

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Mobiliteitsonderzoek Zuidkaap Amsterdam

Kenmerk:

Datum: d mnd jaar



Aanleiding

- Doniger Urban Developments en de gemeente Amsterdam zijn voornemens om circa 450 woningen te realiseren aan de Hilversumstraat in Amsterdam-Noord
- Door de extra woningen nemen de verkeersstromen onder alle modaliteiten toe
- Goudappel is gevraagd om de extra verkeersstromen nader te duiden en te analyseren wat de toename voor gevolgen heeft

Uitgangspunten

- Er is uitgegaan van 452 woningen
 - 240 sociale huurwoningen $\geq 30 \text{ m}^2$
 - 212 middenhuurwoningen $\geq 40 \text{ m}^2$
- Voor de sociale huurwoningen is gerekend met één bewoner per huishouden
- Voor de middenhuurwoningen is gerekend met 1,5 bewoner per huishouden
- Aanvullend is rekening gehouden met één bezoeker per dag per vijf huishoudens

type	oppervlakte	aantal woningen	aantal bewoners	bewoners	aantal verplaatsingen	verplaatsingen
sociale huurappartement	30 m ² gbo	240	1	240	4	960
middeldure huurappartement	40 m ² gbo	212	1,5	318	4	1272
bezoekers		452	0,2	90	2	181
totaal				648		2413

Autobezit nieuwe bewoners

- Voor de nieuwe woningen worden geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd voor bewoners, dat is conform het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam
- De nieuwe bewoners krijgen geen recht op een parkeervergunning, vanaf 7 april 2025 geldt in de omgeving betaald parkeren. Daardoor is het niet te verwachten dat bewoners een auto zullen bezitten
- Doniger zal de woningen toewijzen aan bewoners die geen auto bezitten

Toekomstige verkeersstromen

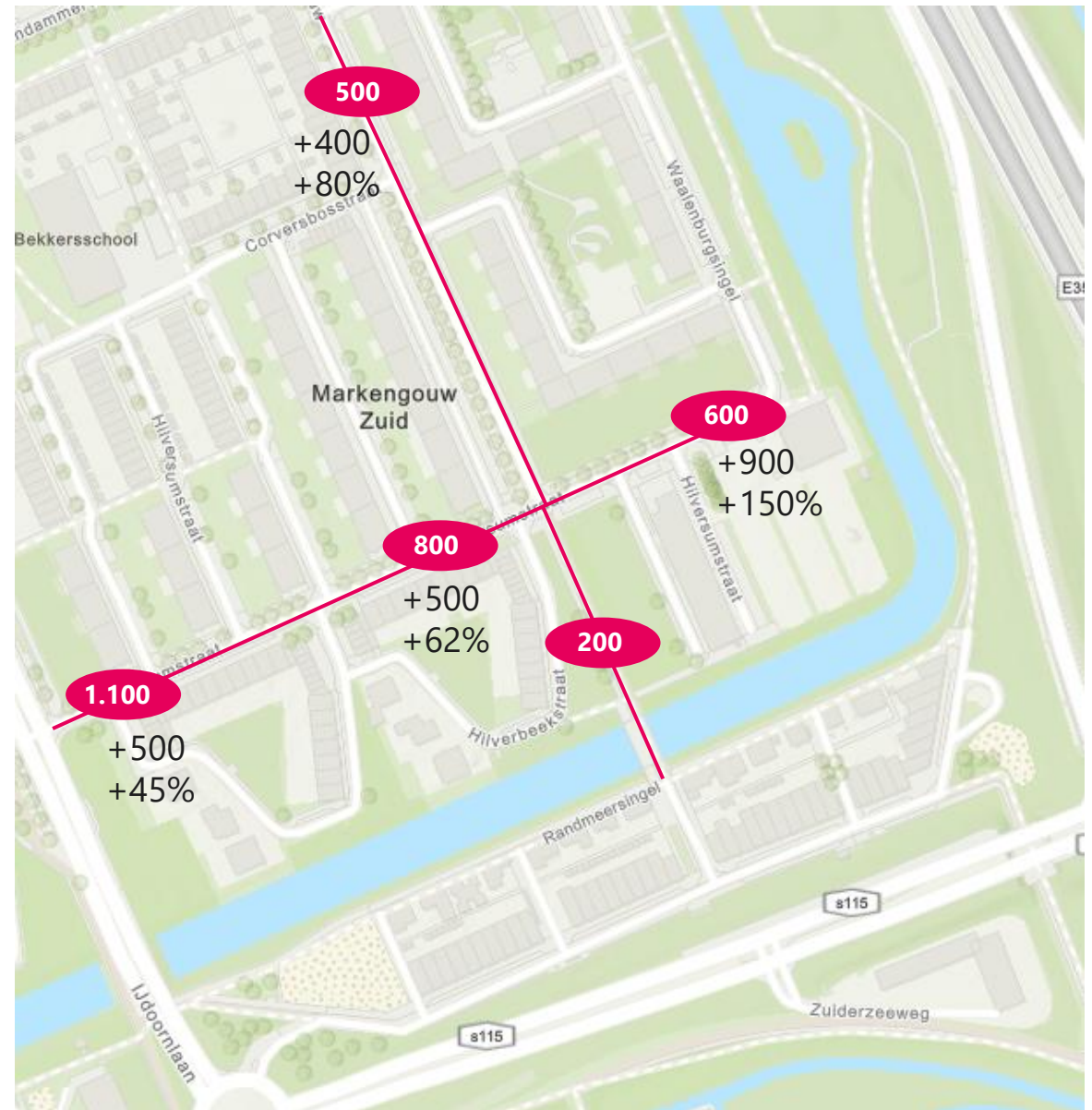
- Op basis van het mobiliteitsgedrag in Amsterdam Noord op werkdagen, door bewoners in de leeftijdscategorie van 20-40 jaar zonder auto
- Autoverplaatsingen worden veroorzaakt door het meerijden met iemand of door het gebruik van deelmobiliteit
- Aangenomen dat 1/4^e met de fiets naar het treinstation gaat en 3/4^e met de bus
- Aangenomen dat 1/3^e met de fiets naar de metro gaat en 2/3^e met de bus
- Aankomst + vertrek

modaliteit	aandeel	verplaatsingen per dag	ochtendspits	avondspits
lopen	17%	410	60	67
fietsen	29%	700	102	114
bus/tram/metro	21%	507	74	83
trein	10%	241	35	39
personenauto	15%	362	29	33
overig	8%	193	28	32
totaal	100%	2413	327	368

modaliteit	verplaatsingen per dag	ochtendspits	avondspits
lopen	410	60	67
fietsen (incl. naar trein/metro)	927	135	152
bus (incl. naar trein/metro)	515	75	84
personenauto	362	29	33
overig	193	28	32
totaal	2413	327	368

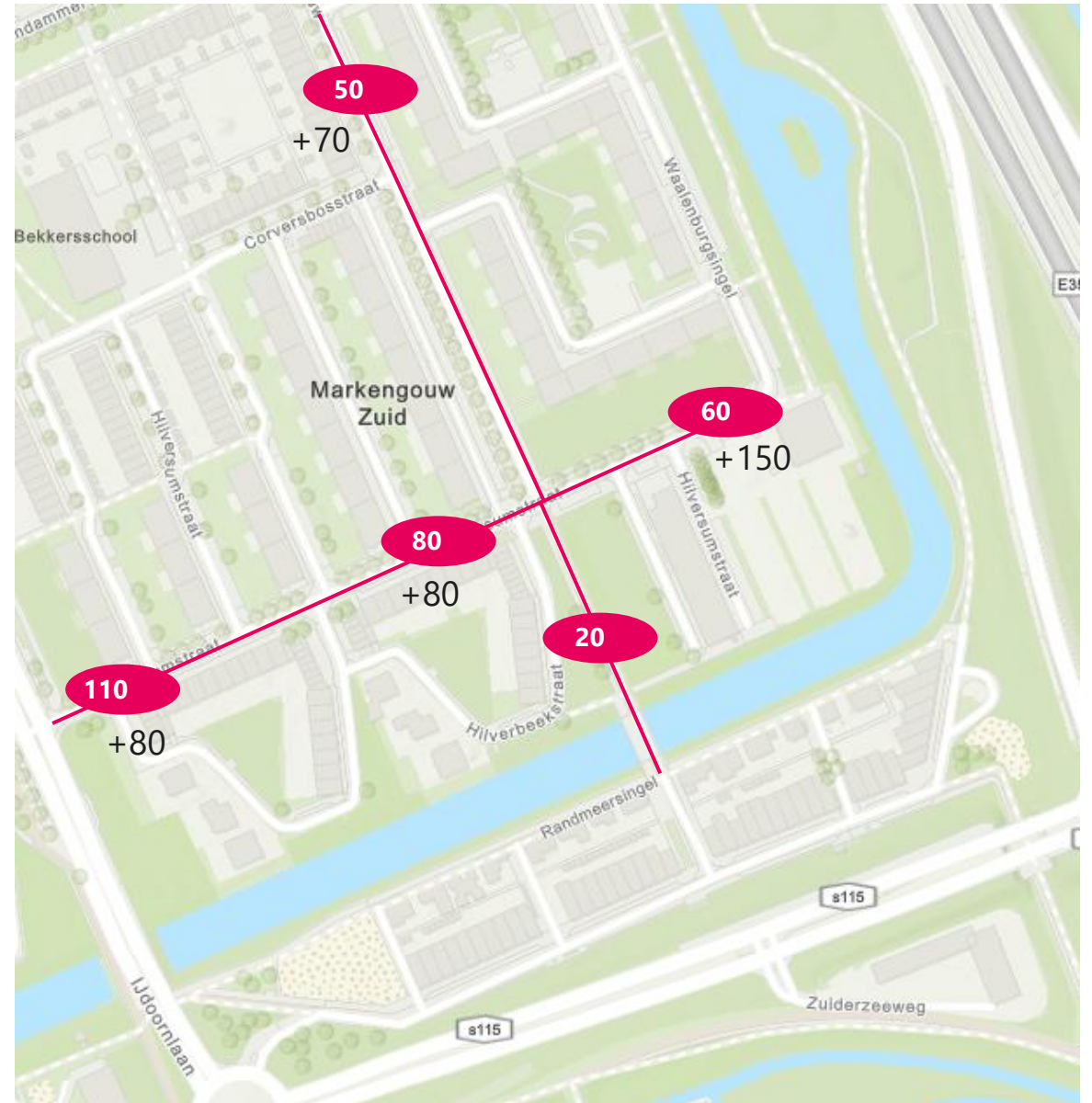
Voetgangers

- Op etmaalniveau bedraagt de toename circa 900 voetgangers (mensen die met de bus reizen lopen deels namelijk van/naar de bushalte)
- Toename verdeeld over de Hilversumstraat en de Markengouw (richting winkelcentrum Waterlandplein)
- Alle wegvakken in de omgeving beschikken over een stoep waardoor mensen veilig naast de weg kunnen lopen zonder daarbij gehinderd te worden



Voetgangers - avondspitsuur

- Vrijwel alle straten in de omgeving beschikken over een stoep, vaak aan beide zijden van de straat
- Het Amsterdamse beleidskader 'Ruimte voor de voetganger' stelt dat een voetpad van twee meter breed geschikt is voor maximaal 10 voetgangers per minuut
- De toekomstige voetgangersstromen komen niet in de buurt van deze grenswaarde



Vergelijking



Werengouw t.h.v. De Egmondstraat



Volendammerstraat t.h.v. Westwouderstraat



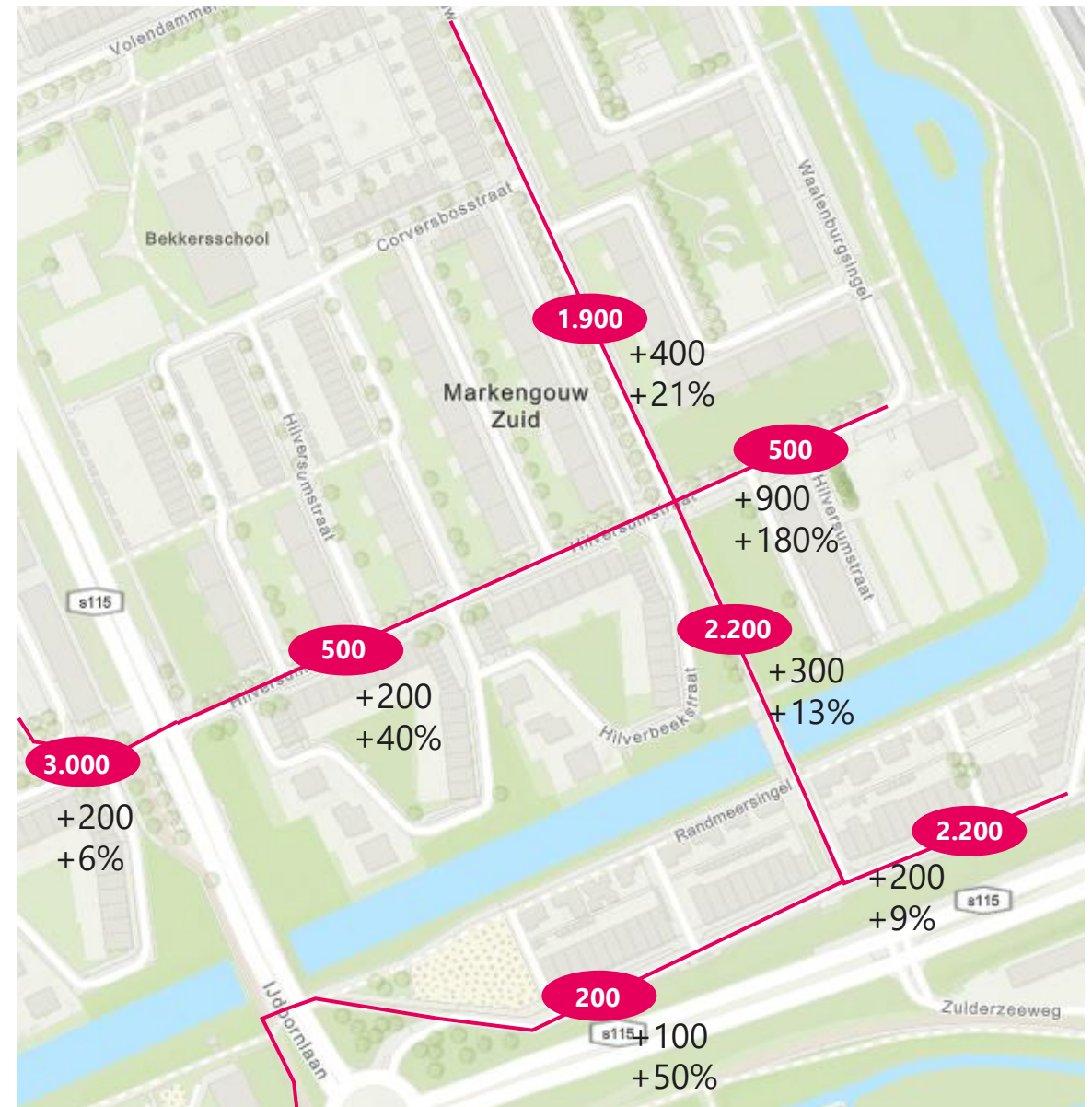
Waterlandplein (3.000-5.000 per dag)



Herengracht (5.000-6.000 per dag)

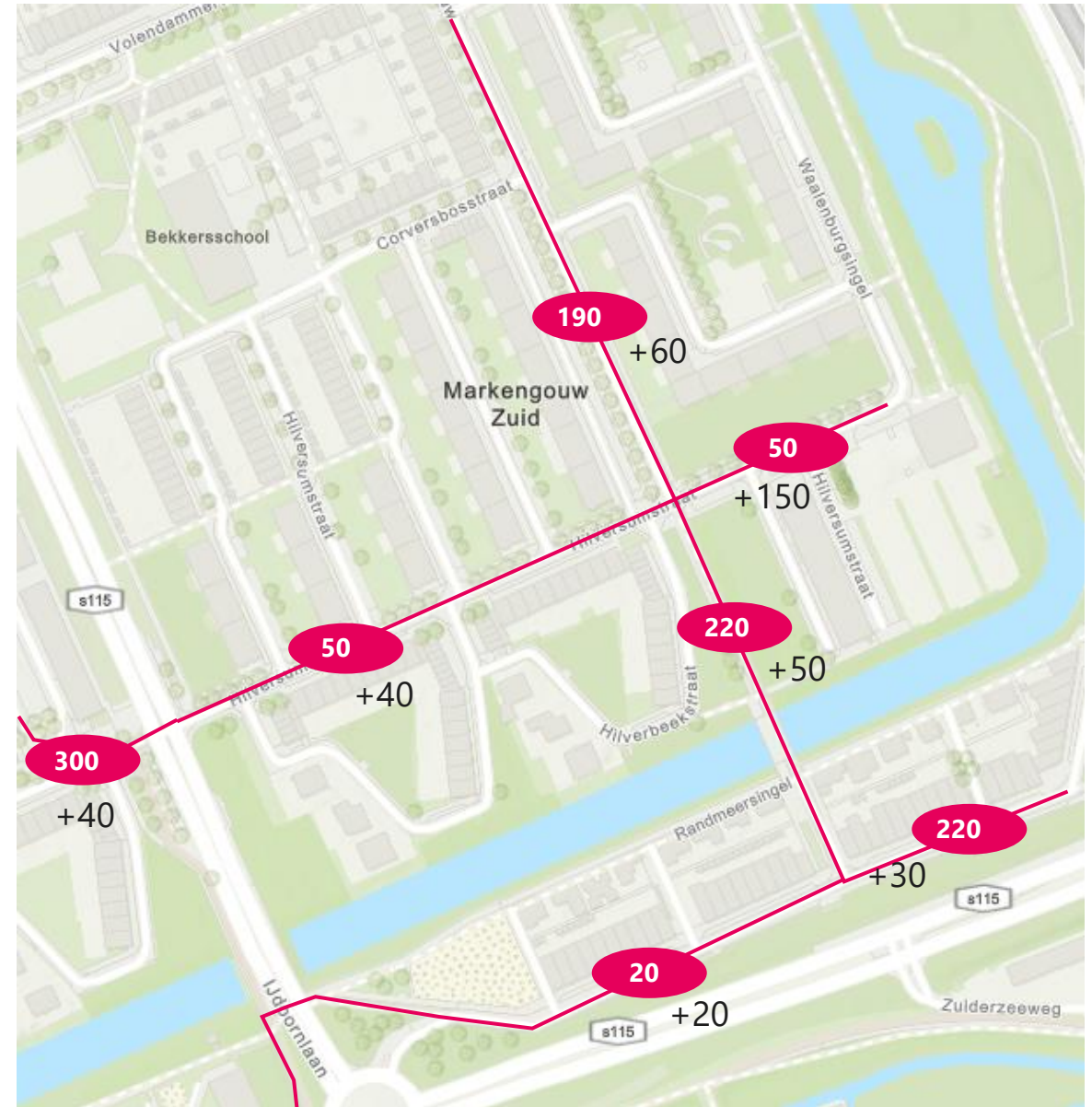
Fietsers

- Als gevolg van de ontwikkeling worden circa 900 extra fietsbewegingen verwacht
- Fietsverkeer verdeelt over de Markengouw in beide richtingen en via de Hilversumstraat
- Op de Hilversumstraat en de Markengouw mengen de fietsers met het autoverkeer
- Richting de Muiderbergbrug ligt een vrijliggend fietspad



Fietsers – avondspitsuur

- De fietsroute vanaf de Muiderbrug naar de Markengouw is een duidelijke hoofdroute
- Ook de fietsroute richting Waterlandplein via de straten parallel aan de IJdoornlaan zijn van belang



Vergelijking



Nieuwe Purmerweg



Werktuigstraat



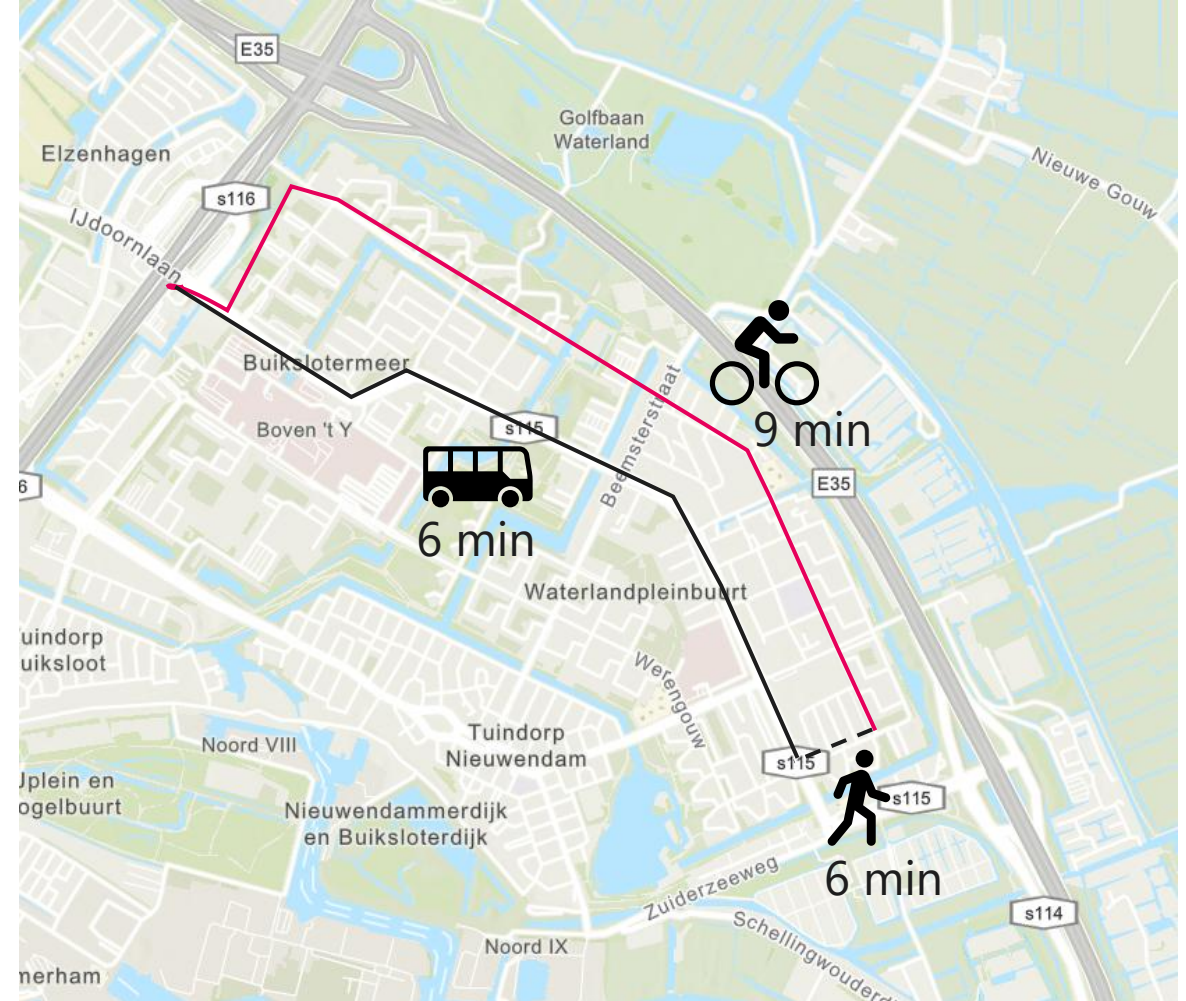
Muziekgebouw aan 't IJ (> 10.000 per dag)



Buiksloterweg (> 15.000 per dag)

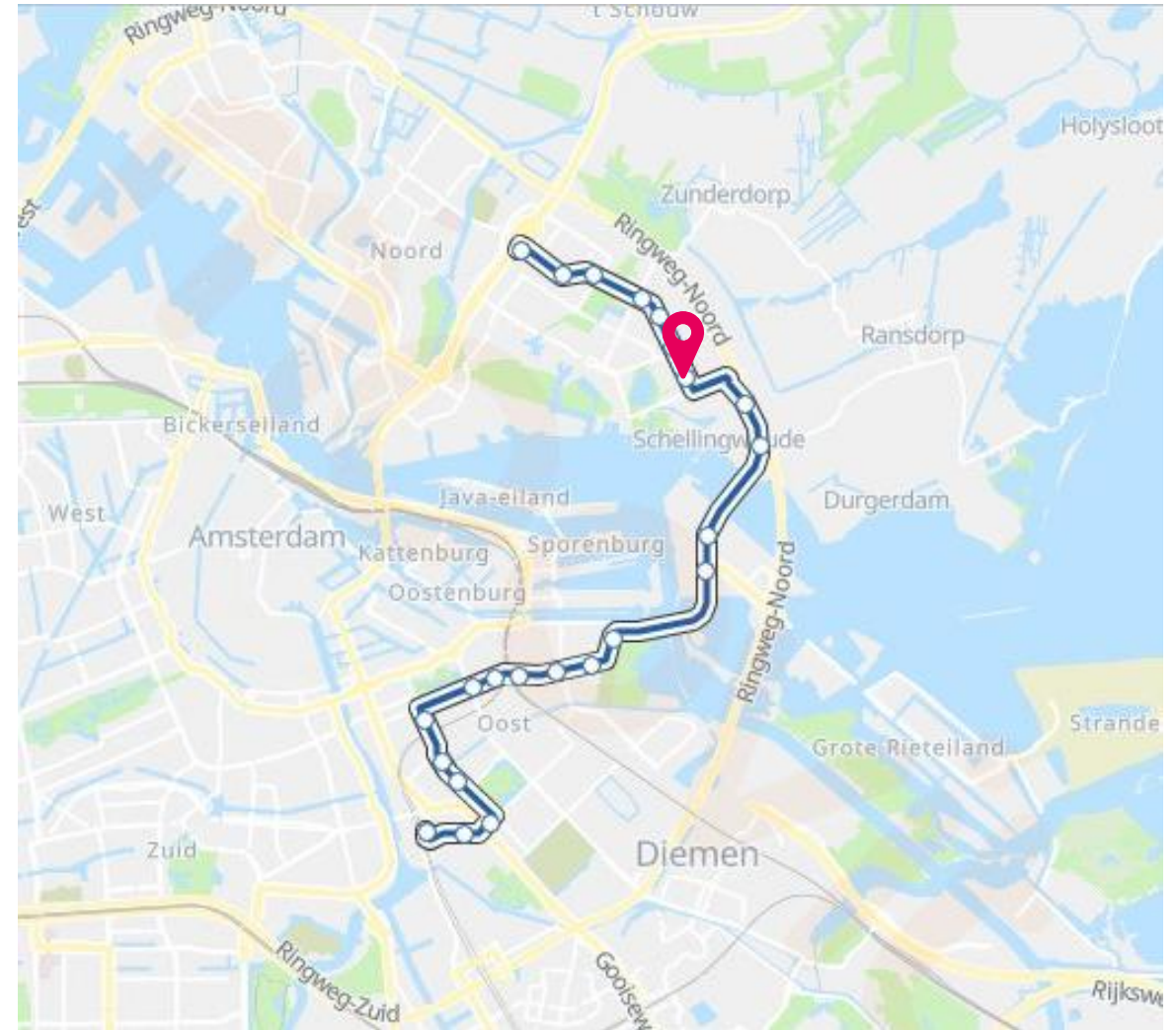
Fietsroute

- Met de fiets naar metrostation Noord is iets sneller dan lopen naar de bushalte en met de bus naar Noord
- Vanaf Noord vertrekt een metro (met veel capaciteit vanwege het beginpunt van de Noordzuidlijn)
- Goede fietsparkeervoorziening in de Zuidkaap



Openbaar vervoer

- In totaal worden circa 500 extra busreizigers verwacht op een werkdag
- Momenteel rijdt lijn 37 in de spits iedere 7 minuten (8,5 keer per uur)
- Daarnaast halteert buslijn 35 bij Waterlandplein 6x per uur per richting



Openbaar vervoer

- Tijdens het drukste spitsuur zorgt de ontwikkeling voor circa 80 extra busreizigers = 1,3 reiziger per minuut
- Aangenomen dat 2/3^e v.d. reizigers richting Noord reist en 1/3^e richting Amstel resulteert dat in maximaal 6 extra reizigers per bus in de drukste richting
- Een (gelede) bus heeft een capaciteit van circa 75 reizigers ('inzetnorm'), een toename van 6 reizigers is dus circa 8% daarvan



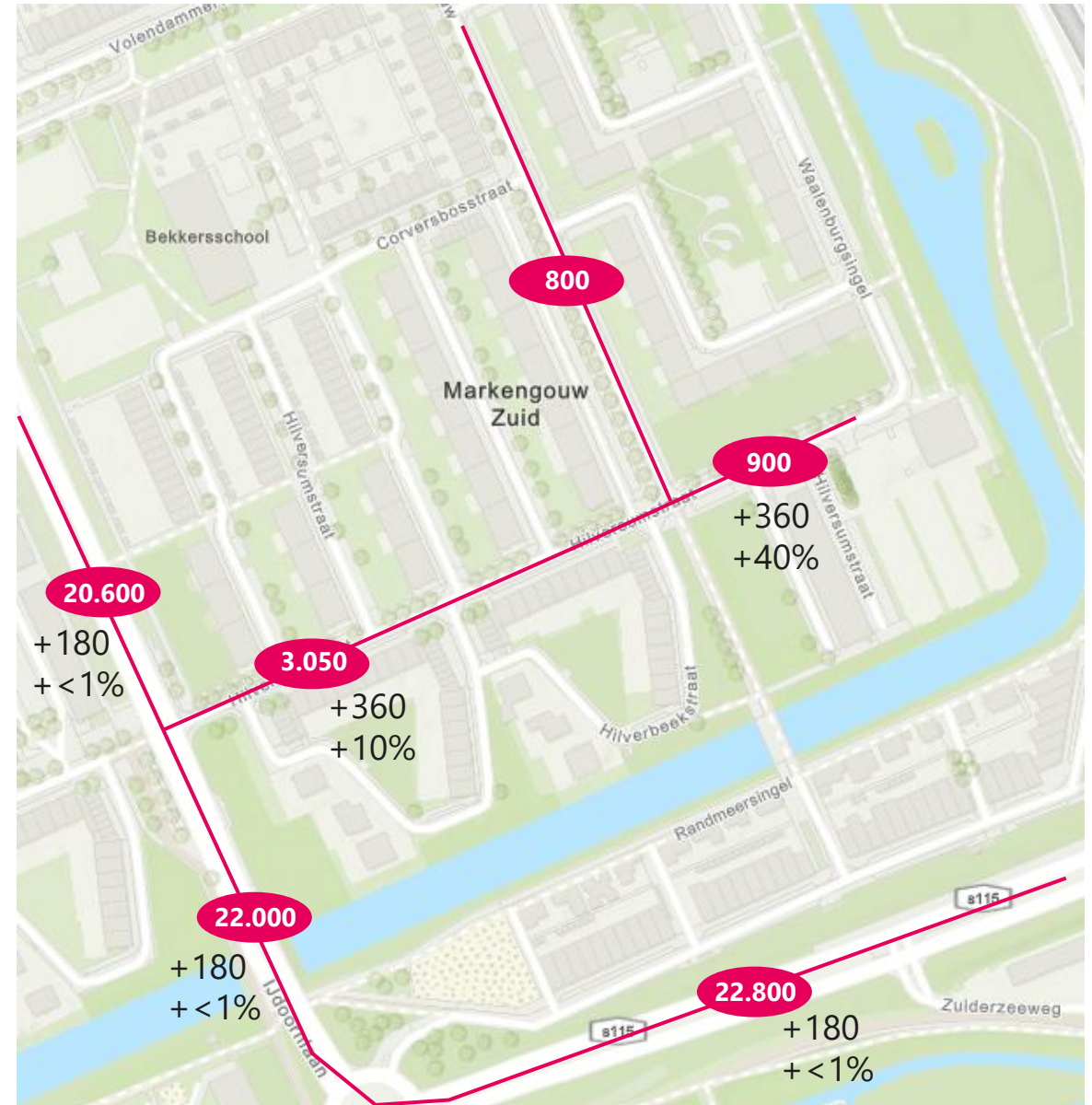
Openbaar vervoer

- Extra reizigers in het openbaar vervoer zorgen voor een hogere bezettingsgraad in de bus
- Bij een hogere bezettingsgraad kan besloten worden om de capaciteit/frequentie te verhogen
- De vervoerregio Amsterdam heeft in de afspraken met GVB vastgelegd dat als de bezettingsgraad te vaak te hoog is, GVB verplicht is om meer capaciteit te bieden



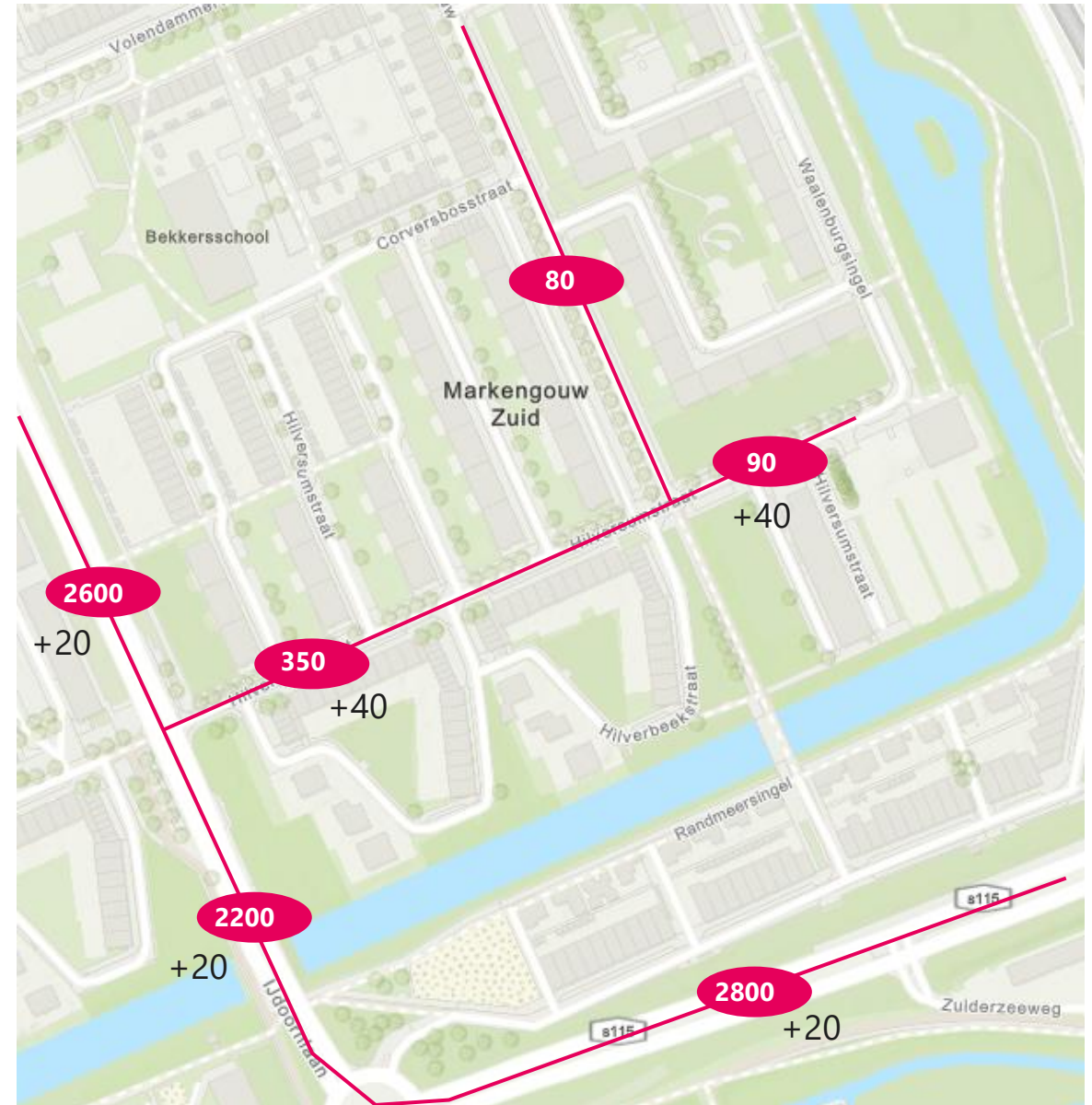
Gemotoriseerd verkeer

- Het aantal bestaande verkeersbewegingen op de IJdoornlaan bedraagt in 2025 circa 20.000 motorvoertuigen per dag
- Dit neemt toe naar circa 22.000 motorvoertuigbewegingen per dag in 2030
- Door de ontwikkeling neemt het aantal verkeersbewegingen met circa 360 toe, deze zijn 50/50 verdeeld over de IJdoornlaan



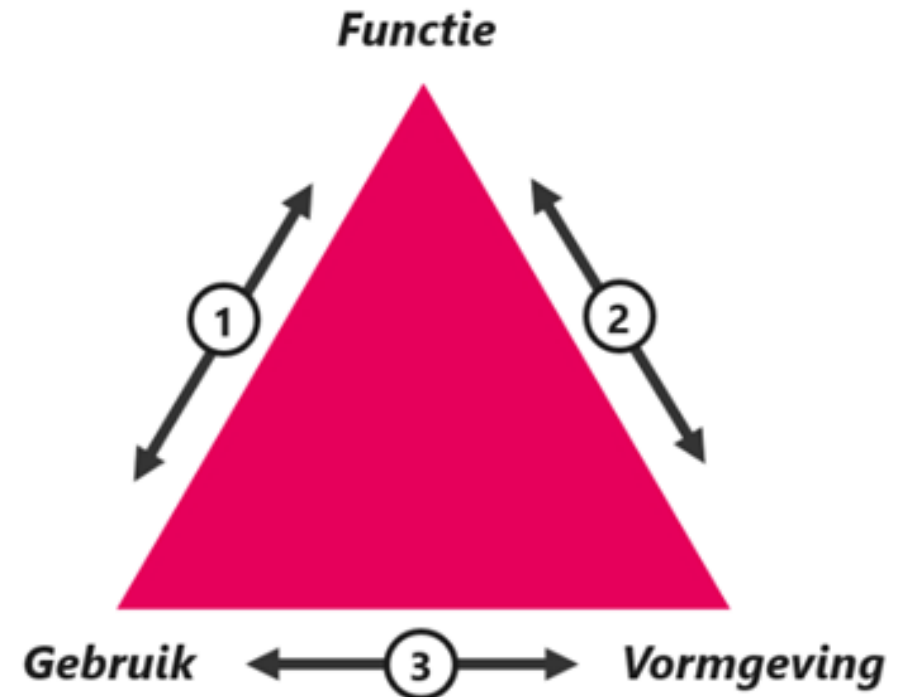
Gemotoriseerd verkeer - avondspitsuur

- De toename van het aantal verkeersbewegingen is op de IJdoornlaan niet waarneembaar
- De toename in de Hilversumstraat bedraagt circa 1 auto per 1-2 minuten



Wegenscan Hilversumstraat

- Op basis van het landelijke programma Duurzaam Veilig is onderzocht of de ontwikkeling van de Zuidkaap leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid in de Hilversumstraat
- Op basis van drie aspecten:
 - Past het aantal toekomstige verkeersbewegingen bij de vormgeving?
 - Past de vormgeving bij de functie van de weg?
 - Past het aantal toekomstige verkeersbewegingen bij de functie van de weg?



Wegenscan Hilversumstraat

- Resultaat van de Wegenscan vóór en na de ontwikkeling
- De ontwikkeling van de Zuidkaap zorgt niet voor een verslechtering van de verkeersveiligheid in de Hilversumstraat

RESULTATEN WEGENSCAN

Straat: Hilversumstraat
 Plaats: Amsterdam
 Wegcategorie: ETW 30 km/h
 Intensiteit [mvt/etm]: 3.050



FUNCTIE-GEbruIK

Relatie functie en gebruik **REDELIJK**

FUNCTIE-VORMGEVING

Lengtemarkering	GOED
Rijrichtingscheiding	GOED
Rijbaanbreedte (functie)	GOED
Verharding	GOED
Voetgangersvoorziening	GOED
Fietsvoorziening	GOED
Parkeervoorziening (functie)	GOED
Haltevoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEbruIK

Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	MATIG
Breedte voetgangersvoorziening	GOED
Breedte fietsvoorziening	NVT
Parkeervoorziening (intensiteit)	GOED
Haltevoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	GOED
Oversteekbaarheid fietsers	GOED
Relatie snelheid-fietsvoorziening	GOED
Relatie gebruik-fietsvoorziening	REDELIJK
Relatie parkeren-fiets	GOED
Sociale interactie	NVT

RESULTATEN WEGENSCAN

Straat: Hilversumstraat
 Plaats: Amsterdam
 Wegcategorie: ETW 30 km/h
 Intensiteit [mvt/etm]: 3.410



FUNCTIE-GEbruIK

Relatie functie en gebruik **REDELIJK**

FUNCTIE-VORMGEVING

Lengtemarkering	GOED
Rijrichtingscheiding	GOED
Rijbaanbreedte (functie)	GOED
Verharding	GOED
Voetgangersvoorziening	GOED
Fietsvoorziening	GOED
Parkeervoorziening (functie)	GOED
Haltevoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEbruIK

Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	MATIG
Breedte voetgangersvoorziening	GOED
Breedte fietsvoorziening	NVT
Parkeervoorziening (intensiteit)	GOED
Haltevoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	GOED
Oversteekbaarheid fietsers	GOED
Relatie snelheid-fietsvoorziening	GOED
Relatie gebruik-fietsvoorziening	REDELIJK
Relatie parkeren-fiets	GOED
Sociale interactie	NVT

- d mnd jaar

Conclusie

- De ontwikkeling van de Zuidkaap genereert extra verkeersstromen, met name voetgangers, fietsers en OV-reizigers
- De toename van deze verkeersstromen kan binnen de bestaande vormgeving van de omliggende straten en infrastructuur worden afgewikkeld
- De extra verkeersstromen leiden niet tot *nieuwe* verkeerskundige knelpunten