een extra parkeerbehoefte van in totaal 2.750 extra parkeerplaatsen.

doelgroep	huidige situatie (aantal pp)	toename	toekomstige parkeer-behoefte
werknemers hoofdgebouw	2.100	525	2.625
bezoekers/patiënten/congressen	900	225	1.125
werknemers bijgebouwen	400	2.000	2.400
totale vraag	3.400	2.750	6.150

Tabel 5.3: Behoefte aan parkeerplaatsen per doelgroep (toekomstige situatie, vraagvolgend beleid)

Kosten en ruimte per parkeerplaats

Voor een gebouwde parkeervoorziening (bovengronds) moet gerekend worden op een kostenpost van zeker € 15.000 per parkeerplaats. Inclusief benodigde manoeuvreerruimte kost een parkeerplaats als gauw 25 m² aan ruimte. Bij een aantal van 2.750 extra parkeerplaatsen –bij ongewijzigd, vraagvolgend beleid– is dus een investering van ruim 41 miljoen euro gemoeid en een ruimtebeslag van bijna 70.000 m². Daarnaast is geld en ruimte nodig om het rijdende verkeer goed af te wikkelen.

De hoeveelheid ritten die naar het AMC gemaakt worden hangt uiteraard direct samen met het gebruik van parkeerplaatsen. Een parkeerplaats voor werknemers wordt per dag ongeveer 1,25 keer gebruikt, een parkeerplaats voor bezoekers gemiddeld 6 keer per dag (inclusief zakelijk bezoek en congresgangers).

doelgroep	huidige situatie (aantal pp)	toekomstige parkeer- behoefte	aankomsten (auto) per pp	aankomsten huidige situatie	aankomsten toekomstige situatie
werknemers hoofdgebouw	2.100	2.625	1,25	2.625	3.280
bezoekers/patiënten/congressen	900	1.125	6	5.400	6.750
werknemers bijgebouwen	400	2.400	1,25	500	3.000
totale vraag	3.400	6.150		8.525	13.030

Tabel 5.4: Ritproductie huidige en toekomstige situatie.

De verkeersproductie groeit niet in dezelfde verhouding als de parkeerbehoefte, omdat er hoofdzakelijk extra parkeerplaatsen voor werknemers nodig zijn (lang parkeren). Toch is sprake van een aanzienlijke verkeersgroei van meer dan 50% (bij ongewijzigd beleid).

Om de totale verkeersintensiteit te bepalen dient de ritproductie nog met een factor 2 vermenigvuldigd te worden (aankomsten en vertrekken tezamen). In totaal rijden er op de belangrijkste toegangsweg naar het AMC-terrein nu bijna 17.000 motorvoertuigen per etmaal (in twee richtingen samen). Dat aantal groeit bij deze prognose (en vraagvolgend beleid) tot 25.000 à 26.000 motorvoertuigen per etmaal. Om dit aantal goed te kunnen verwerken, zullen naar verwachting aanvullende infrastructurele maatregelen nodig zijn (om te bepalen welke dit zijn, is aanvullend onderzoek noodzakelijk).

6 Parkeerbeleid en mobiliteitsmanagement

In hoeverre kan de behoefte aan parkeerruimte worden beperkt door parkeerbeleid en mobiliteitsmanagement? Een combinatie van sturende en stimulerende maatregelen is het meest effectief.

6.1 Doelgroep en inzet

Parkeerbeleid en mobiliteitsmanagement richten zich vooral op de werknemers van het AMC en andere bedrijven op het AMC-terrein. De vervoerwijzekeuze van (incidentele) bezoekers van het AMC is minder goed beïnvloedbaar: zij zijn minder goed op de hoogte van alternatieve vervoerwijzen en zullen hun vervoerwijze minder laten afhangen van kosten. Ook werknemers die 's nachts werken zijn geen belangrijke doelgroep voor parkeerbeleid en mobiliteitsmanagement, omdat het gebruik van een auto voor hen veelal de enige reële mogelijkheid is om naar het werk te komen. Voor vrachtverkeersbewegingen zijn evenmin goede alternatieven te vinden.

In de huidige situatie gebruikt 44% van de werknemers (overdag) de auto om naar het AMC te komen. Omdat niet alle werknemers tegelijkertijd aanwezig zijn, volstaat op het hoofdgebouw 0,3 parkeerplaats per werknemer en op de bijgebouwen 0,4 parkeerplaats per werknemer. De gemeente Amsterdam hanteert voor kantoren op locaties zoals bij het AMC een parkeernorm van één parkeerplaats per 5 werknemers (0,2 parkeerplaats per werknemer). Er kan voor gekozen worden om deze norm alleen voor de nieuwe functies toe te passen, of voor alle functies (huidige en toekomstige samen). Dat heeft de volgende consequenties voor de parkeerbehoefte (zie tabel 6.1). Alléén de parkeerbehoefte voor werknemers wordt gewijzigd (bezoekers zijn de 'klanten' van het ziekenhuis en de vervoerwijzekeuze van bezoekers is bovendien minder goed te beïnvloeden).

doelgroep	huidige parkeer-behoefte	toekomstige parkeerbehoefte		
		vraagvolgend	sturend (alleen nieuwbouw)	sturend (totaal)
werknemers hoofdgebouw	2.100	2.625	2.450	1.750
bezoekers/patiënten/congressen	900	1.125	1.125	1.125
werknemers bijgebouwen	400	2.400	1.400	1.200
totale vraag	3.400	6.150	4.975	4.075

Tabel 6.1: Behoefte aan parkeerplaatsen per doelgroep bij verschillende beleidsscenario's ('sturend totaal' houdt in: toepassing van norm van 0,2 parkeerplaats per werknemer voor zowel huidige als nieuwe functies)

Duidelijk blijkt dat zelfs bij sturend parkeerbeleid er in totaal meer parkeerplaatsen nodig zijn dan nu aanwezig zijn. Een sterk sturend parkeerbeleid betekent in de praktijk dat een groot aantal werknemers (bijvoorbeeld door prijsmaatregelen) 'gedwongen' wordt om een andere vervoerwijze te kiezen. Als hierdoor de reistijd van werknemers al te zeer toeneemt, kan dit voor werknemers een reden vormen om van baan te veranderen. Aan de andere kant is de reistijd zelden de enige reden om elders te gaan werken. Het gaat om het totaal van arbeidsvoorwaarden. Als minder parkeerplaatsen aangelegd hoeven te worden, wordt veel geld bespaard. Dat geld kan onder andere ingezet worden om andere arbeidsvoorwaarden te verbeteren.

6.2 De huidige bereikbaarheid en het mobiliteitsbeleid van het AMC

Om te kunnen inschatten welk effect zal uitgaan van nieuwe maatregelen om de mobiliteit te beïnvloeden, moet eerst worden vastgesteld hoe de huidige bereikbaarheid voor de verschillende vervoerwijzen is. En welke maatregelen het AMC al heeft genomen om het gebruik van openbaar vervoer en fiets te stimuleren.

Huidige bereikbaarheid AMC

Het AMC is met de auto in principe goed te bereiken vanaf de A2 en de A9, maar in de praktijk komt de bereikbaarheid in de spitsperioden steeds vaker onder druk te staan als gevolg van congestie. Op het AMC-terrein kan nog steeds bijna altijd een gratis parkeerplaats gevonden worden, maar de loopafstand tussen de parkeerplaats en de eindbestemming is vrij groot. Alleen wie vroeg begint, kan parkeren op P3A, P4 en P5; wie wat later komt is aangewezen op P6.

Het openbaar vervoer naar het AMC is van een hoog niveau en is de laatste jaren ook duidelijk verbeterd. De belangrijkste verbetering is de opening van NS-station Holendrecht, waar in de spits per richting vier maal per uur wordt gestopt en buiten de spits twee maal per uur. Maar ook de opwaardering van station Bijlmer Arena is gunstig voor het AMC. Verder zijn er frequente metroverbindingen naar grote delen van Amsterdam. Ten slotte zorgen bussen ervoor dat men vanuit vrijwel het hele stadsdeel Zuid-Oost ook zonder overstappen bij het AMC kan komen. Ook 's nachts is er (beperkt) busvervoer mogelijk van het AMC naar Amsterdam Duivendrecht, Amstel en Centraal. Alleen de looproutes vanaf de bushaltes naar de eindbestemming bij het AMC zijn in veel gevallen matig (soms moet men door het gras of over de weg lopen).

Het AMC is ook met de fiets vanuit verschillende richtingen goed te bereiken. De omgeving van het AMC is echter niet erg aantrekkelijk voor fietsers en is relatief sociaal onveilig. Verder is de kwaliteit van de fietsvoorzieningen op het AMC-terrein zelf voor verbetering vatbaar. Er is een redelijke route naar de grootste fietsenstalling bij de hoofdingang, maar deze fietsenstalling is van matige kwaliteit en heeft een te krappe capaciteit. Op de rest van het AMC-terrein is nog geen sprake van een duidelijke en continue fietsstructuur.

Huidige mobiliteitsbeleid AMC

Het AMC besteedt al geruime tijd aandacht aan Duurzame Mobiliteit. Er zijn dan ook al vele maatregelen genomen om het gebruik van openbaar vervoer en fiets te bevorderen. We noemen hiervan de belangrijkste:

- Werknemers krijgen de kosten van openbaar vervoer voor 75% vergoed. Ook kunnen werknemers belastingvrij een OV-abonnement aanschaffen.
- Aanvullend op het reguliere openbaar vervoer rijdt er een shuttlebus van station Holendrecht over het AMC-terrein.
- Werknemers kunnen belastingvrij een fiets aanschaffen en kunnen deelnemen aan een collectieve fietsverzekering. Ook zijn er voor fietsers reparatievoorzieningen en omkleedruimtes (met douche) bij het AMC.

- Alle nieuwe medewerkers krijgen een persoonlijke openbaar vervoer reisadvies. Ook is er in het AMC zelf informatie over haltes en vertrektijden van openbaar vervoer beschikbaar. (De informatie in de hallen van het AMC is op dit moment echter wel sterk verouderd.)
- Op zondagmorgen rijdt er een extra vroege metro ten behoeve van het AMC.
- Het AMC geeft mogelijkheden tot flexibel werken (bijvoorbeeld 4 x 9 uur) en thuis werken (webmail), indien de aard van de werkzaamheden dit toelaat.

6.3 Parkeerbeleid: onmisbare basis

Uit de voorgaande paragraaf kan geconcludeerd worden dat er voldoende alternatieven zijn voor autogebruik. In principe is er voor vrijwel *iedereen* een alternatief. Zelfs wie op het platteland woont, kan ervoor kiezen om alleen het eerste deel van de reis de auto te gebruiken, bij een P&R-locatie of transferium te parkeren en vervolgens met openbaar vervoer verder te reizen.

Doordat de bereikbaarheid van het AMC per openbaar vervoer de laatste jaren is verbeterd (in combinatie met toegenomen filedruk op het hoofdwegennet), is het gebruik van de auto verminderd. De vermindering van het autogebruik blijft echter beperkt tot 4 à 5 procentpunt. Ook toekomstige verbeteringen van openbaar vervoer (bijvoorbeeld in het kader van OV-SAAL) zullen slechts leiden tot een beperkte afname van het autogebruik. Verbetering van openbaar vervoer in combinatie met landelijke maatregelen zoals de invoering van een kilometerheffing, zal het aandeel autogebruik naar verwachting met hooguit nog eens 4 à 5 procentpunt kunnen verminderen. Voor een grotere beperking van het autogebruik is (naast positieve, stimulerende maatregelen) sturend parkeerbeleid onmisbaar. Parkeerbeleid 'dwingt' mensen die een goed vervoersalternatief hebben, om dit alternatief ook te gaan gebruiken. *Zonder parkeerbeleid heeft mobiliteitsmanagement geen kans van slagen.*

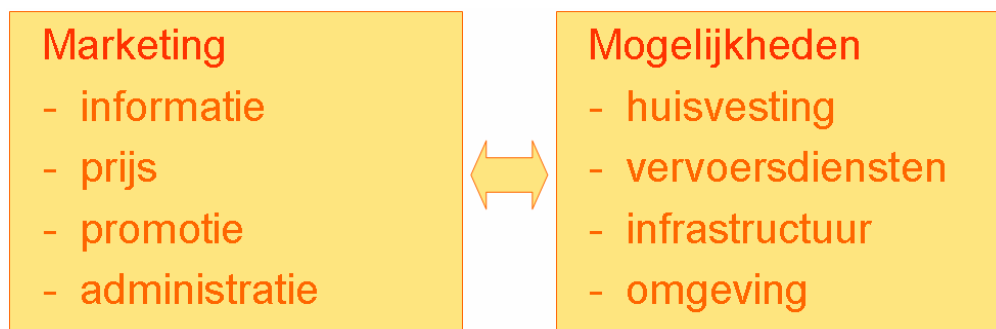
Belangrijke onderdelen van parkeerbeleid zijn:

- Gereguleerd parkeren op het gehele AMC-terrein. Het gebruik van gratis parkeerplaatsen zonder beperkingen is niet te reguleren.
- Optimaal gebruik van de parkeervoorzieningen. Er moet sprake blijven van een collectieve parkeervoorziening voor alle bedrijven op het AMC-terrein. Een collectieve parkeervoorziening wordt altijd efficiënter gebruikt dan afzonderlijke parkeervoorzieningen per instantie of bedrijf.
- Verstrekking van een gelimiteerd aantal parkeerpassen per organisatie(onderdeel). De afzonderlijke divisies, diensten en staven bepalen vervolgens zelf welke individuele werknemers recht krijgen op een parkeerpas (op basis van criteria als reisafstand en reistijd per openbaar vervoer).
- Bij groter wordende schaarste aan parkeerplaatsen zal er druk op de openbare ruimte ontstaan (parkeren in het groen en in bermen). Dit moet worden tegengegaan door fysieke maatregelen (paaltjes, hoge troittoirbanden) of door handhaving op eigen terrein. Voor dit laatste kan een overeenkomst gesloten worden met een gemeentelijke instelling, zoals de dienst Parkeerbeheer.

6.4 Mobiliteitsmanagement

Parkeerbeleid is zeer effectief om het autogebruik terug te dringen, maar is niet populair. Het is belangrijk hier positieve maatregelen tegenover te zetten, wil het AMC het imago behouden van een plezierige en goed bereikbare werklocatie. De positieve maatregelen zorgen ervoor dat meer automobilisten vrijwillig een andere vervoerwijze kiezen. Mobiliteitsmanagement kan niet zonder parkeerbeleid, maar het omgekeerde geldt ook: parkeerbeleid kan niet zonder mobiliteitsmanagement.

Mobiliteitsmanagement delen we in in 'marketing' en 'mogelijkheden' (zie de volgende figuur). In deze paragraaf komen de maatregelen die daarbij horen afzonderlijk aan de orde.



Figuur 6.1: mobiliteitsmanagement: marketing en fysieke mogelijkheden

Marketing

Bij maatregelen om de mobiliteit te beïnvloeden wordt meestal het eerst gedacht aan fysieke verbeteringen, zoals extra vervoersdiensten en nieuwe infrastructuur. Dit is zeker niet onbelangrijk, maar de helft van het succes van mobiliteitsmanagement komt van marketing. Marketing verhoogt de effectiviteit van beleid en is ook in te zetten voor andere doelgroepen dan alleen werknemers. Marketing bestaat uit vier aspecten: informatie, prijs, promotie en administratie:

- *Informatie*: goede informatievoorziening is zeer wezenlijk voor het openbaar vervoer en verdient daarom continue aandacht. Bij het AMC is weliswaar informatie te verkrijgen over vertrektijden van het openbaar vervoer, maar voor een grote instelling als het AMC kan ook gedacht worden aan meer dynamische en actuele reisinformatie (bijvoorbeeld een scherm met actuele vertrektijden en eventuele vertragingen van treinen).
- *Prijs*: mobiliteitsmanagement is ook: het juiste prijskaartje hangen aan de verschillende vervoersproducten. De fiscale mogelijkheden om het gebruik van openbaar vervoer en fiets te stimuleren, worden nu nog niet volledig benut. De werkgever mag de werkelijke kosten van openbaar vervoer volledig onbelast vergoeden. Maar het is ook toegestaan om een onbelaste vergoeding te geven van 19 cent per kilometer *ongeacht de gekozen vervoerwijze*. Dit kan voor gebruikers van fiets en openbaar vervoer gunstiger zijn. Wie de auto gebruikt, krijgt in dit geval dezelfde vergoeding, maar daar kan een parkeerheffing tegenover staan.
- *Promotie*: tijdelijke kortingsacties voor het openbaar vervoer of bijvoorbeeld een gratis fietskaart geven het AMC een goed imago. Bovendien kunnen promotieacties heel specifiek worden ingezet voor bepaalde doelgroepen.
- *Administratie*: één manier om een vervoersoptie aantrekkelijker te maken, is het wegnemen van administratieve handelingen. Wie de auto zakelijk gebruikt, kan vaak gewoon kilometers declareren, maar wie het openbaar vervoer kiest, moet kaartjes inleveren. Bij gebruik van Mobility Mixx of NS Businesskaart is dat niet nodig. Overigens zal ook de opkomende OV-chipknip de administratie van reizen met openbaar vervoer in de toekomst waarschijnlijk makkelijker maken.

Mogelijkheden

Naast de stimulering van openbaar vervoer en fiets door informatie, prijs, promotie en administratie, zijn er ook nog fysieke mogelijkheden om alternatieven voor de auto aantrekkelijker te maken.

- In figuur 6.1 is 'huisvesting' bewust bovenaan gezet. Het AMC gaat immers sterk uitbreiden. De kansen voor goede voorzieningen voor met name fietsers zijn het grootst in nieuwe situaties. Als bij de bouwplannen direct nagedacht wordt over goede fietspaden en stallingsvoorzieningen (direct bij de entrees), zijn achteraf geen ingewikkelde en vaak suboptimale aanpassingen meer nodig.

- Zoals eerder opgemerkt is het openbaar vervoer naar het AMC al van een hoog niveau, waardoor verdere verbetering van vervoersdiensten relatief moeilijk te realiseren is. Er zijn echter nog wel mogelijkheden om het voor- en natransport te verbeteren, bijvoorbeeld door te pleiten voor OV-fiets bij station Holendrecht of het aanbieden van bedrijfsfietsen bij dit station (met behulp van pas uit klem te halen). Het laatste stuk lopen vanaf het station kan een belemmering vormen om met het openbaar vervoer te reizen, zeker als het AMC naar buiten toe uitbreidt.
- Voor wie de auto overdag nodig heeft voor zakelijk ritten, kunnen bedrijfsauto's of huurauto's aangeboden worden. Zakelijk gebruik van een auto is daarmee geen reden meer om de auto ook voor het woon-werkverkeer te gebruiken (men kan met de fiets of het openbaar vervoer naar het werk komen en overdag met een huur- of bedrijfsauto naar een klant rijden).
- Vooral voor de fiets is aanvullende infrastructuur nodig. Extra hoogwaardige stallingsvoorzieningen hebben daarbij de hoogste prioriteit. Als parkeerplaatsen voor auto's schaarser worden, moeten er wel ruim voldoende fietsenstallingen zijn. Verder is de continuïteit van fietspaden en -stroken op het AMC-terrein zelf nog te verbeteren. Het zou goed zijn om bij de nieuwbouwplannen tegelijkertijd een concreet fietsplan uit te werken.
- Vooral onder medewerkers die werken volgens een vast dienstrooster, kan 'carpool-matching' het autogebruik verder beperken. Er wordt in de huidige situatie nog weinig samengereden, terwijl hier wel potentie voor is: een grote hoeveelheid personeel rijdt op dezelfde tijden van en naar het werk. Om het carpoolen extra te stimuleren, kunnen gunstig gelegen parkeerplaatsen voor carpoolers worden gereserveerd tegen een lager tarief.
- Een aantrekkelijke en veilige omgeving stimuleert het gebruik van de fiets: belangrijk om in het achterhoofd te houden bij nieuwbouwplannen binnen het AMC en daarbuiten (in overleg met de gemeente Amsterdam).

Uiteraard hebben 'marketing' en 'mogelijkheden' een relatie met elkaar: als nieuwe mogelijkheden worden aangeboden, is extra inspanning gewenst om die nieuwe mogelijkheden ook 'in de markt te zetten'. Als marketing en mogelijkheden in samenhang worden toegepast, is de effectiviteit van de maatregelen het grootst.

Voor alle voorgestelde maatregelen en de daarbij gepaard gaande informatievoorziening geldt dat deze georganiseerd en gestructureerd moeten worden. Voor sommige maatregelen is ook samenwerking met andere partijen nodig (zoals NS of gemeente). Maatregelen die aansluiten bij bestaande initiatieven (zoals de OV-fiets) hoeven in principe niet veel te kosten, maar er moet wel energie in gestoken worden om zaken geregeld te krijgen. Dit vergt overleg en lobbywerk. Het is daarom belangrijk dat niet alleen geld, maar ook tijd vrijgemaakt wordt om mobiliteitsmanagement verder gestalte te geven.

7 Conclusies en aanbevelingen

Het eerste deel van dit hoofdstuk geeft de conclusies en aanbevelingen van het onderzoek beknopt weer: het kan gelezen worden als samenvatting van dit rapport. Vervolgens wordt kort ingegaan op het vervolgtraject met de gemeente Amsterdam.

7.1 Samenvattende conclusies en aanbevelingen

Huidige situatie

1. Het aandeel van de medewerkers die per auto naar het AMC komen is sinds 2002 gedaald van 48% naar 44%. Het gebruik van het openbaar vervoer is gestegen, vooral op de corridors die het meest profiteren van het nieuwe station Holendrecht (richting Utrecht en Noord-Holland) en van de Zuidtangent (richting Amstelveen). Het fietsaandeel is sinds 2002 stabiel gebleven op een relatief laag niveau van $\pm 12\%$. Opvallend is dat het gebruik van de fiets vanuit Amsterdam Zuid-Oost is gedaald ten opzichte van 2002.
2. Er rijden op een gemiddelde werkdag zo'n 19.000 auto's het terrein op en af (9.500 in, 9.500 uit). Het grootste deel daarvan heeft een bestemming op het terrein: slechts 10% van de 19.000 auto's bestaat uit leveranciers, bussen en doorgaand verkeer. Op de parkeerplaatsen op het AMC-terrein parkeert vrijwel niemand met een bestemming *buiten* het AMC-terrein.
3. In de huidige situatie zijn 3.400 parkeerplaatsen nodig, waarvan 900 kortparkeerplaatsen (voor bezoekers en patiënten) en 2.500 langparkeerplaatsen (voor werknemers). Op P2 en P3b is in de huidige situatie nog enige restcapaciteit aanwezig. De overige parkeerplaatsen worden overdag (op werkdagen) intensief gebruikt.

Toekomstige ontwikkelingen

4. De functies binnen de ringweg op het AMC-terrein zullen worden uitgebreid en geïntensiveerd. Dit zal leiden tot 25% groei van het aantal werknemers en bezoekers binnen de ring. Buiten de ring (op het zuid- en westterrein) is een uitbreiding van in totaal 200.000 m² kantoren, onderzoek en laboratoria gepland. Dit biedt ruimte voor 5.000 extra arbeidsplaatsen.
5. *Bij de huidige vervoerwijzeverdeling* stijgt de parkeerbehoefte als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen tot 6.150 parkeerplaatsen. Uitgaande van bovengrondse gebouwde parkeervoorzieningen moet per parkeerplaats gerekend worden op een investering van ongeveer € 15.000,- en een benodigd oppervlak van 25 m² (inclusief manoeuvreerruimte).

Beleidsmogelijkheden

6. *Bij sturend parkeerbeleid* kan de parkeerbehoefte van werknemers worden beperkt. Conform het gemeentelijke beleid kan ervoor gekozen worden om slechts 0,2 parkeerplaatsen per werknemer te realiseren. Als deze norm alleen wordt toegepast op de nieuwe functies, zijn in totaal 4.975 parkeerplaatsen nodig. Als de norm ook op de bestaande functies wordt toegepast zijn 4.075 parkeerplaatsen nodig. Bij toepassing van stringente parkeernormen, is parkeerregulering noodzakelijk om de (schaarse) parkeerruimte goed te verdelen.
7. Alleen positieve maatregelen (zoals verbeteren van openbaar vervoer en fietsvoorzieningen) zullen het autogebruik nog enkele procentpunten kunnen verlagen, maar zijn niet voldoende om de parkeerbehoefte van werknemers terug te brengen tot 0,2 parkeerplaatsen per arbeidsplaats. Kortom: zonder parkeerbeleid is mobiliteitsmanagement onvoldoende effectief. Andersom geldt dat beperking van parkeermogelijkheden alleen mogelijk is als voldoende alternatieven geboden worden.
8. Mobiliteitsmanagement bestaat uit maatregelen om openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en carpoolmogelijkheden te verbeteren, maar óók uit maatregelen om de vervoersalternatieven beter te 'verkopen' (marketing). De fiscale mogelijkheden om het gebruik van openbaar vervoer en fiets te stimuleren worden nu nog niet volledig benut. En nieuwe vervoersmogelijkheden worden beter benut als deze samengaan met gerichte informatievoorziening en promotie-acties.
9. Het openbaar vervoer naar het AMC is sterk verbeterd door opening van het station Holendrecht en door de snelle, frequente metroverbinding met de openbaarvervoerknooppunten Amsterdam Bijlmer-Arena en Duivendrecht. Daarvandaan zijn alle delen van het land met de trein bereikbaar. De grootste kansen liggen in verbetering van het natransport, zeker als het AMC in de toekomst naar buiten toe uitbreidt. Wij stellen voor om hiertoe bedrijfsfietsen bij het station aan te bieden (met behulp van pas uit een klem te halen). Voor natransport met bussen is de afstand en de tijdswinst (inclusief overstap en lopen) bij het AMC te beperkt.
10. Gezien het geringe gebruik van de fiets naar het AMC, zijn vooral fietsmaatregelen zeer kansrijk. Het gaat daarbij om:
 - extra, hoogwaardige stallingsvoorzieningen (op diverse plaatsen: het voordeel van de fiets is dat men dicht bij de eindbestemming kan komen);
 - verbetering van de continuïteit van fietspaden en -stroken op het AMC-terrein;
 - aandacht voor een aantrekkelijke en veilige omgeving rond fietsroutes, zowel binnen het AMC-terrein als daarbuiten (in overleg met de gemeente). De uitbreidingsplannen van het AMC bieden hiertoe nieuwe kansen.

Samenhang en timing van maatregelen

11. Het beste resultaat wordt bereikt door in samenhang gestalte te geven aan:
 - bouwactiviteiten;
 - parkeerbeleid;
 - nieuwe vervoersmogelijkheden;
 - en marketing (inclusief reiskostenvergoedingen personeel).Hiertoe is inzet van middelen én mensen nodig.

7.2 Vervolgtraject: verkeersonderzoek als input voor verkeersmodel

Er spelen zeer veel nieuwe ontwikkelingen rondom het AMC, zoals de verbreding van de A1-A6-A9, OV-SAAL en de ontwikkeling van Amstel III (wat ook weer mogelijkheden biedt voor aanvullend openbaar vervoer). Hierover vinden constructieve overleggen plaats met onder meer Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam. De gemeente gebruikt een verkeersprognosemodel om de verkeerskundige effecten van alle nieuwe ontwikkelingen te berekenen. Daarbij wordt ook rekening gehouden met het verkeer van en naar het AMC, maar de hoeveelheid ritten die in de toekomst door het AMC worden geproduceerd, is in het model ingeschat op basis van algemene parameters (aantal ritten voor

verschillende typen arbeidsplaatsen). Met de uitkomsten van het verkeers- en vervoersonderzoek kan het verkeersmodel verder verbeterd worden. Wij stellen voor om er bij de gemeente voor te pleiten om met de uitkomsten van het verkeers- en vervoersonderzoek het verkeersmodel te verfijnen en om als AMC betrokken te worden bij berekeningen die hiermee gedaan worden. Het verkeersmodel is een prima instrument om te berekenen in hoeverre de bereikbaarheid verandert bij extra verkeersaanbod of nieuwe ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen, zowel binnen als buiten het AMC-terrein en zowel voor de auto als voor openbaar vervoer.