Besprekingsverslag

Onderwerp: GGB+ studie N200 – bijeenkomst 1: verkeersmodel
Projectnummer: 354559
Referen ienummer: -
Plaats en datum bespreking: Amsterdam, 20 december 2017

Auteur: [redacted]
Datum: 21-12-2017

Aanwezig	[redacted]	Gemeente Amsterdam
	[redacted]	Gemeente Amsterdam
	[redacted]	Gemeente Amsterdam
	[redacted]	Rijkswaterstaat
	[redacted]	Gemeente Haarlemmermeer
	[redacted]	Politie Amsterdam
	[redacted]	Voorzitter ondernemersvereniging Tuinen van West
	[redacted]	Bewoner, Dorpsraad Sloten
	[redacted]	Bewoner, Dorpsraad Sloten
	[redacted]	Bewoner, Dorpsraad Sloten
	[redacted]	Bewoners Geuzenveld
	[redacted]	Sweco
	[redacted]	Sweco
	[redacted]	Sweco
Afwezig	[redacted]	Gemeente Amsterdam
	[redacted]	Gemeente Amsterdam
	[redacted]	Gemeente Amsterdam
	[redacted]	Gemeente Amsterdam
	[redacted]	Gemeente Amsterdam
	[redacted]	Gemeente Amsterdam
	[redacted]	Gemeente Amsterdam
	[redacted]	Rijkswaterstaat
	[redacted]	Vervoerregio
	[redacted]	
	[redacted]	
	[redacted]	Waternet
Kopie aan	Naam	Bedrijf

1.1 Opening

Als onderdeel van de GGB+-studie N200 wordt een studie uitgevoerd met behulp van een verkeersmodel. Met dit verkeersmodel kan integraal in beeld worden gebracht wat het effect is van de verkeersstromen (huidig, toekomst en evenement) op de wegen in het studiegebied.
Tijdens deze bijeenkomst wordt een korte toelichting gegeven over de werkwijze van het verkeersmodel. Worden de resultaten van het gekalibreerde verkeersmodel van de huidige situatie gepresenteerd. En worden afspraken gemaakt om te komen tot een toekomstige situatie. De resultaten van het verkeersmodel van de toekomstige situatie en situatie met een evenement worden besproken in de bijeenkomst die gepland is op 23 januari 2018. Het

Sweco
Robijnstraat 11
1812 RB Alkmaar
Postbus 214
1800 AE Alkmaar

T +31 88 811 66 00
www sweco.nl

Sweco Nederland B.V.
Alkmaar
Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt
[redacted]

is belangrijk dat alle belanghebbende partijen achter het gekalibreerde verkeersmodel van de huidige situatie staan, zodat we vanuit hier verder kunnen bouwen naar planjaar 2025.

Bij de start van het overleg volgt een kort voorstelrondje en wordt een beknopte terugblik gegeven op de aanleiding van en het doorlopen proces van deze GGB-studie (GebiedsGericht Benutten).

1.2 Verkeersmodel huidige situatie

Sweco geeft een toelichting over de totstandkoming van het verkeersmodel van de huidige situatie en toont de resultaten. De presentatie hiervan is separaat toegevoegd bij het rondsturen van dit besprekingsverslag per mail.

In de toelichting gaat het over het projectgebied in het model (het netwerk) en welke basisinformatie is opgenomen. Bij een opstellen van een verkeersmodel volgt altijd een kalibratieslag. Hierbij wordt het verkeersmodel getoetst aan beschikbare verkeerstellingen om zo het model zo goed mogelijk aan te laten sluiten bij situatie op straat.

De verkeerssituatie in het model is relatief rustig. De oorzaak hiervan is dat het model is gekalibreerd op ‘gemiddelde’ werkdagintensiteiten. Slecht weer, drukke maanden en incidenten zijn vaak de oorzaak van drukke verkeerssituaties op de snelwegen en het hiermee gepaard gaande sluipverkeer over het onderliggende wegennet. Afgesproken is dat bij de interpretatie van de modelresultaten hier rekening mee gehouden wordt.

Er ontstaat een gesprek over het model, waarbij diverse informatieve vragen worden gesteld en beantwoord.

De conclusie is dat verkeersbeeld in het verkeersmodel ‘huidige situatie’ herkenbaar is als gemiddelde. En dat het daarmee een goed uitgangspunt voor de ontwikkeling van het prognoseverkeersmodel voor 2025 (het toekomstmodel).

Wel wordt aangegeven dat er ook duidelijke afwijkingen zijn ten opzichte van deze gemiddelde situatie. Veel van de hinder die men nu ondervindt, zit in de drukkere dagen, die gevoelsmatig relatief vaak voorkomen. Bij interpretatie van de resultaten rekening ermee houden dat het op de dagen dat het ‘pijn’ doet wat drukker is. Voorbeelden hiervan die genoemd worden, zijn:

- Kruising Osdorperweg/Ookmeerweg (als knelpunt, kiem van vertraging, mogelijk ook als oplossingsrichting om sluipverkeer te ontmoedigen)
- Drukte (files op Osdorperweg, op zaterdagen in zuidelijke richting)

1.3 Verkeersmodel toekomstige situatie

Na de jaarwisseling ontwikkelt Sweco de prognosemodellen voor 2025 voor de volgende drie perioden:

- Ochtendspits
- Avondspits
- Zaterdagmiddag (inclusief evenementenverkeer)

Net als bij de huidige situatie is het VMA (verkeersmodel Amsterdam) het uitgangspunt bij de ontwikkeling van het prognosemodel 2025 met hierin verwerkt:

- Verkeersproductie Suger-city (11.600 mvt/dag)
- Havenstad:
    - Sloterdijk centrum: 4800 woningen en 9200 arbeidsplaatsen
    - Sloterdijk I: 3.200 woningen en 2.300 arbeidsplaatsen)

Daarnaast wordt het model gecontroleerd en aangepast op ontwikkelingen waarvan nu al bekend is dat zij redelijkerwijs in 2025 gerealiseerd zijn. Voorbeeld hiervan is de wijziging in de maximumsnelheid op de N200.

1.4 Uitgangspunten evenementenverkeer voor model toekomstige situatie

Belangrijk onderdeel van de analyse van verkeerseffecten rondom Tuinen van West wordt gevormd door de gevolgen van evenementenverkeer. Hiertoe is door Sweco een voorstel gedaan in de presentatie.

Voordat deze besproken worden, geeft [redacted] aan dat hij gesproken heeft met een adviseur die bij meerdere evenementen betrokken wordt in de omgeving van Amsterdam. Conclusie van dit gesprek is dat de verdeling van verkeersstromen per evenement zeer divers is. Het is dus heel moeilijk om hier één duidelijk uitgangspunt voor te formuleren. Daarnaast komt het voor dat evenementen ook worden georganiseerd waarbij zij afgestemd worden op de mogelijkheden. Het evenement heeft zelf ook geen baat bij grote verkeersknelpunten als gevolg van het evenement.
Met deze informatie wordt het voorstel van Sweco besproken.

Deze uitgangspunten worden in de sessie bediscussieerd waarna de conclusie getrokken is dat Sweco zich hier intern nog op gaat beraden. Doel hiervan is om de gevoeligheden ten aanzien van de verschillende uitgangspunten nader te onderzoeken. Op basis hiervan wordt een nieuw voorstel gedaan voor maximaal twee scenario's (bijvoorbeeld 1 evenement met landelijk uitstraling en 1 meer regionaal evenement) door te rekenen met het verkeersmodel voor 2025.

Als onderdeel van de discussie worden de volgende aspecten besproken:

- Opgemerkt wordt dat evenementen met circa 20.000 mensen eerder uitzondering zijn dan regel. Het is waarschijnlijker dat een groter aantal kleinere evenementen plaats vindt, die qua auto net zo veel impact kunnen hebben. Zo is er een voorbeeld van een rugbywedstrijd (interland) met circa 3-5.000 bezoekers die allemaal met de auto komen.
- De modal split (verdeling bezoekers over vervoerwijzen) kan ook per naderingsrichting verschillen.
- [redacted] heeft info beschikbaar over evenementen uit het gebied. Hij stuurt deze informatie aan Sweco zodat hier rekening kan worden gehouden.
- Bij een evenement op zaterdag moet ook rekening worden gehouden met extra (vracht)verkeer in de dagen ervoor als voorbereiding op dit evenement.

1.5 Analyse eindresultaten

Vanuit de bewoners wordt de vraag gesteld in hoeverre het verkeersveiligheidsaspect wordt meegenomen in dit traject. Als voorbeeld wordt aangegeven dat de combinatie van grote groepen/stromen fietsers en auto's op de Tom Schreursweg tot onveilige situaties kan leiden. Dit veiligheidsaspect wordt inderdaad meegenomen bij de analyse van de resultaten en het onderkennen van knelpunten.

1.6 Afsluiting

[redacted] bedankt iedereen voor de actieve inbreng en constructieve bijdrage.