



# **Verkeersonderzoek Overamstel**

**Technische rapportage**

Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer  
Hoofdafdeling Strategie en Beleid  
Afdeling Verkeersonderzoek



## Samenvatting

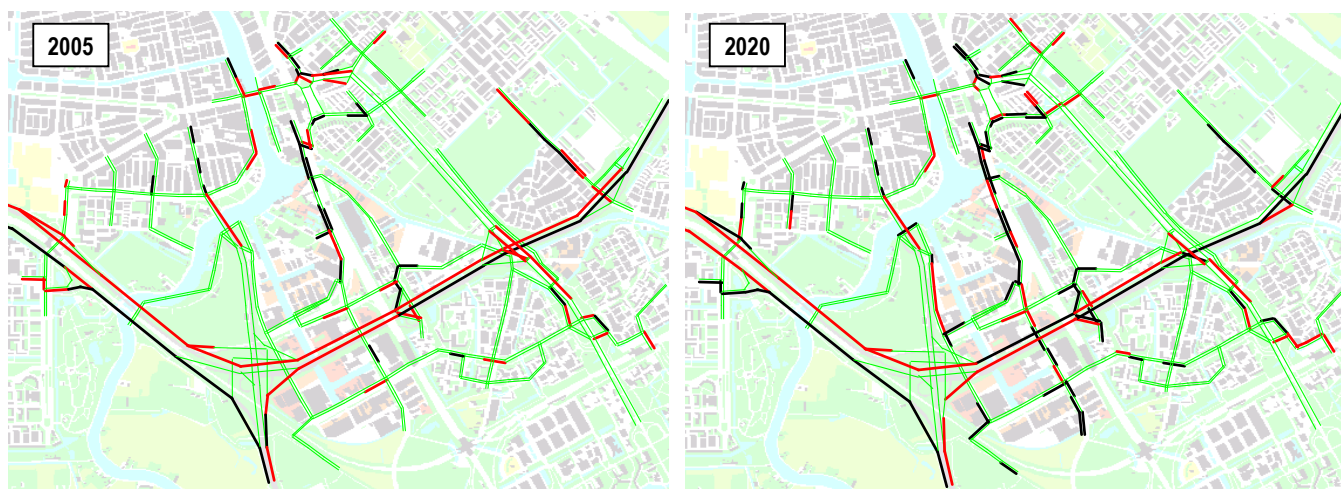
### Aanleiding en achtergrond

In 2003 is door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer een studie uitgevoerd naar de verkeerskundige gevolgen van de stedelijke ontwikkeling van de gebieden Overamstel (Amstel I) en Weespertrekvaart. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor het in november 2005 vastgestelde plan "Visie Overamstel". Inmiddels zijn de plannen verder uitgewerkt en is er behoefte aan een nieuwe studie naar de verkeerseffecten. Ook om inzicht te krijgen in de consequenties van de ruimtelijke plannen voor luchtkwaliteit en geluidsbelasting is besloten een nieuwe verkeersstudie uit te voeren.

Het resultaat van deze verkeersstudie is een overzicht op hoofdlijnen van de verkeersontwikkeling op wegvakken. Dit toekomstbeeld is gebaseerd op globale aannames voor de inrichting van wegen en kruisingen. Voor drukke kruisingen wordt aanvullend op deze studie daarom nog een verdiepingsslag gemaakt waarin specifiek naar optimalisaties wordt gezocht om het verkeer beter te laten doorstromen.

### Autonome ontwikkelingen in het verkeersbeeld tot 2020

Inzicht in de toekomstige autonome ontwikkelingen in en rond Amsterdam is van belang om de effecten van het plan Overamstel te kunnen beoordelen. Zo neemt het aantal inwoners en de mobiliteit toe in Amsterdam en de regio. Ook belangrijk zijn de verwachte invoering van een vorm van rekeningrijden, het verhogen van de parkeertarieven en de Noord/zuidlijn, die zullen leiden tot een verschuiving van autogebruik naar openbaar vervoer. Niettemin zal ook het autogebruik in de toekomst toenemen. Onderstaande figuren laten het verkeersbeeld zien in 2005 en 2020 in de autonome situatie, dus zonder dat Overamstel wordt ontwikkeld.

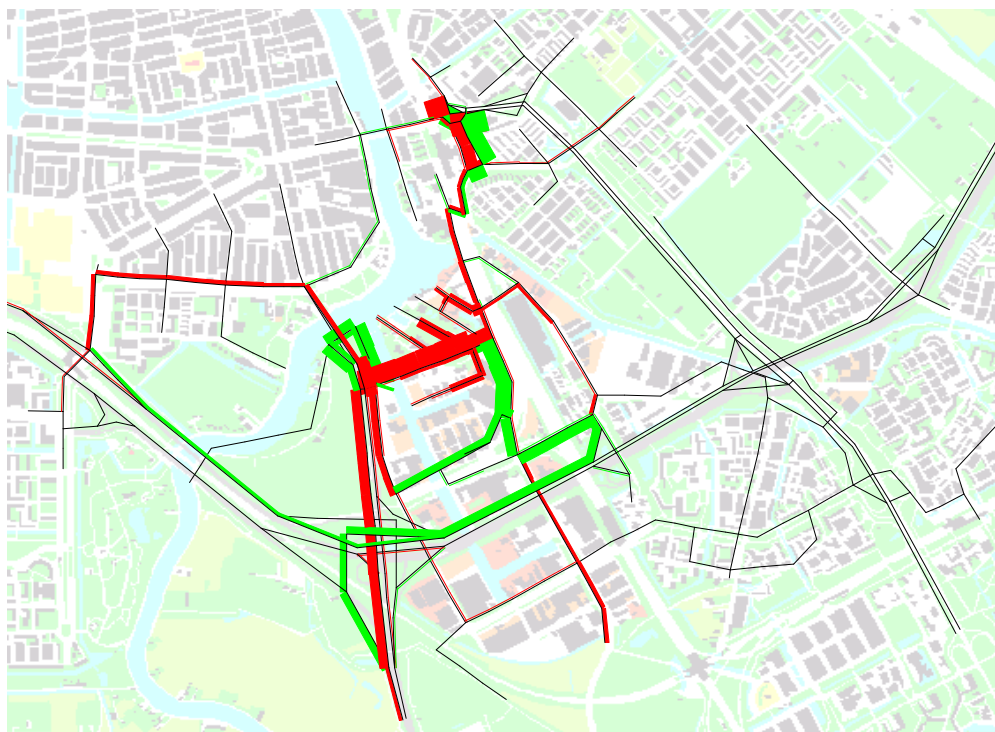


**Figuur 0.1: Autonome ontwikkeling autoverkeer van 2005 tot 2020**  
*Zwart is het drukst, groen het rustigst.*

Uit figuur 0.1 blijkt dat het autoverkeer toeneemt tussen 2005 en 2020. Met name op de Spaklerweg, de Joan Muyskenweg en delen van de ring A10 (oost) is een toename te zien. Andere wegvakken zoals de A2/Nieuwe Utrechtseweg blijven relatief rustig qua autoverkeer.

### Verkeersbeeld Plan Overamstel

Door de uitvoering van het plan Overamstel (de zogeheten plansituatie) treden veranderingen op in het verkeersbeeld ten opzichte van de autonome ontwikkelingen. Op sommige plaatsen wordt het drukker, op andere plaatsen is er juist minder verkeer. Per saldo wordt het drukker omdat in de plannen van Overamstel ongeveer 4.000 extra woningen worden gebouwd. In figuur 0.2 is te zien welke wegen in het gebied extra verkeer te verwerken krijgen en op welke wegen het juist rustiger wordt ten opzichte van de autonome situatie zonder Overamstel (in 2020).



**Figuur 0.2: Verschil intensiteiten in plansituatie t.o.v. autonome ontwikkeling (2020)**

*Rood betekent meer verkeer in de plansituatie, groen betekent meer verkeer in de autonome ontwikkeling zonder Overamstel.*

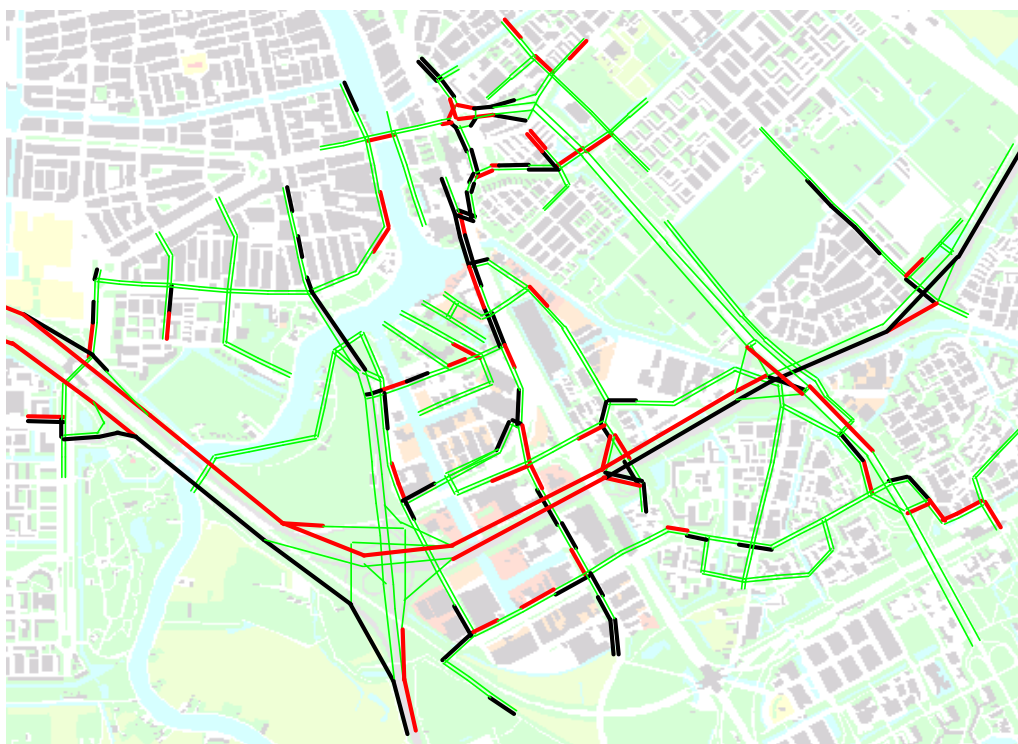
Te zien is dat vooral de Nuonweg de Joan Muyskenweg en de omgevormde A2 in zuidelijke richting extra verkeer te verwerken krijgen. Dit zijn dan ook de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen van Overamstel. Aan de andere kant neemt het verkeer op de zuidelijke Spaklerweg, de De Heusweg en op de A10 in westelijke richting af. Dit is gunstig gezien de verkeersdruk daar.

Verder is zichtbaar dat een deel van het Overamstel verkeer via de President Kennedylaan richting S109 (RAI) gaat rijden. Voor de noordkant van Overamstel (o.a. Amstelskwartier) ontstaat met de nieuwe onderdoorgang onder het spoor een (sluip)route via de Wenckebachweg naar de S111 (Joh. Bloekerweg).

### I/C-verhouding: vraag en aanbod

De I/C-verhouding (intensiteit gedeeld door de capaciteit) geeft aan in welke mate het wegennet de verkeersvraag kan faciliteren. Figuur 0.3 geeft de I/C-verhoudingen weer in Overamstel voor het jaar 2020. Er is een aantal kritische en problematische wegvakken waarneembaar, zoals de Spaklerweg en de op/afrit S111. Op het noordelijk deel van de Spaklerweg bedraagt de hoogste I/C-verhouding 1,4.

De mogelijke problemen liggen vooral rond kruispunten. Vaak kunnen knelpunten met goede ontwerpen van kruispunten worden opgelost of verminderd. Niettemin zal er op de drukke momenten van de dag op bepaalde wegvakken wel wat congestie optreden. Kort gezegd wordt Overamstel een echt stedelijk gebied, met drukte op de wegen, maar niet een gebied dat onbegaanbaar zal zijn.



**Figuur 0.3: I/C-verhoudingen na uitvoering plannen (2020)**

*Groen betekent vrije doorstroming ( $I/C < 0,7$ ), rood zijn problematische wegvakken waar af en toe filevorming kan voor-komen ( $I/C = 0,7$  tot  $0,9$ ) en zwart staat voor kritische wegvakken ( $I/C > 0,9$ ) waar nadere aandacht voor het wegontwerp en kruispunten gewenst is.*

Als we de I/C-verhoudingen in de plansituatie vergelijken met die in de autonome situatie (zie figuur 1, rechterzijde) zien we een aantal verschillen. Zo wordt het noordelijk deel van de Spaklerweg iets drukker, maar het zuidelijk deel wordt in de plansituatie juist ontlast door de komst van de Nuonweg. Verkeer over de Utrechtsebrug neemt toe in de plansituatie. Per saldo wordt het drukker, wat ook al te zien was in figuur 0.2.

### Autogebruik in relatie tot de rest van de stad

Overamstel heeft een gunstige ligging voor het gebruik van openbaar vervoer. Hierdoor ligt het autogebruik lager dan het Amsterdams gemiddelde. In 2005 werd 39% van de verplaatsingen van en naar Overamstel met de auto gemaakt. In de rest van Amsterdam was dit 46%. In 2020 is het aandeel auto in Overamstel zelfs gezakt tot 37%. Overigens is

dan het autogebruik ook in de rest van de agglomeratie afgenomen tot 40% (o.a. door rekeningrijden en de komst van de Noord/zuidlijn).

### **Turborotonde versus dubbele T**

Met Rijkswaterstaat wordt intensief overlegd gevoerd hoe en onder welke voorwaarden de A2 omgevormd kan worden tot stadsstraat. Voor de omvorming zijn verschillende principes denkbaar. In de verkeersstudie zijn twee varianten doorgerekend: de dubbele-T en de turborotonde. Uit de verkeersstudie blijkt dat de verschillen tussen de twee omvormingsvarianten zeer gering zijn en in een statisch verkeersmodel (waarmee deze studie is uitgevoerd) niet of nauwelijks tot uitdrukking komen. Om de verschillen in doorstroming duidelijk in beeld te brengen zou een dynamisch model van toegevoegde waarde kunnen zijn. In beide gevallen, zowel de dubbele T als de turborotonde, zal veel aandacht moeten worden besteed aan het ontwerp van de weg. Mede daarvan is afhankelijk of er risico's zijn voor terugslag van verkeer op de A2 en A10. De inschatting op basis van dit verkeersonderzoek is dat vanwege de lage I/C-verhoudingen een dergelijk risico niet groot zal zijn.

### **Openbaar vervoer**

Overamstel heeft in de huidige situatie met twee metrostations een gunstige ligging voor het openbaar vervoer. Het gebruik van het openbaar vervoer in Overamstel is dan ook aanzienlijk hoger dan dat van Amsterdam als geheel (respectievelijk 45% en 33% in 2005). In 2020, als Overamstel in zijn geheel is ontwikkeld en er nog een extra buslijn door het gebied rijdt, is het aandeel OV zelfs gestegen tot 47%. De extra buslijn heeft overigens weinig toegevoegde waarde. Slechts 1,5% reist met de bus, de overige 98,5% met de metro. In de rest van Amsterdam is het OV-gebruik dan overigens ook toegenomen tot 43% (o.a. door hogere parkeertarieven en de Noord/zuidlijn).

### **Fietsverkeer**

Het fietsgebruik in Overamstel ligt anno 2005 lager dan het Amsterdams gemiddelde (respectievelijk 16% en 21%). Dit komt enerzijds door de iets excentrische ligging van het gebied en anderzijds omdat het openbaar vervoer een goed alternatief biedt. In 2020 zijn er vrijliggende fietspaden langs de Nuonweg en zijn er twee fietsbruggen gerealiseerd (over het zijkanaal van de Duivendrechtse Vaart en over de Weespertrekvaart). Het fietsgebruik in Overamstel is dan meer in lijn met het Amsterdams gemiddelde, maar nog steeds lager (respectievelijk 16% en 18%). Dit heeft ook dan te maken met de 'concurrentie' tussen openbaar vervoer en fiets: hoe beter de OV-ontsluiting, hoe lager het fietsgebruik.

### **Relatie met eerdere verkeersstudies**

De verkeersstudie 2007 geeft globaal hetzelfde beeld als in 2003. Wel is door een lager woningaantal een lager aantal aankomsten in de avondspits waarneembaar. Aan de andere kant zijn vanwege meer arbeidsplaatsen wel meer vertrekkende voertuigen dan in de studie uit 2003. Hierdoor is het routekeuzeprocess en de belasting van de wegen anders verdeeld dan in de voorgaande studie. Mede door de andere verdeling zijn meer kritische wegvakken waarneembaar. In de verdiepingsslag zullen deze kritische lokaties nader worden onderzocht.

# Inhoud

|          |                                                   |           |
|----------|---------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                                  | <b>8</b>  |
| 1.1      | Aanleiding en opzet                               | 8         |
| 1.2      | Situatieschets                                    | 9         |
| 1.3      | Leeswijzer                                        | 9         |
| <b>2</b> | <b>Het verkeersmodel</b>                          | <b>10</b> |
| 2.1      | GENMOD en Locmod                                  | 10        |
| <b>3</b> | <b>Huidige situatie</b>                           | <b>12</b> |
| 3.1      | Uitgangspunten                                    | 12        |
| 3.2      | Huidige situatie                                  | 13        |
| <b>4</b> | <b>Effect aansluiting A2</b>                      | <b>16</b> |
| 4.1      | Inleiding                                         | 16        |
| 4.2      | Verschil tussen een Dubbele-T en een Turborotonde | 16        |
| 4.3      | Conclusie                                         | 16        |
| <b>5</b> | <b>Prognosejaar 2010</b>                          | <b>17</b> |
| 5.1      | Autonome situatie                                 | 17        |
| 5.2      | Uitgangspunten Plansituatie 2010                  | 18        |
| 5.3      | Plansituatie 2010                                 | 21        |
| 5.4      | Modal split                                       | 24        |
| <b>6</b> | <b>Prognosejaar 2015</b>                          | <b>26</b> |
| 6.1      | Autonome situatie                                 | 26        |
| 6.2      | Uitgangspunten Plansituatie 2015                  | 27        |
| 6.3      | Plansituatie 2015                                 | 28        |
| 6.4      | Modal Split                                       | 33        |
| <b>7</b> | <b>Prognosejaar 2020</b>                          | <b>34</b> |
| 7.1      | Autonome situatie                                 | 34        |
| 7.2      | Uitgangspunten Plansituatie 2020                  | 35        |
| 7.3      | Plansituatie 2020                                 | 36        |
| 7.4      | Modal split                                       | 40        |
| <b>8</b> | <b>Fietsnetwerk en fietsgebruik</b>               | <b>42</b> |
| 8.1      | Basisjaar                                         | 42        |
| 8.2      | Prognosejaar 2020                                 | 42        |

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en opzet

In 2003 is door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer een verkeersstudie uitgevoerd naar de verkeerskundige gevolgen van de stedelijke ontwikkeling van de gebieden Overamstel (Amstel I) en Weespertrekvaart. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor het in november 2005 vastgestelde plan "Visie Overamstel". Nu de visie voor Overamstel definitief is vastgesteld is het verstandig om de laatste inzichten ten aanzien van de ruimtelijke plannen en verkeerskundige ontwikkelingen te vertalen in een nieuw verkeersbeeld van Overamstel voor de toekomst.

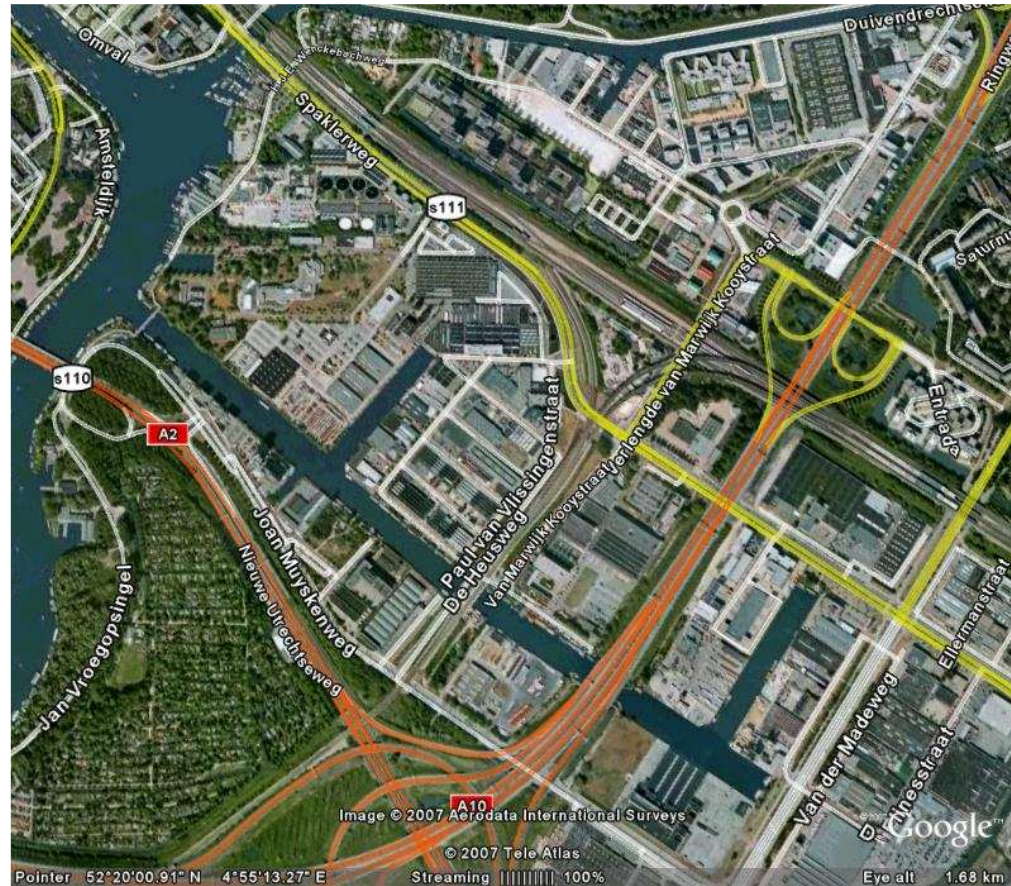
De ontwikkelingen in Overamstel vinden gefaseerd plaats, waarbij de jaren 2010, 2015 en 2020 als prognosejaren zijn aangemerkt. Voor deze prognosejaren is een autonome situatie en een plansituatie doorgerekend met het verkeersmodel. Hierin worden de veranderingen in sociaal-economisch programma en in het infrastructuur netwerk verwerkt. Bij de verkeerseffecten wordt ingezoomd op de nieuwe intensiteiten, de I/C-verhoudingen en de modalsplit.

In het bijzonder van belang voor de ontwikkelingen zijn de effecten op luchtkwaliteit en geluid. Daarom worden per prognosejaar voor de autonome situatie en de plansituatie tabellen gemaakt die alle benodigde gegevens bevatten om berekeningen voor luchtkwaliteit en geluidhinder uit te voeren. Deze tabellen worden los van deze rapportage geleverd aan de opdrachtgever.

Het resultaat van deze verkeersstudie is een overzicht op hoofdlijnen van de verkeersontwikkeling op wegvakken. Dit toekomstbeeld is gebaseerd op globale aannames voor de inrichting van wegen en kruisingen (instellingen van verkeerslichten, aantal en lengte opstelvakken, enzovoorts). Voor drukke kruisingen wordt aanvullend op deze studie daarom nog een verdiepingsslag gemaakt waarin specifiek naar optimalisaties wordt gezocht om het verkeer beter te laten doorstromen.

## 1.2 Situatieschets

Onderstaande figuur geeft een overzicht van het gebied Overamstel en zijn directe omgeving met de belangrijkste straten.



Figuur 1.1: Belangrijkste straten in Overamstel en omgeving

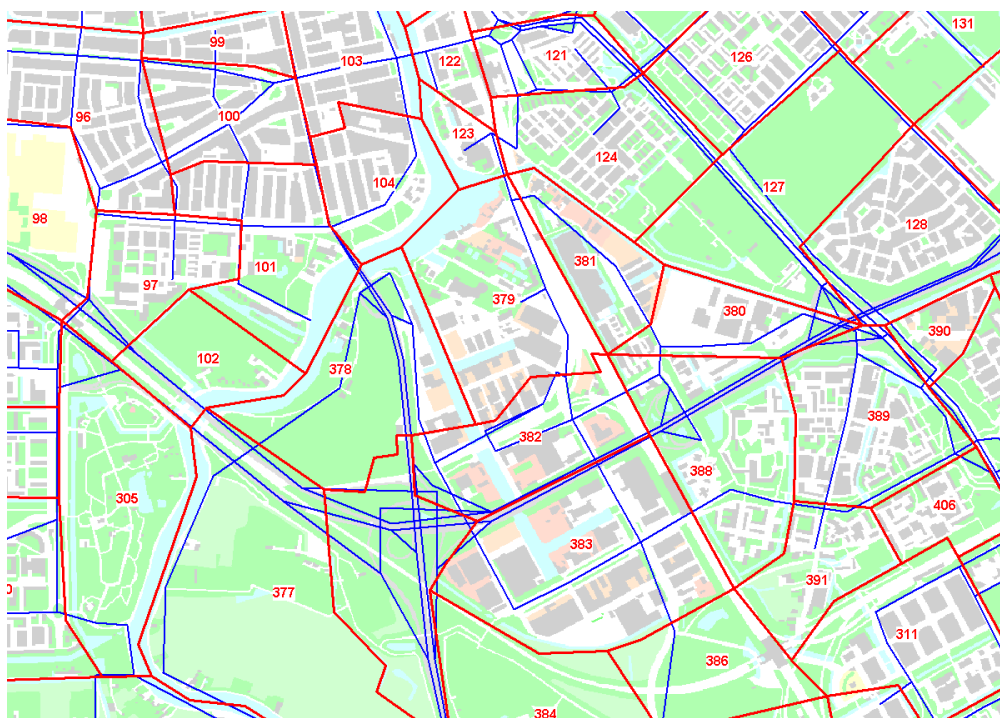
## 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het gebruikte verkeersmodel beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie (2005) beschreven. Aangezien er nog onduidelijkheid is over de aansluiting (dubbele-T of turbo rotonde) van de Nuonweg op de (omgevormde) A2 wordt in hoofdstuk 4 beschreven welke verkeerseffecten per aansluiting zichtbaar zijn. In de hoofdstukken 5 tot en met 7 worden voor de prognosejaren 2010, 2015 en 2020 de effecten beschreven op de verkeerssituatie als gevolg van de planontwikkeling. In hoofdstuk 8 wordt specifiek ingegaan op het fietsnetwerk en het fietsgebruik in 2005 en 2020.

## 2 Het verkeersmodel

### 2.1 GENMOD en Locmod

Voor de detaillering van de plangebied Overamstel is een module gebruikt van het gemeentelijk verkeers - en vervoersmodel GENMOD, het zogeheten Locmod (local model). Het Locmod is een uitsnede van het grote GENMOD-model, waarbij het autonetwerk voor het uitgesneden gedeelte is verfijnd en gedetailleerd.



Figuur 2.1: Autonetwerk en gebiedsindeling in het Genmod

Genmod is multimodaal, dat wil zeggen dat de effecten van een goede fiets- en OV- en autobereikbaarheid zijn verrekend in de verkeersproductie van het toekomstige bouwprogramma.

De toekomstige infrastructuur en de gewijzigde sociaal economische gegevens als gevolg van de plannen zijn door de opdrachtgever en de DRO in overleg met de opdrachtnemer vastgesteld.

Het model berekent de verkeersintensiteit per wegvak voor de 2-uurs avondspits (16.00 – 18.00 uur) op een gemiddelde werkdag. Het model geeft de hoeveelheid verkeer weer dat via een bepaalde route wenst te rijden. In het model wordt het verkeer voor het studiegebied toegedeeld volgens de 2R-methode, dat wil zeggen het verkeer wordt verdeeld via de snelste route en de second-best route. De verdeling over deze twee

routes gebeurt op een wiskundige manier die afhankelijk is van het rijtijdverschil tussen de routes. Deze methode wordt standaard toegepast op vele projecten in Amsterdam.

Voor luchtkwaliteitberekeningen zijn etmaalcijfers nodig. Deze worden berekend door het toepassen van een rekenfactor, die verschillend is per wegvaktype. Daarnaast wordt een omrekening gemaakt om van de gemiddelde werkdag een gemiddelde weekdag te maken.

Voor geluidhinderberekeningen worden de aantallen motorvoertuigen in de spits omgerekend naar een gemiddeld dag-, nacht-, avonduur met onderscheid in voertuigsoorten (motorfietsen, personenauto's, lichte en zware vrachtauto's, bussen en trams.)

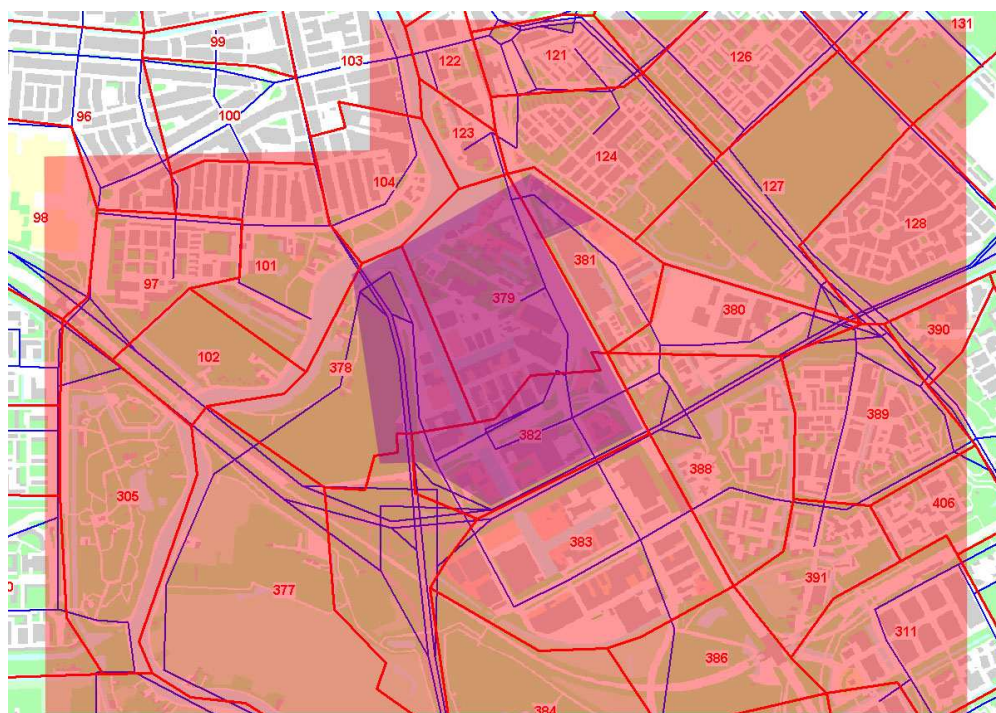
De resultaten van de modelberekeningen worden gepresenteerd in plotjes (visuele weergave van het verkeersmodel). De intensiteit wordt weergegeven aan de hand van intensiteitsklassen. Elke klasse correspondeert met een kleur. Hiermee wordt een indicatie gegeven van de intensiteit per wegvak.

De verschilplotjes die worden gebruikt geven aan in hoeverre het verkeer toeneemt of afneemt in de nieuwe situatie ten opzichte van de situatie daarvoor. De dikte van de balkjes op de wegvakken correspondeert met de hoeveelheidverkeer. Hoe dikker de balk, hoe meer verkeer. In groen wordt de afname en in rood de toename weergegeven.

## 3 Huidige situatie

### 3.1 Uitgangspunten

De huidige situatie ligt vast in verkeersstromenkaarten. Deze zogenaamde stromenkaarten beschrijven de huidige verkeersdruk op de Amsterdamse wegen en zijn gebaseerd op verkeerstellingen van de afgelopen jaren. In figuur 3.1 is een kaart opgenomen van het gebied van Overamstel waarop te zien is hoe het wegennet er uit ziet. In oranje is het studiegebied gearceerd waarvoor het verkeersmodel is verfijnd. In paars is de locatie Overamstel aangegeven, waarin in de toekomst het netwerk en programma gaan wijzigen. De rode lijnen zijn de zonegrenzen uit het verkeersmodel, de blauwe lijnen geven het wegennet van de huidige situatie weer.



Figuur 3.1: Studiegebied Overamstel inclusief plangebied en wegennet

Naast het netwerk zijn de volgende sociaal-economische basisgegevens in het model voor Overamstel opgenomen (tabel 3.1). Te zien is dat er in de huidige situatie een kleine 800 inwoners (Inw.), circa 7.700 arbeidsplaatsen (Arb.) en 100 winkelarbeitsplaatsen (W.arb) in het gebied aanwezig zijn. De huidige inwoners wonen onder andere in woonboten en dienstwoningen.

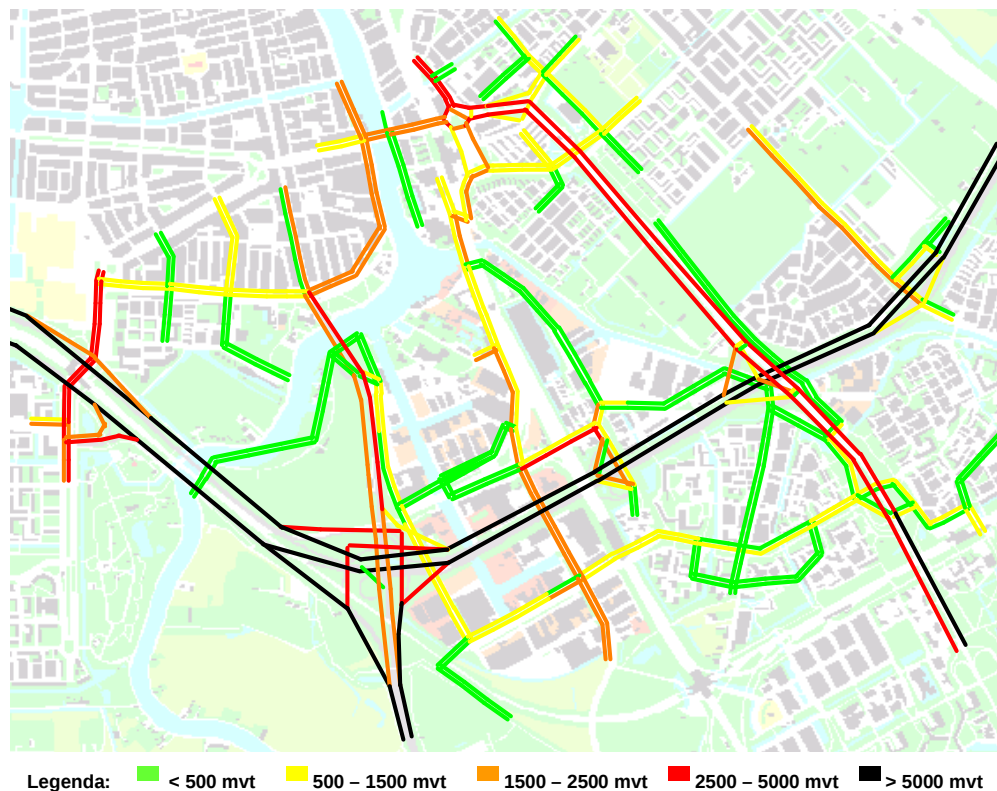
| Basisgegevens totaal |      |       |       |       |
|----------------------|------|-------|-------|-------|
| Studiegebied         | Inw. | Arb.  | W.arb | Stud. |
| Overamstel           | 795  | 7,775 | 100   | 0     |
| Totaal               | 795  | 7,775 | 100   | 0     |

tabel 3.1 Basisgegevens Overamstel huidige situatie

## 3.2 Huidige situatie

### 3.2.1 Intensiteit

In figuur 3.2 is een kaart opgenomen waarin de intensiteiten zijn weergegeven voor de verschillende wegvakken. Het betreft intensiteiten in de avondspits (16.00-18.00uur) per richting.



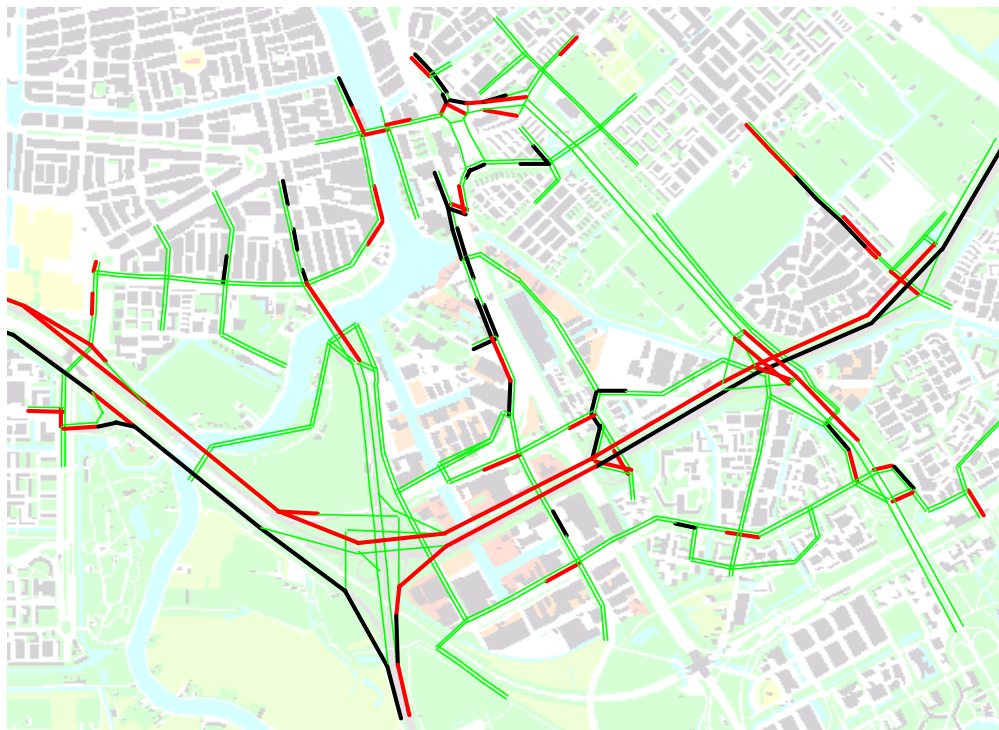
Figuur 3.2: Intensiteit tijdens de avondspits (16 – 18) in de huidige situatie.

De Gooiseweg blijkt de drukste weg te zijn op stedelijk niveau in het studiegebied.

### 3.2.2 I/C-verhouding

Om te bepalen of de hoeveelheid verkeer nog kan worden afgewikkeld op het beschikbare wegennet kan de intensiteit/capaciteit van wegvakken worden gebruikt. De I/C-verhouding geeft aan in hoeverre de capaciteit van een wegvak nog voldoende is om de intensiteit af te wikkelen. Wanneer een wegvak voldoende capaciteit heeft kleurt deze groen. Naarmate de intensiteit toeneemt en het wegvak daarmee meer moeite heeft deze intensiteit af te wikkelen, kleurt het wegvak rood (kritisch wegvak). Op een zwart wegvak is een capaciteitsprobleem en kan congestie verwacht worden (problematisch wegvak).

In figuur 3.3 is op een kaart de I/C-verhouding weergegeven in de huidige situatie voor Overamstel.



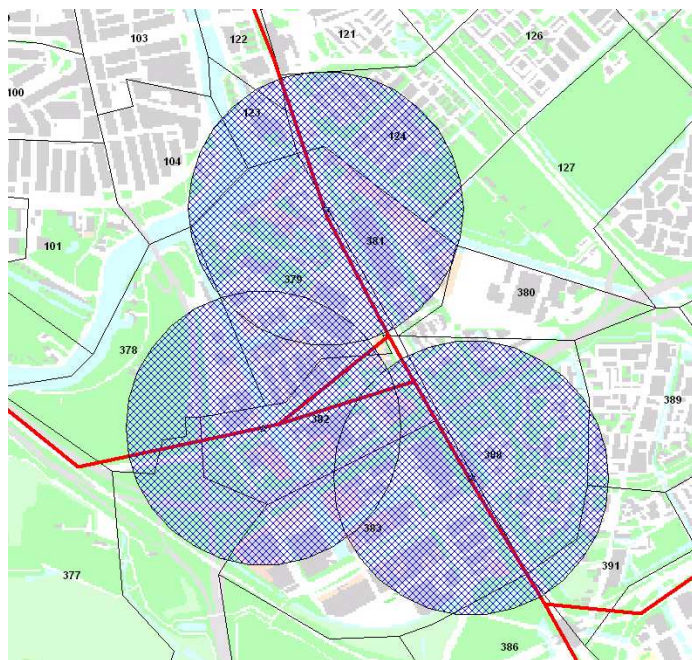
Figuur 3.3: I/C-verhouding huidige situatie.

In de huidige situatie doen zich in de avondspits capaciteitsproblemen voor op de Rijksweg A10. Op de toevoerende wegen doen zich problemen voor, onder ander bij de aansluiting van de Johannes Blookerweg op de A10 (afrit S111). Een belangrijke as door het plangebied is de Spaklerweg. Op deze weg komen op diverse plekken vanaf de snelweg tot aan het Julianaplein capaciteitsproblemen voor. Rondom de rotonde op de Overzichtsweg zijn er problemen met de verkeersafwikkeling.

### 3.2.3 Modalsplit

In de basissituatie is geen busverbinding beschikbaar in Overamstel. Aangezien in de plannen voor de toekomst wel sprake is van een busverbinding, is het goed de modalsplit in het basisjaar te berekenen, zodat beter in beeld gebracht kan worden wat straks het effect is van het realiseren van een busverbinding, zeker wanneer er wijzigingen gaan optreden in de aantallen inwoners en arbeidsplaatsen en het infrastructuurnetwerk.

Het gebied wordt door de metrostations Spaklerweg, Overamstel en Van der Madeweg ontsloten (figuur 3.4). De stations bieden directe metroverbindingen met het Centraal Station, de ZuidAs, Amsterdam Zuidoost en Amsterdam West.



Figuur 3.4: Metro ontsluiting Overamstel.

De berekende modalsplit in de basissituatie is weergegeven in tabel 3.3. Het gebruik van het openbaar vervoer ligt aanzienlijk hoger dan dat van Amsterdam als geheel. Dit komt door de gunstige ligging van het studiegebied ten opzichte van het metronet.

|               | Overamstel | Agglomeratie |
|---------------|------------|--------------|
| OV            | 45         | 33           |
| Fiets         | 16         | 21           |
| Auto          | 39         | 46           |
| <b>Totaal</b> | <b>100</b> | <b>100</b>   |

Tabel 3: Modalsplit 2005

## 4 Effect aansluiting A2

### 4.1 Inleiding

Met Rijkswaterstaat wordt intensief overlegd om de Rijksweg A2 in de toekomst om te vormen tot een 50 km/uur-weg.

Onder andere gezien de ontwikkeling van Overamstel en de aanleg van de Nuonweg ontstaat de vraag hoe de aansluiting van Overamstel op de A2 moet worden vormgegeven. Hiervoor zijn 2 varianten bedacht:

1. rechtstreekse aansluiting van de Nuonweg op de A2 door middel van een dubbele T-aansluiting. Het overige wegennet blijft gehandhaafd zoals het nu is.
2. extra aansluiting op de A2 doormiddel van een turborotonde. De aansluiting Nuonweg blijft gehandhaafd, maar ter hoogte van de Heusweg wordt de Muyskenweg 'geknipt' en aangesloten op de rotonde.

Aangezien de oplossing effect heeft op de verdere berekeningen wordt eerst bepaald welke variant verkeerskundig gezien de voorkeur heeft. De voorkeursoplossing zal dan als basis dienen bij de verdere berekeningen.

### 4.2 Verschil tussen een Dubbele-T en een Turborotonde

De intensiteitsverschillen tussen de dubbel T-variant en de turborotonde variant zijn zeer klein en komen in een statisch verkeersmodel niet goed tot uiting. Om dit verschil wel duidelijk in beeld te brengen zou een dynamisch model van toegevoegde waarde kunnen zijn.

### 4.3 Conclusie

Vanwege het geringe verschil in verkeersintensiteiten tussen de dubbele-T variant en de turborotonde variant is in het vervolg van deze rapportage steeds één variant gepresenteerd. Gekozen is voor de variant met dubbele-T (conform de visie Overamstel).

## 5 Prognosejaar 2010

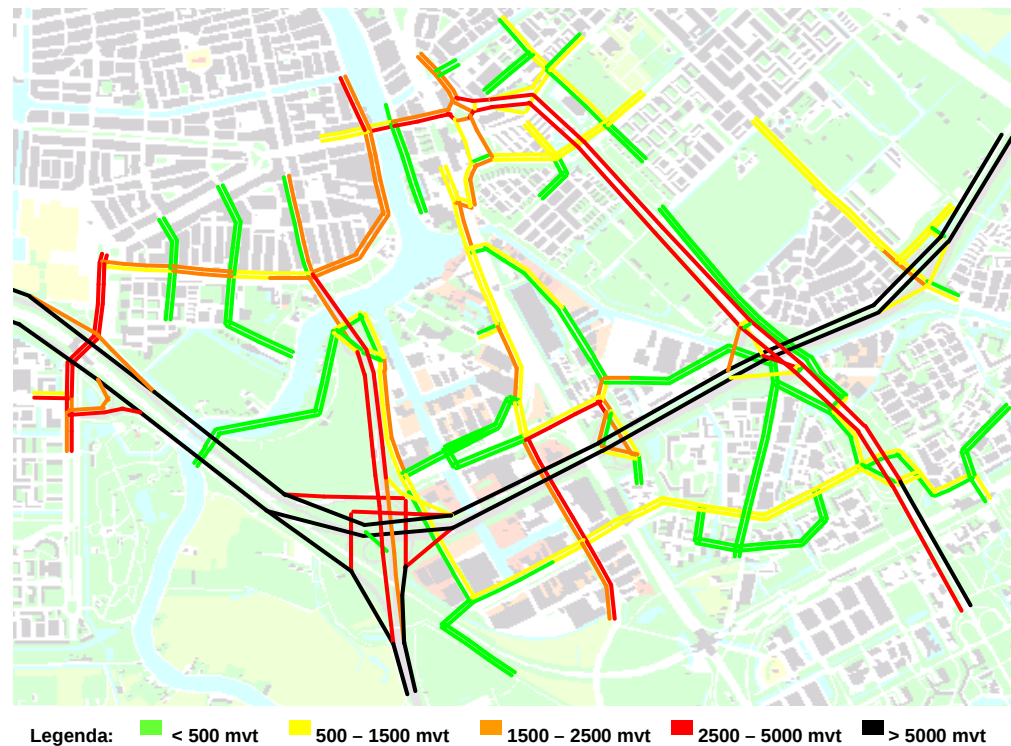
### 5.1 Autonome situatie

#### 5.1.1 Intensiteit

Om de effecten van de ontwikkelingen in Overamstel goed in beeld te krijgen is het van belang te weten wat de verkeerssituatie is wanneer er géén specifieke ontwikkelingen in het gebied plaatsvinden. We noemen dit de autonome situatie. In de autonome situatie wijzigt de verkeerssituatie de komende jaren als gevolg van ontwikkelingen elders. Dit kan betrekking hebben op sloop en of nieuwbouw elders in Amsterdam, maar ook op bijvoorbeeld landelijke kilometerheffing en lokale parkeertarieven.

Bij het bepalen van de autonome situatie zijn de meest relevante demografische, economische en ruimtelijke uitgangspunten gebruikt. Amsterdam maakt gebruik van eigen referentiemodellen voor de jaren 2005 tot en met 2020 die specifiek zijn toegesneden op de lokale en regionale situatie. Deze uitgangspunten zijn in mei 2006 bestuurlijk geaccordeerd. Wat wel en niet wordt meegenomen in de autonome situatie is tevens afgestemd met het Programma Ruimtelijke Investerings (PRI).

In figuur 5.1 is de autonome situatie weergegeven voor het jaar 2010.

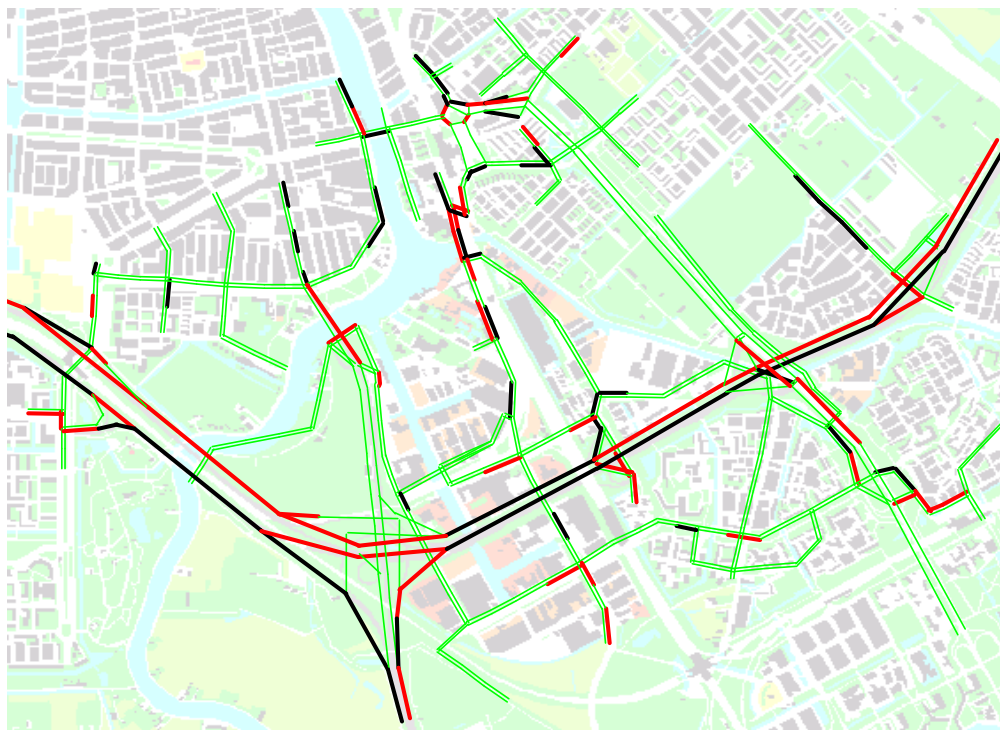


Figuur 5.1: Intensiteit tijdens de avondspits (16 – 18) in de autonome situatie 2010.

Ook in de autonome situatie 2010 blijft de Gooiseweg de weg met de hoogste intensiteit in het studiegebied. Ten opzichte van 2005 wordt het in de avondspits voornamelijk drukker op de Jan Vroegopsingel, de Joan Muyskenweg en in de Rivierenbuurt.

### 5.1.2 I/C-verhouding

Het effect van de groei van verkeer in de autonome situatie in 2010 op de I/C-verhouding is in beeld gebracht in figuur 5.2.



Figuur 5.2: I/C-verhouding Autonome situatie 2010

De capaciteitsproblemen nemen in de autonome situatie 2010 toe, hoofdzakelijk op de A10 tussen de oprit S110 en S111.

## 5.2 Uitgangspunten Plansituatie 2010

### 5.2.1 Sociaal-economisch

Als gevolg van de plannen voor Overamstel neemt het aantal inwoners en arbeidsplaatsen toe. In tabel 5.2 zijn de projectgegevens opgenomen voor 2010.

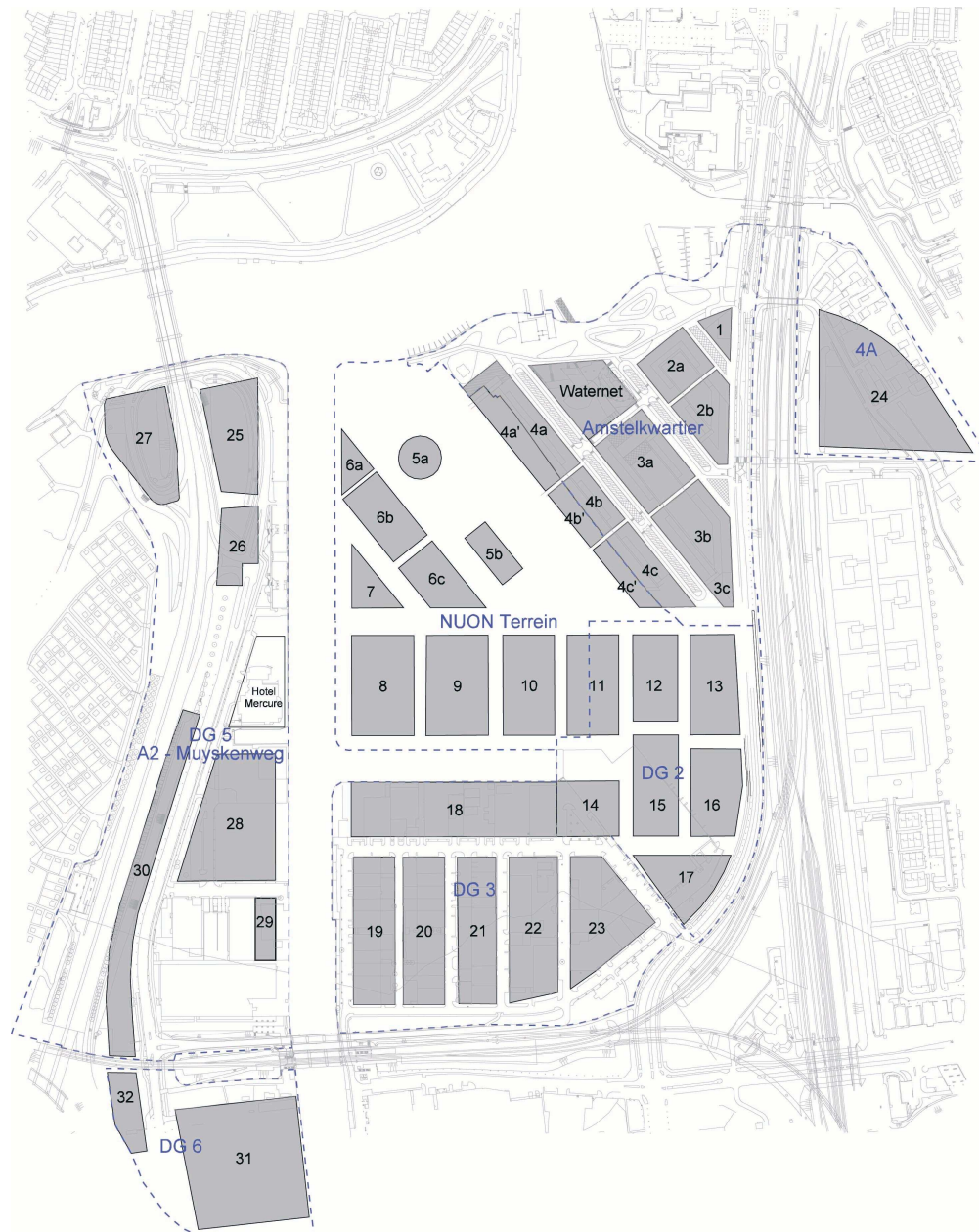
| Projectgegevens totaal |       |       |       |       |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Realisatie             | Inw.  | Arb.  | W.arb | Stud. |
| gerealiseerd in 2010   | 6,032 | 1,732 | 15    | 0     |
| totaal gerealiseerd    | 6,032 | 1,732 | 15    | 0     |

tabel 5.2 Projectgegevens Overamstel 2010

### 5.2.2 Infrastructuur

Voor het prognosejaar 2010 worden de volgende netwerkaanpassingen in de infrastructuur verwacht:

- In de modelstudie is voor het jaar 2010 uitgegaan van een omgevormde A2 tot gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) met in elke richting 2 rijstroken. Voor elke afslaande beweging zal een apart opstelvak worden aangelegd.
- Over het voormalige Nuon-terrein wordt een nieuwe oost-westverbinding ("Nuonweg") aangelegd met een aansluiting op de Spaklerweg en op de J. Muyskensweg/omgevormde A2. De Nuonweg wordt ingericht als een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) met vrijliggende fietspaden en aparte opstelvakken voor afslaand verkeer. De aansluiting Nuonweg-omgevormde A2 wordt vormgegeven met een dubbele T-kruising (zie hoofdstuk 4).
- De bouwblokken 2a, 2b, Waternet, 3a, 3b, 3c, 4a, 4b en 4c (zie figuur 5.3) worden door middel van erftoegangswegen (30 km/u) aangesloten op de Spaklerweg ter hoogte van het Metrostation Spaklerweg.
- De bouwblokken 4a', 4b' en 4c' zullen via één erftoegangsweg (30 km/u) worden aangesloten op de Nuonweg.
- De bouwblokken 5a, 5b, 6a, 6b, 6c en 7 worden door middel van erftoegangswegen (30 km/u) aangesloten op de Nuonweg.

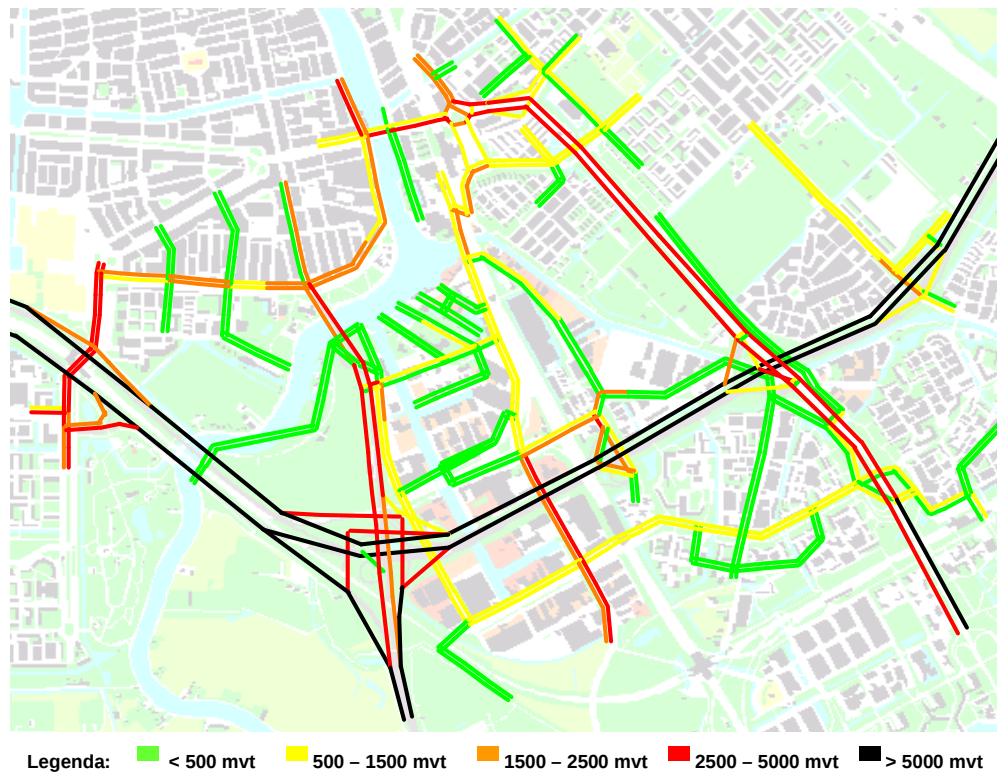


Figuur 5.3: Bouwblokken en hun locatie in het studiegebied.

## 5.3 Plansituatie 2010

### 5.3.1 Intensiteit

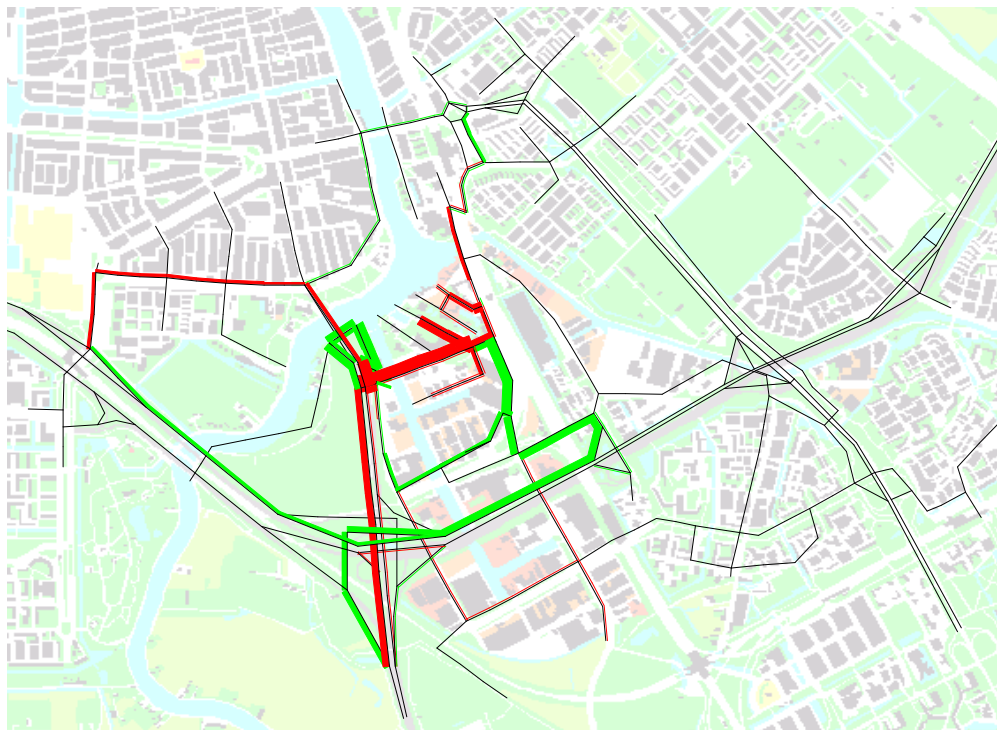
In figuur 5.4 is de intensiteit in klassen weergegeven voor het planjaar 2010.



Figuur 5.4: Intensiteit tijdens de avondspits (16 – 18) in planjaar 2010.

In figuur 5.5 is een verschillenkaart opgenomen waarin inzichtelijk is gemaakt op welke plekken de hoeveelheid verkeer toe- en afneemt in de plansituatie 2010 (dus inclusief planontwikkeling) ten opzichte van de autonome situatie 2010. De toename is rood gekleurd en de afname groen.

De nieuwe Nuonweg trekt verkeer uit de omgeving. Daarnaast is nieuw programma gerealiseerd, waardoor er extra verkeer op het wegennet gaat rijden. De Spaklerweg ondervindt beperkt effect van de nieuwe situatie. De aanleg van de Nuonweg leidt tot snellere routes waardoor de routekeuze wordt gewijzigd.



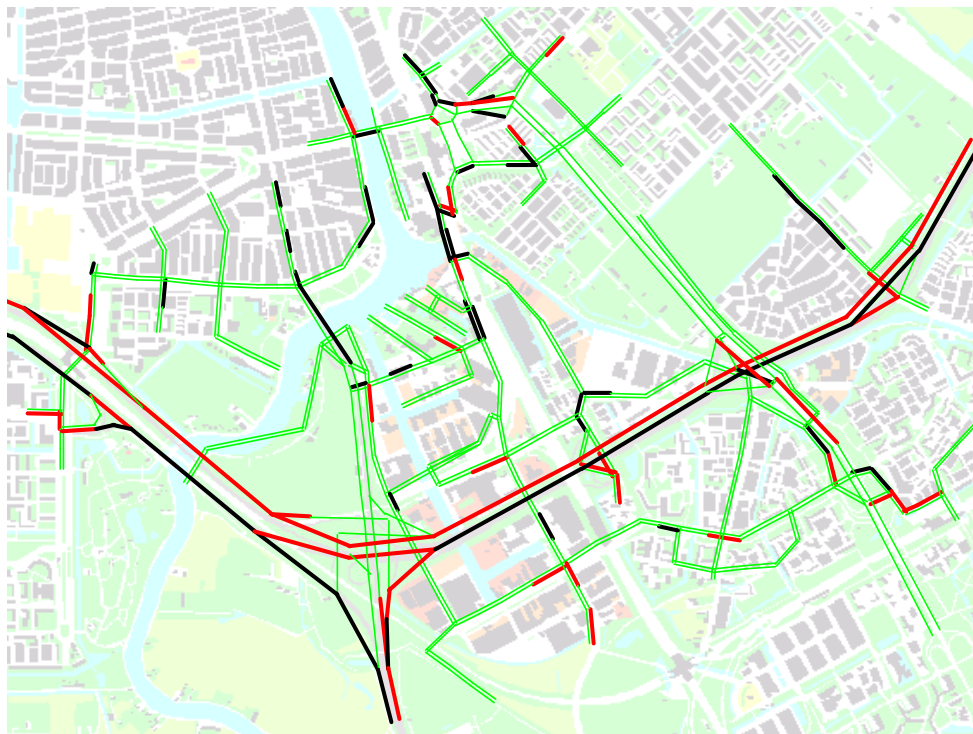
Figuur 5.5: Toe- en afname in intensiteit in planjaar 2010 t.o.v. autonome situatie 2010.

In de autonome situatie van 2010 bestaat er geen Nuonweg en vindt er geen ontwikkeling van Overamstel plaats. In het planjaar 2010 is een deel van de plannen voor Overamstel ontwikkeld, is de Nuonweg aangelegd en is een deel van de Rijksweg A2 tussen de Utrechtsebrug en knooppunt Overamstel omgevormd tot een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) met in elke richting 2 rijstroken.

De aanleg van de Nuonweg en aansluiting op de omgevormde A2 zorgt voor een afname van het verkeer op de Spaklerweg in de richting A10 (oprit S111). Dit verkeer zal via de Nuonweg rechtstreeks naar de A2 gaan. Ook de Pres. Kennedylaan wordt iets drukker omdat het verkeer via de Pres. Kennedylaan een snellere route naar de A10 richting Zaanstad en Den Haag heeft gevonden.

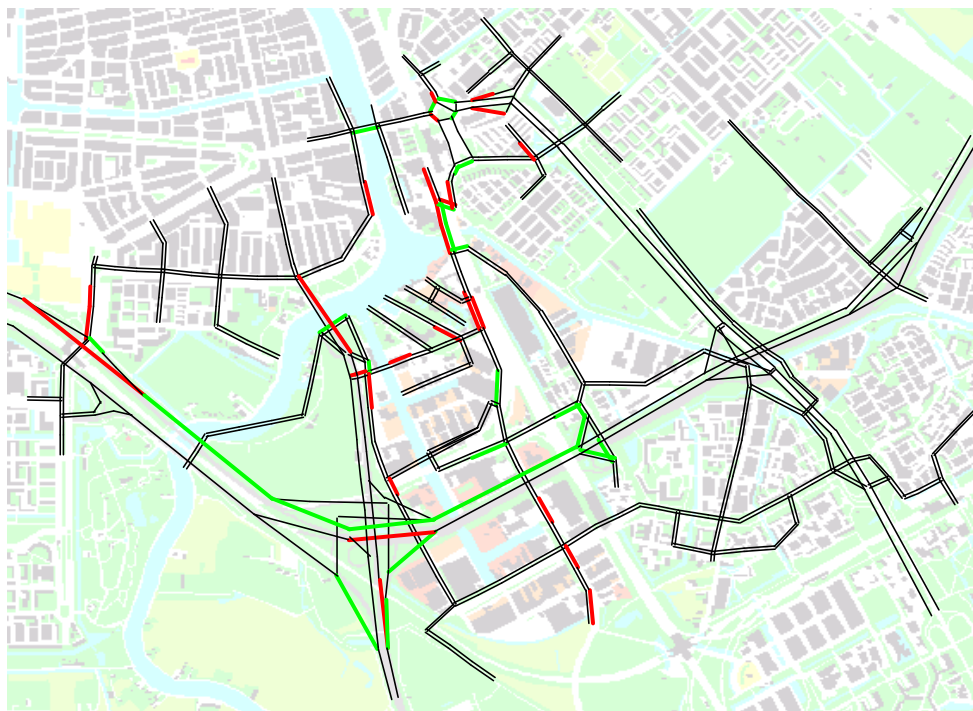
### 5.3.2 I/C-verhouding

In figuur 5.6 is in beeld gebracht op welke plekken er capaciteitsproblemen worden verwacht. Op de omgevormde A2 doen zich bij de kruispunten stad-in problemen voor. Ook op de Spaklerweg blijven er capaciteitsproblemen bestaan.



Figuur 5.6: I/C-verhouding tijdens de avondspits (16- 18) in het planjaar 2010.

In figuur 5.7 hieronder staat het verschil in wegvakken met capaciteitsproblemen tussen de plansituatie in 2010 en de autonome situatie 2010. Op groene wegvakken wordt het capaciteitsprobleem in de plansituatie minder t.o.v. de autonome situatie 2010. De rode wegvakken geven aan waar het capaciteitsprobleem wordt vergroot.



Figuur 5.7: Verschil in I/C-verhoudingen in planjaar 2010 t.o.v. autonome situatie 2010.

Op de Spaklerweg rondom de Overzichtweg (stad-uit) en de aansluiting met de Nuonweg nemen de knelpunten toe. Rondom de Joh. Blookerweg zal de situatie enigszins

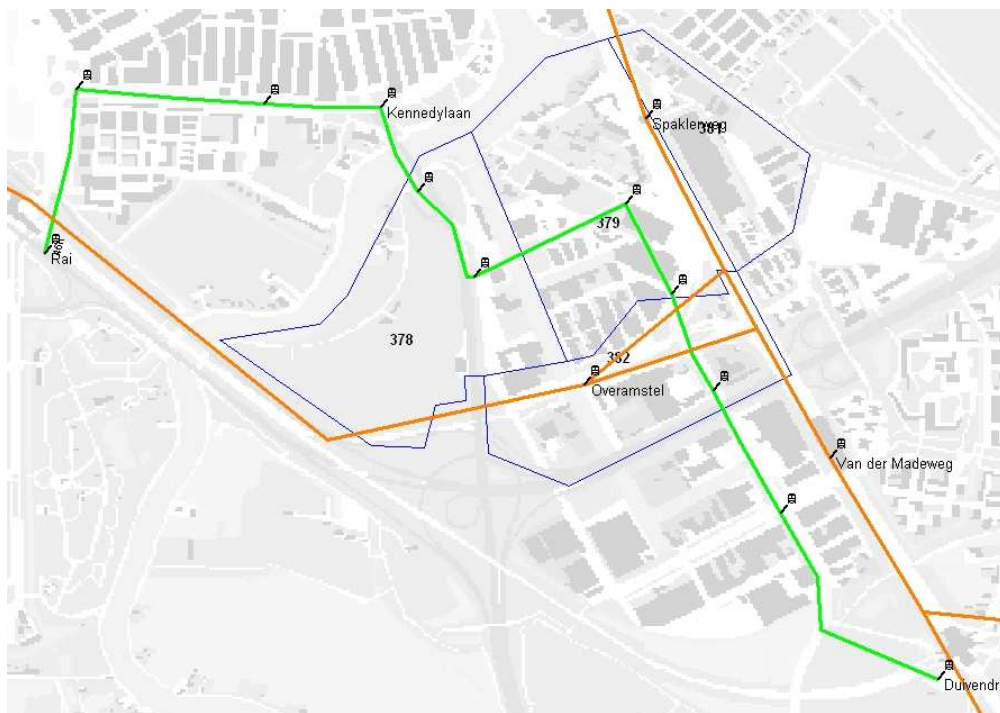
verbeteren terwijl rond de Utrechtsebrug en de aansluiting met de Nuonweg juist problematische wegvakken ontstaan.

Op de A10 tussen de opritten S109 en S111 wordt het capaciteitsprobleem iets minder erg. Echter dit effect is, door de grote hoeveelheid verkeer op dit wegvak, vele malen kleiner dan toenames op de Spaklerweg en Nuonweg.

Er kan worden geconcludeerd dat de problemen zich concentreren rondom de kruispunten. Deze zijn met de huidige instelling niet voldoende ingericht om het extra verkeer te verwerken. Aanpassing van de regeling en de vormgeving zal een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van deze knelpunten. Dit zal worden meegenomen in de verdiepingsslag die volgt op deze studie (zie hoofdstuk 1).

## 5.4 Modal split

In het prognosejaar 2010 is het openbaar vervoer in het studiegebied uitgebreid met een extra buslijn (figuur 5.8). Deze buslijn heeft een ontsluitende functie en verbindt de stations RAI en Duivendrecht. In figuur 5.8 is de route van de nieuwe buslijn afgebeeld.



Figuur 5.8: Route nieuwe buslijn in Overamstel.

Tabel 5.4 toont de modalsplit in 2010. Het aandeel openbaar vervoer is nog steeds groter dan dat van de agglomeratie als geheel. Het aandeel is vergeleken met 2005 wel kleiner geworden, terwijl het aandeel openbaar vervoer in de gehele agglomeratie in dezelfde periode juist is gestegen. Een verklaring ligt in de lokale investeringen in de auto-infrastructuur (Nuonweg), waardoor de bereikbaarheid met de auto is verbeterd. Weliswaar is ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer verbeterd, middels de toevoeging van de buslijn RAI – Duivendrecht, echter deze lijn heeft weinig invloed op

gebruik van het openbaar vervoer in het studiegebied. Het gebied is goed ontsloten door de metro, de extra buslijn heeft weinig toegevoegde waarde. Ruim 60 reizigers met de nieuwe buslijn hebben hun in- of uitstaphalte in het studiegebied. Dit is 1,5% van het totale openbaar vervoergebruik in het studiegebied. De overige 98,5% reist met de metro.

| Overamstel Agglomeratie |     |     |
|-------------------------|-----|-----|
| OV                      | 43  | 38  |
| Fiets                   | 14  | 19  |
| Auto                    | 42  | 43  |
| Totaal                  | 100 | 100 |

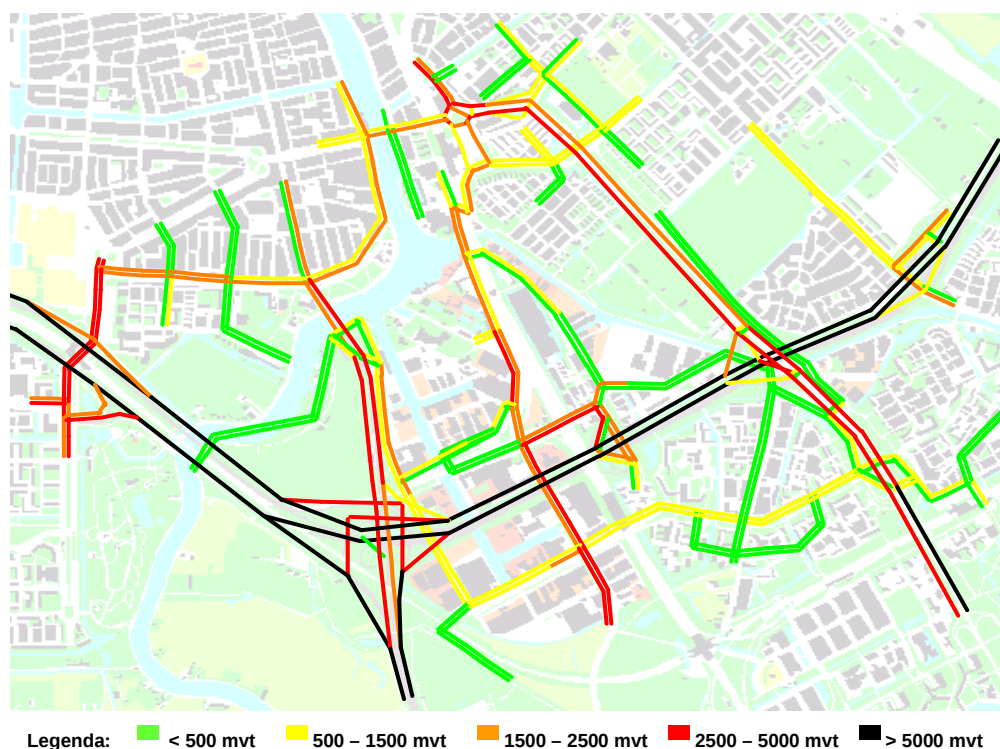
Tabel 5.4: Modalsplit 2010

## 6 Prognosejaar 2015

### 6.1 Autonome situatie

#### 6.1.1 Intensiteit

In de autonome situatie van 2015 zijn er geen ontwikkelingen in het studiegebied vanaf 2005 uitgevoerd, de buitenwereld ontwikkelt zich echter wel. De eventuele wijzigingen in de verkeerssituatie zijn dan ook een gevolg van ontwikkelingen elders, zoals de Noord/zuidlijn, de Zuidas en kilometerheffing. In figuur 6.1 is de intensiteit in autonome situatie 2015 weergegeven.

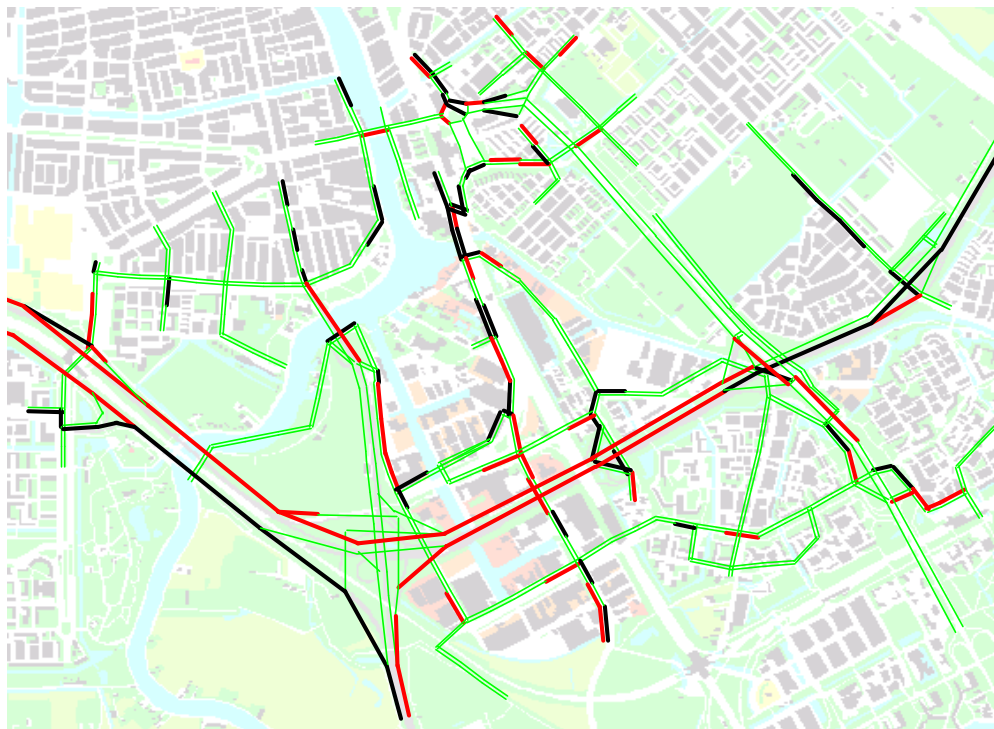


Figuur 6.1: Intensiteit in de avondspits (16- 18) in de autonome situatie 2015.

In de autonome situatie 2015 neemt het verkeer op de Spaklerweg (in beide richtingen) en op de De Heusweg toe ten opzichte van de autonome situatie 2010.

### 6.1.2 I/C-verhouding

In figuur 6.2 staat de I/C-verhouding weergegeven



Figuur 6.2: I/C-verhouding in de avondspits (16 – 18) in de autonome situatie 2015.

De wegen in het studiegebied blijven gevoelig voor de groei in de verkeersintensiteit. Als figuur 6.2 wordt vergeleken met figuur 5.6 (bladzijde 21) blijkt dat het aantal kritische (rood) en problematische wegvakken (zwart) in de autonome situatie 2015 enigszins toeneemt ten opzichte van de autonome situatie in 2010. De toenames concentreren zich voornamelijk op de Spaklerweg en de Joh. Blookerweg (S111)

## 6.2 Uitgangspunten Plansituatie 2015

### 6.2.1 Sociaal-economisch

In tabel 6.2 zijn de projectgegevens opgenomen voor 2010 en 2015. Deze zijn ingevoegd in het verkeersmodel en vormen de basis voor de verkeersberekeningen voor 2015.

| Projectgegevens totaal     |              |              |           |              |
|----------------------------|--------------|--------------|-----------|--------------|
| Realisatie                 | Inw.         | Arb.         | W.arb     | Stud.        |
| gerealiseerd in 2010       | 6,032        | 1,732        | 15        | 0            |
| gerealiseerd in 2015       | 3,161        | 3,016        | 60        | 1,000        |
| <b>totaal gerealiseerd</b> | <b>9,193</b> | <b>4,748</b> | <b>75</b> | <b>1,000</b> |

tabel 6.2 Projectgegevens Overamstel 2010 en 2015

### 6.2.2 Infrastructuur

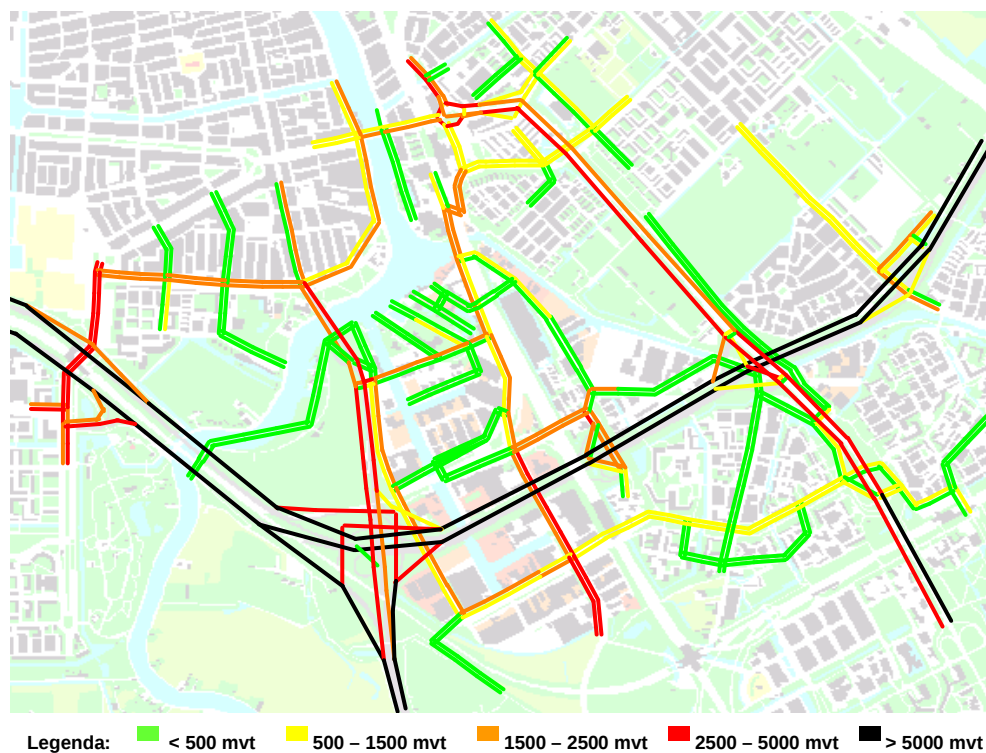
Naast de netwerkaanpassingen die in 2010 plaatsvinden doen zich in 2015 ook nog de volgende aanpassingen voor:

- De H.J. Wenckebachweg wordt nabij de ingang van het metrostation Spaklerweg aangesloten op de Spaklerweg en ingericht als een gebiedsontsluitingweg (30 km/u)
- Ter hoogte van het Amstelstation worden het Prins Bernhardplein en het Julianaplein samengevoegd.

## 6.3 Plansituatie 2015

### 6.3.1 Intensiteit

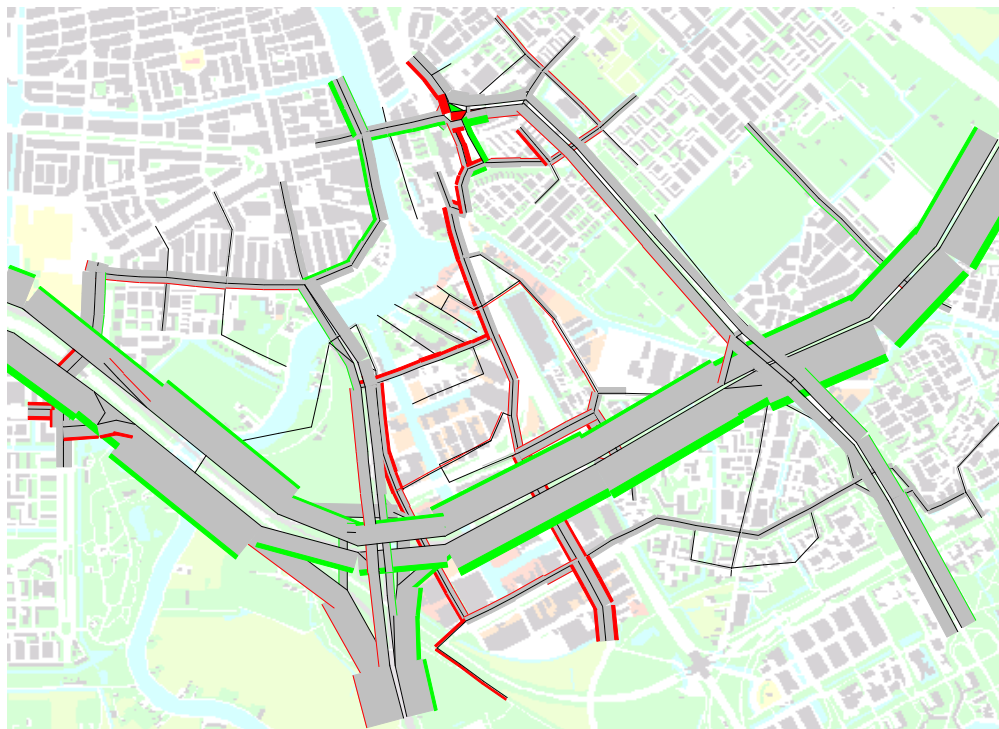
In figuur 6.3 is de intensiteit in klassen weergegeven voor het planjaar 2015.



Figuur 6.3: Intensiteit in de avondspits (16 – 18) in het planjaar 2015.

Het verkeer in het planjaar 2015 neemt als gevolg van de verdere ontwikkeling van Overamstel toe.

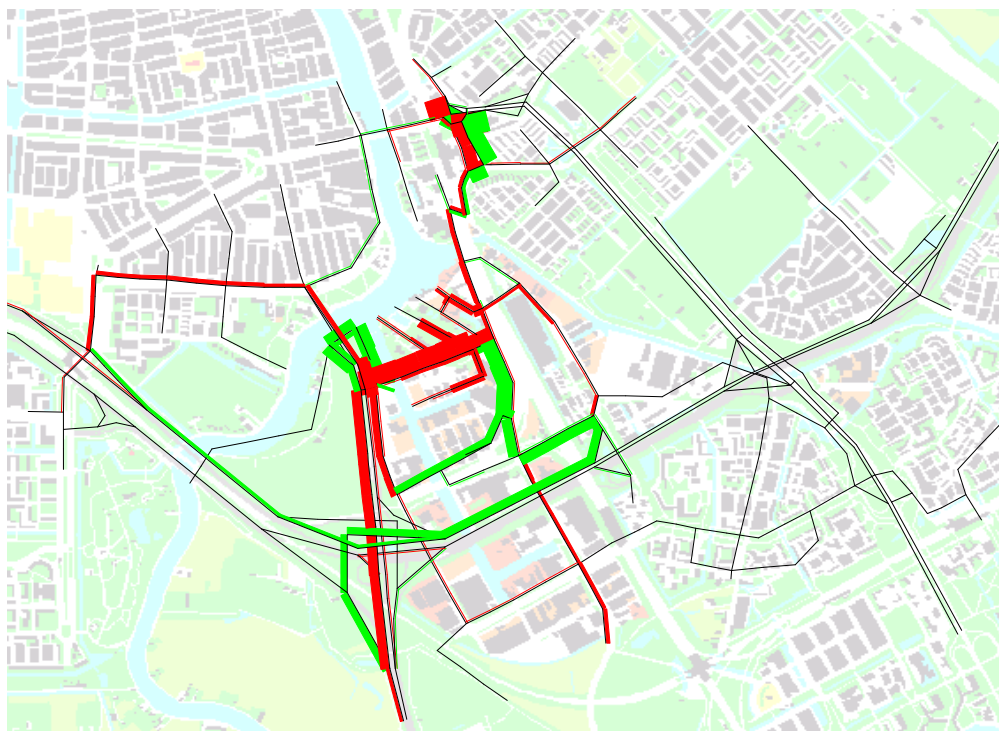
In figuur 6.4 is het verschil weergegeven tussen de verkeerssituatie in planjaar 2015 en het planjaar 2010. Een groen wegvak betekent minder verkeer in 2015 t.o.v. 2010. Een rood wegvak betekent juist meer verkeer in 2015 t.o.v. 2010. Duidelijk is zichtbaar het effect van de invoering van het systeem van rekening rijden. Op de snelweg neemt de verkeersintensiteit per saldo af. Het verminderde verkeersaanbod is ook zichtbaar op de toeleidende wegen.



Figuur 6.4: Verschil planjaar 2015 t.o.v. planjaar 2010.

Dat er tevens sprake is van groei van de hoeveelheid verkeer is te zien aan de toename op de wegen in Overamstel. De uitvoering van het programma zorgt voor extra verkeer. Daarnaast mijdt het verkeer de snelwegen om betaling te voorkomen, daardoor verschuift een deel van het verkeer van de snelwegen naar het onderliggend wegennet.

In figuur 6.5 staat de verkeersintensiteit afgebeeld in het planjaar 2015 t.o.v. 2015 in de autonome situatie. Naast de routewijzigingen die optreden in planjaar 2010 (door aanleg Nuonweg) valt op dat de aanleg van de weg onder het spoor (metrostation Spaklerweg) leidt tot sluipverkeer op de H.J.E. Wenckebachweg. Dit is voornamelijk verkeer dat via de A10 Amsterdam verlaat. Door verkeerstechnische maatregelen op de H.J.E. Wenckebachweg (zoals 30 km/u zone) zijn dit soort effecten tegen te gaan.

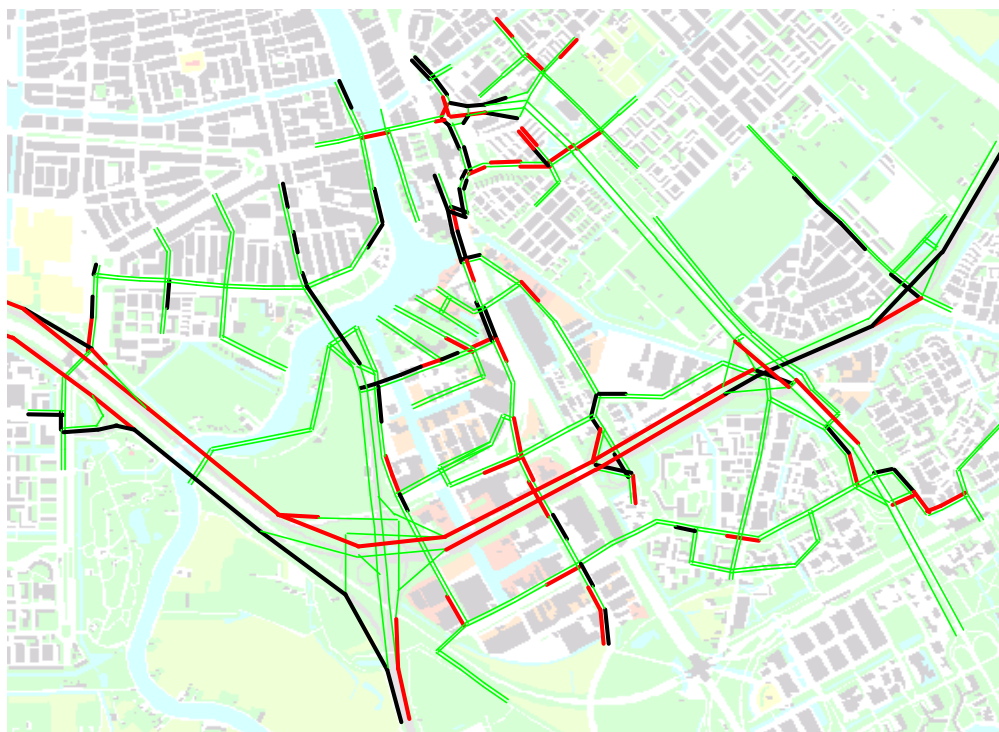


Figuur 6.5: Toe- en afname in intensiteit in planjaar 2015 t.o.v. autonome situatie 2015.

### 6.3.2 I/C-verhouding

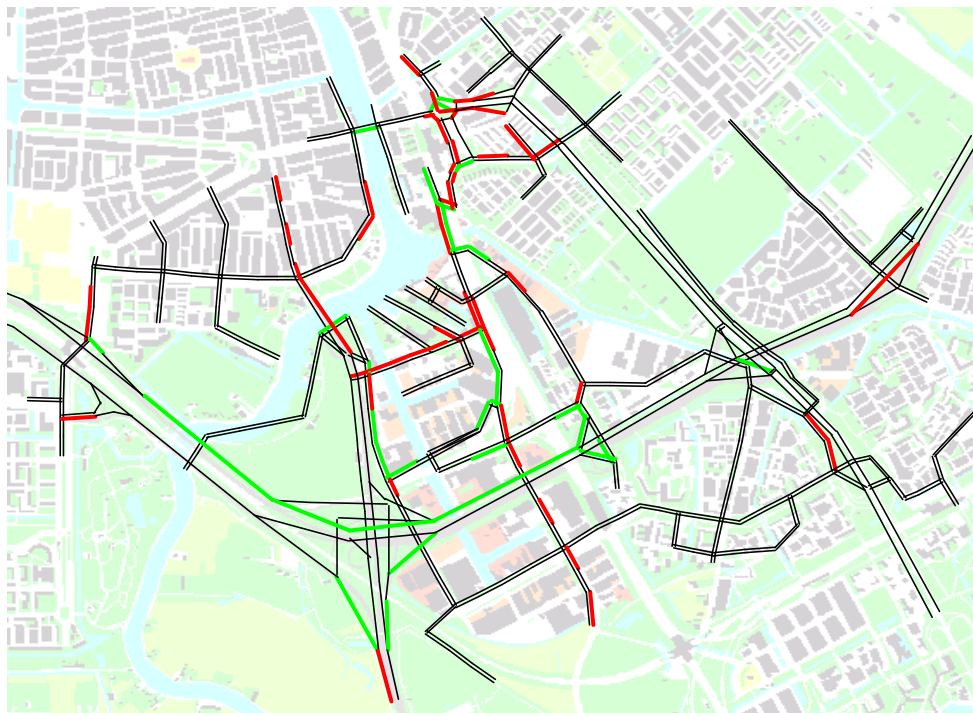
Figuur 6.6 laat de I/C-verhouding in de plansituatie 2015 zien. Op de snelwegen doen zich af en toe problemen voor. Deels als gevolg hiervan zijn ook de toeleidende wegen gekleurd.

Door de ontwikkeling en het extra aanbod op het onderliggend wegennet, is bijvoorbeeld het kruispunt A2 – Nuonweg een knelpunt en blijven de kruisingen in de Spaklerweg problematisch.



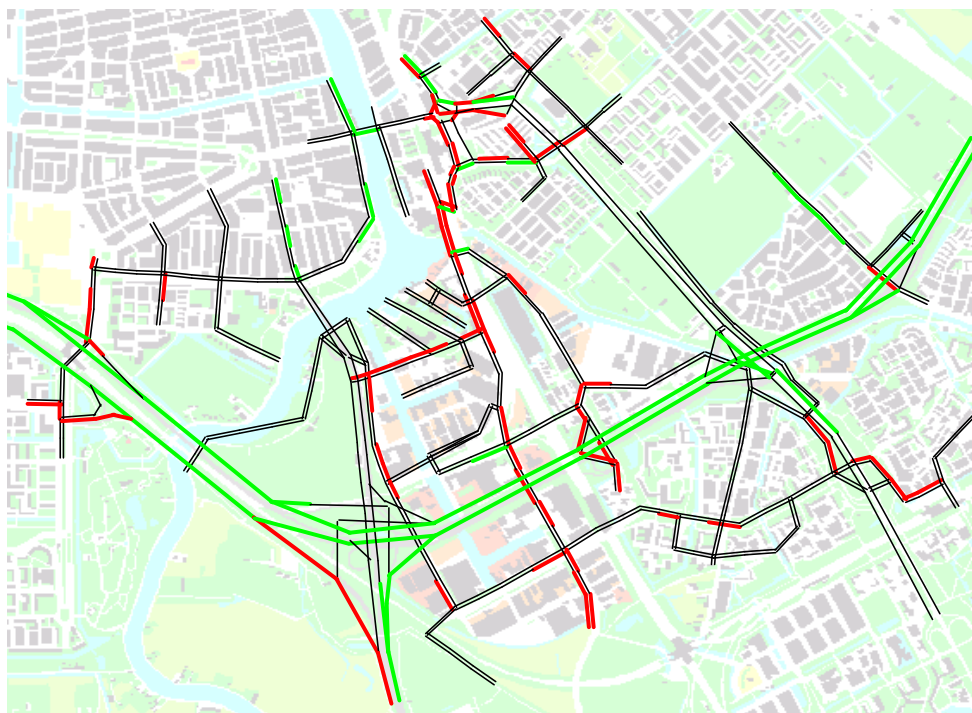
Figuur 6.6: I/C-verhouding tijdens de avondspits (16- 18) in het planjaar 2015.

In figuur 6.7 staat de toename afgebeeld van het aantal kritische- en problematische wegvakken in het planjaar 2015 t.o.v. de autonome situatie in 2015. De toename van deze wegvakken vindt vooral plaats op de Spaklerweg in de richting van zuid naar noord en de Nuonweg richting omgevormde A2.



Figuur 6.7: Verschil in I/C-verhoudingen in planjaar 2015 t.o.v. autonome situatie 2015.

In figuur 6.8 staat het verschil afgebeeld tussen de I/C-knelpunten in de plansituatie 2015 en de plansituatie 2010. Ook hierin is zichtbaar dat het invoeren van rekening rijden zorgt voor een afname van de druk op het hoofdwegennet. Op de kruispunten op het onderliggend wegennet nemen de knelpunten toe. In rood zijn de wegvakken gekleurd waar de situatie in 2015 verslechtert ten opzichte van 2010 en in groen de plekken waar de situatie verbetert.



Figuur 6.8: Verschil in I/C-verhoudingen in plansituatie 2015 t.o.v. plansituatie 2010.

## 6.4 Modal Split

Het aandeel auto neemt af in de periode 2010 - 2015, ten gunste van het aandeel openbaar vervoer. Dit is in lijn met de ontwikkelingen in de hele agglomeratie (tabel 6.4). Het aandeel openbaar vervoer blijft hoger dan het Amsterdams gemiddelde. Het aandeel van de buslijn RAI – Duivendrecht ten opzichte van het totale OV gebruik in het studiegebied blijft onveranderd.

| Overamstel Agglomeratie |     |     |
|-------------------------|-----|-----|
| OV                      | 47  | 42  |
| Fiets                   | 15  | 18  |
| Auto                    | 38  | 41  |
| Totaal                  | 100 | 100 |

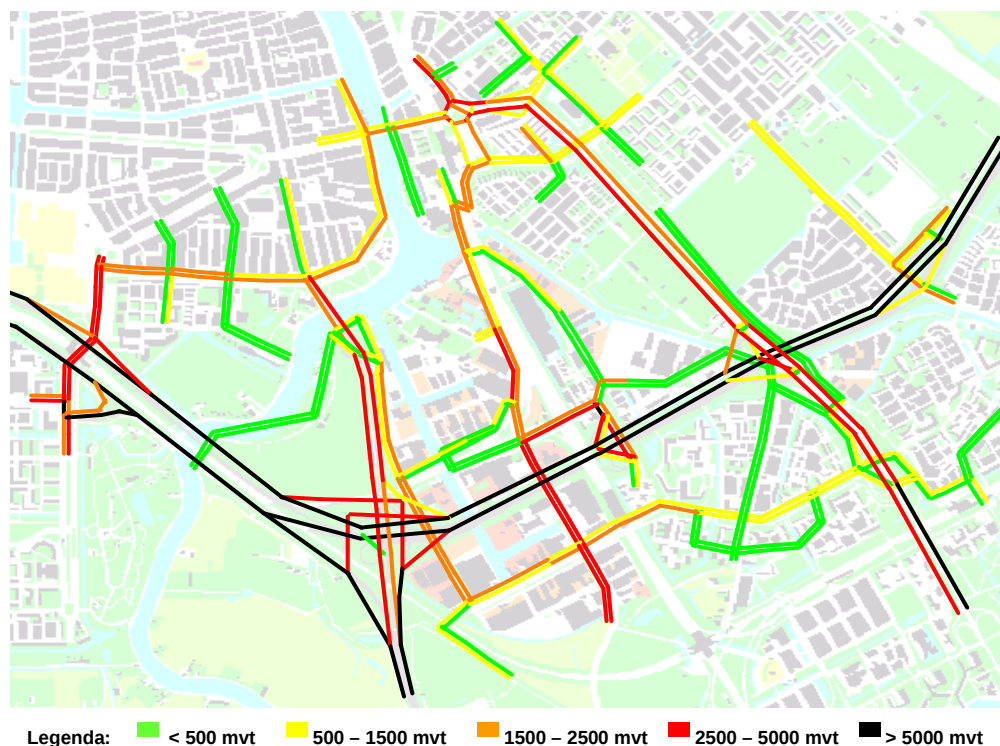
Tabel 6.4: Modalsplit 2015

## 7 Prognosejaar 2020

### 7.1 Autonome situatie

#### 7.1.1 Intensiteit

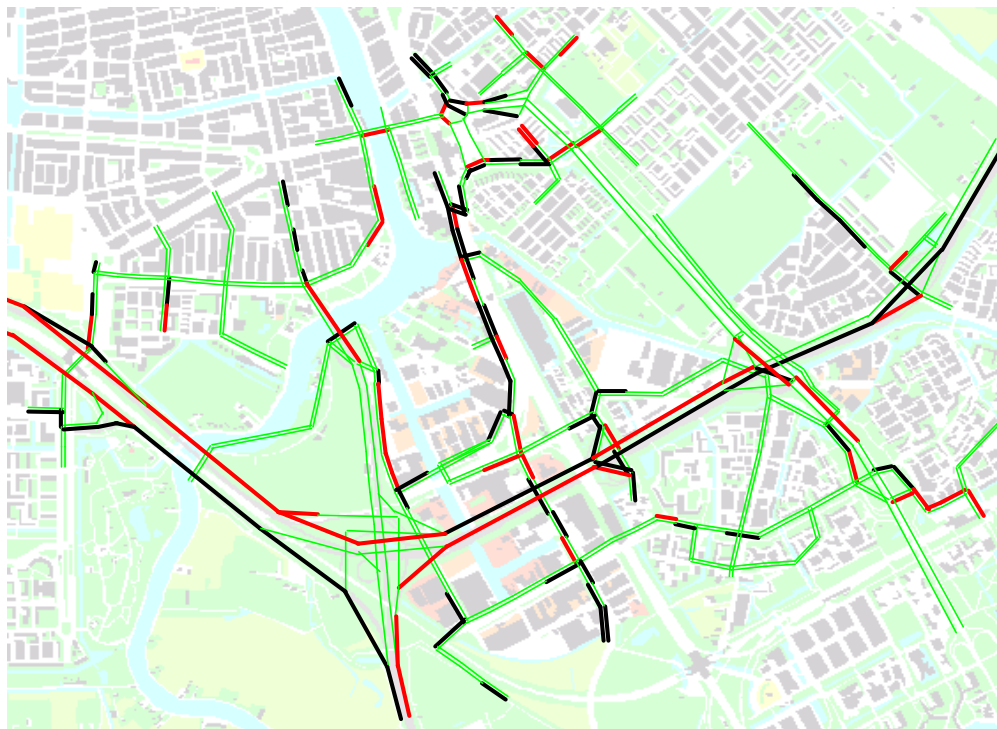
In de autonome situatie van 2020 zijn er geen ontwikkelingen in het studiegebied vanaf 2005 uitgevoerd, de buitenwereld ontwikkelt zich echter wel. De eventuele wijzigingen in de verkeerssituatie zijn dan ook een gevolg van ontwikkelingen elders. In figuur 7.1 is de intensiteit in autonome situatie 2020 weergegeven.



Figuur 7.1: Intensiteit tijdens de avondspits (16 – 18) in autonome situatie 2020.

### 7.1.2 I/C-verhouding

In figuur 7.2 staat de I/C-verhouding afgebeeld in de autonome situatie in 2020.



Figuur 7.2: I/C-verhouding in de avondspits (16 – 18) in de autonome situatie 2020.

Door de verdere groei van het autoverkeer neemt het aantal congestiegevoelige wegvakken op de Spaklerweg in beide richtingen en rondom de Joh. Blokkerweg toe ten opzichte van de autonome situatie in 2015.

## 7.2 Uitgangspunten Plansituatie 2020

### 7.2.1 Sociaal-economisch

In tabel 7.2 zijn de projectgegevens opgenomen voor de planjaren 2010, 2015 en 2020. In 2020 zijn ook de laatste ontwikkelingen gerealiseerd en is de eindsituatie bereikt.

| Projectgegevens totaal     |              |              |           |              |
|----------------------------|--------------|--------------|-----------|--------------|
| Realisatie                 | Inw.         | Arb.         | W.arb     | Stud.        |
| gerealiseerd in 2010       | 6,032        | 1,732        | 15        | 0            |
| gerealiseerd in 2015       | 3,161        | 3,016        | 60        | 1,000        |
| gerealiseerd in 2020       | 0            | 340          | 0         | 0            |
| <b>totaal gerealiseerd</b> | <b>9,193</b> | <b>5,088</b> | <b>75</b> | <b>1,000</b> |

tabel 7.2: Projectgegevens Overamstel 2010, 2015 en 2020.

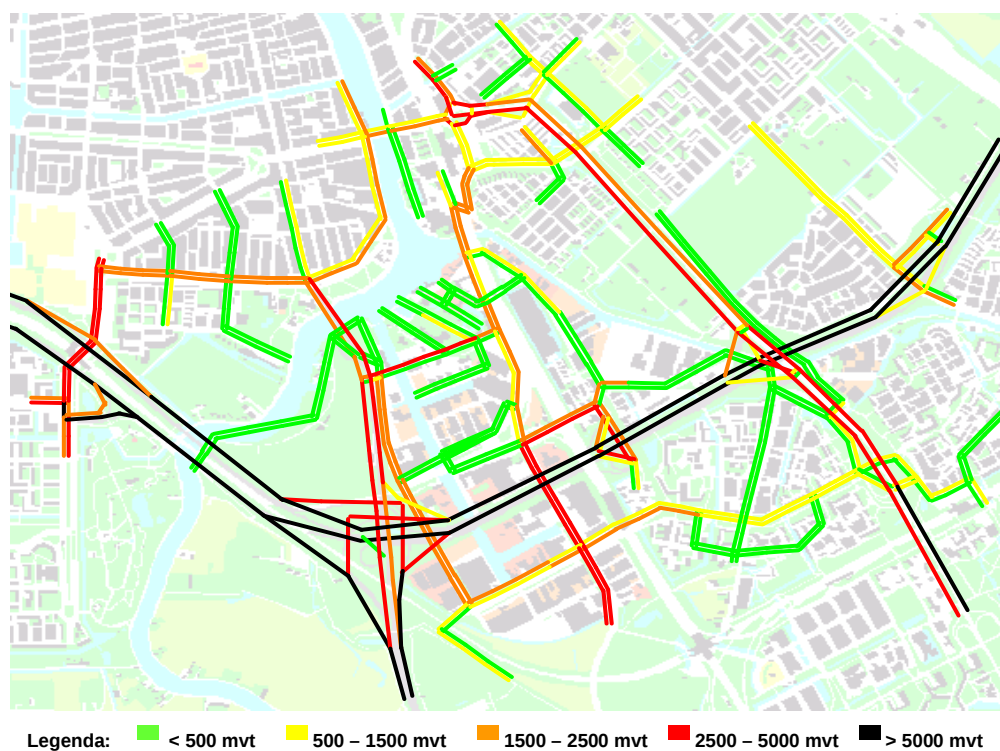
### 7.2.2 Infrastructuur

Ten opzichte van de situatie in 2015 worden er geen netwerkaanpassingen meer verwacht. Voor de berekeningen van de verkeerssituatie in 2020 wordt uitgegaan van de infrastructuur die ook in 2015 beschikbaar is.

## 7.3 Plansituatie 2020

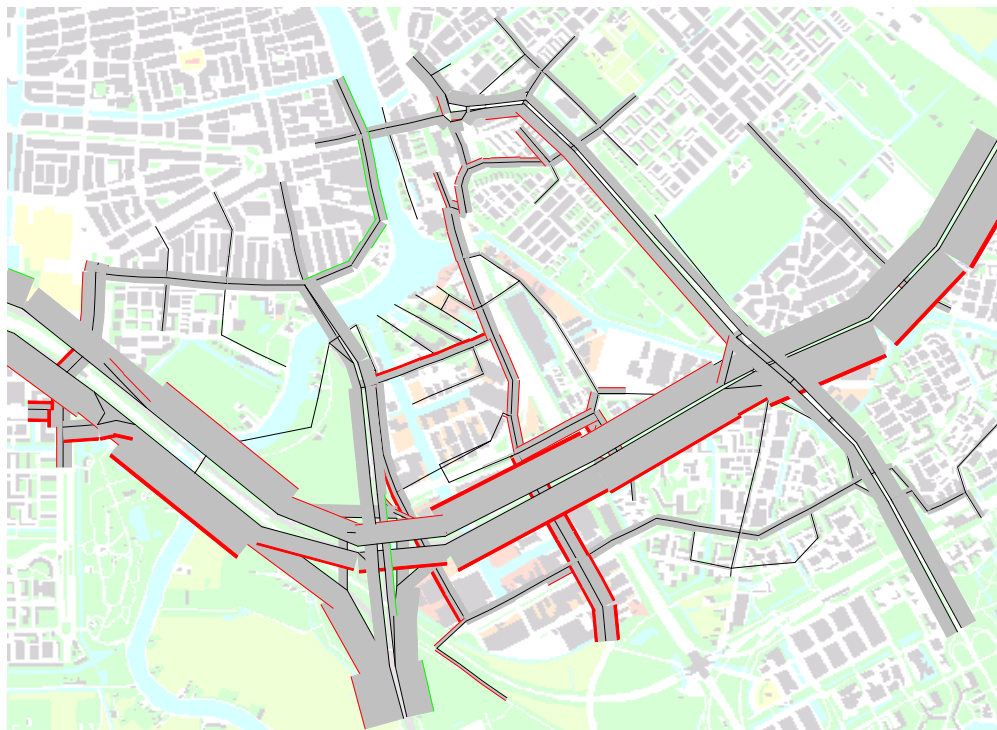
### 7.3.1 Intensiteit

In figuur 7.3 is de intensiteit in klassen weergegeven voor het planjaar 2020.



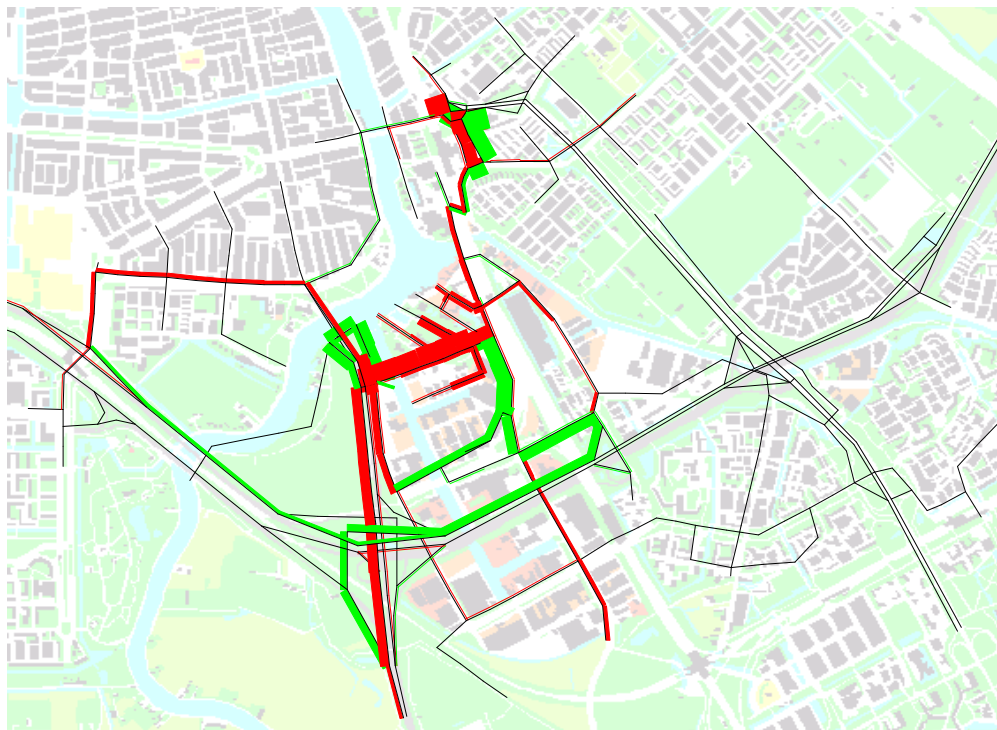
Figuur 7.3: Intensiteit tijdens de avondspits (16 – 18) in het planjaar 2020.

Het programma tot 2020 groeit nog maar beperkt en er doen zich geen verdere infrastructurele maatregelen voor. In de omgeving van Overamstel blijven de gebieden (zoals de Zuidas) wel verder ontwikkelen. Hierdoor is er een beperkte groei van het verkeer zichtbaar op de Nuonweg en Spaklerweg (Overamstel) en op de Ringweg A10 tussen de afritten s110 en s112. In figuur 7.4 staat het verschil afgebeeld tussen de verkeerssituatie in de planjaren 2015 en 2020.



Figuur 7.4: Verschil plansituatie 2020 t.o.v. plansituatie 2015

In figuur 7.5 staat het verschil in verkeersintensiteit afgebeeld tussen het planjaar 2020 en de autonome situatie in 2020. Doordat er na 2015 geen nieuwe infrastructuur voor het autoverkeer wordt aangelegd en het verkeer toeneemt, zijn de verschillen iets groter maar

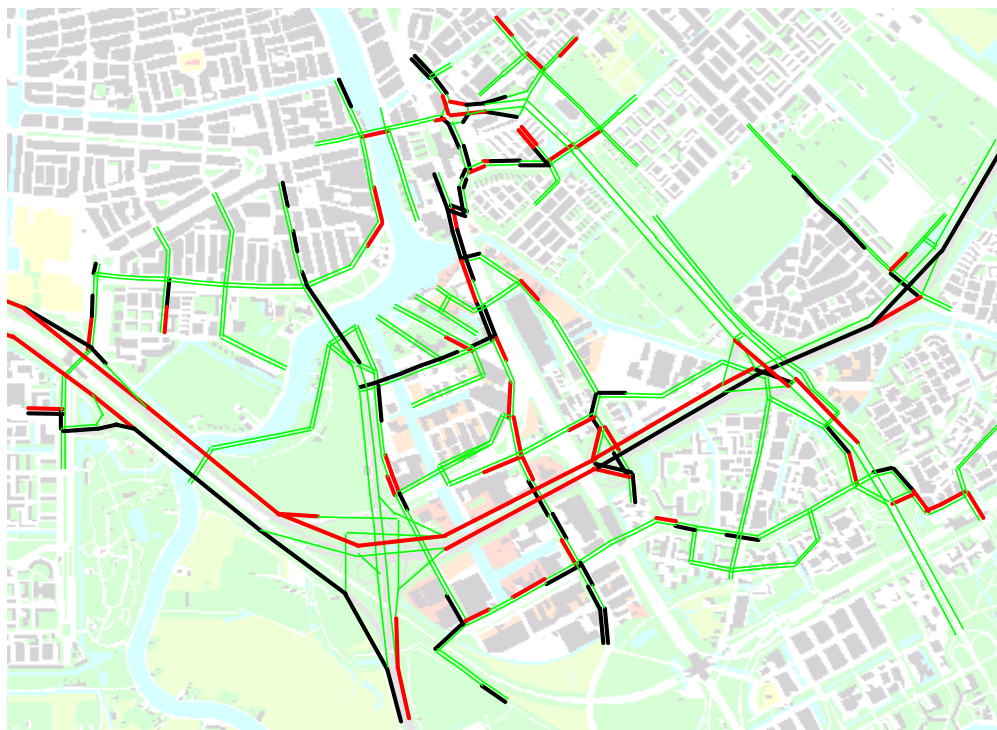


Figuur 7.5: Toe- en afname in intensiteit in planjaar 2020 t.o.v. autonome situatie 2020.

bevinden deze verschillen zich op dezelfde wegvakken als in figuur 6.5. (planjaar 2015 t.o.v. autonoom 2015).

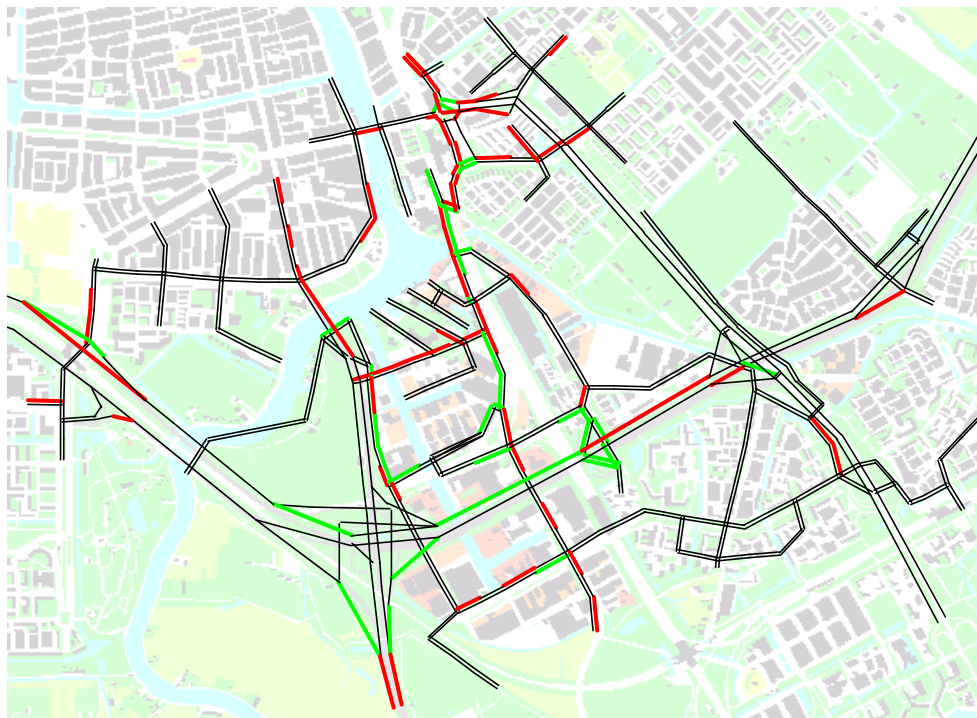
### 7.3.2 I/C-verhouding

De totale hoeveelheid verkeer op het wegennet neemt toe. Hierdoor blijft de verkeersafwikkeling op een aantal kruispunten problematisch (zie figuur 7.6). De Spaklerweg en de Nuonweg zijn ook in de eindfase van de ontwikkelingen de wegen waar de meeste knelpunten aanwezig zijn.



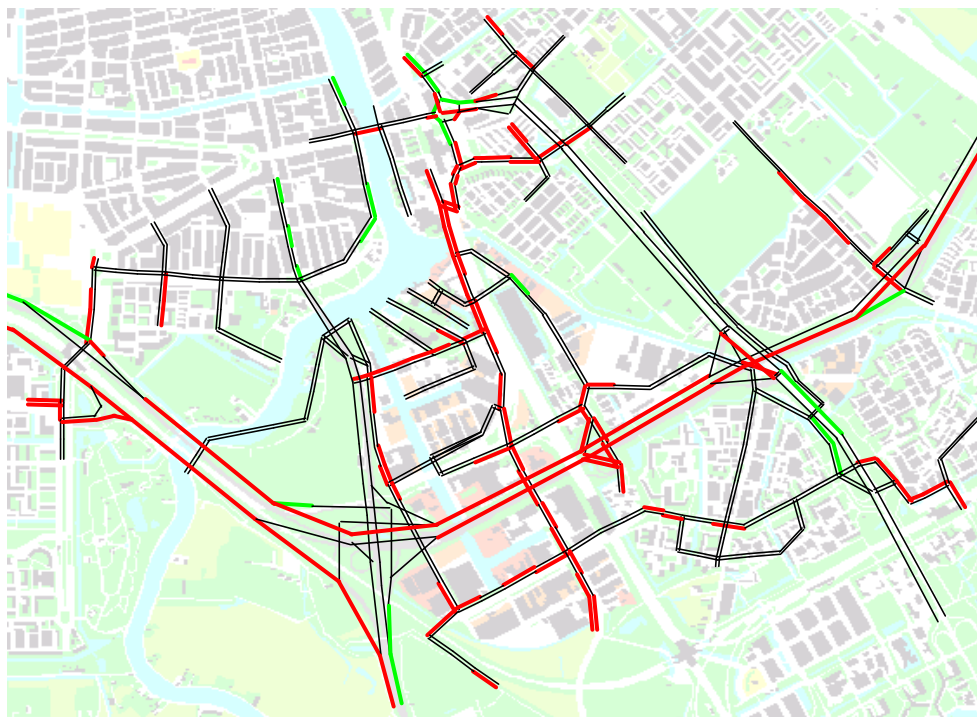
Figuur 7.6: I/C-verhouding tijdens de avondspits (16 – 18) in het planjaar 2020.

Op het noordelijk deel van de Spaklerweg bedraagt de hoogste I/C-verhouding 1,4. Er is ook een aantal wegvakken met een heel lage I/C-verhouding. Dit wordt veroorzaakt door opstelvakken op het betreffende wegvak. Hierdoor stijgt de capaciteit op het betreffende wegvak maar is het congestieprobleem op de doorgaande rijrichting niet opgelost. Door slim wegontwerp kan de doorstroming op de Spaklerweg worden verbeterd. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan een tweerichtingen fietspad aan de Amstelzijde van de Spaklerweg en het verwijderen van de rotonde op de Overzichtsweg. Het doorgaand verkeer hoeft dan geen voorrang meer te verlenen aan overstekende fietsers en verkeer dat uit de parkeergarages achter het Amstelstation komt en richting het Prins Bernhardplein rijdt, hetgeen de doorstroming op de Spaklerweg verbetert. Dit zal worden meegenomen in de verdiepingsslag (zie hoofdstuk 1).



Figuur 7.7: Verschil in I/C-verhoudingen in planjaar 2020 t.o.v. de autonome situatie 2020.

Wanneer er wordt gekeken naar de verschillen tussen de situatie in het planjaar 2020 ten opzichte van de situatie in het planjaar 2015, dan blijkt ook dat de druk op de toeleidende wegen, de Nuonweg en de Spaklerweg, toeneemt (zie figuur 7.8). Ook op de Rijkswegen neemt de drukte en het aantal congestiegevoelige wegvakken weer toe.



Figuur 7.8: Verschil in I/C-verhouding in planjaar 2020 t.o.v. planjaar 2015.

In de plaatjes is tevens zichtbaar dat de problemen zich met name voordoen op de kruispunten. Deze zijn niet ontworpen op deze hoeveelheden verkeer. Samen met de verdere ontwikkeling van de bouwplannen voor woningen en werkgelegenheid zal in een

nadere verdiepingsslag (zie hoofdstuk 1) ook het ontwerp van het wegennet moeten worden bekeken, waarbij de vormgeving van de aansluitingen en kruispunten van groot belang is voor de doorstroming.

## 7.4 Modal split

Vergeleken met 2015 is de modalsplit in 2020 nauwelijks veranderd (tabel 7.4). Dit is in lijn met de ontwikkeling op agglomeratieniveau.

| Overamstel Agglomeratie |     |     |
|-------------------------|-----|-----|
| OV                      | 47  | 43  |
| Fiets                   | 16  | 18  |
| Auto                    | 37  | 40  |
| Totaal                  | 100 | 100 |

Tabel 7.4: Modalsplit 2020

Concept  
Eindrapport  
Versie 5  
20 november 2007

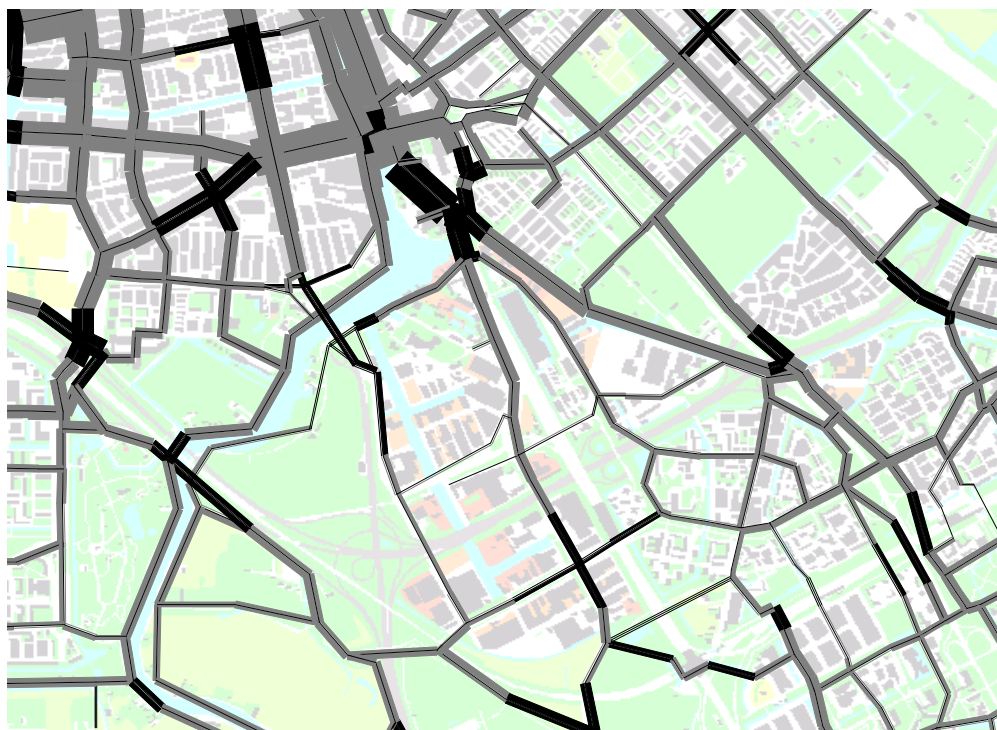
Gemeente Amsterdam  
Verkeersonderzoek Overamstel

## 8 Fietsnetwerk en fietsgebruik

### 8.1 Basisjaar

Het fietsgebruik speelt een rol bij de prognose van verkeer en vervoer. Gezien de aanleg van enkele nieuwe fietsverbindingen in het studiegebied valt het te verwachten dat fietsers voor een andere (snellere) route gaan kiezen.

Voor het basisjaar wordt uitgegaan van het fietsnetwerk zoals dat nu bestaat. In figuur 8.1 is een plaatje opgenomen van het huidige fietsnetwerk in Overamstel en de huidige intensiteit op wegvakniveau. De zwarte wegvakken zijn de wegvakken die het meest recent (2007) zijn geteld terwijl de grijze wegvakken eerdere tellingen bevatten.



Figuur 8.1: Fietsnetwerk en intensiteit in de huidige situatie.

### 8.2 Prognosejaar 2020

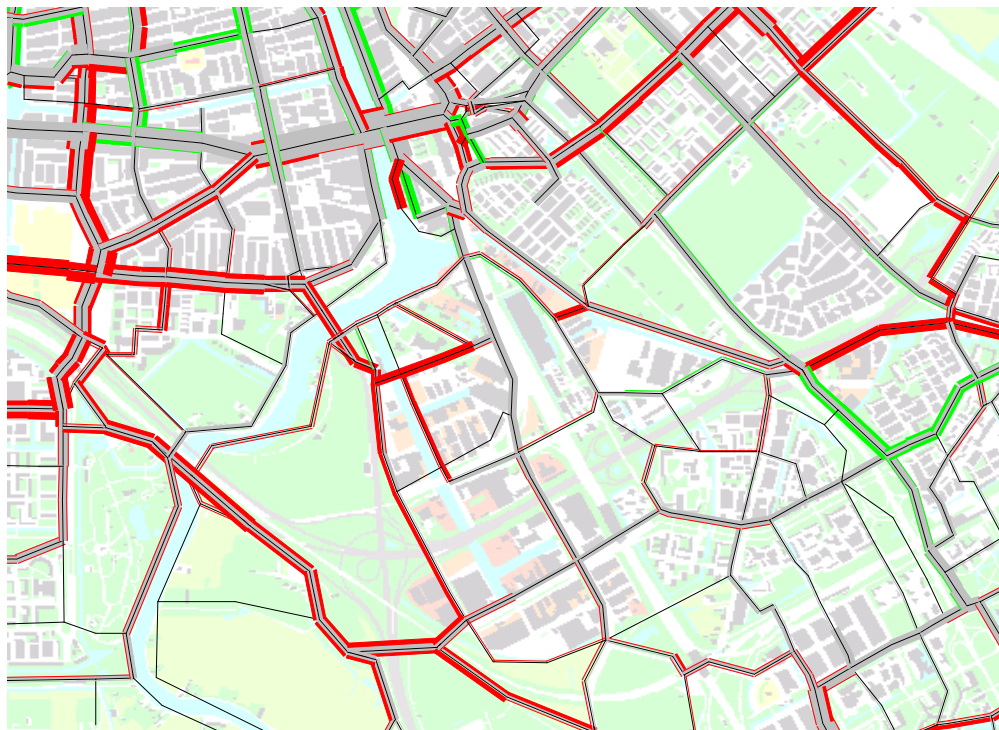
Het toekomstig fietsnetwerk van Amsterdam is alleen voor prognosejaar 2010 beschikbaar. Over de periode daarna is nog niets vastgesteld. Voor het studiegebied is daarom gebruik gemaakt van het fietsnetwerk van 2010 aangevuld met de infrastructurele wijzigingen behorend bij het plan Overamstel. Hiermee ontstaat het fietsnetwerk zoals dat er in het planjaar 2020 uit zal zien.

In de eindsituatie (planjaar 2020) zullen onderstaande aanpassingen in het fietsnetwerk zijn gerealiseerd:

- Op de Nuonweg komen vrijliggende fietspaden die aansluiten op de Spaklerweg en de omgevormde A2.
- Over het zijkanaal van de Duivendrechtse Vaart, tussen bouwblok 8 en 18, wordt een nieuwe fietsbrug aangelegd.
- Over de Weespertrekvaart wordt een fietsbrug aangelegd ter hoogte van de Kruislaan. Deze fietsbrug wordt aangesloten op de fietspaden van de H.J. Wenckebachweg.

In figuur 8.2 is het fietsnetwerk 2020 inclusief de intensiteit in 2020 weergegeven. Dit netwerk is een uitsnede uit het fietsnetwerk voor de gehele agglomeratie. Hierdoor kunnen niet alle toe- en afnames in de fietsintensiteit worden toegeschreven aan het project Overamstel.

Door de wijzigingen in de infrastructuur van het fietsnetwerk in Overamstel zal de route keuze van fietsers wijzigen. De aanleg van een fietsbrug over de Weespertrekvaart maakt het voor fietsers mogelijk om sneller via Overamstel en de Utrechtsebrug naar de Rivierenbuurt en Diemen/Zuidoost te komen. Uit figuur 8.2 blijkt dat de Nuonweg voornamelijk wordt gebruikt door fietsers met een bestemming rondom de Nuonweg.



Figuur 8.2: Verschil fietsintensiteit planjaar 2020 t.o.v. basisjaar 2005.