



1422-53
54

Verkeersprognoses Zeeburgereiland

2010 en 2020

Kees Schreuders
Yvon Weening
Paul van Schie
Johannes Beuckens
Teun Scheltema

Bijlage bij MER Herontwikkeling
Zeeburgereiland

Nr 1 + 4

Samenvatting

Het Zeeburgereiland ondergaat de komende jaren een metamorfose. Nieuwe plannen vragen een planologische procedure waarin de effecten op het milieu worden aangegeven. In deze rapportage worden de verkeersprognoses voor verschillende jaren en verschillende planontwikkelingen beschreven. De prognoses vormen de basis voor het berekenen van geluidhinder en emissie. De resultaten van de berekeningen zijn vervat in kaartjes met verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegen van en rond het eiland en tabellen met daarvan afgeleide gegevens.

Berekend zijn de huidige situatie en een variant voor 2010. Voor 2020 zijn twee prognosevarianten gemaakt. Een minimumvariant MER1 en een maximale ontwikkeling MER2. Om de milieueffecten van de omgeving vast te stellen zijn ook van de autonome situaties voor 2010 en 2020 de verkeersstromen op en rond het eiland berekend.

In de huidige en toekomstige situaties is de IJburglaan de belangrijkste weg op het Zeeburgereiland. De IJburglaan heeft als standaardprofiel 2x2 rijstroken. De aansluiting A10 / IJburglaan is het drukste knooppunt op het eiland. De IJburglaan is via de Piet Heintunnel onderdeel van een van de corridors van Amsterdam. Dat zijn de belangrijkste radiale wegen van de stad die het Centrum rechtstreeks met de Ring A10 verbinden. De aansluiting A10 / IJburglaan is tot 2011 tevens de enige ontsluiting van IJburg. Haaks op de IJburglaan ligt de Zuiderzeeweg (2 rijstroken). Deze verbindt de Indische Buurt via het Zeeburgereiland met Amsterdam Noord.

De belangrijkste openbaar vervoerontsluiting is de IJtram. Deze tramlijn, lijn 26, rijdt in 2020 12x per uur per richting over de IJburglaan. In 2010 wordt 8x per uur per richting gereden. De eindpunten zijn aan de ene kant het Centraal Station en aan de andere kant het Haveneiland Oost op IJburg.

Op het toekomstige Zeeburgereiland worden 6 buurten onderscheiden. De Sluisbuurt, RI-oostlocatie, de bedrijvenstrook en de Oostpunt (met jachthaven) ten noorden van de IJburglaan. Ten zuiden daarvan bevinden zich de beide Baaibuurten (west en oost) aan weerszijde van de Zuiderzeeweg. Voor een overzicht van de namen zie figuur 1.1 op blz 7.

In 2020 is het Zeeburgereiland volledig ontwikkeld. Afhankelijk van het programma volgens MER1 of MER2 staan er dan 5000 of 6000 woningen. Er wonen dan respectievelijk tussen de 12.200 en 14.500 mensen en het aantal arbeidsplaatsen bedraagt tussen de 2050 en 2900 mensen.

Als autonome ontwikkeling is op de Oostpunt van het Zeeburgereiland in 2010 een gronddepot voorzien. Dit depot zal worden gebruikt als voorraad van bouwgrond aan de oostzijde van Amsterdam en tot 2015 in gebruik zijn.

Inhoud

Samenvatting	3
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Naamgeving	7
1.3 Leeswijzer	8
2 Het verkeersmodel	9
2.1 Algemeen	9
2.2 Werkwijze	9
2.3 De gevraagde scenario's	10
3 Aannamen en uitgangspunten	12
3.1 Inleiding	12
3.2 Sociaal-economische gegevens	13
3.3 Netwerken	13
3.4 Beleidsaspecten	15
4 De socio-economische vulling van het Zeeburgereiland	19
4.1.1 De huidige situatie	19
4.1.2 Het prognosejaar 2010	19
4.1.3 Het prognosejaar 2020	19
4.2 Aankomsten en vertrekken op Zeeburgereiland	20
4.2.1 Gronddepot	20
4.2.2 Omrekeningsfactoren	21
4.2.3 Ritproductie 2010	21
4.2.4 Ritproductie 2020 planvariant 1 (MER 1)	21
4.2.5 Ritproductie 2020 planvariant 2 (MER 2)	22
4.3 Weekgemiddelden en etmaalgemiddelden	22
4.4 Fiets in 2010 en 2020	23
4.5 Openbaar vervoer 2010 en 2020	23
5 Huidige situatie (2007)	25
6 Prognoses 2010	26
6.1 Algemeen 2010	26
6.2 Autoverkeer 2010	26
6.2.1 Autonoom	26
6.2.2 2010 Planvariant	29
7 Prognoses 2020	32
7.1 Algemeen 2020	32
7.1.1 2020 Autonoom	32

7.1.2	2020 Planvariant 1	34
7.1.3	2020 Planvariant 2	36

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Zeeburgereiland wordt de komende jaren herontwikkeld. Er worden tussen 5.000 en 6.000 woningen gebouwd en rond het eiland worden primaire waterkeringen aangelegd. De rioolwaterzuiveringsinstallatie is gesloopt. Slechts een boostergemaal om het rioolwater naar de nieuwe installatie in Amsterdam-West te stuwen herinnert straks nog aan de oude situatie. De herontwikkeling van het eiland is m.e.r.-plichtig. Voor het berekenen van de milieueffecten, met name van de geluidseffecten en de emissie, zijn prognoses voor het autoverkeer noodzakelijk.

De plannen worden gefaseerd uitgevoerd. Eerst wordt het deelgebied RI-O (Rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost) ontwikkeld, gevolgd door de bedrijvenstrook en een deel van de Sluisbuurt. Vervolgens worden achtereenvolgens de Oostpunt, de rest van de Sluisbuurt, de Baaihuurt-Oost en de Baaihuurt-West ontwikkeld.

In opdracht van Projectbureau IJburg heeft de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer verkeersprognoses gemaakt voor 2010 en 2020 bij verschillende plansituaties. In dit rapport worden de gevolgde werkwijze en de uitkomsten van deze verkeersprognoses beschreven.

1.2 Naamgeving

Op de onderstaande kaart zijn de namen van de verschillende buurten en wegen van het Zeeburgereiland weergegeven.



Tabel 1.1-1: namen op het Zeeburgereiland

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt eerst ingegaan op het verkeersmodel waarmee de verkeersprognoses zijn berekend. Hierna worden in hoofdstuk 3 de aannames en uitgangspunten beschreven waar de verkeersprognoses mee zijn berekend. In het vierde hoofdstuk wordt ingegaan op sociaal-economische vulling van het eiland zelf. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de huidige situatie, waarna de resultaten van de berekeningen worden weergegeven; in hoofdstuk 6 worden de prognoses voor 2010 beschreven. In hoofdstuk 7 volgt tenslotte een beschrijving van de verkeersprognoses in 2020.

2 Het verkeersmodel

2.1 Algemeen

Een verkeersmodel is een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. De netwerken voor de verschillende modaliteiten zijn een schematische en systematische weergave van de aanwezige en/of toekomstige infrastructuur. Het verkeersgedrag wordt vertaald in een op het individu gerichte nutsfunctie en leidt tot een gemiddeld verplaatsingsgedrag bij motieven als wonen, werken, voorzieningen onderwijs etc.

Een prognose is feitelijk niet meer dan het schatten van veranderingen of ontwikkelingen die van invloed zijn op de verplaatsingsbehoefte en het verplaatsingsgedrag. Voor elk van de aannamen en inschattingen geldt een marge. De resultaten zijn dan ook gemiddelden waarvoor een bepaalde statistische betrouwbaarheid geldt¹. Dergelijke marges zijn bij prognoses normaal. Het model is voldoende betrouwbaar als basis voor milieu-berekeningen. Toch is het goed de marges in gedachten te houden.

2.2 Werkwijze

De prognoses zijn gemaakt met GENMOD, het standaard verkeersmodel van de gemeente Amsterdam. GENMOD is een avondspitsmodel, gericht op de periode tussen 16.00 – 18.00 uur op een gemiddelde werkdag. Standaard worden binnen het model de drie vervoerswijzen openbaar vervoer, fiets en auto onderscheiden.

Voor het modelleren van GENMOD zijn de drie belangrijkste informatiebronnen:

- Socio-economische data in de vorm van hoeveelheid **Inwoners**, **Arbeidsplaatsen**, **Winkelarbeidsplaatsen** en **Studenten** (IAWS);
- Resultaten uit (huis)enquêtes (verplaatsingsgedrag van de IAWS);
- Tellingen van de verkeersstromen (auto, openbaarvervoer en fiets).

GENMOD berekent voor de prognosejaren de ritproductie (hoeveel) en distributie (waarheen en waarvandaan) aan de hand van de verschillende socio-economische data, de verkeersnetwerken en beleidsuitgangspunten (zie hoofdstuk 3).

Voor de detaillering van het plangebied is een module gebruikt van 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. Het gebruikte Locmod omvat het gehele Zeeburgereiland en IJburg. Deze uitsnede is speciaal gemaakt voor de studie betreffende het Zeeburgereiland, de tweede fase van IJburg en de oostelijke ontsluiting van IJburg (OOIJ). Het is een verfijnd autonetwerk met buurtstraatjes waarop bijna elk bouwblok apart is ontsloten.

Zoals genoemd berekent het model de verkeersintensiteit per wegvak voor de 2-uurs avondspits (16.00 – 18.00 uur) op een gemiddelde werkdag. Voor

¹ Bij een betrouwbaarheid van 99% geldt een marge van 20%.

luchtkwaliteitsberekeningen zijn etmaalcijfers nodig. Deze worden berekend door het toepassen van een rekenfactor die verschillend is per wegvaktype, zoals een doorgaande weg of buurtstraat. Daarnaast wordt een omrekening gemaakt om van de gemiddelde werkdag een gemiddelde weekdag te maken.

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

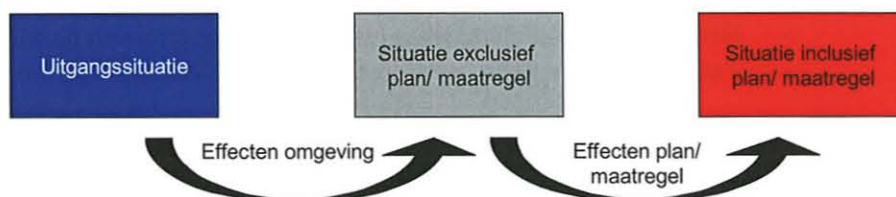
Voor de rijkswegen is de omrekening gebaseerd op meetgegevens uit de tellussen van Rijkswaterstaat. Ook de gegevens over de filevorming zijn, in overleg met Rijkswaterstaat Noord-Holland, overeenkomstig de werkwijze van het Rijk.

De resultaten van de modelberekeningen zijn weergegeven op plotjes (visuele weergave van het verkeersmodel) en in tabellen. Op de plotjes worden per variant de absolute aantallen motorvoertuigen per wegvak voor de avondspitsperiode van 16.00 – 18.00 uur op een gemiddelde werkdag getoond.

Tevens is er per variant een tabel gemaakt met daarin voor een aantal wegvakken een uitsplitsing naar een gemiddeld dag -, avond- en nachtuur met onderscheid in voertuigsoorten (motorfietsen, personenauto's, lichte en zware vrachtauto's, bussen en trams).

2.3 De gevraagde scenario's

In de procedure voor luchtkwaliteit is het van belang te weten wat de verandering van het verkeer op en rond het Zeeburgereiland veroorzaakt. Is het een gevolg van de ontwikkeling van het Zeeburgereiland of van ruimtelijke ontwikkelingen buiten het plangebied. Dit is te ondervangen met de volgende werkwijze (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1: werkwijze ter vaststelling van milieueffecten

De "Uitgangssituatie" is het Locmodmodel 2007. De in grijs aangegeven situatie is een van de Plansituaties, in dit geval 2010 en 2020, waarbij een of een deel van de plannen (met bijbehorende verkeersproductie) is weggelaten en de autonome ontwikkeling op die plek is gehandhaafd. Het rode is dan de Plansituatie 2010 of 2020 met het plan. De verschillen tonen de invloed van de omgeving (zoals nieuwe wegen of nieuwe werkgelegenheid elders in de stad) of de invloed van het plan of delen daarvan.

Voor het Zeeburgereiland zijn de volgende situaties onderzocht:

- De huidige situatie
- De autonome situatie in 2010
- De plansituatie in 2010
- De autonome situatie in 2020

– De plansituatie in 2020

Voor de plansituaties zijn twee varianten doorgerekend namelijk de minimum en de maximale variant (MER1 resp. MER2). In hoofdstuk 4 worden deze alternatieven nader beschreven.

3 Aannamen en uitgangspunten

3.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk is beschreven dat het Amsterdamse verkeersmodel GENMOD (General Model) een instrument is om beleidsdoelstellingen op het terrein van verkeer en vervoer te kunnen kwantificeren. GENMOD modelleert het verkeer voor een gemiddelde avondspits tussen 16.00 uur en 18.00 uur. De belangrijkste functie van het verkeersmodel is de effecten te voorspellen van het geformuleerde beleid op basis van feitelijk gemeten verkeersgedrag.

Uitgangspunt voor de nieuwe wijk Zeeburgereiland is dat de parameters overeenkomen met Oost-Watergraafsmere. Dit betreft met name inkomen, woningbezetting en autobezit. Op basis van de bereikbaarheid per voertuigsoort is het relatiepatroon en de vervoerwijzekeuze berekend.

Bij een verkeersstudie zijn er feitelijk drie soorten sturingselementen:

- Ruimtelijke ordening: het aantal inwoners en arbeidsplaatsen (socio-economische gegevens), uitgangspunten voor autobezit, etc.;
- De aanwezige infrastructuur en bijbehorend openbaar vervoerlijnnennet;
- Het verkeer- en vervoerbeleid, ofwel het flankerend beleid (parkeertarieven, betaald rijden, locatiebeleid etc.).

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de sociaal economische gegevens, de netwerken en de beleidsuitgangspunten die in het model zijn gebruikt. Het gaat hier om de algemene uitgangspunten voor het model. In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de vulling van het model voor het Zeeburgereiland zelf.

In 2005 is gestart met de verkeersprognoses voor Zeeburgereiland. De prognoses zijn berekend met de op dat moment geldende inzichten voor de sociaal-economische gegevens, de netwerken en de beleidsuitgangspunten. Het pakket vormt de basis van alle modelberekeningen bij de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer.

Voor sommige van deze thema's zijn na 2005 echter nieuwe inzichten ontstaan of zijn de afgelopen jaren kabinets- of gemeentelijke besluiten genomen waardoor inzichten zijn veranderd. In de onderstaande paragrafen wordt beschreven met welke inzichten (welke input) de verkeersprognoses zijn berekend. Indien nu andere inzichten gelden dan in 2005 wordt tevens ingegaan op de gevoeligheid en de verwachte effecten hiervan.

De uitgangspunten worden voor de prognosejaren 2010 en 2020 beschreven. Daarnaast wordt ook ingegaan op de uitgangspunten voor 2015.

In de eerste paragraaf wordt ingegaan op de sociaal-economische gegevens, gevolgd door een beschrijving van de netwerken in de tweede paragraaf. In paragraaf drie wordt tenslotte ingegaan op de beleidsuitgangspunten.

3.2 Sociaal-economische gegevens

De omvang en locatie van bevolking en werkgelegenheid bepalen in sterke mate de verkeersomvang. Hoe meer inwoners, des te meer aankomsten (en vertrekken); hoe groter de werkgelegenheid, hoe groter het aantal vertrekken. Een grote woningbouwlocatie met weinig werkgelegenheid in combinatie met een grote werklocatie op verre afstand leidt tot grote verkeersstromen over die (grote) afstand.

In de onderstaande tabellen zijn de aantallen inwoners en arbeidsplaatsen weergegeven voor Amsterdam en de regio voor de jaren 2010, 2015 en 2020 (zie tabel 3.1 en tabel 3.2).

gebied	inwoners		
	2010	2015	2020
Amsterdam	774100	791200	806900
Amstelveen	81500	84800	88000
Schiphol	12500	13000	13500
Haarlem	280800	281900	282900
Zaanstreek	194600	199600	204300
Aalsmeer	56300	57600	58900
Weesp/Muiden	25100	29400	33700
Gooi	260100	264700	269400
Almere	210600	243000	275000
Waterland-Oost	45700	47300	48800
Purmerend	74700	77400	80000
Haarlemmermeer	135000	138000	140700

Tabel 3.1: inwonertallen in de regio Amsterdam voor 2010, 2015 en 2020

gebied	arbeidsplaatsen		
	2010	2015	2020
Amsterdam	475000	521200	566900
Amstelveen	34900	35900	36900
Schiphol	73600	79100	84500
Haarlem	98400	100800	103000
Zaanstreek	69100	75200	81200
Aalsmeer	25300	26700	28100
Weesp/Muiden	13400	13800	14200
Gooi	99400	102400	105400
Almere	80000	89400	98600
Waterland-Oost	12400	12500	12600
Purmerend	25300	25600	25700
Haarlemmermeer	68300	76000	83400

Tabel 3.2: arbeidsplaatsen in de regio Amsterdam voor 2010, 2015 en 2020

3.3 Netwerken

In deze paragraaf worden de uitgangspunten voor het autonetwerk beschreven. De netwerken voor openbaar vervoer en fiets gaan over het eiland zelf en komen in hoofdstuk 4 aan de orde.

De voor Zeeburgereiland belangrijkste wijzigingen in het autonetwerk zijn:

Tot 2010

- Reconstructie knooppunt Badhoevedorp
- Wisselstrook op de Enneüs Heermabrug²
- Verbreding van de Gaasperdammerweg met twee spitsstroken
- Amsterdam-oost: aansluiting van de MacGillavrylaan op de A10
- Benuttingsmaatregelen

BONR:

- ◆ A4 tussen Badhoevedorp en knooppunt Nieuwe Meer
- ◆ Spitsstrook A10 Zuid tussen knooppunt Nieuwe Meer tot knooppunt Amstel
- ◆ Spitsstrook A4 tussen Hoofddorp en Burgerveen
- ◆ Spitsstrook A7 tussen Purmerend en Zaandam
- ◆ Spitsstrook A9 tussen Rottepolderplein en de Wijkertunnel

CRAAG³:

- ◆ A1 spitsstrook, verdubbeling wisselstrook
- ◆ A6 verbreding viaduct A1 richting A6 Almere tbv. spitsstrook
- ◆ A6: spitsstrook vanaf Hollandse brug tot Almere
- ◆ A9 spitsstroken tussen Badhoevedorp en Raasdorp

2010-2015

- A2, tussen knooppunt Holendrecht en Oudenrijn 2x4 rijstroken⁴
- Westrandweg, inclusief 2^e Coentunnel
- Zachte knip bij halfweg in de Haarlemmerweg
- Wibautas: versmalling weesperstraat en reconstructie Mr. Visserplein
- Oostelijke ontsluiting IJburg (op A1 en A9, 4-2 oplossing)
- Badhoevedorp: "Badkuip", omlegging A9 (Plan Bohemen)

2015-2020

- A10 Zuid 2x4 rijstroken
- Schellingwouder Allee (Amsterdam-Noord)
- Verbreding Gaasperdammerweg naar 2x3
- A4 toename van het aantal rijstroken met 2x1

In oktober 2007 heeft het kabinet gekozen voor het stroomlijnalternatief voor de Planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere (SAA). Voor de planstudie SAA is echter nog geen tracébesluit genomen. De planstudie SAA is dan ook niet in het model meegenomen.

Met het verkeersmodel GENMOD zijn wel de effecten van de stroomlijnvariant op de rijkswegen rondom IJburg onderzocht voor 2020. Op basis hiervan is de verwachting dat

² Inmiddels is duidelijk geworden dat op de Heermabrug geen wisselstrook wordt aangelegd. In GENMOD worden echter kruispuntcapaciteiten meegenomen, waardoor de capaciteit op kruispunten en niet op wegvakken maatgevend is. Het effect van de wisselstrook op de Heermabrug op de doorstroming van het verkeer is dan ook in het verkeersmodel verwaarloosbaar.

³ Corridor Regio Amsterdam-Almere-Gooi

⁴ Inmiddels is besloten om de A2 tussen knooppunt Holendrecht en Oudenrijn te verbreden naar 2x5 rijstroken. Planning is dat dit traject in het najaar van 2012 is opgeleverd.

er geen negatief effect zal optreden van deze nieuwe infrastructuur voor de verkeersintensiteiten op de A10 ten noorden van knooppunt Watergraafsmeer.

Benuttingsmaatregelen kunnen een maximale capaciteit van 2300 motorvoertuigen per rijstrook opleveren, ofwel ten hoogste 15% meer capaciteit. Daarnaast is de exacte capaciteitstoename afhankelijk van de wegconfiguratie.

Op het Zeeburgereiland hebben de IJburglaan, de Zuiderzeeweg en de Kaapkotweg een maximumsnelheid van 50 km/u. In de Piet Heintunnel wordt 70 km/u gereden. De overige wegen zijn wijkstraten en hebben een snelheid van 30 km/u (zie figuur 1.1).

3.4 Beleidsaspecten

Naast de sociaal-economische aspecten en het netwerk zijn ook de beleidsuitgangspunten bepalend voor de ontwikkeling van verkeer en vervoer in de toekomst. Beleidsmaatregelen zijn divers van aard. Enerzijds zijn er de maatregelen die direct ingrijpen op de bewegingen in het verkeer. Hierbij kan gedacht worden aan prijsmaatregelen of mobiliteitgeleidende maatregelen. Anderzijds zijn er ook autonome ontwikkelingen in de maatschappij die indirect gevolgen hebben op de toekomstige mobiliteit. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van het inkomen of opleidingsgraad. Al deze ontwikkelingen hebben hun invloed op de toekomstige mobiliteit. De diverse beleidsuitgangspunten worden hieronder beschreven.

Locatiebeleid

Parkeerbeperkingen in de woon-werk en zakelijke sfeer worden doorgevoerd door het vaststellen van parkeernormen voor de werkgebieden. Een instrument hiervoor is het locatiebeleid waarmee getracht wordt vermijdbaar autoverkeer terug te dringen. Achterliggende doelen zijn hierbij het behoud van de bereikbaarheid (van werklocaties) en bijdragen aan de leefbaarheid en mobiliteitsdoelstellingen. Locatiebeleid is voor elk van de drie prognosejaren op dezelfde manier in het model verwerkt. Het locatiebeleid omvat twee uitgangspunten, te weten:

- *Een weloverwogen locatiebeleid met betrekking tot het werken. Dat wil zeggen dat gedacht wordt om kantoren en bedrijven waar veel mensen werken of op bezoek komen te concentreren op gebieden die goed met het openbaar vervoer bereikbaar zijn (de zogeheten A- en B-locatie).*
- *Bedrijven met veel goederenvervoer of met zakelijke personenverkeer worden geconcentreerd op plekken die goed per auto bereikbaar zijn (de B- en C-locaties).*

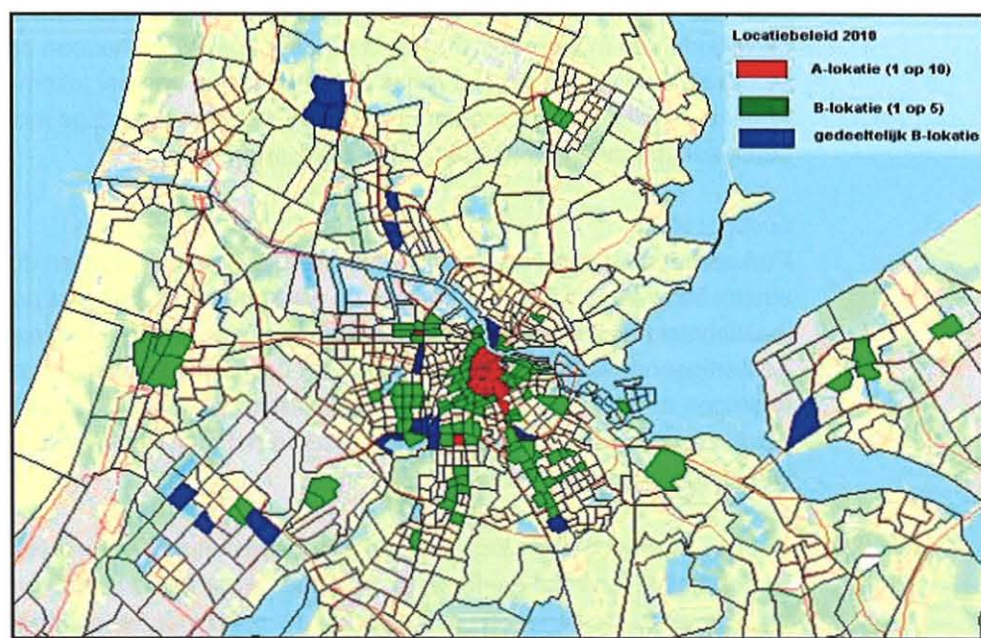
Het locatiebeleid is ingedeeld in drie groepen conform bepaalde normen. In tabel 3.3 zijn de normen voor de A-, B- en C-locaties weergegeven.

Eind 2007 is door B&W de nota Locatiebeleid Amsterdam goedgekeurd en voor inspraak vrijgegeven. Na vaststelling van deze nota in de gemeenteraad vormt dit beleid een aanvullend toetsingskader op het structuurplan 2003. De nota Locatiebeleid geeft geen andere invulling van de normen die gelden bij locatiebeleid.

	basisvariant	
Norm A-locatie	1 parkeerplaats op 10 arbeidsplaatsen	(1 plaats per 250 m ²)
Norm B-locatie	1 parkeerplaats op 5 arbeidsplaatsen	(1 plaats per 125 m ²)
Norm C-locatie	onbeperkt parkeren	

Tabel 3.3 : parkeernormen bij locatiebeleid

Het effect van het locatiebeleid geldt in de berekeningen alleen voor de werk-woonverplaatsingen. De effecten op de voertuigkeuze en het relatiepatroon worden berekend door aan de kosten voor een autoverplaatsing een extra bedrag toe te voegen. Op de onderstaande kaart is weergegeven waar de verschillende locatienormen gelden. Hierbij moet opgemerkt worden dat in het bestemmingsplan van de eerste fase IJburg is opgenomen dat er 1,0 parkeerplaats per 125 m² bruto kantooroppervlakte is toegestaan (de B-norm). Ook Zeeburgereiland kent de B-norm. Dit betekent dat er in de praktijk een strengere norm geldt dan de norm waarmee is gerekend, waardoor de voorspelde hoeveelheid autoverkeer aan de hoge kant is. Het totaal aantal kantoren dat op IJburg en het Zeeburgereiland wordt gerealiseerd is echter beperkt, waardoor het effect niet erg groot zal zijn.



Figuur 3.1 : locatiebeleid in en om Amsterdam

Parkeerkosten

In het model wordt uitgegaan van onderstaande parkeertarieven in Amsterdam. Op Zeeburgereiland gelden dezelfde parameters als in Oost/Watergraafsmeer (zie ook paragraaf 3.1). Dit betekent dat in 2010 en 2015 parkeren op Zeeburgereiland €1,90 per uur kost en dat in 2020 per uur €2,00 betaald moet worden. Deze bedragen zijn op basis van het prijspeil 2000. Het daadwerkelijke bedrag dat aan de meter betaald wordt ligt dus hoger.

Gebieden met tarief	2000	2010*	2015*	2020*
Bovenregionale centra	€ 2.40	€ 3.30	€ 3.30	€ 3.50
Regionale centra	€ 0.80	€ 1.05	€ 1.05	€ 1.05
Oude stad	€ 1.50	€ 1.90	€ 1.90	€ 2.00
Rondom ringlijn	€ 0.80	€ 1.00	€ 1.00	€ 1.20

* Prijspeil 2000. De nominale stijging - tarief aan de meter - zal hoger zijn

Tabel 3.4: Parkeertarieven

In februari 2008 heeft het College van B&W besloten om verdere maatregelen te nemen om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. In het Actieplan Voorrang voor een Gezonde Stad wordt onder meer voorgesteld de parkeertarieven vanaf de ring A10 tot het centrum geleidelijk te laten stijgen. Verwacht wordt dat hierdoor het aantal autoritten korter dan 5 km afneemt. Het Actieplan is echter nog niet door de Gemeenteraad vastgesteld. De uitgangspunten zijn dan ook niet in de verkeersstudie meegenomen.

Betaald rijden

In GENMOD wordt betaald rijden gemodelleerd in de vorm van een 'plat tarief' van 2,5 cent per kilometer, ongeacht naar plaats en tijd. Aangenomen is dat deze heffing ingevoerd wordt tussen 2010 en 2015. In 2015 zijn de effecten dus voor het eerst zichtbaar.

De platte heffing van 2,5 (euro)cent⁵ is een behoudende benadering. Het kabinet heeft in november 2007 besloten om vanaf 2011 een landelijke kilometerprijs voor vrachtwagens in te voeren. Een jaar later volgt de invoering van een naar tijd, plaats en milieukeurmerken gedifferentieerde heffing voor al het verkeer. In 2016 moet het systeem volledig zijn ingevoerd. Hoe hoog de daadwerkelijke heffing in de praktijk wordt is echter nog niet bekend. Een hogere heffing zal echter leiden tot minder autoverkeer.

Economische aspecten

Voor de algemene economische ontwikkeling is conform het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP) uitgegaan van het zogenaamde "European Coordination" scenario. Dit komt globaal neer op een economische groei van 2,5% per jaar in de periode 2000-2010. Voor de periode 2010-2030 wordt de groei iets voorzichtiger geschat. Daarom wordt om uitgegaan van een economische groei van 1,5% per jaar in de periode 2010-2030.

Eind 2005 is de Nota Mobiliteit vastgesteld, waarmee ook de verwachtingen over economische groei naar beneden zijn bijgesteld. Werd in 2005 op basis van het NVVP uitgegaan van een groei van 2,5% per jaar, sinds 2006 gaan we in de berekeningen uit van een groei van 1,5% per jaar. Er is dus gerekend met een hoge economische groei waardoor ook de hoeveelheid autoverkeer aan de hoge kant zal zijn.

Reiskosten

De brandstofkosten van de auto kunnen in de komende jaren dalen. De belangrijkste oorzaak hiervoor is het zuiniger worden van de voertuigen. Per saldo zullen de brandstofkosten voor de auto in 2020 circa 15% lager liggen dan in 2000. De kosten voor het openbaar vervoer worden voor dezelfde periode ongeveer 14% hoger geraamd in vergelijking met 2000. Op dit punt wordt de prijsverhouding van de auto dus positief

⁵ Op basis van het prijspeil in het jaar 2000

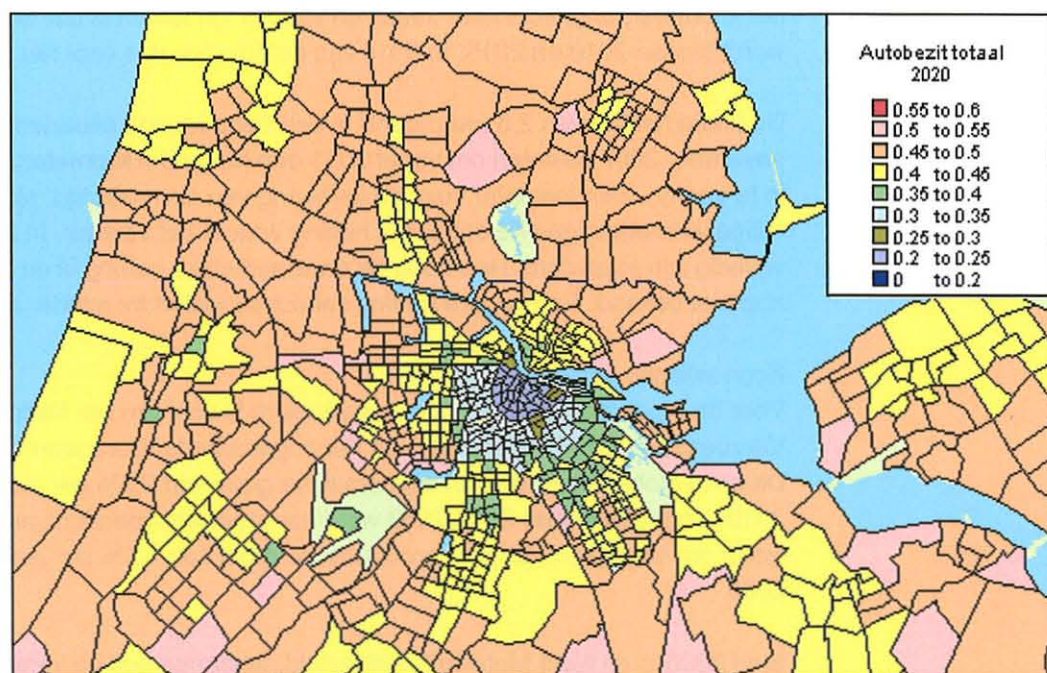
gewaardeerd. Deze uitgangspunten voor de reiskostenontwikkeling zijn conform het NVVP. In tabel 3.5 zijn de indexcijfers voor de ontwikkeling in de kosten van het openbaar vervoer en de auto samengevat.

groei in reiskosten	2000	2010	2015	2020
index openbaar vervoer	100	110	112	114
index auto	100	95	90	85

Tabel 3.5: groei in reiskosten

Autobezit

Het autobezit is een belangrijke voorwaarde voor het maken van autoverplaatsingen. In het model wordt gerekend met een percentage autobezit per zone. Van invloed op het autobezit is de gezinssamenstelling, leeftijd, participatie arbeidsproces en de bereikbaarheid van de woonplek door het openbaar vervoer, door de fiets en door de auto. In de onderstaande kaart is het autobezit in 2020 weergegeven. Het autobezit op het Zeeburgereiland varieert van 35% tot 45% van de inwoners ouder dan 18 jaar.



Figuur 3.2: Autobezit in 2020

4 De socio-economische vulling van het Zeeburgereiland

In het vorige hoofdstuk zijn de algemene uitgangspunten beschreven. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de sociaal-economische gegevens en de netwerken van het Zeeburgereiland zelf.

4.1.1 De huidige situatie

In de huidige situatie (2007) is de oostpunt onbewoond evenals de bedrijvenstrook. Daar staat het benzineverkooppunt van Kriterion en ook het tunnelgebouw van Rijkswaterstaat (bij de Zeeburgertunnel). Het eiland heeft nu zo'n 350 inwoners en ongeveer 230 arbeidsplaatsen.

4.1.2 Het prognosejaar 2010

Uitgangspunt voor de studie is geweest dat in 2010 de situatie als volgt is:

- Op de Oostpunt is een gronddepot;
- In de Bedrijvenstrook is uitsluitend Kriterion (benzineverkooppunt) en het tunnelgebouw van RWS;
- Op de RI-oostlocatie zijn de voetbalvelden gerealiseerd en ook enkele voorzieningen ter plaatse van de huidige silo's;
- In de Sluisbuurt staan drie dijkhuisjes, twee woonboten, bunkerboten en enkele bedrijven (Sluis, Van Keulen);
- In de Baaihuurt-West liggen nog de woonboten en enkele bedrijfjes;
- Hetzelfde geldt voor de Baaihuurt-Oost.

Voor 2010 is geen onderscheid gemaakt tussen de planvarianten MER 1 en MER 2. De planontwikkeling is in dat jaar nog zo pril dat er dan nog geen verschil is te verwachten tussen de beide varianten (zie tabel 4.1).

Naast de plansituatie is ook de autonome situatie voor 2010 berekend. Deze wijkt voor het Zeeburgereiland af van de plansituatie doordat de nieuwe bebouwing op de RI-oostlocatie niet is gerealiseerd.

4.1.3 Het prognosejaar 2020

In tegenstelling tot 2010 onderscheiden de varianten MER 1 en MER 2 zich in 2020 wel. In 2020 zijn in de variant MER1 5000 woningen gebouwd en is 194.500 m² bruto vloeroppervlak voor niet-woonfuncties gerealiseerd.

De variant volgens MER 2 omvat 6000 woningen en 264.000 m² bruto vloeroppervlak voor overige voorzieningen zijn gerealiseerd (zie tabel 4.1).

	Situatie 2010	2020 Variant MER 1	2020 Variant MER 2
RI-Oost	230 woningen 2000 m ² basis 68.500 m ² bovenwijks	1710 woningen 20.000 m ² basis 68.500 m ² bovenwijks	1950 woningen 20.000 m ² basis 68.500 m ² bovenwijks
Bedrijvenstrook	Bestaande situatie	0 woningen 28.500 m ² grootstedelijk	0 woningen 40.000 m ² grootstedelijk 31.500 m ² bovenwijks
Oostpunt	Bestaande situatie	600 woningen 8.000 m ² basis 1.500 m ² bovenwijks 30.000 m ² bvo nautisch	970 woningen 8.000 m ² basis 10.000 m ² bovenwijks 17.000 m ² grootstedelijk 30.000 m ² nautisch
Sluisbuurt	Bestaande situatie	2200 woningen 20.000 m ² basis	2400 woningen 20.000 m ² basis
Baaihuurt West	Bestaande situatie	320 woningen 10.000 m ² bovenwijks 4.000 m ² basis	400 woningen 10.000 m ² bovenwijks 4.000 m ² basis
Baaihuurt Oost	Bestaande situatie	170 woningen 3.000 m ² basis 1.000 m ² bovenwijks	280 woningen 3.000 m ² basis 2.000 m ² bovenwijks
Totalen	900 inwoners 400 arbeidspl.	5000 woningen 55.000 m ² basis 81.000 m ² bovenwijks 28.500 m ² grootsted. 30.000 m ² 2 nautisch	6000 woningen 55.000 m ² basis 122.000 m ² bovenwijks 57.000 m ² grootsted. 30.000 m ² nautisch

Tabel 4.1: programma 2010 en 2020 volgens MER 1 en MER 2 (alle genoemde m² zijn bruto vloeroppervlakte).

4.2 Aankomsten en vertrekken op Zeeburgereiland

De intensiteiten voor huidige situatie zijn berekend aan de hand van telcijfers (met verkeerslichten) aangevuld met berekende ritproductie van het eiland met de socio-economische vulling van 2007.

Zoals eerder genoemd zijn in dit onderzoek voor 2010 één en voor 2020 twee ontwikkelalternatieven voor het Zeeburgereiland doorgerekend. De ontwikkelalternatieven MER 1 en MER 2 voor 2020 zijn in tabel 4.1 naast elkaar gezet. Zoals eerder is beschreven is in 2010 op het eiland nog zo weinig ontwikkeld dat er geen verschil is tussen de ontwikkelingsalternatieven.

4.2.1 Gronddepot

Als autonome ontwikkeling is op de oostpunt van het Zeeburgereiland in 2010 een gronddepot voorzien. Dit depot zal worden gebruikt als voorraad van bouwgrond aan de

oostzijde van de stad. Aangenomen is dat per weekdag gemiddeld 120 ritten met zwaar vrachtverkeer worden gemaakt, 60 heen en 60 terug.

Deze ritten worden uitsluitend in de dagperiode, tussen 7.00 en 19.00 uur, gemaakt. Dit resulteert in 10 autoritten per gemiddeld daguur op een weekdag.

Al het vrachtverkeer rijdt over de A10, een derde naar het noorden en twee derde naar het zuiden. Vanaf 2015 is het depot niet meer in gebruik en komen deze vrachtritten niet terug in de berekeningen.

4.2.2 Omrekeningsfactoren

Het aantal m² grondgebruik uit de tabel is omgerekend naar het aantal inwoners en arbeidsplaatsen. In deze studie is uitgegaan van:

Omrekenfactoren voor het Zeeburgereiland	
Gemiddelde woningbezetting	2.4 inwoners
Winkels	80 m ² per arbeidsplaats
Bedrijven	60 m ² per arbeidsplaats
Nautisch	80 m ² per arbeidsplaats
Hotel	1 inwoner per kamer
Kantoren	27,5 m ² per arbeidsplaats

Tabel 4.2: Omrekenfactoren naar IAWS

4.2.3 Ritproductie 2010

Voor het berekenen van de productie van het autoverkeer in 2010, is uitgegaan van de huidige situatie met op de RI-oostlocatie ca 250 woningen extra. Daarnaast zullen de sportvelden zijn aangelegd met daarbij enkele voorzieningen (kantine, sporthal). Het totaal wordt:

- 400 woningen
- 2000 m² bvo basisvoorzieningen
- 68.500 m² bvo bovenwijken

Omgerekend levert dit ca 900 inwoners en ca 400 arbeidsplaatsen op. Een belangrijk deel hiervan bevindt zich ook in de bestaande situatie. In de avondspits, tussen 16:00 tot 18:00 uur, vertrekken daardoor 450 auto's en komen 500 motorvoertuigen aan.

4.2.4 Ritproductie 2020 planvariant 1 (MER 1)

In deze variant wordt op het Zeeburgereiland het volgende programma gerealiseerd:

- 5000 woningen
- 55.000 m² bvo basisvoorzieningen
- 81.000 m² bvo bovenwijkse voorzieningen
- 28.500 m² bvo grootstedelijke voorzieningen
- 30.000 m² bvo nautisch kwartier

Dit programma levert 12.200 inwoners en 2050 arbeidsplaatsen op. In de avondspits, van 16:00 tot 18:00 uur, vertrekken dan 1600 auto's en komen 2500 motorvoertuigen aan.

4.2.5 Ritproductie 2020 planvariant 2 (MER 2)

In deze variant wordt op het Zeeburgereiland het volgende programma gerealiseerd.

- 6000 woningen
- 55.000 m² bvo basisvoorzieningen
- 122.000 m² bvo bovenwijkse voorzieningen
- 57.000 m² bvo grootstedelijk voorzieningen
- 30.000 m² bvo nautisch

Bovengenoemde ontwikkelingen leveren 14.600 inwoners en 2900 arbeidsplaatsen. In de avondspits, van 16:00 tot 18:00 uur, vertrekken dan 1750 auto's en komen 2750 motorvoertuigen aan.

4.3 Weekgemiddelden en etmaalgemiddelden

Voor het berekenen van de luchtkwaliteit en geluidhinder zijn verkeersgegevens nodig op een gemiddelde weekdag. Voor emissie is het aantal motorvoertuigen (MVT) verdeeld over het vrachtverkeer (VRV), zwaar vrachtverkeer (ZV), middelzwaar vrachtverkeer (MV) en de bus. Voor geluid worden de gemiddelde dag-, avond- en nachturen aangeleverd, met onderverdeling naar motoren (MO), lichte voertuigen (LV), middelzwaar (MV), zwaar vrachtverkeer (ZV), bus en tram.

De wegvakken waarvoor de berekeningen zijn uitgevoerd zijn voorzien van een locatie nummer. De nummers zijn terug te vinden op onderstaande kaart.



Figuur 4.1: wegvaknummering wegen op en rond het Zeeburgereiland

De luchtkwaliteit wordt weergegeven als een gemiddelde voor een heel jaar. De 24-uursnorm wordt afgeleid uit dit jaargemiddelde. Luchtkwaliteit dient daarom berekend te worden op basis van gemiddelde verkeerscijfers over het hele jaar, ofwel voor een gemiddelde weekdag in het jaar.

De telcijfers en prognosecijfers zijn daarom omgerekend van de avondspitsperiode van een gemiddelde werkdag naar het etmaal van een gemiddelde weekdag. De omrekenfactoren zijn bekend vanuit een aantal telpunten in Amsterdam waar periodiek of het gehele jaar door iedere weekdag tellingen worden gehouden.

4.4 Fiets in 2010 en 2020

Voor de verbinding met de Indische Buurt en Amsterdam-Noord maakt het fietsverkeer gebruik van de vrijliggende fietspaden langs de hoofdontsluitingswegen van het eiland. Dat geldt ook voor fietsroutes naar IJburg. In het plangebied zelf liggen diverse ontsluitingsweggetjes langs de baaibuurt, het Amsterdam-Rijnkanaal en naar de Oostpunt voor de fiets. Een directe verbinding met het Centraal Station wordt geboden door de fiets mee te nemen met de IJtram (lijn 26).

4.5 Openbaar vervoer 2010 en 2020

Op het Zeeburgereiland rijden in 2010 en in 2020 twee buslijnen en een tramlijn. De haltes zijn geconcentreerd rond de kruising Zuiderzeeweg / IJburglaan. De tram (lijn 26) verbindt het Centraal Station met het Haveneiland Oost op IJburg. In 2010 bedraagt de frequentie in de spits 8 ritten per uur per richting. In 2020 is dat 12 keer per uur.



Figuur 4.2: openbaar vervoernetwerk 2010 en 2020 met de frequenties in 2020.

De buslijn 37 verbindt Station Muiderpoort met Amsterdam-Noord en rijdt 4 ritten per uur per richting in de spitsperioden. Tussen IJburg en Muiderpoort rijdt een bus, in het model lijn 203 genoemd, met dezelfde frequentie. In 2020 rijdt lijn 37 vijf keer per uur, voor lijn 203 is dat 7 keer per uur.

In figuur 4.2 is een overzicht van de ov-lijnen weergegeven. Bijbehorende frequenties in figuur 4.2 behoren bij de situatie in 2020.

5 Huidige situatie (2007)

In de huidige en toekomstige situaties is de IJburglaan de belangrijkste weg op het Zeeburgereiland. De IJburglaan heeft als standaardprofiel 2x2 rijstroken. De aansluiting A10 / IJburglaan is het drukste knooppunt op het eiland. Naast ontsluiting voor het Zeeburgereiland is de IJburglaan, via de Piet Heintunnel, onderdeel van een van de corridors van Amsterdam. Dat zijn de belangrijkste radiale wegen van de stad die het Centrum rechtstreeks met de Ring A10 verbinden.

De aansluiting A10 / IJburglaan is tot 2011 tevens de enige ontsluiting van IJburg. Haaks op de IJburglaan ligt de Zuiderzeeweg (2 rijstroken). Deze verbindt de Indische Buurt via het Zeeburgereiland met Amsterdam Noord.

Voor het modelleren van de huidige verkeersstudie op het Zeeburgereiland is gebruik gemaakt van automatische tellingen bij de verkeerslichten op de wegen van het gebied aangevuld met berekende ritproductie van het eiland met de socio-economische vulling van 2007. In onderstaande figuur wordt de verkeersintensiteit weergegeven voor de A10, de IJburglaan, de Piet Heintunnel en de Zuiderzeeweg.



Figuur 5.1: huidige situatie (2007) avondspits 16.00-18.00

6 Prognoses 2010

6.1 Algemeen 2010

In 2010 is het eiland nagenoeg hetzelfde als in de huidige situatie. Het verschil is dat begonnen is met de ontwikkeling van de RI-oostlocatie. Daar zijn drie voetbalvelden aangelegd samen met enkele woningen en voorzieningen rond de huidige silo's aan de oostkant van de locatie.

6.2 Autoverkeer 2010

Naast de autonome ontwikkeling van het eiland zijn voor 2010 de verkeersintensiteiten in de planvariant berekend. In 2010 is sprake van één planvariant omdat er dan nog geen verschil bestaat tussen de minimale en de maximale variant (zie ook paragraaf 4.1.2). In de volgende alinea's wordt het algemene verkeersbeeld voor de auto op het Zeeburgereiland getoond. Vervolgens worden de verdelingen over het etmaal en over de categorieën in tabelvorm gepresenteerd. Deze cijfers hebben ten grondslag gelegen aan de geluidsberekeningen en de emissieberekeningen.

6.2.1 Autonoom

Figuur 6.1 toont de verkeersbelasting van de belangrijkste wegen op het eiland. Daarop is de voorlopige aanname te zien van de buurtstraatjes zoals deze in 2020 aangelegd zijn. De intensiteiten zijn omgerekend naar aantallen die voor berekeningen voor luchtkwaliteit en geluidhinder de basis vormen. De wegvakken waar geen gegevens voor zijn ingevuld zijn nog niet aangelegd in 2010. Na de intensiteiten op de wegen op het eiland zelf, zijn in tabel 6.3, 6.4 en 6.5 de intensiteiten op de A10 opgenomen. Het kaartje met het overzicht van de wegvaknummers is te zien in figuur 4.1.



Figuur 6.1: intensiteiten avondspitsperiode 2010 exclusief plannen (m.v.t. 16.00 – 18.00 uur)

Jaar		weekgemiddelde					weekgemiddelde					weekgemiddelde				
2010 Autonom Zeeburg		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:				
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MO	LV	MV	ZV	bus tram
1	IJburglaan thv A10	18	1562	50	48	1 19	10	1031	4	2	0 7	2	380	11	8	1 3
66	afrit A10 Zeeburg van knoop Watergraafsmeer	19	1643	43	29	0 0	10	1084	3	1	0 0	3	399	7	5	0 0
67	oprit A10 Zeeburg naar Noord	3	270	7	5	0 0	2	178	1	0	0 0	0	66	1	1	0 0
69	oprit A10 Zeeburg naar knoop Watergraafsmeer	12	977	26	17	0 0	6	645	2	1	0 0	2	238	4	3	0 0
70	afrit A10 Zeeburg uit Noord	4	307	8	5	0 0	2	203	1	0	0 0	0	75	1	1	0 0
81	IJburglaan oost van Kaapkotweg	21	1809	53	36	1 19	12	1194	4	1	0 7	3	440	11	4	1 3
82	IJburglaan oost van Zuiderzeeweg	21	1800	53	25	1 19	11	1188	4	1	0 7	3	438	11	4	1 3
83	Piet Heintunnel	17	1457	43	20	1 19	9	962	3	1	0 7	2	354	9	3	1 3
83.1	Piet Heinkade	12	979	29	14	1 19	6	646	2	1	0 7	2	238	6	2	1 3
83.2	Panamaalaa	12	1052	31	15	0 0	7	694	2	1	0 0	2	256	6	2	0 0
84	Zuiderzeeweg-Noord	7	557	16	5	7 0	4	367	1	0	3 0	1	135	3	1	2 0
85	Zuiderzeeweg noord van IJburglaan	8	655	18	6	7 0	4	432	1	0	3 0	1	159	3	1	2 0
86	Zuiderzeeweg zuid van IJburglaan	9	785	22	7	7 0	5	518	2	0	3 0	1	191	4	1	2 0
87	Zuiderzeeweg-Zuid	8	644	18	6	7 0	4	425	1	0	3 0	1	157	3	1	2 0
88.1	Kaapkotweg zuid van Boosterstraat	0	34	1	11	0 0	0	19	0	0	0 0	0	7	0	0	0 0
88.2	Kaapkotweg noord van IJburglaan	0	34	1	11	0 0	0	19	0	0	0 0	0	7	0	0	0 0
89.1	Eilandlaan oost van Zuiderzeeweg	0	34	1	0	0 0	0	19	0	0	0 0	0	7	0	0	0 0
89.2	Eilandlaan															
89.3	Eilandlaan zuid van IJburglaan															
90.2	Eilandlaan zuidwest van Zuiderzeeweg	2	153	4	1	0 0	1	85	0	0	0 0	0	32	1	0	0 0
91.1	Eilandlaan noord van Piet Heintunnel	0	34	1	0	0 0	0	19	0	0	0 0	0	7	0	0	0 0
91.2	Eilandlaan noordwest van Zuiderzeeweg	1	94	3	1	0 0	1	52	0	0	0 0	0	20	0	0	0 0
92.1	Boosterstraat oost van Zuiderzeeweg	0	34	1	0	0 0	0	19	0	0	0 0	0	7	0	0	0 0
92.4	Boosterstraat west van Kaapkotweg	0	34	1	0	0 0	0	19	0	0	0 0	0	7	0	0	0 0
93.0	Kaapkotweg noord van Boosterstraat	0	34	1	11	0 0	0	19	0	0	0 0	0	7	0	0	0 0

Tabel 6.1: weekgemiddelden, 2010 exclusief plannen

Jaar		gemiddelde weekdag incl.bus								
2010 Autonom Zeeburg		Etmaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:								
nr	Omschrijving	MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% Bus
1	IJburglaan thv A10	27700	1380	5.0%	710	2.6%	655	2.4%	20	0.1%
66	afrit A10 Zeeburg van knoop Watergraafsmeer	28600	990	3.5%	595	2.1%	395	1.4%	0	0.0%
67	oprit A10 Zeeburg naar Noord	4700	160	3.5%	100	2.1%	65	1.4%	0	0.0%
69	oprit A10 Zeeburg naar knoop Watergraafsmeer	17000	590	3.5%	355	2.1%	235	1.4%	0	0.0%
70	afrit A10 Zeeburg uit Noord	5350	185	3.5%	110	2.1%	75	1.4%	0	0.0%
81	IJburglaan oost van Kaapkotweg	31500	1225	3.9%	740	2.3%	465	1.5%	20	0.1%
82	IJburglaan oost van Zuiderzeeweg	31350	1095	3.5%	735	2.3%	340	1.1%	20	0.1%
83	Piet Heintunnel	25350	890	3.5%	595	2.3%	275	1.1%	20	0.1%
83.1	Piet Heinkade	17050	605	3.5%	400	2.3%	185	1.1%	20	0.1%
83.2	Panamaalaa	18300	630	3.4%	430	2.3%	200	1.1%	0	0.0%
84	Zuiderzeeweg-Noord	9750	390	4.0%	210	2.2%	70	0.7%	110	1.1%
85	Zuiderzeeweg noord van IJburglaan	11450	440	3.9%	250	2.2%	80	0.7%	110	1.0%
86	Zuiderzeeweg zuid van IJburglaan	13700	505	3.7%	300	2.2%	95	0.7%	110	0.8%
87	Zuiderzeeweg-Zuid	11250	435	3.9%	245	2.2%	80	0.7%	110	1.0%
88.1	Kaapkotweg zuid van Boosterstraat	550	140	24.8%	15	2.2%	130	22.6%	0	0.0%
88.2	Kaapkotweg noord van IJburglaan	550	140	24.8%	15	2.2%	130	22.6%	0	0.0%
89.1	Eilandlaan oost van Zuiderzeeweg	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%
89	Eilandlaan									
89	Eilandlaan zuid van IJburglaan									
90	Eilandlaan zuidwest van Zuiderzeeweg	2550	75	2.9%	55	2.2%	20	0.7%	0	0.0%
91.1	Eilandlaan noord van Piet Heintunnel	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%
91.2	Eilandlaan noordwest van Zuiderzeeweg	1550	45	2.9%	35	2.2%	10	0.7%	0	0.0%
92.1	Boostersstraat oost van Zuiderzeeweg	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%
92.4	Boostersstraat west van Kaapkotweg	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%
93	Kaapkotweg noord van Boosterstraat	550	140	24.8%	15	2.2%	130	22.6%	0	0.0%

Tabel 6.2: etmaalgemiddelden tbv berekeningen luchtkwaliteit, 2010 exclusief plannen

In de onderstaande tabellen zijn de gemiddelde uur- en de etmaalintensiteiten voor de A10 weergegeven. Het gaat om het wegvak tussen knooppunt Watergraafsmeer en de afrit naar Zeeburgereiland en om het wegvak ten noorden van de afrit naar Zeeburgereiland. Daarnaast wordt in tabel 6.5 het aantal motorvoertuigen in de file weergegeven in 2010 in de autonome situatie.

Etmaalberekening en verdeling categorieën op rijkswegen										10-12-2007			
2010 Autonom Zeeburg		gemiddeld daguur				gemiddeld avonduur				gemiddeld nachtuur			
nr	Omschrijving	mvt	LV	MV	ZV	mvt	LV	MV	ZV	mvt	LV	MV	ZV
45	A10 Wgm - Zeeburg N-Z	10243	9394	482	367	5464	5258	100	106	2120	1908	102	111
71	A10 Nrd van afslag Zeeburg	7890	7236	371	283	4209	4050	77	82	1633	1469	78	86

Tabel 6.3: uurgemiddelden A10, 2010 exclusief plannen

Etmaalberekening en verdeling categorieën op rijkswegen								
2010 Autonom Zeeburg		etmaal						
nr	Omschrijving	mvt	VRV	%VRV	MV	%MV	ZV	%ZV
45	A10 Wgm - Zeeburg N-Z	161740	12715	7.9%	6995	4.3%	5720	3.5%
71	A10 Nrd van afslag Zeeburg	124583	9794	7.9%	5388	4.3%	4406	3.5%

Tabel 6.4: etmaalgemiddelden A10, 2010 exclusief plannen

2010 AUTONOM ZBE			Voertuigen op de A10 in de file op een weekdag	
Wegvak nr.				
45	A10 Zeeburg - Watergraafsmeer		27025	
71	A10 Nieuwendam -Zeeburg		8376	

Tabel 6.5: gemiddeld aantal motorvoertuigen in PAE in de file op de A10, 2010 exclusief plannen

6.2.2 2010 Planvariant

Figuur 6.2 toont de verkeersbelasting van de belangrijkste wegen op het eiland in de planvariant voor 2010. Daarop is de voorlopige aanname te zien van de buurtstraatjes zoals deze in 2020 aangelegd kunnen zijn.

Ook deze intensiteiten zijn omgerekend naar aantallen die voor berekeningen voor luchtkwaliteit en geluidhinder de basis vormen (zie de tabellen 6.6 en 6.7). De wegvakken waar geen gegevens voor zijn ingevuld zijn nog niet aangelegd in 2010. Het kaartje met het overzicht van de wegvaknummers is te zien in figuur 4.1. Na de intensiteiten op Zeeburgereiland worden vanaf tabel 6.8 de intensiteiten op de A10 weergegeven. In de planvariant 2010 zijn er 900 inwoners en 400 arbeidsplaatsen. Samen goed voor 450 vertrekkende - en 500 aankomende auto's tussen 16:00 tot 18:00 uur.



Figuur 6.2: intensiteiten avondspitsperiode 2010 planvariant (16.00 – 18.00 uur)

Jaar		weekgemiddelde					weekgemiddelde					weekgemiddelde				
2010 Plan IJ- en Zeeburg		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:				
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MO	LV	MV	ZV	bus tram
1	IJburglaan thv A10	19	1579	51	49	1 19	10	1042	4	2	0 7	2	384	11	8	1 3
66	afrit A10 Zeeburg van knoop Watergraafsmeer	20	1660	44	29	0 0	11	1095	3	1	0 0	3	403	8	5	0 0
67	oprit A10 Zeeburg naar Noord	3	269	7	5	0 0	2	178	1	0	0 0	0	65	1	1	0 0
69	oprit A10 Zeeburg naar knoop Watergraafsmeer	12	981	26	17	0 0	6	647	2	1	0 0	2	238	4	3	0 0
70	afrit A10 Zeeburg uit Noord	4	307	8	5	0 0	2	203	1	0	0 0	0	75	1	1	0 0
81	IJburglaan oost van Kaapkotweg	22	1829	53	36	1 19	12	1207	4	1	0 7	3	445	11	4	1 3
82	IJburglaan oost van Zuiderzeeweg	21	1807	53	25	1 19	12	1193	4	1	0 7	3	439	11	4	1 3
83	Piet Heintunnel	17	1463	43	21	1 19	9	966	3	1	0 7	2	356	9	3	1 3
83.1	Piet Heinkade	11	950	28	13	1 19	6	627	2	1	0 7	1	231	6	2	1 3
83.2	Panamalaan	12	1023	30	14	0 0	7	675	2	1	0 0	2	249	6	2	0 0
84	Zuiderzeeweg-Noord	7	577	16	5	7 0	4	381	1	0	3 0	1	140	3	1	2 0
85	Zuiderzeeweg noord van IJburglaan	8	655	18	6	7 0	4	432	1	0	3 0	1	159	3	1	2 0
86	Zuiderzeeweg zuid van IJburglaan	9	786	22	7	7 0	5	519	2	0	3 0	1	191	4	1	2 0
87	Zuiderzeeweg-Zuid	8	645	18	6	7 0	4	426	1	0	3 0	1	157	3	1	2 0
88.1	Kaapkotweg zuid van Boosterstraat	1	43	1	11	0 0	0	24	0	0	0 0	0	9	0	0	0 0
88.2	Kaapkotweg noord van IJburglaan	0	40	1	11	0 0	0	22	0	0	0 0	0	8	0	0	0 0
89.1	Eilandlaan oost van Zuiderzeeweg	0	34	1	0	0 0	0	19	0	0	0 0	0	7	0	0	0 0
89.2	Eilandlaan															
89.3	Eilandlaan zuid van IJburglaan															
90.2	Eilandlaan zuidwest van Zuiderzeeweg	2	153	4	1	0 0	1	85	0	0	0 0	0	32	1	0	0 0
91.1	Eilandlaan noord van Piet Heintunnel	0	34	1	0	0 0	0	19	0	0	0 0	0	7	0	0	0 0
91.2	Eilandlaan noordwest van Zuiderzeeweg	1	94	3	1	0 0	1	52	0	0	0 0	0	20	0	0	0 0
92.1	Boosterstraat oost van Zuiderzeeweg	0	34	1	0	0 0	0	19	0	0	0 0	0	7	0	0	0 0
92.4	Boosterstraat west van Kaapkotweg	0	34	1	0	0 0	0	19	0	0	0 0	0	7	0	0	0 0
93	Kaapkotweg noord van Boosterstraat	0	34	1	11	0 0	0	19	0	0	0 0	0	7	0	0	0 0

Tabel 6.6: weekgemiddelden, 2010 planvariant

Jaar		gemiddelde weekdag incl. bus									
2010 Plan IJ- en Zeeburg		Eetmaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:									
nr	Omschrijving	MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% Bus	
1	IJburglaan thv A10	28000	1395	5.0%	715	2.6%	660	2.4%	20	0.1%	
66	afrit A10 Zeeburg van knoop Watergraafsmeer	28900	1000	3.5%	600	2.1%	400	1.4%	0	0.0%	
67	oprit A10 Zeeburg naar Noord	4700	160	3.5%	95	2.1%	65	1.4%	0	0.0%	
69	oprit A10 Zeeburg naar knoop Wtergraafsmeer	17100	590	3.5%	355	2.1%	235	1.4%	0	0.0%	
70	afrit A10 Zeeburg uit Noord	5350	185	3.5%	110	2.1%	75	1.4%	0	0.0%	
81	IJburglaan oost van Kaapkotweg	31850	1235	3.9%	745	2.3%	470	1.5%	20	0.1%	
82	IJburglaan oost van Zuiderzeeweg	31450	1100	3.5%	735	2.3%	340	1.1%	20	0.1%	
83	Piet Heintunnel	25450	895	3.5%	595	2.3%	275	1.1%	20	0.1%	
83.1	Piet Heinkade	16550	585	3.5%	385	2.3%	180	1.1%	20	0.1%	
83.2	Panamalaan	17800	610	3.4%	415	2.3%	195	1.1%	0	0.0%	
84	Zuiderzeeweg-Noord	10100	405	4.0%	220	2.2%	70	0.7%	110	1.1%	
85	Zuiderzeeweg noord van IJburglaan	11450	440	3.9%	250	2.2%	80	0.7%	110	1.0%	
86	Zuiderzeeweg zuid van IJburglaan	13700	510	3.7%	300	2.2%	95	0.7%	110	0.8%	
87	Zuiderzeeweg-Zuid	11250	435	3.9%	245	2.2%	80	0.7%	110	1.0%	
88.1	Kaapkotweg zuid van Boosterstraat	700	145	20.6%	15	2.2%	130	18.3%	0	0.0%	
88.2	Kaapkotweg noord van IJburglaan	650	145	21.9%	15	2.2%	130	19.7%	0	0.0%	
89.1	Eilandlaan oost van Zuiderzeeweg	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%	
89.2	Eilandlaan										
89.3	Eilandlaan zuid van IJburglaan										
90.2	Eilandlaan zuidwest van Zuiderzeeweg	2550	75	2.9%	55	2.2%	20	0.7%	0	0.0%	
91.1	Eilandlaan noord van Piet Heintunnel	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%	
91.2	Eilandlaan noordwest van Zuiderzeeweg	1550	45	2.9%	35	2.2%	10	0.7%	0	0.0%	
92.1	Boosterstraat oost van Zuiderzeeweg	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%	
92.4	Boosterstraat west van Kaapkotweg	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%	
93	Kaapkotweg noord van Boosterstraat	550	140	24.8%	15	2.2%	130	22.6%	0	0.0%	

Tabel 6.7: etmaalgemiddelden, 2010 planvariant

Etmaalberekening en verdeling categorieën op rijkswegen											10-dec-07		
2010 Planvariant		gemiddeld daguur				gemiddeld avonduur				gemiddeld nachtuur			
nr	Omschrijving	mvt	LV	MV	ZV	mvt	LV	MV	ZV	mvt	LV	MV	ZV
45	A10 Wgm - Zeeburg N-Z	10038	9206	472	360	5355	5153	98	104	2078	1869	100	109
71	A10 Nrd van afslag Zeeburg	7824	7175	368	280	4173	4016	76	81	1620	1457	78	85

Figuur 6.8: uurgemiddelden A10, 2010 planvariant

Etmaalberekening en verdeling categorieën op rijkswegen							
2010 Planvariant		etmaal					
nr	Omschrijving	mvt	VRV	%VRV	MV	%MV	ZV
45	A10 Wgm - Zeeburg N-Z	158503	12461	7.9%	6855	4.3%	5606
71	A10 Nrd van afslag Zeeburg	123535	9712	7.9%	5343	4.3%	4369

Figuur 6.9: etmaalgemiddelden A10, 2010 planvariant

2010 PLAN	Voertuigen op de A10 in de file op een weekday	
Wegvak nr.		
45	A10 Zeeburg - Watergraafsmeer	24779
71	A10 Nieuwendam -Zeeburg	7611

Figuur 6.10: gemiddeld aantal motorvoertuigen in PAE in de file op de A10, 2010 planvariant

Vergeleken met de autonome situatie doen zich in de planvariant zowel op het Zeeburgereiland zelf als op de A10 slechts kleine wijzigingen voor. Gelet op de marges binnen modelberekeningen moet dit gelezen worden als geen wezenlijke verschillen in de modelresultaten.

7 Prognoses 2020

7.1 Algemeen 2020

In 2020 is de ontsluiting van het Zeeburgereiland nauwelijks veranderd ten opzichte van de huidige situatie. De belangrijkste ontsluiting blijft de A10. Richting Amsterdam Centrum is de Piet Heintunnel de belangrijkste route en naar Amsterdam-Noord en de Indische Buurt vervult de Zuiderzeeweg deze functie.

7.1.1 2020 Autonoom

Figuur 7.1 toont de verkeersbelasting van de belangrijkste wegen op het eiland. Daarop is de voorlopige aanname te zien van de buurtstraatjes zoals deze in 2020 aangelegd zijn. De intensiteiten zijn omgerekend naar aantallen die voor berekeningen voor luchtkwaliteit en geluidhinder de basis vormen (zie de tabellen 7.1 en 7.2). De wegvakken waar geen gegevens voor zijn ingevuld zijn nog niet aangelegd. Het kaartje met het overzicht van de wegvaknummers is te zien in figuur 4.1.



Figuur 7.1 intensiteiten avondspitsperiode 2020 autonoom

	Jaar	2020 Autonoom Zeeburg															weekgemiddelde					weekgemiddelde					weekgemiddelde						
																	Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						
1	IJburglaan thv A10	16	1344	43	42	10	19	9	887	3	2	5	7	2	327	10	7	4	3														
66	afrit A10 Zeeburg van knoop Watergraafsmeer	13	1075	28	19	0	0	7	710	2	1	0	0	2	261	5	3	0	0														
67	oprit A10 Zeeburg naar Noord	3	226	6	4	0	0	1	149	0	0	0	0	0	55	1	1	0	0														
69	oprit A10 Zeeburg naar knoop Watergraafsmeer	8	689	18	12	0	0	4	455	1	0	0	0	1	167	3	2	0	0														
70	afrit A10 Zeeburg uit Noord	4	357	9	6	0	0	2	236	1	0	0	0	1	87	2	1	0	0														
81	IJburglaan oost van Kaapkotweg	19	1599	47	22	10	19	10	1055	3	1	5	7	3	389	10	4	4	3														
82	IJburglaan oost van Zuiderzeeweg	19	1581	46	22	10	19	10	1044	3	1	5	7	2	384	10	4	4	3														
83	Piet Heintunnel	15	1273	37	18	1	19	8	840	3	1	0	7	2	309	8	3	1	3														
83.1	Piet Heinkade	10	869	25	12	1	19	6	574	2	1	0	7	1	211	5	2	1	3														
83.2	Panamaalaa	11	941	28	13	0	0	6	621	2	1	0	0	1	229	6	2	0	0														
84	Zuiderzeeweg-Noord	6	489	14	4	7	0	3	323	1	0	3	0	1	119	2	1	2	0														
85	Zuiderzeeweg noord van IJburglaan	7	587	16	5	7	0	4	387	1	0	3	0	1	143	3	1	2	0														
86	Zuiderzeeweg zuid van IJburglaan	9	735	20	7	16	0	5	485	1	0	7	0	1	179	4	1	5	0														
87	Zuiderzeeweg-Zuid	7	606	17	5	16	0	4	400	1	0	7	0	1	147	3	1	5	0														
88.1	Kaapkotweg zuid van Boosterstraat	0	34	1	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0														
88.2	Kaapkotweg noord van IJburglaan	0	34	1	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0														
89.1	Eilandlaan oost van Zuiderzeeweg	0	34	1	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0														
89.2	Eilandlaan	0	34	1	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0														
89.3	Eilandlaan zuid van IJburglaan	0	34	1	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0														
90.2	Eilandlaan zuidwest van Zuiderzeeweg	2	151	4	1	0	0	1	83	0	0	0	0	0	32	1	0	0	0														
91.1	Eilandlaan noord van Piet Heintunnel	0	34	1	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0														
91.2	Eilandlaan noordwest van Zuiderzeeweg	1	94	3	1	0	0	1	52	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0														
92.1	Boosterstraat oost van Zuiderzeeweg	0	34	1	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0														
92.4	Boosterstraat west van Kaapkotweg	0	34	1	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0														
93	Kaapkotweg noord van Boosterstraat	0	34	1	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0														

Tabel 7.1 weekgemiddelden, 2020 exclusief plannen

	Jaar	2020 Autonoom Zeeburg																gemiddelde weekdag incl. bus														
		Etmaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:																														
1	IJburglaan thv A10	24000	1350	5.6%	610	2.5%	565	2.3%	175	0.7%																						
66	afrit A10 Zeeburg van knoop Watergraafsmeer	18700	645	3.5%	390	2.1%	260	1.4%	0	0.0%																						
67	oprit A10 Zeeburg naar Noord	3950	135	3.5%	80	2.1%	55	1.4%	0	0.0%																						
69	oprit A10 Zeeburg naar knoop Watergraafsmeer	12000	415	3.5%	250	2.1%	165	1.4%	0	0.0%																						
70	afrit A10 Zeeburg uit Noord	6200	215	3.5%	130	2.1%	85	1.4%	0	0.0%																						
81	IJburglaan oost van Kaapkotweg	28000	1130	4.0%	650	2.3%	305	1.1%	175	0.6%																						
82	IJburglaan oost van Zuiderzeeweg	27700	1120	4.0%	645	2.3%	300	1.1%	175	0.6%																						
83	Piet Heintunnel	22150	780	3.5%	520	2.3%	240	1.1%	20	0.1%																						
83.1	Piet Heinkade	15150	540	3.6%	355	2.3%	165	1.1%	20	0.1%																						
83.2	Panamalaan	16400	560	3.4%	385	2.3%	180	1.1%	0	0.0%																						
84	Zuiderzeeweg-Noord	8550	360	4.2%	185	2.2%	60	0.7%	110	1.3%																						
85	Zuiderzeeweg noord van IJburglaan	10250	410	4.0%	225	2.2%	70	0.7%	110	1.1%																						
86	Zuiderzeeweg zuid van IJburglaan	13000	640	4.9%	280	2.2%	90	0.7%	270	2.1%																						
87	Zuiderzeeweg-Zuid	10750	575	5.3%	230	2.1%	75	0.7%	270	2.5%																						
88.1	Kaapkotweg zuid van Boosterstraat	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%																						
88.2	Kaapkotweg noord van IJburglaan	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%																						
89.1	Eilandlaan oost van Zuiderzeeweg	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%																						
89.2	Eilandlaan	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%																						
89.3	Eilandlaan zuid van IJburglaan	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%																						
90.2	Eilandlaan zuidwest van Zuiderzeeweg	2500	75	2.9%	55	2.2%	20	0.7%	0	0.0%																						
91.1	Eilandlaan noord van Piet Heintunnel	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%																						
91.2	Eilandlaan noordwest van Zuiderzeeweg	1550	45	2.9%	35	2.2%	10	0.7%	0	0.0%																						
92.1	Boosterstraat oost van Zuiderzeeweg	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%																						
92.4	Boosterstraat west van Kaapkotweg	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%																						
93	Kaapkotweg noord van Boosterstraat	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%																						

Tabel 7.2 etmaalgemiddelden tbv berekeningen luchtkwaliteit, 2020 exclusief plannen

In tabel 7.3 en 7.4 zijn de gemiddelde uur- en etmaalintensiteiten op de A10 weergegeven. In tabel 7.5 zijn het gemiddeld aantal motorvoertuigen in de file afgebeeld.

Etmaalberekening en verdeling categorieën op rijkswegen													
2020 Autonoom Zeeburg		gemiddeld daguur				gemiddeld avonduur				gemiddeld nachtuur			
nr	Omschrijving	mvt	LV	MV	ZV	mvt	LV	MV	ZV	mvt	LV	MV	ZV
45	A10 Wgm - Zeeburg N-Z	9023	8275	424	323	4813	4631	88	94	1868	1680	89	98
71	A10 Nrd van afslag Zeeburg	7656	7022	360	274	4084	3930	75	79	1585	1426	76	83

Tabel 7.3: uurgemiddelden A10, 2020 exclusief plannen

Etmaalberekening en verdeling categorieën op rijkswegen									
2020 Autonoom Zeeburg		etmaal							
nr	Omschrijving	mvt	VRV	%VRV	MV	%MV	ZV	%ZV	
45	A10 Wgm - Zeeburg N-Z	142466	10842	7.6%	6161	4.3%	4681	3.3%	
71	A10 Nrd van afslag Zeeburg	120889	9588	7.9%	5228	4.3%	4360	3.6%	

Tabel 7.4: etmaalgemiddelden A10, 2020 exclusief plannen

2020 AUTONOOM ZBE	Voertuigen op de A10 in de file op een weekdag	
Wegvak nr.		
45	A10 Zeeburg - Watergraafsmeer	7406
71	A10 Nieuwendam -Zeeburg	2391

Tabel 7.5: gemiddeld aantal motorvoertuigen in PAE in de file op de A10, 2010 planvariant

De intensiteiten zijn in de autonome situatie in 2020 lager in vergelijking met de autonome situatie in 2010 (zie paragraaf 6.2.1.). Het verschil tussen beide autonome situaties kan onder meer verklaard worden door de introductie van prijsbeleid tussen 2010 en 2015. Daarnaast is in 2020 ook de Westrandweg met de Tweede Coentunnel geopend. Hierdoor wordt de route ten westen van Amsterdam aantrekkelijker; een deel van het verkeer dat in 2010 voor de route ten oosten van de stad kiest, rijdt in 2020 via de westkant van Amsterdam rijdt. Op de A10 Oost en op de IJburglaan wordt het hierdoor rustiger.

7.1.2 2020 Planvariant 1

In planvariant 1 worden 5000 woningen, 55.000 m² bvo basisvoorzieningen, 81.000 m² bvo bovenwijkse voorzieningen, 28.000 m² bvo grootstedelijke voorzieningen, 30.000 m² bvo nautische voorzieningen gerealiseerd. In totaal zijn dat ca 12.200 inwoners en 2050 arbeidsplaatsen. Gezamenlijk genereren ze 1600 vertrekkende en 2500 aankomende m.v.t. in de avondspits van 16.00 – 18.00 uur. In figuur 7.2 en in de tabellen 7.3 en 7.4 zijn de belastingen op de verschillende wegvakken weergegeven.



Figuur 7.2: intensiteiten avondspitsperiode 2020 planvariant 1

nr	Omschrijving	Jaar	weekgemiddelde					weekgemiddelde					weekgemiddelde													
		2020 Plan IJburg/Zeeburg MER1										Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:				
		MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram							
1	IJburglaan thv A10	22	1878	60	58	10	19	12	1240	5	3	5	7	3	457	13	10	4	3							
66	afrit A10 Zeeburg van knoop Watergraafsmeer	17	1477	39	26	0	0	9	975	3	1	0	0	2	359	7	5	0	0							
67	oprit A10 Zeeburg naar Noord	4	358	9	6	0	0	2	236	1	0	0	0	1	87	2	1	0	0							
69	oprit A10 Zeeburg naar knoop Watergraafsmeer	11	944	25	17	0	0	6	623	2	1	0	0	1	229	4	3	0	0							
70	afrit A10 Zeeburg uit Noord	6	479	13	8	0	0	3	316	1	0	0	0	1	116	2	2	0	0							
81	IJburglaan oost van Kaapkotweg	28	2398	70	34	10	19	15	1582	5	1	5	7	4	583	15	6	4	3							
82	IJburglaan oost van Zuiderzeeweg	24	1993	58	28	10	19	13	1315	4	1	5	7	3	484	12	5	4	3							
83	Piet Heintunnel	16	1381	40	19	1	19	9	911	3	1	0	7	2	336	8	3	1	3							
83.1	Piet Heinkade	11	928	27	13	1	19	6	613	2	1	0	7	1	226	6	2	1	3							
83.2	Panamalaan	12	997	29	14	0	0	6	658	2	1	0	0	2	242	6	2	0	0							
84	Zuiderzeeweg-Noord	6	493	14	4	7	0	3	325	1	0	3	0	1	120	2	1	2	0							
85	Zuiderzeeweg noord van IJburglaan	13	1092	30	10	7	0	7	721	2	0	3	0	2	266	5	2	2	0							
86	Zuiderzeeweg zuid van IJburglaan	9	728	20	7	16	0	5	481	1	0	7	0	1	177	4	1	5	0							
87	Zuiderzeeweg-Zuid	8	673	19	6	16	0	4	444	1	0	7	0	1	164	3	1	5	0							
88.1	Kaapkotweg zuid van Boosterstraat	6	490	14	4	0	0	3	271	0	0	0	0	1	103	2	1	0	0							
88.2	Kaapkotweg noord van IJburglaan	6	470	13	4	0	0	3	260	0	0	0	0	1	98	2	1	0	0							
89.1	Eilandlaan oost van Zuiderzeeweg	0	34	1	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0							
89.2	Eilandlaan	0	34	1	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0							
89.3	Eilandlaan zuid van IJburglaan	0	39	1	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0							
90.2	Eilandlaan zuidwest van Zuiderzeeweg	1	78	2	1	0	0	0	43	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0							
91.1	Eilandlaan noord van Piet Heintunnel	0	34	1	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0							
91.2	Eilandlaan noordwest van Zuiderzeeweg	5	454	13	4	0	0	2	251	0	0	0	0	1	95	2	1	0	0							
92.1	Boostersstraat oost van Zuiderzeeweg	2	149	4	1	0	0	1	82	0	0	0	0	0	31	1	0	0	0							
92.4	Boostersstraat west van Kaapkotweg	2	193	5	2	0	0	1	107	0	0	0	0	0	40	1	0	0	0							
93	Kaapkotweg noord van Boosterstraat	3	280	8	3	0	0	1	155	0	0	0	0	0	59	1	0	0	0							

Tabel 7.6: weekgemiddelden, 2020 planvariant 1

nr	Omschrijving	Jaar	gemiddelde weekdag incl. bus									
		2020 Plan IJburg/Zeeburg MER1										
		Eetmaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:										
		MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% Bus		
1	IJburglaan thv A10	33450	1815	5.4%	850	2.5%	785	2.4%	175	0.5%		
66	afrit A10 Zeeburg van knoop Watergraafsmeer	25700	890	3.5%	535	2.1%	355	1.4%	0	0.0%		
67	oprit A10 Zeeburg naar Noord	6250	215	3.5%	130	2.1%	85	1.4%	0	0.0%		
69	oprit A10 Zeeburg naar knoop Watergraafsmeer	16450	570	3.5%	340	2.1%	225	1.4%	0	0.0%		
70	afrit A10 Zeeburg uit Noord	8350	290	3.5%	175	2.1%	115	1.4%	0	0.0%		
81	IJburglaan oost van Kaapkotweg	41900	1605	3.8%	980	2.3%	455	1.1%	175	0.4%		
82	IJburglaan oost van Zuiderzeeweg	34850	1365	3.9%	815	2.3%	380	1.1%	175	0.5%		
83	Piet Heintunnel	24050	845	3.5%	565	2.3%	260	1.1%	20	0.1%		
83.1	Piet Heinkade	16150	575	3.5%	380	2.3%	175	1.1%	20	0.1%		
83.2	Panamaal	17350	595	3.4%	405	2.3%	190	1.1%	0	0.0%		
84	Zuiderzeeweg-Noord	8650	360	4.2%	190	2.2%	60	0.7%	110	1.3%		
85	Zuiderzeeweg noord van IJburglaan	19000	660	3.5%	415	2.2%	135	0.7%	110	0.6%		
86	Zuiderzeeweg zuid van IJburglaan	12850	635	4.9%	280	2.2%	90	0.7%	270	2.1%		
87	Zuiderzeeweg-Zuid	11900	605	5.1%	255	2.2%	85	0.7%	270	2.2%		
88.1	Kaapkotweg zuid van Boosterstraat	8100	240	2.9%	180	2.2%	60	0.7%	0	0.0%		
88.2	Kaapkotweg noord van IJburglaan	7800	230	2.9%	175	2.2%	55	0.7%	0	0.0%		
89.1	Eilandlaan oost van Zuiderzeeweg	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%		
89.2	Eilandlaan	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%		
89.3	Eilandlaan zuid van IJburglaan	650	20	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%		
90.2	Eilandlaan zuidwest van Zuiderzeeweg	1300	40	2.9%	30	2.2%	10	0.7%	0	0.0%		
91.1	Eilandlaan noord van Piet Heintunnel	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%		
91.2	Eilandlaan noordwest van Zuiderzeeweg	7500	220	2.9%	165	2.2%	55	0.7%	0	0.0%		
92.1	Boosterstraat oost van Zuiderzeeweg	2450	70	2.9%	55	2.2%	20	0.7%	0	0.0%		
92.4	Boosterstraat west van Kaapkotweg	3200	95	2.9%	70	2.2%	25	0.7%	0	0.0%		
93	Kaapkotweg noord van Boosterstraat	4650	135	2.9%	105	2.2%	35	0.7%	0	0.0%		

Tabel 7.7: etmaalgemiddelden, 2020 planvariant 1

Eetmaalberekening en verdeling categorieën op rijkswegen													
2020 MER1		gemiddeld daguur				gemiddeld avonduur				gemiddeld nachtuur			
nr	Omschrijving	mvt	LV	MV	ZV	mvt	LV	MV	ZV	mvt	LV	MV	ZV
45	A10 Wgm - Zeeburg	9772	8962	460	350	5213	5016	95	101	2023	1820	97	106
71	A10 Nrd van afslag Zeeburg	7948	7289	374	285	4240	4080	77	83	1645	1480	79	86

Tabel 7.8: uurgemiddelden op de A10, 2020 planvariant 1

Eetmaalberekening en verdeling categorieën op rijkswegen								
2020 MER1		etmaal						
nr	Omschrijving	mvt	VRV	%VRV	MV	%MV	ZV	%ZV
45	A10 Wgm - Zeeburg	154302	12130	7.9%	6673	4.3%	5457	3.5%
71	A10 Nrd van afslag Zeeburg	125496	9866	7.9%	5427	4.3%	4438	3.5%

Tabel 7.9: etmaalgemiddelden op de A10, 2020 planvariant 1

2020 MER1	Voertuigen op de A10 in de file op een weekdag	
Wegvak nr.		
45	A10 Zeeburg - Watergraafsmeer	16253
71	A10 Nieuwendam - Zeeburg	4941

Tabel 7.10: gemiddeld aantal motorvoertuigen in PAE in de file op de A10, 2020 planvariant 1

7.1.3 2020 Planvariant 2

In planvariant 2 worden 6000 woningen, 55.000 m² bvo basisvoorzieningen, 122.000 m² bvo bovenwijkse voorzieningen, 57.000 m² bvo grootstedelijke voorzieningen, 30.000 m² bvo nautische voorzieningen gerealiseerd. In totaal zijn dat ca 14.600 inwoners en 2900

arbeidsplaatsen. Gezamenlijk genereren ze 1750 vertrekkende en 2750 aankomende m.v.t. in de avondspits van 16.00 – 18.00 uur.

Voor een overzicht van de intensiteiten op de belangrijkste wegen zie figuur 7.3. De bijbehorende milieutabellen zijn tabel 7.11 en 7.12.



Figuur 7.3: intensiteiten avondspitsuur 2020 planvariant 2

Jaar		weekgemiddelde					weekgemiddelde					weekgemiddelde				
2020 Plan IJburg/Zeeburg MER2		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:					Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:				
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MO	LV	MV	ZV	bus tram	MO	LV	MV	ZV	bus tram
1	IJburglaan thv A10	23	1943	63	60	10 19	12	1282	5	3	5 7	3	472	14	10	4 3
66	afrit A10 Zeeburg van knoop Watergraafsmeer	18	1519	40	27	0 0	10	1002	3	1	0 0	2	369	7	5	0 0
67	oprit A10 Zeeburg naar Noord	4	374	10	7	0 0	2	247	1	0	0 0	1	91	2	1	0 0
69	oprit A10 Zeeburg naar knoop Wtergraafsmeer	12	978	26	17	0 0	6	646	2	1	0 0	2	238	4	3	0 0
70	afrit A10 Zeeburg uit Noord	6	493	13	9	0 0	3	325	1	0	0 0	1	120	2	2	0 0
81	IJburglaan oost van Kaapkotweg	30	2497	73	35	10 19	16	1648	5	2	5 7	4	607	15	6	4 3
82	IJburglaan oost van Zuiderzeeweg	24	2052	60	29	10 19	13	1354	4	1	5 7	3	499	12	5	4 3
83	Piet Heintunnel	16	1394	41	20	1 19	9	920	3	1	0 7	2	339	8	3	1 3
83.1	Piet Heinkade	11	928	27	13	1 19	6	613	2	1	0 7	1	226	6	2	1 3
83.2	Panamalaan	12	997	29	14	0 0	6	658	2	1	0 0	2	242	6	2	0 0
84	Zuiderzeeweg-Noord	6	493	14	4	7 0	3	325	1	0	3 0	1	120	2	1	2 0
85	Zuiderzeeweg noord van IJburglaan	14	1149	32	10	7 0	7	759	2	0	3 0	2	279	6	2	2 0
86	Zuiderzeeweg zuid van IJburglaan	9	741	21	7	16 0	5	489	1	0	7 0	1	180	4	1	5 0
87	Zuiderzeeweg-Zuid	8	682	19	6	16 0	4	450	1	0	7 0	1	166	3	1	5 0
88.1	Kaapkotweg zuid van Boosterstraat	6	538	15	5	0 0	3	297	0	0	0 0	1	112	2	1	0 0
88.2	Kaapkotweg noord van IJburglaan	6	516	14	5	0 0	3	285	0	0	0 0	1	108	2	1	0 0
89.1	Eilandlaan oost van Zuiderzeeweg	0	34	1	0	0 0	0	19	0	0	0 0	0	7	0	0	0 0
89.2	Eilandlaan	0	34	1	0	0 0	0	19	0	0	0 0	0	7	0	0	0 0
89.3	Eilandlaan zuid van IJburglaan	1	43	1	0	0 0	0	24	0	0	0 0	0	9	0	0	0 0
90.2	Eilandlaan zuidwest van Zuiderzeeweg	1	85	2	1	0 0	0	47	0	0	0 0	0	18	0	0	0 0
91.1	Eilandlaan noord van Piet Heintunnel	0	34	1	0	0 0	0	19	0	0	0 0	0	7	0	0	0 0
91.2	Eilandlaan noordwest van Zuiderzeeweg	6	496	14	4	0 0	3	274	0	0	0 0	1	104	2	1	0 0
92.1	Boostersraat oost van Zuiderzeeweg	2	164	5	1	0 0	1	91	0	0	0 0	0	34	1	0	0 0
92.4	Boosterstraat west van Kaapkotweg	3	212	6	2	0 0	1	117	0	0	0 0	0	44	1	0	0 0
93	Kaapkotweg noord van Boosterstraat	4	308	9	3	0 0	2	170	0	0	0 0	0	64	1	0	0 0

Tabel 7.11: weekgemiddelden, 2020 planvariant 2

Jaar		gemiddelde weekdag incl.bus									
2020 Plan IJburg/Zeeburg MER2		Etmaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:									
nr	Omschrijving	MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% Bus	
1	IJburglaan thv A10	34600	1870	5.4%	880	2.5%	815	2.4%	175	0.5%	
66	afrit A10 Zeeburg van knoop Watergraafsmeer	26450	915	3.5%	550	2.1%	365	1.4%	0	0.0%	
67	oprit A10 Zeeburg naar Noord	6500	225	3.5%	135	2.1%	90	1.4%	0	0.0%	
69	oprit A10 Zeeburg naar knoop Watergraafsmeer	17050	590	3.5%	355	2.1%	235	1.4%	0	0.0%	
70	afrit A10 Zeeburg uit Noord	8600	295	3.5%	180	2.1%	120	1.4%	0	0.0%	
81	IJburglaan oost van Kaapkotweg	43600	1665	3.8%	1020	2.3%	475	1.1%	175	0.4%	
82	IJburglaan oost van Zuiderzeeweg	35850	1400	3.9%	835	2.3%	390	1.1%	175	0.5%	
83	Piet Heintunnel	24300	850	3.5%	570	2.3%	265	1.1%	20	0.1%	
83.1	Piet Heinkade	16150	575	3.5%	380	2.3%	175	1.1%	20	0.1%	
83.2	Panamalaan	17350	595	3.4%	405	2.3%	190	1.1%	0	0.0%	
84	Zuiderzeeweg-Noord	8650	360	4.2%	190	2.2%	60	0.7%	110	1.3%	
85	Zuiderzeeweg noord van IJburglaan	20000	690	3.5%	440	2.2%	140	0.7%	110	0.6%	
86	Zuiderzeeweg zuid van IJburglaan	13100	640	4.9%	285	2.2%	90	0.7%	270	2.0%	
87	Zuiderzeeweg-Zuid	12050	610	5.1%	260	2.2%	85	0.7%	270	2.2%	
88.1	Kaapkotweg zuid van Boosterstraat	8900	260	2.9%	200	2.2%	65	0.7%	0	0.0%	
88.2	Kaapkotweg noord van IJburglaan	8550	250	2.9%	190	2.2%	60	0.7%	0	0.0%	
89.1	Eilandlaan oost van Zuiderzeeweg	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%	
89.2	Eilandlaan	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%	
89.3	Eilandlaan zuid van IJburglaan	700	20	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%	
90.2	Eilandlaan zuidwest van Zuiderzeeweg	1400	40	2.9%	30	2.2%	10	0.7%	0	0.0%	
91.1	Eilandlaan noord van Piet Heintunnel	550	15	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%	
91.2	Eilandlaan noordwest van Zuiderzeeweg	8200	240	2.9%	180	2.2%	60	0.7%	0	0.0%	
92.1	Boosterstraat oost van Zuiderzeeweg	2700	80	2.9%	60	2.2%	20	0.7%	0	0.0%	
92.4	Boosterstraat west van Kaapkotweg	3500	105	2.9%	80	2.2%	25	0.7%	0	0.0%	
93	Kaapkotweg noord van Boosterstraat	5100	150	2.9%	115	2.2%	35	0.7%	0	0.0%	

Tabel 7.12: etmaalgemiddelden, 2020 planvariant 2

In tabel 7.13 t/m 7.15 zijn de intensiteiten op de A10 weergegeven voor Planvariant 2 in 2020.

Etmaalberekening en verdeling categorieën op rijkswegen													
nr	2020 Planvariant MER2 Omschrijving	gemiddeld daguur				gemiddeld avonduur				gemiddeld nachtuur			
		mvt	LV	MV	ZV	mvt	LV	MV	ZV	mvt	LV	MV	ZV
45	A10 Wgm - Zeeburg N-Z	9867	9049	464	354	5263	5065	96	102	2043	1837	98	107
71	A10 Nrd van afslag Zeeburg	7983	7321	376	286	4258	4098	78	83	1653	1487	79	87

Tabel 7.13 uurgemiddelden A10, 2020 planvariant 2

Etmaalberekening en verdeling categorieën op rijkswegen								
nr	2020 Planvariant MER2 Omschrijving	etmaal						
		mvt	VRV	%VRV	MV	%MV	ZV	%ZV
45	A10 Wgm - Zeeburg N-Z	155793	11419	7.3%	6738	4.3%	4681	3.0%
71	A10 Nrd van afslag Zeeburg	126049	9811	7.8%	5451	4.3%	4360	3.5%

Tabel 7.13 etmaalgemiddelden A10, 2020 planvariant 2

2020 PLAN MER2		Voertuigen op de A10 in de file op een weekdag	
Wegvak nr.			
45	A10 Zeeburg - Watergraafsmeer		17401
71	A10 Nieuwendam -Zeeburg		5270

Tabel 7.13 gemiddeld aantal motorvoertuigen in PAE op de A10, 2020 planvariant 2