

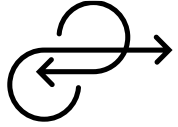


# Potentie gedragsverandering bij werkzaamheden rondom Amsterdam



amsterdam  
bereikbaar

# 1. Inleiding



## 1.1 Aanleiding

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) worden tot 2040 meer dan 200.000 woningen gebouwd. De verdere verstedelijking leidt tot toenemende druk op het mobiliteitssysteem in en rondom Amsterdam. In de komende jaren staan verschillende weg- en spoorwerkzaamheden gepland die grote (gelijktijdige) hinder veroorzaken. Hierdoor komt het functioneren van het verkeersnetwerk rondom Amsterdam onder druk te staan. Het vervangen van autoritten door actieve en duurzame vormen van mobiliteit, zoals de fiets, het openbaar vervoer, P+R terreinen en vervoer over water leiden tot een verlichting van de druk op het mobiliteitssysteem tijdens de werkzaamheden. Daarnaast leidt dit tot onder meer een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en verbetering van de leefbaarheid.

Vanuit de regionale samenwerking Mobiliteit (Regioteam) en Amsterdam Bereikbaar zijn Arcadis & ManEngenius gevraagd om voor tien geselecteerde werkzaamheden rondom Amsterdam in beeld te brengen hoe groot de potentie voor gedragsverandering is en wat kansrijke maatregelen zijn om deze potentie te vergroten.

## 1.2 Doel

Deze studie richt zich op het beoordelen van de potentie van gedragsverandering bij werkzaamheden rondom Amsterdam vanaf 2025 en verder, en maatregelen die deze potentie kunnen vergroten.

Gedragsverandering bestaat uit het voorkomen van onnodige verplaatsingen, het veranderen van het mobiliteitsgedrag en het verduurzamen van mobiliteit. In deze studie staat het veranderen van mobiliteit centraal: het stimuleren om gebruik te maken van andere vervoermiddelen dan de auto en in hoeverre, gegeven het verkeersbeeld, het reizen op andere tijden nog oplossingsruimte biedt.

De resultaten van deze studie vormen de input voor de verdere uitwerking in de afzonderlijke projecten. Daarnaast biedt deze studie handvatten voor het beoordelen van de potentie van gedragsverandering bij andere werkzaamheden.



### 1.3 Overzicht werkzaamheden

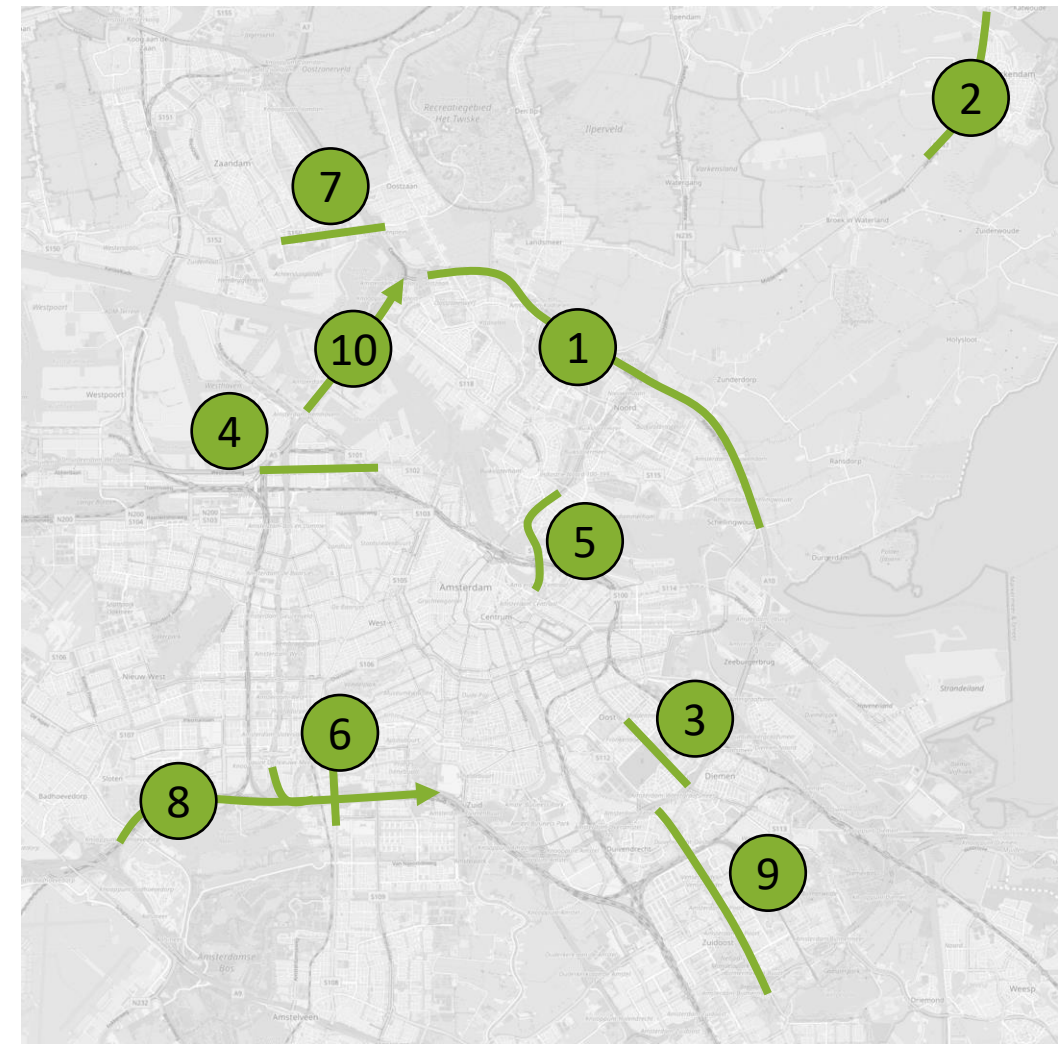
Deze studie richt zich op tien werkzaamheden vanaf 2025 of verder rondom Amsterdam. Deze werkzaamheden zijn samengevat in de onderstaande overzichtstabel en weergegeven op de kaart hiernaast.

De werkzaamheden zijn verschillend van aard. Het betreft werken op rijkswegen, provinciale wegen en stedelijke wegen. Daarnaast gaat het om afsluitingen en capaciteitsbeperkingen. Tot slot is ook de uitvoeringsduur van de werkzaamheden verschillend.

In de regio vinden tijdens deze tien werken nog andere werken met verkeershinder plaats. Voor het toepassen van mobiliteitsmaatregelen is het daarom aan te raden ook naar de overige werkzaamheden te kijken. Voor een volledig overzicht verwijzen we naar de Factsheets van Amsterdam Bereikbaar en de Clusteraanpak.

Onderstaande tabel toont tien werkzaamheden in deze studie en een beknopte beschrijving van de verkeerssituatie of beperking. Een gedetailleerde beschrijving is opgenomen op de factsheets in de bijlage.

Nr.	Locatie	Periode	Beschrijving verkeerssituatie
1	A10-Noord HRR/HRL	jun 2024 – jun 2025	Beperkte capaciteit over verschillende faseringen
2	N247 Dijksbrug	okt 2024 – mrt 2026	Weekenden in 2024 en afsluitingen in 2025/2026
3	S113 Middenweg	okt 2024 – mrt 2025	Afsluiting beide richtingen
4	S102 Basisweg/Transformatorweg	jan 2025 – dec 2026	Verschillende faseringen
5	S116 IJ-tunnel	jan 2025 – dec 2025	4 weken afsluiting
6	S108 Amstelveenseweg	aug 2025 – aug 2027	Afsluiting t.h.v. A10 zomers 2025/2026/2027
7	N516 Thorbeckeweg	feb 2025 – mrt 2027	Weekenden faseringen en afsluitingen
8	A10-Zuid HRL	mrt 2025 – jun 2025	16 dagen afsluiting van A10 Zuid tussen De Nieuwe Meer en S109
9	S112 Gooiseweg	jun 2025 – nov 2025	Verminderd aantal rijstroken beschikbaar
10	A10-West rechts Coentunnel	jul 2025 – sep 2025	9 weken afsluiting in noordelijke richting



## 1.4 Werkwijze

De aanpak bestaat op hoofdlijnen uit de volgende stappen:

1. Bepalen hinderbeeld van werkzaamheden.
2. Onderzoeken herkomsten en bestemmingen.
3. Beoordelen potentie gedragsverandering en maatregelen om potentie te vergroten.
4. Bepalen raakvlakken werkzaamheden en meekoppelkansen.

Dit rapport is opgesteld in samenwerking met het Mobiliteitsteam van Amsterdam Bereikbaar. Gedurende het traject heeft een tweetal werksessies plaatsgevonden. In de eerste sessie werd de probleemanalyse getoetst (stap 1 en 2). In de tweede werksessie stond het beoordelen van de potentie voor gedragsverandering centraal (stap 3).

### 1. Bepalen hinderbeeld van werkzaamheden

Voor de tien geselecteerde werkzaamheden zijn de maatgevende verkeersmaatregelen en faseringsperiodes geïnventariseerd. De effecten op routekeuzes, verkeersbelasting en knelpunten zijn nader onderzocht door gebruik te maken van de Urban Strategy Tool<sup>1</sup> op basis van Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Het aantal gehinderde reizigers en gemiddelde reistijdverlies bepalen in belangrijke mate de kansrijkheid van gedragsverandering. Daarom zijn met de Urban Strategy Tool ook de hindertype (aantal gehinderde reizigers) en verkeershinder (gemiddelde reistijdverlies) voor de ochtend- en avondspits in beeld gebracht. Opgemerkt moet worden dat de werkzaamheden aan de N516 Thorbeckeweg voornamelijk in het weekend plaatsvinden. Verkeersmodellen voor het weekend zijn niet beschikbaar, daarom is voor dit effect eveneens gekeken naar werkdagen.

### 2. Onderzoeken herkomsten en bestemmingen

Na het vaststellen van het hinderbeeld zijn de herkomsten en bestemmingen ter hoogte van de locaties van de werkzaamheden onderzocht met behulp van TomTom Move<sup>2</sup>. Om inzicht te krijgen in de herkomst-/bestemmingsrichtingen is allereerst een selected link analyse uitgevoerd. Daarna zijn de herkomst/bestemmingsplaatsen in beeld gebracht om inzicht te krijgen in de doelgroepen en grootte van deze doelgroepen. Dit bepaalt in belangrijke mate de potentie voor gedragsverandering en kansrijke mobiliteitsmaatregelen om deze potentie te vergroten. Aanvullend hierop is de verdeling van ritlengtes (over beide richtingen) in beeld gebracht om de potentie met de fiets te beoordelen.

Deze analyse richt zich op maandag t/m donderdag in de periode van 6 maart t/m 31 maart 2023. Dit betreffen de maatgevende dagen en de periode buiten de reguliere vakanties. De analyse is uitgevoerd voor de ochtendspits (6:00-10:00) en avondspits (15:00-19:00) en richt zich hierbij op één rijrichting. Hierdoor wordt verkeer in beide richtingen in de analyse meegenomen. Immers, verplaatsingen in zuidelijke richting tijdens de ochtendspits, vinden tijdens de avondspits hoofdzakelijk in tegengestelde richting plaats. Verplaatsingen in noordelijke richting tijdens de ochtendspits, vinden tijdens de avondspits in zuidelijke richting plaats. Opgemerkt moet worden dat de werkzaamheden aan de Thorbeckeweg hoofdzakelijk plaatsvinden tijdens weekenddagen.

Een vergelijking van werk- en weekenddagen laat echter zien dat sprake is van vergelijkbare herkomsten/bestemmingen.

### 3. Beoordelen potentie gedragsverandering en maatregelen om potentie te vergroten

De potentie voor gedragsverandering bij werkzaamheden is op kwalitatieve wijze beoordeeld aan de hand van het beoordelingskader (zie volgende pagina). Hierin is onderscheid gemaakt tussen de mobiliteitsthema's fiets, bus/tram/metro, trein, P+R, vervoer over water en andere tijdstippen. Het beoordelingskader onderscheidt grote potentie (groen), beperkte potentie (geel) en weinig potentie (rood). Op deze manier wordt in één oogopslag niet alleen duidelijk welke vervoersoptie de meeste potentie heeft, maar wordt ook het verschil in potentie tussen de verschillende wegwerkzaamheden duidelijk.

De beoordeling van de potentie voor gedragsverandering is gebaseerd op het hinderbeeld (stap 1), de verdeling van herkomsten/bestemmingen (stap 2) en de beschikbaarheid en capaciteit van deze alternatieven. De beschikbaarheid van fietsroutes is beoordeeld met GoogleMaps<sup>3</sup> en het Regionaal Toekomstbeeld Fiets<sup>4</sup>. De beschikbaarheid van OV-verbindingen is beoordeeld met de lijnnetkaarten van de vervoerders<sup>5,6,7</sup> en GoogleMaps<sup>3</sup>. De capaciteit van het OV is getoetst met de Integrale Mobiliteits Analyse<sup>8</sup>. De capaciteit van bestaande P+R-terreinen is getoetst aan de hand van bezettingsgraadcijfers uit de P+R strategie in de MRA<sup>9</sup>.

Voor de mobiliteitsthema's zijn daarnaast aanvullende maatregelen geïnventariseerd die de potentie voor gedragsverandering kunnen vergroten. Opgemerkt moet worden dat deze maatregelen nog niet zijn getoetst op haalbaarheid. De resultaten van stap 1 t/m 3 zijn samengevat in factsheets (zie bijlage).



### 4. Bepalen raakvlakken werkzaamheden en meekoppelkansen

Als laatste stap zijn de raakvlakken tussen de werkzaamheden inzichtelijk gemaakt. Hierbij is zowel gekeken naar directe raakvlakken in tijd en locatie (meer drukte als gevolg van werkzaamheden elders) als naar raakvlakken in doelgroep (reizigers van of naar een bestemming). Dit beïnvloedt namelijk niet alleen het hinderbeeld, maar heeft ook invloed op de potentie voor gedragsverandering. Voor deze combinaties van werkzaamheden zijn de meekoppelkansen geïnventariseerd.

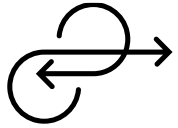
## 1.5 Leeswijzer

De conclusies van bovenstaande stappen zijn toegelicht in hoofdstuk 2 t/m 5. Hoofdstuk 2 geeft inzicht in het hinderbeeld van de werkzaamheden. Hoofdstuk 3 richt zich op de potentie voor gedragsverandering. Hoofdstuk 4 gaat in op de raakvlakken tussen de werkzaamheden en de meekoppelkansen als gevolg hiervan. Hoofdstuk 5 presenteert de conclusies en aanbevelingen. In de bijlage zijn op factsheets per werk het hinderbeeld, de doelgroepen en de potentie voor gedragsverandering samengevat.

## Beoordelingskader

	Grote potentie voor gedragsverandering	Beperkte potentie voor gedragsverandering	Weinig potentie voor gedragsverandering
<b>Fiets</b> 	Groot aandeel autoritten binnen acceptabele fietsafstand (<15 km). Fijnmazig netwerk van fietsroutes op belangrijke herkomst-/bestemmingsrelaties.	Beperkt aandeel autoritten binnen acceptabele fietsafstand (<15 km). Potentie voor de fiets beperkt zich tot een beperkt aantal herkomst-/bestemmingsrelaties.	Klein aandeel autoritten binnen acceptabele fietsafstand (<15 km).
<b>Bus, tram &amp; metro</b> 	De reistijd met bus, tram en/of metro is concurrerend met de auto op herkomst-/bestemmingsrelaties binnen Metropoolregio Amsterdam (reistijdverhouding < 1,5).	Geen kansrijke OV-verbindingen aanwezig voor de belangrijke herkomst-/bestemmingsrelaties binnen Metropoolregio Amsterdam.	Grote spreiding van herkomsten/bestemmingen en/of OV-verbindingen op belangrijke herkomst-/bestemmingsrelaties ontbreken.
<b>Trein</b> 	De reistijd met trein is concurrerend met de auto op belangrijke herkomst-/bestemmingsrelaties op grotere afstand van elkaar (reistijdverhouding < 1,5). Herkomsten en bestemmingen liggen binnen het invloedsgebied van stations en voorzieningen voor voor-/natransport zijn aanwezig (deelfiets, fietsenstallingen).	Geen kansrijke treinverbindingen aanwezig op de belangrijke herkomst-/bestemmingsrelaties en/of voorzieningen voor voor-/natransport ontbreken.	Grote spreiding van herkomsten/bestemmingen en/of treinverbindingen op herkomst-/bestemmingsrelaties ontbreken.
<b>P+R</b>	Overstappen op P+R voorzieningen is aantrekkelijk. Veel verkeer naar centrumgebied Amsterdam in de ochtendspits. Voldoende P+R voorzieningen met beschikbare capaciteit aanwezig.	Veel verkeer naar centrumgebied Amsterdam in de ochtendspits. Geen P+R voorzieningen met voldoende capaciteit aanwezig.	Weinig bestemmingsverkeer naar centrumgebied Amsterdam in de ochtendspits.
<b>Vervoer over water</b> 	Vervoer over water vormt een alternatief voor de auto op belangrijke herkomst-/bestemmingsrelaties.	Vervoer over water draagt bij aan een directere verbinding dan huidige auto- en fietsverbindingen op belangrijke herkomst-/bestemmingsrelaties.	Grote spreiding van herkomsten/bestemmingen en/of herkomsten en bestemmingen liggen niet aan het water.
<b>Andere tijdstippen</b> 	Belangrijke doelgroepen aanwezig om potentie voor reizen op andere tijdstippen te stimuleren.	Beperkt aantal doelgroepen aanwezig om potentie voor reizen op andere tijdstippen te stimuleren.	Weinig doelgroepen aanwezig om potentie voor reizen op andere tijdstippen te stimuleren.

# 2. Hinderbeeld



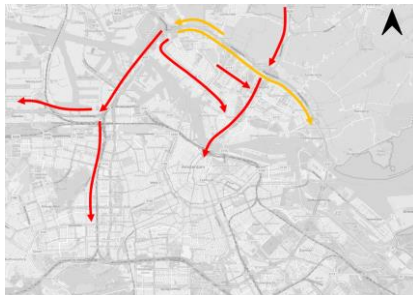
In dit hoofdstuk volgt een toelichting van het hinderbeeld van de werkzaamheden. Hieronder volgt per project een samenvatting van de belangrijkste conclusies. In de bijlage met factsheets volgt een nadere toelichting van het hinderbeeld per project.

In de tabel hiernaast is het aantal motorvoertuigen per werkdagemaal weergegeven dat hinder ondervindt van de werkzaamheden en de verwachte extra reistijd als gevolg van de werkzaamheden. De projecten met de grootste hinder hebben naar verwachting een grotere potentie voor gedragsverandering dan de werkzaamheden met relatief beperkte hinder. Daarnaast moet opgemerkt worden dat de werkzaamheden ook in combinatie potentie hebben voor gedragsverandering.

De werkzaamheden aan de A10-Zuid zorgen naar verwachting voor het grootste hinderbeeld. Dit leidt voor circa 100.000 mvt/etmaal tot een extra reistijd van circa 30-60 minuten. Daarnaast is ook voor de werkzaamheden aan de A10-West sprake van een groot aantal gehinderde reizigers en een verwachte extra reistijd van circa 30-60 minuten. Het effect op de verkeersafwikkeling is bij deze werkzaamheden bovenregionaal. De werkzaamheden aan de A10-Noord, N247 Dijkbrug, S116 IJ-tunnel, S108 Amstelveenseweg, S112 Gooiseweg hebben een regionaal effect. Bij de werkzaamheden aan de S113 Middenweg, S102 Basisweg/Transformatorweg en N516 Thorbeckeweg is vooral sprake van een lokaal effect op de verkeersafwikkeling.

#	Werkzaamheden	mvt/werkdagemaal per rijrichting	Extra reistijd
1	A10-Noord HRR/HRL	Ca. 70.000	10-30 min
2	N247 Dijkbrug	Ca. 10.000	10-30 min
3	S113 Middenweg	Ca. 12.500	<10 min
4	S102 Basisweg/Transformatorweg	Ca. 15.000	<10 min
5	S116 IJ-tunnel	Ca. 15.000	10-30 min
6	S108 Amstelveenseweg	Ca. 20.000	10-30 min
7	N516 Thorbeckeweg	Ca. 20.000	<10 min
8	A10-Zuid HRL	Ca. 100.000	30-60 min
9	S112 Gooiseweg	Ca. 25.000	10-30 min
10	A10-West rechts Coentunnel	Ca. 80.000	30-60 min

- Locatie
- Afname
- Toename






## 1. A10 Noord HRR / HRL

Vanaf medio 2024 tot zomer 2025 wordt een fasering met versmalde rijstroken en 90 km/u geplaatst. Grotendeels op A10 HRR en deels op HRL. Op werkdagen rijden hier circa 70.000 voertuigen per dag per richting. In de spits ontstaat 10-30 minuten vertraging. Dit zorgt voor beperkte verschuiving van verkeer naar de A10-West, N247 en lokale routes door Amsterdam Noord.



## 2. N247 Dijkbrug

Op de N247 vinden meerdere afsluitingen plaats waaronder vier weken aaneengesloten. Circa 20.000 voertuigen per werkdag (doorsnede) die vooral lokaal/regionaal voor drukte op alternatieve routes gaan zorgen. De verwachte extra reistijd bedraagt 10-30 minuten door omrijden en vertragingen.

-  Locatie
-  Afname
-  Toename



### 3. S113 Middenweg

Langere periode afgesloten waarin circa 12.500 passages per werkdag per rijrichting direct worden gehinderd. Belangrijkste alternatief is de westelijk gelegen S112 Gooiseweg. Ook de Zuiderzeeweg wordt bij werkzaamheden extra belast. De extra reistijd zal waarschijnlijk onder de 10 minuten liggen.



### 4. S102 Basisweg/Transformatorweg

Rond de aansluiting S102 staan over een langere periode verschillende faseringen op de weg. Dit leidt tot circa 15.000 passages per rijrichting per werkdag die een beperkte extra reistijd van circa 10 minuten zullen hebben. Het verkeer zal zich verdelen over de routes van en naar de aansluitingen S101 en S103.



### 5. S116 IJ-tunnel

In 2025 gaat de IJ-tunnel voor vier weken dicht. Op werkdagen rijden 15.000 voertuigen per richting door de tunnel. Daarvan zal bij afsluiting circa een derde de A10-West nemen en het overige verkeer zal via de oostzijde (Zuiderzeeweg en Ring Noord/Oost) rijden. De verwachte extra reistijd is 10-30 minuten.



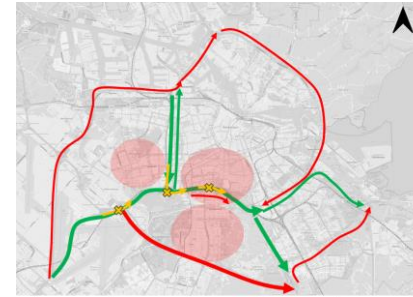
### 6. S108 Amstelveenseweg

Bij het afsluiten van de onderdoorgang worden verkeerstoenames op de lokale routes vanaf de A10-West en aansluiting S109 verwacht, alsmede extra verkeersdruk op de onderdoorgang Parnassusweg. Daar zijn in 2025 eveneens werkzaamheden gepland. De verwachte extra reistijd bedraagt 10-30 minuten.



### 7. N516 Thorbeckeweg

Dagelijks rijden circa 20.000 voertuigen per rijrichting t.h.v. de geplande afsluiting in de weekenden. Met name de routes via knooppunt Zaandam en A8 gaan drukker worden. De route door de Achtersluispolder gaat mogelijk als sluiproute worden gebruikt. De verwachte extra reistijd ligt rond de 10 minuten. De S118 wordt iets rustiger, de A8 Coenplein wordt als gevolg daarvan drukker.



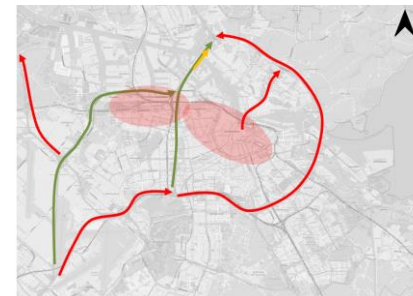
### 8. A10-Zuid HRL

Bij een afsluiting van de A10-Zuid HRL zullen circa 100.000 voertuigen per werkdag een extra reistijd ondervinden van 30-60 minuten. Met name de A9 en de lokale wegen rond de A10-Zuid en knooppunt De Nieuwe Meer zullen veel extra verkeer moeten verwerken. Daarnaast zullen ook de A5 en A10-Noord meer doorgaand verkeer gaan verwerken.



### 9. S112 Gooiseweg

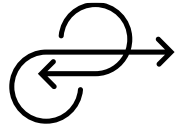
Per richting rijden hier circa 25.000 voertuigen per werkdag. Als een deel hiervan een alternatieve route dient te gebruiken zal dit met name uitwijken naar de A1 en de A2. De extra reistijd zal waarschijnlijk tussen 10 en 30 minuten bedragen. Lokale wegen in Amsterdam Zuidoost, Diemen en Amsterdam Oost worden zwaarder belast door de gewijzigde routes.



### 10. A10-West rechts Coentunnel

Op werkdagen rijden circa 80.000 voertuigen door de Coentunnel richting het noorden. Bij het afsluiten van dit deel van de Coentunnel worden de A5 en A10 West minder belast. De verkeersstromen richting het noorden gaan dan over de A4 en de Ring Amsterdam via Zuid, Oost en Noord. De extra reistijd ligt waarschijnlijk tussen de 30 en 60 minuten.

# 3. Potentie voor gedragsverandering

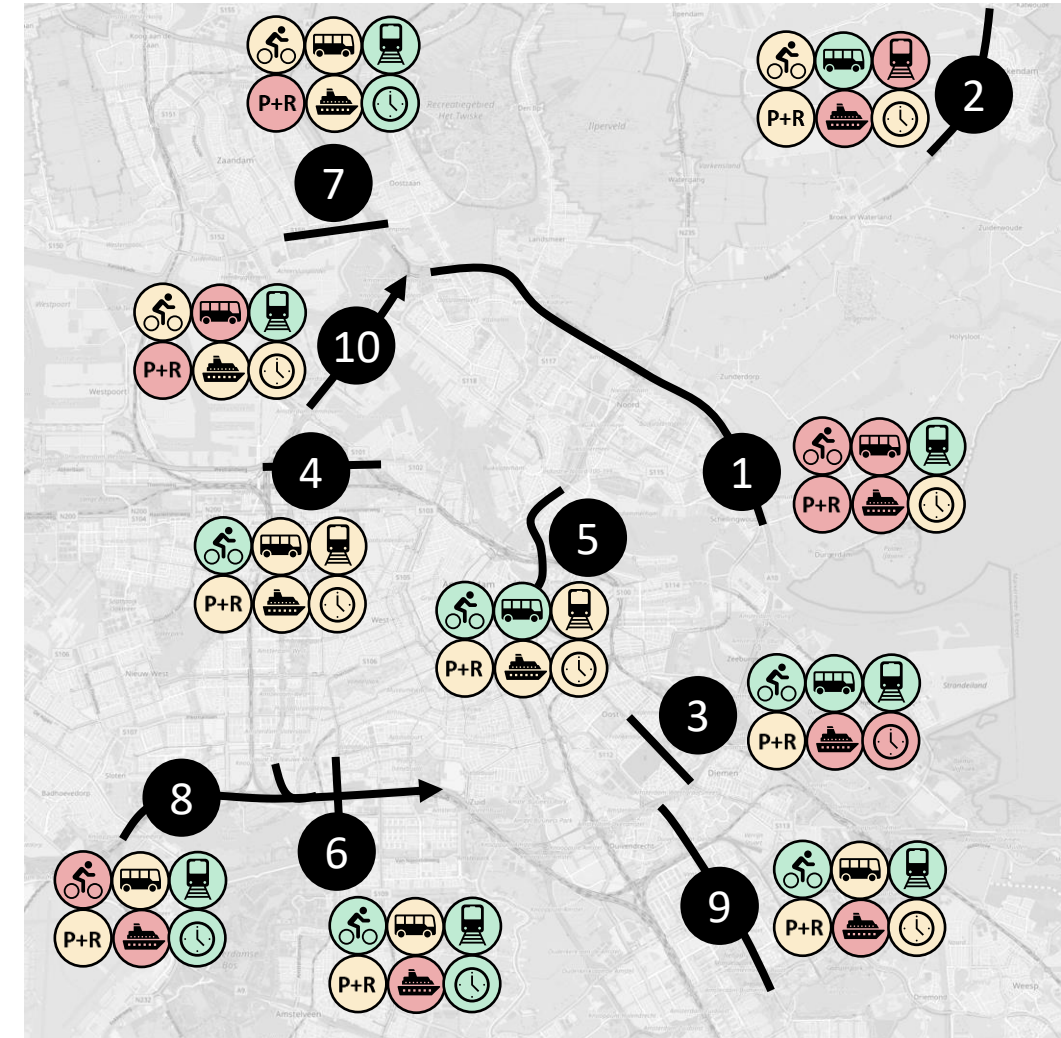


In dit hoofdstuk volgt een toelichting van de potentie voor gedragsverandering bij werkzaamheden. Het eerste deel richt zich op een algemene beoordeling van de potentie voor gedragsverandering. Daarna volgt een toelichting van de potentie per modaliteit: fiets, bus/tram/metro, trein, P+R, vervoer over water en reizen op andere tijdstippen.

De potentie voor gedragsverandering is zonder aanvullende maatregelen wisselend over de verschillende werkzaamheden (zie tabel en kaart). Dit is afhankelijk van de doelgroepen en beschikbaarheid en kwaliteit van de alternatieve mobiliteitsvoorzieningen. De potentie over de verschillende vervoermiddelen is bovendien wisselend. Voor de werkzaamheden aan de S116 IJ-tunnel kan geconcludeerd worden dat voor alle modaliteiten beperkte tot grote potentie is. Voor de werkzaamheden op de A10-Noord volgt daarentegen dat fiets, bus, tram en metro, P+R en vervoer over water geen aantrekkelijke alternatieven zijn. De gemiddelde ritlengte heeft een grote invloed op de potentie. Bij een relatief korte ritlengte is de potentie voor fiets en bus, tram en metro in algemene zin groter. Bij langere ritlengtes hebben de trein en P+R een grotere potentie.

#	Werkzaamheden	Extra reistijd	fiets	bus	metro	P+R	water	andere tijdstippen
1	A10-Noord HRR/HRL	10-30 min	weinig	weinig	grote	weinig	weinig	beperkte
2	N247 Dijkstraag	10-30 min	beperkte	grote	weinig	weinig	weinig	beperkte
3	S113 Middenweg	<10 min	grote	grote	grote	weinig	weinig	weinig
4	S102 Basisweg/Transformatorweg	<10 min	grote	beperkte	grote	weinig	weinig	beperkte
5	S116 IJ-tunnel	10-30 min	grote	grote	grote	weinig	weinig	beperkte
6	S108 Amstelveenseweg	10-30 min	grote	beperkte	grote	weinig	weinig	grote
7	N516 Thorbeckeweg	<10 min	beperkte	beperkte	grote	weinig	weinig	beperkte
8	A10-Zuid	30-60 min	weinig	weinig	grote	weinig	weinig	grote
9	S112 Gooiseweg	10-30 min	grote	beperkte	grote	weinig	weinig	beperkte
10	A10-West rechts Coentunnel	30-60 min	beperkte	weinig	grote	weinig	weinig	beperkte

- Grote potentie
- Beperkte potentie
- Weinig potentie





### **Ligging bepalend voor mogelijkheden doelgroepenaanpak**

De ligging van de weg waarop werkzaamheden plaatsvinden heeft daarnaast een sterke invloed op de mate waarin een doelgroepenaanpak mogelijk is en waarop de doelgroepen te bereiken zijn. Een toegangsweg in/nabij een plaats (N516 Thorbeckeweg bij Zaandam, N247 Dijkstraat bij Monnickendam) zorgt ervoor dat er sprake is van een beperkt aantal herkomsten of bestemmingen. Op het hoofdwegennet (zoals A10-Noord) zijn de herkomsten en bestemmingen verspreid, de ritlengtes groter en is een doelgroepenaanpak minder kansrijk.

### **Potentie afhankelijk van aantal gehinderde reizigers en reistijdverlies**

Opgemerkt moet worden dat ondanks de aanwezigheid van grote doelgroepen op herkomst-/bestemmingsrelaties, beschikbaarheid en kwaliteit van infrastructuur, de potentie in de praktijk kan tegenvallen. De potentie is namelijk sterk afhankelijk van het aantal gehinderde reizigers en het reistijdverlies. Als meer reizigers worden gehinderd, neemt de druk op het mobiliteitsnetwerk toe doordat deze reizigers (eerder) gebruik maken van alternatieve routes. Dit leidt tot langere reistijden, waarmee de alternatieve mobiliteitsopties aantrekkelijker worden. Ter illustratie, de werkzaamheden op de A10-Zuid en A10-West Coentunnel leiden naar verwachting tot een reistijdverlies van circa 30-60 minuten. De potentie voor gedragsverandering is hierbij groter dan de werkzaamheden aan de N516 Thorbeckeweg waarbij een reistijdverlies van minder dan 10 minuten wordt verwacht. Als alternatief vervoer met OV in de reguliere situatie bijvoorbeeld 20 minuten langer duurt, dan leidt dit bij de werkzaamheden aan de A10-Zuid tot een aantrekkelijker vervoeroptie. Bij de werkzaamheden aan de N516 Thorbeckeweg blijft de auto dan het aantrekkelijkste vervoermiddel.

### **Andere invloedsfactoren**

De mate waarin reizigers hun gedrag kunnen aanpassen hangt ook af van andere factoren, zoals reismotief en reisgezelschap, (subjectieve) kenmerken van vervoermiddelen (tijd, kosten en comfort) en persoonlijke factoren (financiële situatie, houdingen tegenover duurzame mobiliteit en reisvoorkeuren). Reizigers die voor hun reismotief gebonden zijn aan de auto (bijvoorbeeld voor hun beroep), doelgroepenvervoer (taxi's) en vrachtverkeer hebben bijvoorbeeld beperkte ruimte om hun gedrag aan te passen. Daarnaast kent een werkbestemming met een relatief slechte OV-bereikbaarheid doorgaans veel autoreizigers. Hierdoor is de kans op gedragsverandering een stuk kleiner dan bij werkbestemmingen op goed bereikbare OV-locaties. Via een werkgeversaanpak kunnen werkgevers actief worden ondersteund in het verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid<sup>10</sup>. Werknemers kunnen op die manier worden gestimuleerd om gebruik te maken van duurzamere vervoermiddelen. Bovendien spelen persoonlijke factoren een belangrijke rol, bijvoorbeeld voor reizigers die vanuit financieel oogpunt kunnen beschikken over een beperkter aantal reisopties.

### **Reguliere verplaatsingen met een duurzaam vervoermiddel**

Daarnaast heeft ook het reguliere aantal verplaatsingen met een duurzaam vervoermiddel op dezelfde herkomst-/bestemmingsrelaties voor autoverkeer invloed op de potentie voor gedragsverandering.

Als sprake is van een groot aantal fietsverplaatsingen en directe, aantrekkelijke fietsverbindingen, dan zijn autoreizigers op dezelfde relaties waarschijnlijk minder geneigd om gebruik te maken van deze alternatieve vervoersopties. Deze groep is waarschijnlijk gehecht aan de auto óf gebonden aan de auto, waardoor dit (gewoonte)gedrag lastiger te doorbreken is. Dit geldt bijvoorbeeld voor de werkzaamheden aan de S116 IJ-tunnel, waarbij reizigers tussen Amsterdam-Noord en –Centrum de beschikking hebben over een fijnmazig fietsnetwerk en OV-verbindingen. Voor bepaalde herkomsten/bestemmingen zijn deze alternatieven in een reguliere situatie mogelijk niet kansrijk genoeg, maar de mate waarin deze reizigers gebonden zijn aan de auto kan ook een rol spelen.

## **3.1 (Elektrische) fiets**

De (elektrische) fiets heeft de grootste potentie als sprake is van een relatief groot aandeel ritten met een bestemming binnen een acceptabele fietsafstand (<15 km). De werkzaamheden in Amsterdam (zoals S113 Middenweg, S102 Basisweg/Transformatorweg, S116 IJ-tunnel, S108 Amstelveenseweg, S112 Gooiseweg) hebben een grote potentie voor de (elektrische) fiets. Op deze locaties heeft een significant aandeel van de ritten (>30%) een bestemming binnen acceptabele fietsafstand. Daarnaast beschikt Amsterdam over een fijnmazig fietsnetwerk die de belangrijkste herkomsten/bestemmingen met elkaar verbindt. Het belangrijkste aandachtspunt hierbij is de pontverbinding tussen Amsterdam-Centrum en Amsterdam-Noord. De restcapaciteit van deze pontverbindingen is in de spits zeer beperkt.



Voor de werkzaamheden aan de N247, N516 Thorbeckeweg en de A10-West Coentunnel geldt dat de potentie voor de (elektrische) fiets beperkt is. Dit komt met name door de relatief grote afstand tussen de herkomsten en bestemmingen. De N247 vormt de toegangsweg voor verkeer vanuit Monnickendam en Edam-Volendam naar bestemmingen die veelal op grotere afstand liggen. De Thorbeckeweg vormt de toegangsweg van Zaandam-Zuid naar de rest van de Randstad. Op de A10-West Coentunnel is sprake van regionale én stedelijke verplaatsingen. Voor een beperkt aantal binnenstedelijke verplaatsingen heeft de (elektrische) fiets potentie, met name tussen Amsterdam-West en – Noord. Op de A10-Noord en A10-Zuid is nagenoeg geen potentie voor de (elektrische) fiets, voornamelijk vanwege de grote ritlengte tussen de herkomsten en bestemmingen.

Het is essentieel dat de fiets een directer en sneller alternatief vormt voor de auto. De volgende maatregelen kunnen getroffen worden om het fietsgebruik te stimuleren:

- Beschikbaar houden van fietspaden langs werkzaamheden.
- Realiseren van een nieuwe fietsverbinding, fietstunnel of fietsbrug om directheid van fietsroutes te verbeteren.
- Realiseren van nieuwe fietsenstallingen of (tijdelijk) uitbreiden van bestaande fietsenstallingen.
- Beter benutten van fietsenstallingen door parkeerverwijssystemen en parkeerduurbeperking.
- Vergroten van aanbod deelfietsen ten behoeve van natransport vanaf metro-, treinstation of P+R.
- Gebruik van (elektrische) fiets stimuleren (via werkgevers).

### 3.2 Bus, tram en metro

De potentie voor bus, tram en metro hangt sterk af van de ligging van de werkzaamheden en de herkomsten/bestemmingen van verkeer ten opzichte van bestaande OV-routes. Bus, tram en metro hebben de grootste potentie bij relatief veel korte afstandsverkeer binnen Amsterdam en bij verkeer tussen omliggende plaatsen en een centraal punt in Amsterdam. Op de N247 en S116 IJ-tunnel is bijvoorbeeld sprake van een grote potentie voor de bus tussen Amsterdam en Edam-Volendam (beide locaties), Purmerend en Zaandam (geldt alleen voor de IJ-tunnel). Via een overstap op metrostation Noord zijn Amsterdam Centraal en bestemmingen rondom de metrohaltes van de Noord-Zuidlijn rechtstreeks bereikbaar. Belangrijke voorwaarde voor de N247 is dat de busroute toegankelijk blijft, omdat de N247 een belangrijke corridor vormt voor bussen. Daarnaast is op de S113 Middenweg sprake van verschillende stedelijke bus- en tramverbindingen, waarbij met een overstap op de metro grote delen van de stad bereikbaar zijn.

Bij de werkzaamheden op de S102 Basisweg/Transformatorweg, S108 Amstelveenseweg en S112 Gooiseweg zijn overstappen nodig voor gebruik van bus, tram en metro. Metrolijnen verbinden de randen van de betreffende gebieden met de rest van de stad en de treinstations, maar overstappen op bus of tram is nodig om bestemmingen te bereiken. Voor verkeer op de Gooiseweg geldt bijvoorbeeld dat er parallelle metroverbindingen door de Bijlmer naar andere delen van de stad zijn. Om hiervan gebruik te maken is echter wel voor-/natransport nodig met de bus of (deel)fiets. Voor de werkzaamheden op de N516 Thorbeckeweg geldt dat er weliswaar sprake is van busverbindingen, deze bieden echter voor een beperkte doelgroep oplossend vermogen. De ritafstanden zijn immers relatief groot. Bij de werkzaamheden op de A10-Zuid geldt een beperkte potentie vanwege de grote spreiding van herkomsten. Reizigers in A'dam kunnen echter wel gebruik maken van de metro voor het natransport.

Bij de werkzaamheden op de A10-Noord en A10-West Coentunnel hebben bus, tram en metro relatief weinig potentie vanwege een groot aandeel herkomsten en/of bestemmingen buiten het stedelijk gebied rondom Amsterdam en de relatief grote ritafstanden. Hierdoor is een beperkt aantal bestemmingen met bus, tram of metro bereikbaar.

Een belangrijke randvoorwaarde voor de potentie van bus, tram en metro is de beschikbaarheid van deze alternatieven tijdens de werkzaamheden. Doorgang voor bus, tram en metro moet daarom zoveel mogelijk worden geborgd om de potentie te benutten. Daarnaast is het belangrijk dat er op alternatieve routes voor de bus, tram en metro niet gelijktijdig werkzaamheden plaatsvinden. Een ander aandachtspunt is de beschikbaarheid van capaciteit in de bus. Dit speelt met name op de trajecten tussen Purmerend en Amsterdam en tussen Schiphol en Amsterdam.

De volgende maatregelen kunnen gebruik van bus, tram en/of metro stimuleren:

- Borgen van doorgang voor bus, tram en metro tijdens werkzaamheden (ook op alternatieve routes). Dit leidt anders mogelijk tot meer automobilisten en meer vertraging.
- Geen werkzaamheden op alternatieve routes tijdens werkzaamheden.
- Verhogen van frequentie en/of capaciteit door inzet van langere bussen, trams, metro's.
- Realiseren van nieuwe (tijdelijke) OV-verbindingen.
- Pendelbussen (tijdelijk) inzetten om OV-bereikbaarheid bedrijven te waarborgen.
- Inrichten van doelgroepenstroken voor lijnbussen (bijv. op de vluchtstrook).
- Anticiperen op werkzaamheden in concessies door vroegtijdig afspraken te maken.

### 3.3 Trein

De trein heeft de grootste potentie als de reistijd concurrerend is met de auto en belangrijke herkomsten/bestemmingen zich binnen het invloedsgebied van stations bevinden. Dit geldt voor verkeer op de A10-Noord, S113 Middenweg, S108 Amstelveenseweg, N516 Thorbeckeweg, A10-Zuid, S112 Gooiseweg en A10-West Coentunnel. Op de A10-Noord is bijvoorbeeld sprake van grote verkeersstromen tussen Alkmaar/Hoorn/Zaanstad en Amsterdam/Almere/Utrecht. Op de Amstelveenseweg en A10-Zuid is sprake van relatief veel verkeer tussen Haarlemmermeer en Amsterdam. Op de Middenweg, Gooiseweg en Thorbeckeweg rijdt relatief veel verkeer vanuit respectievelijk A'dam Watergraafsmear, Bijlmer en Zaanstad naar andere steden, zoals Utrecht en Almere. Voor de werkzaamheden aan de Coentunnel heeft de treinverbinding tussen Sloterdijk en Zaanstad/Purmerend potentie.

Bij de werkzaamheden op de N247, S102 Basisweg/Transformatorweg en S116 IJ-tunnel is de potentie voor de trein relatief laag, vanwege een grote spreiding in herkomsten en bestemmingen. Hierbij bevinden de herkomsten en/of bestemmingen zich bovendien in gebieden op grotere afstand van treinstations.

Opgemerkt moet worden dat de afstand van een treinstation tot herkomst/bestemming bepalend is voor de daadwerkelijke potentie met de trein. De potentie is groter als herkomsten/bestemmingen zich binnen een acceptabele loop-/fietsafstand van een station bevinden. Om de potentie van de trein te vergroten is het daarom essentieel om ook in te zetten op maatregelen die het voor-/natransport vergemakkelijken, zoals maatregelen ter stimulering van de (deel)fiets, bus, tram en metro. Op de Thorbeckeweg komt relatief veel verkeer vanuit Zaanstad, dat bereikbaar is met verschillende treinstations. De potentie verschilt echter aanzienlijk tussen herkomsten dichtbij deze stations en wijken aan de rand van Zaandam. Het uitbreiden van fietsenstallingen bij de stations en het vergroten van het aanbod van deelfietsen kan de potentie van de trein vergroten.

Een belangrijk aandachtspunt vormt de beschikbaarheid van (capaciteit in) de trein tijdens de werkzaamheden. Voor het volledig benutten van de treinpotentie dienen de treinverbindingen tijdens de werkzaamheden te blijven rijden. Daarnaast moet sprake zijn van voldoende restcapaciteit. Uit de IMA<sup>8</sup> volgt dat de treinverbindingen tussen Amsterdam en Schiphol/Utrecht in de toekomst beperkte restcapaciteit hebben. Op de trajecten tussen Amsterdam en Alkmaar/Almere/Hilversum is sprake van veel bezette staanplaatsen.

De volgende maatregelen kunnen genomen worden om treingebruik te stimuleren:

- Borgen beschikbaarheid trein tijdens werkzaamheden.
- Geen gelijktijdige werkzaamheden aan het spoor in de directe omgeving.
- Verhogen van de frequentie en/of capaciteit door inzet van langere treinen.
- Realiseren van nieuwe (tijdelijke) treinverbindingen of andere routes.
- Een intercity-verbinding tijdelijk laten stoppen op tussengelegen stations.
- Toestaan van fiets in de trein ten behoeve van voor-/natransport.



### 3.4 Park + Ride (P+R)

De kansrijkheid van P+R terreinen hangt sterk af van de ligging ten opzichte van de werkzaamheden, de herkomsten en bestemmingen en de OV-bereikbaarheid van deze bestemmingen. Een P+R heeft de grootste potentie als deze gemakkelijk bereikbaar is vanuit de herkomsttrichting en op de route naar de bestemming vóór de werkzaamheden ligt. Voldoende restcapaciteit op de P+R terreinen is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.

Reizigers met bestemmingen in het centrumgebied van Amsterdam hebben de grootste potentie voor het gebruik van een P+R, vanwege het grote aanbod aan alternatieve vervoersopties en vigerende maatregelen om autogebruik zoveel mogelijk te voorkomen (zoals parkeerregulering). Dit geldt voor een deel van het verkeer bij de werkzaamheden op de S113 Middenweg, S102 Basisweg/Transformatorweg, S116 IJ-tunnel, S108 Amstelveenseweg, A10-Zuid en S112 Gooiseweg. Voor verkeer met een herkomst ten noorden van Amsterdam hebben P+R Noord en P+R Sloterdijk de meeste potentie. Voor verkeer met een herkomst ten oosten van Amsterdam heeft P+R Muiden potentie. Voor verkeer vanuit het zuiden hebben P+R Duivendrecht, ArenA en RAI de grootste potentie. De beschikbare capaciteit op bijna alle P+R-terreinen vormt echter een knelpunt. Daarnaast kan geconcludeerd worden dat verschillende P+R-terreinen dichtbij de geplande werkzaamheden liggen en daardoor minder potentie hebben voor het afvangen van verkeer op het wegennet rondom Amsterdam in vergelijking met verder gelegen P+R-terreinen.

Voor bestemmingen buiten het centrumgebied geldt dat deze vaak gemakkelijker te bereiken zijn met de auto of OV, dan via een overstap van auto op OV. Een P+R heeft daarom weinig potentie bij de werkzaamheden op de A10-Noord, N516 Thorbeckeweg en A10-West Coentunnel. De bestemmingen van verkeer op deze locaties bevinden zich met name buiten het centrumgebied van Amsterdam.

Daarnaast bestaat de mogelijkheid om P+R gebruik nabij de herkomst te stimuleren door bijvoorbeeld vroegtijdig verkeer af te vangen en met de trein te laten reizen. Het gebruik van de fiets of OV als voortransport naar de trein toe hebben hierbij echter de voorkeur.

De volgende maatregelen zijn mogelijk om P+R gebruik aantrekkelijker te maken:

- Treffen van maatregelen om oneigenlijk gebruik van P+R locaties tegen te gaan (bijvoorbeeld door tariefdifferentiatie afhankelijk van de duur van parkeren en bestemming, en/of een parkeerduurbeperking).
- Uitbreiden van de capaciteit van de huidige P+R terreinen.
- Realiseren van een nieuwe (tijdelijke) P+R in de directe nabijheid van OV.
- Realiseren van parkeerverwijssystemen met correcte informatie om de beschikbare capaciteit op P+R terreinen en parkeercapaciteit in de omgeving van P+R te benutten.
- Aanbieden van deelfietsen om actief natransport te stimuleren.
- Verbeteren van de aansluiting op bus, tram, metro en trein.
- Gereduceerd tarief voor gebruik van P+R in combinatie met deelfiets, bus, tram, metro en trein.

### 3.5 Vervoer over water

Vervoer over water heeft geen potentie als hoofdvervoermiddel bij de geselecteerde werkzaamheden. Dit is alleen kansrijk als sprake is van herkomsten én bestemmingen aan het water, de reistijden concurrerend zijn en deze verkeersstromen voldoende groot zijn voor een kostendekkend concept. Het Noordzeekanaal/IJ vormt voor herkomst-/bestemmingsrelaties aan beide zijden van het water echter wel een barrière. De pontverbindingen zijn hierbij essentiële schakels in fietsverplaatsingen.

Bij een aantal werkzaamheden heeft het verkeer herkomsten/bestemmingen aan beide zijden van het Noordzeekanaal/IJ en heeft de pont potentie als onderdeel van fietsverplaatsingen.

Dit geldt voor de werkzaamheden aan de S102 Basisweg/Transformatorweg, S116 IJ-tunnel, N516 Thorbeckeweg en A10-West Coentunnel. Bij de IJ-tunnel is bijvoorbeeld sprake van verplaatsingen tussen Amsterdam-Noord en –Centrum. De pontverbindingen tussen Centraal Station en NDSM, Buiksloterweg en IJplein zijn van essentieel belang voor fietsverkeer tussen beide stadsdelen. Bij de A10-West Coentunnel en Basisweg/Transformatorweg is sprake van verplaatsingen tussen Westpoort/Sloterdijk/Westerpark en Amsterdam-Noord. Hiervoor is de pont tussen de Houthavens en NDSM/Distelweg een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. Daarnaast is op de Thorbeckeweg sprake van verplaatsingen tussen Zaanstad en Amsterdam Westpoort. De Hempont zorgt hier voor een directere verbinding voor fietsers.

De beschikbare capaciteit van de pontverbindingen staat met name in de spitsuren onder druk. Bij een toename van het (fiets)verkeer op deze ponten ontstaat een potentieel knelpunt.

De volgende maatregelen zijn mogelijk om de fietsverbindingen tussen beide zijden van het Noordzeekanaal verder te verbeteren:

- Verhogen van de frequentie van de reguliere veerdienst.
- Verhogen van de capaciteit voor fietsers door inzet van een langere pont.
- Realiseren van een nieuwe pontverbinding, fietstunnel of fietsbrug.



### 3.6 Andere tijdstippen

Bij een volledige afsluiting door werkzaamheden is vanzelfsprekend geen potentie om op andere tijdstippen te reizen en is de potentie op alternatieve routes afhankelijk van de verkeersdruk op deze routes. Bij een capaciteitsbeperking door werkzaamheden is de potentie om op andere tijdstippen over de betreffende route te reizen afhankelijk van de verkeersmaatregelen en het reistijdverlies.

Daarnaast spelen persoonlijke factoren en reismotieven een belangrijke rol in de keuze om op andere tijdstippen te kunnen reizen of besluiten om niet te reizen. Reizigers die gebonden zijn aan vaste werktijden hebben bijvoorbeeld niet de mogelijkheid om op andere tijdstippen te reizen. Reizigers die gebonden zijn aan werk op locatie hebben niet de mogelijkheid om niet te reizen. De potentie voor gedragsverandering is in deze studie bepaald aan de hand van herkomsten en bestemmingen van verkeer. Deze persoonlijke factoren zijn hieruit niet direct te herleiden, maar de locaties van de herkomsten en bestemmingen geven voor een aantal werkzaamheden een indicatie van de kansrijkheid.

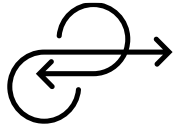
Voor de werkzaamheden aan de S108 Amstelveenseweg en A10-Zuid is grote potentie om op andere tijdstippen te reizen vanwege een groot aandeel bestemmingsverkeer naar de omgeving van de Zuidas. Op de Zuidas bevinden zich voornamelijk kantoorlocaties. Dit type werk maakt het gemakkelijker om op andere tijdstippen te reizen, op andere locaties te werken of niet te reizen. Daarnaast hebben de werkzaamheden aan de N516 Thorbeckeweg grote potentie. Deze werkzaamheden vinden hoofdzakelijk in het weekend plaats. Het merendeel van de reizigers heeft dan een recreatief motief. Voor deze reizigers is het gemakkelijker om hun reisgedrag aan te passen door op een ander moment te reizen of besluiten de verplaatsing niet te maken. Bovendien bevinden zich de herkomsten van de reizigers hoofdzakelijk in Zaandam. Hierdoor is deze doelgroep gemakkelijker te bereiken.

Bij de werkzaamheden aan de A10-Noord, N247 Dijkbrug, S102 Basisweg/ Transformatorweg, S116 IJ-tunnel, S112 Gooiseweg en A10-West is de potentie voor reizen op andere tijdstippen beperkt. Op deze locaties is geen sprake van een duidelijke doelgroep die bereid is om op andere tijdstippen te reizen. Voor de werkzaamheden aan de S113 Middenweg is de potentie klein vanwege de lange duur van de werkzaamheden en het relatief kleine reistijdverlies.

De volgende maatregelen kunnen genomen worden om reizen op andere tijdstippen/niet reizen te stimuleren:

- Informatie verstrekken over de werkzaamheden aan reizigers op de belangrijkste herkomst/bestemmingsrelaties.
- Stimuleren om de spits te mijden, bijvoorbeeld met behulp van een beloning.
- Stimuleren van thuiswerken en werken op alternatieve locaties (via werkgevers).
- Aanpassen van werktijden van werknemers (via werkgevers).
- Aanpassen lesroosters onderwijsinstellingen om capaciteit van OV beter te benutten.
- Carpoolen stimuleren, door het promoten van carpoolterreinen.

# 4. Raakvlakken werkzaamheden



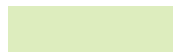
Dit hoofdstuk geeft inzicht in de raakvlakken tussen de werkzaamheden. Dit betreft zowel raakvlakken in tijd, locatie én doelgroepen. Onderstaande tabel geeft de raakvlakken tussen de onderzochte werkzaamheden weer. Hierbij is in de basis gekeken naar de planning van de werkzaamheden en vervolgens naar samenvallende doelgroepen van weggebruikers. Opgemerkt moet worden dat ook andere werkzaamheden een raakvlak kunnen hebben met de onderzochte werkzaamheden.

In de tabel hieronder komen een aantal combinaties van projecten naar voren die elkaar qua hinder versterken of aanvullen ten aanzien van hinder of potentie voor gedragsverandering:

- [Combinatie Ring A10](#)
- [Combinatie Amsterdam Noord – Zaanstad](#)
- [Combinatie Amsterdam Oost en Zuidoost](#)

	1. A10-Noord HRR/HRL	2. N247 Dijkbrug	3. S113 Middenweg	4. S102 Basisweg/ Transformatorweg	5. S116 IJ-tunnel	6. S108 Amstelveenseweg	7. N516 Thorbeckeweg	8. A10-Zuid	9. S112 Gooiseweg	10. A10-West rechts Coentunnel
1. A10-Noord HRR/HRL	✓	✓			✓		✓			✓
2. N247 Dijkbrug	✓	✓			✓					
3. S113 Middenweg			✓					✓		
4. S102 Basisweg/ Transformatorweg				✓						✓
5. S116 IJ-tunnel	✓	✓			✓					
6. S108 Amstelveenseweg	✓	✓				✓		✓		
7. N516 Thorbeckeweg	✓	✓					✓			✓
8. A10-Zuid	✓					✓				
9. S112 Gooiseweg			✓						✓	
10. A10-West rechts Coentunnel	✓			✓			✓			✓

Raakvlak in tijd & locatie



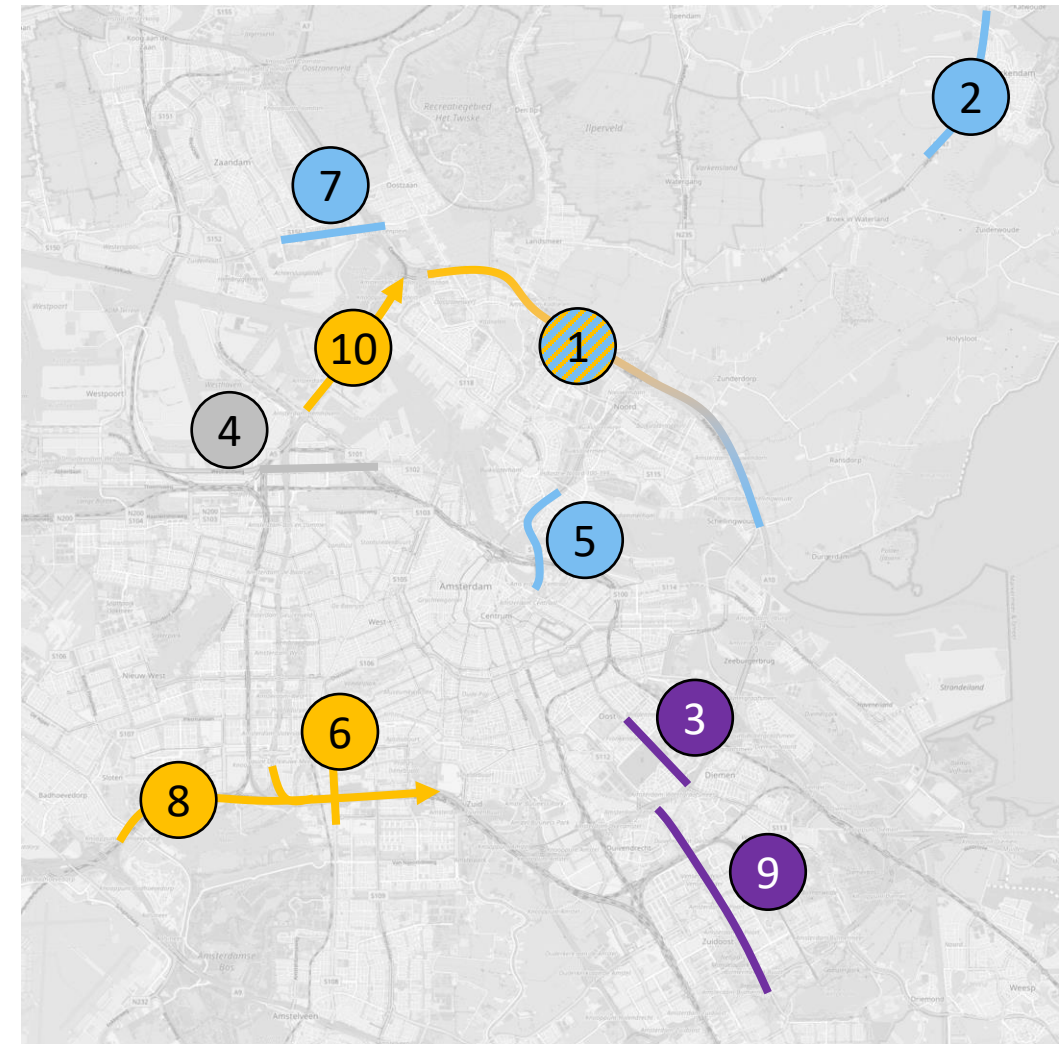
Raakvlak in doelgroep



In onderstaande opsomming zijn de drie meest kansrijke combinaties met koppelkansen kort toegelicht. Deze combinaties zijn op de volgende pagina's nader toegelicht.

- Combinatie ring A10**  
De projecten A10-Zuid en Amstelveenseweg (6 & 8) van Zuidasdok, A10-West Coentunnel (10) en A10-Noord (1) zorgen zowel in tijd als doelgroep voor koppelkansen. Bij de afsluiting van de Coentunnel in noordelijke richting gaat het verkeer via de A10-Zuid worden omgeleid. Dat betekent dat niet alleen (gedrags-) maatregelen nodig zijn om verkeer op de A10-West te ontzien, maar ook voor het verminderen van het verkeersaanbod op de A10-Zuid om 'ruimte' voor de omrijders te creëren. Tijdens de 16-daagse afsluiting van de A10-Zuid geldt de A5/A10-West als belangrijke alternatieve route en draagt het verlagen van het verkeersaanbod in de Coentunnel daarom ook bij tijdens de afsluiting van de A10-Zuid.
- Combinatie Amsterdam Noord – Zaanstad**  
De projecten aan de noordzijde van Amsterdam hebben met name impact op het verkeer tussen de regio en Amsterdam. De werkzaamheden aan de A10-Noord (1) en de S116 IJ-tunnel (5) vormen de basis van deze combinatie. De werkzaamheden aan de N247 (2) en N516 (7) liggen dichtbij de herkomstlocatie en bieden kansen om de automobilist goed te bereiken.
- Combinatie Amsterdam Oost en Zuidoost**  
De werkzaamheden aan de S113 Middenweg (3) en de S112 Gooiseweg (9) liggen in locatie en tijd in elkaars verlengde. Op deze wijze kunnen mobiliteitsmaatregelen mogelijk over langere tijd worden ingezet om meer effect en efficiëntie te behalen.

Samenvattend hebben de combinaties op verschillende aspecten raakvlakken en bieden zo een goede opzet om deze verder uit te werken. Op de volgende pagina's worden de combinaties verder uitgewerkt, waarbij gebruik wordt gemaakt van de beoordeling van de potentie voor gedragsverandering (uit hoofdstuk 3).



#### 4.1 Combinatie ring A10

De afname van de capaciteit door versmalde rijstroken en 90 km/u bij de werkzaamheden aan de A10-Noord (1) zorgt op zichzelf voor beperkte verkeershinder en waarschijnlijk voor ca. 10-30 minuten extra reistijd in de spitsperiodes op werkdagen. Bij de werkzaamheden aan de A10-Zuid (8) en A10-West Coentunnel (10) gaat er in bepaalde periodes meer verkeer via de A10-Noord rijden. De toename van de verkeersdrukke in combinatie met verminderde capaciteit zorgt voor toename van de hinder in de spitsperiodes en verminderde restcapaciteit buiten de spitsperiodes op dit deel van de Ring A10.

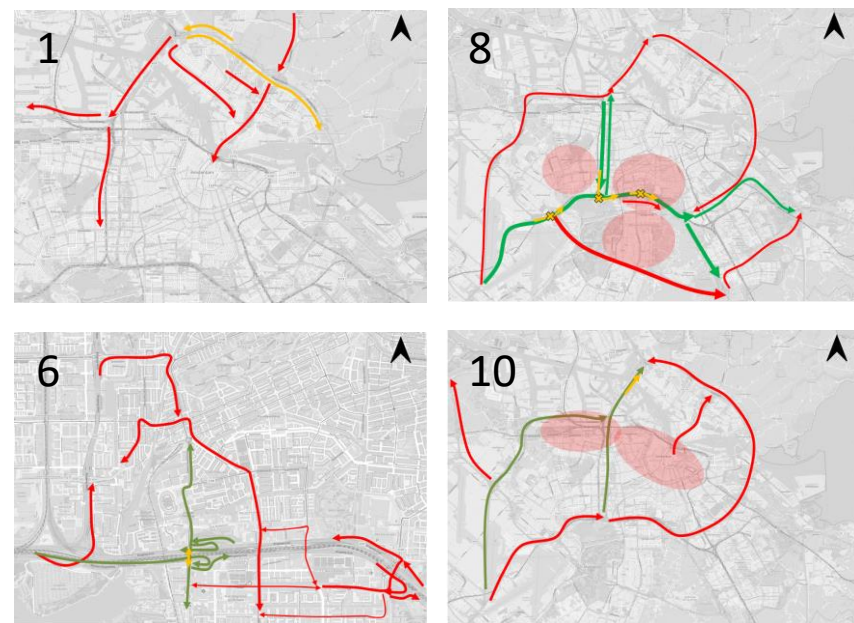
Ook de afsluiting van de Amstelveenseweg (6) zorgt individueel voor beperkte hinder door omleidingsroutes via A10-Zuid en stedelijke wegennet, bijvoorbeeld via de Boelelaan en Stadionweg. Bij combinatie met de A10-West Coentunnel (10) gaat er meer verkeer over de A10-Zuid rijden en dan kan de verkeershinder elkaar mogelijk versterken. De A10-Zuid (8) is niet gelijktijdig afgesloten met de Amstelveenseweg (6), maar beide werkzaamheden overlappen wel in doelgroep en sluiten (vrijwel) aan in tijd.

De projecten A10-Zuid (6) en Amstelveenseweg (8) van Zuidasdok, A10-West Coentunnel (10) en A10-Noord geluidsschermen (1) zorgen zowel in tijd als doelgroep voor koppelkansen. Bij afsluiting van de Coentunnel in noordelijke richting wordt het verkeer via de A10-Zuid omgeleid. Dat betekent dat niet alleen gedragsmaatregelen nodig zijn om verkeer op de A10-West te ontzien, maar ook het verminderen van het verkeersaanbod op de A10-Zuid nuttig is om 'ruimte' voor de omrijders te creëren. Tijdens de 16-daagse afsluiting van de A10-Zuid geldt de A5/A10-West als belangrijke alternatieve route en draagt het verlagen van het verkeersaanbod in de Coentunnel daarom ook bij tijdens de afsluiting van de A10-Zuid.

#	Werkzaamheden	Extra reistijd	🚲	🚌	🚆	P+R	🚢	🕒	2024												2025																				
									6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12														
1	A10-Noord HRR/HRL	10-30 min			🟡				🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡															
2	N247 Dijkstraat	10-30 min	🟡																																						
3	S113 Middenweg	<10 min	🟡																																						
4	S102 Basisweg/Transformatorweg	<10 min	🟡																																						
5	S116 IJ-tunnel	10-30 min	🟡																																						
6	S108 Amstelveenseweg	10-30 min	🟡		🟡																																				
7	N516 Thorbeckeweg	<10 min	🟡																																						
8	A10-Zuid	30-60 min	🟡		🟡																																				
9	S112 Gooiseweg	10-30 min	🟡																																						
10	A10-West rechts Coentunnel	30-60 min	🟡		🟡																																				

- 🟢 Grote potentie
- 🟡 Beperkte potentie
- 🟠 Weinig potentie

- 📍 Locatie
- ➡ Afname
- ➡ Toename





## 4.2 Combinatie Amsterdam Noord - Zaanstad

De werkzaamheden aan de A10-Noord (1) zorgen voor een relatief beperkt effect op de doorstroming. De werkzaamheden zijn echter wel zichtbaar aanwezig. In de tijd vinden deze werkzaamheden deels gelijktijdig plaats met de afsluiting van de IJ-tunnel (5). Daar zit qua doelgroep een potentiële koppelkans.

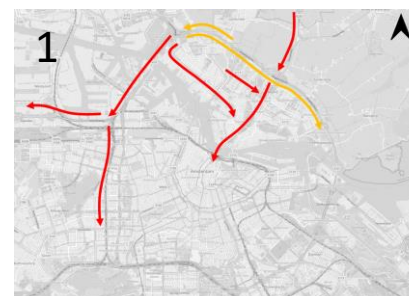
Verkeer door de IJ-tunnel heeft daarnaast een relatief grote relatie met de herkomstgebieden Zaanstad en Purmerend. Op deze relaties vinden ook werkzaamheden plaats. Tussen Zaanstad en Amsterdam op de N516 Thorbeckeweg (7) en tussen Edam-Volendam en Amsterdam op de N247 (2).

Door deze projecten als combinatie te beschouwen liggen hier kansen over een langere periode waarbij ingezet kan worden op de herkomstlocaties Zaanstad en Purmerend. Gezien de afstanden en doelgroepen liggen hier met name kansen voor het openbaar vervoer richting Amsterdam. Op de werkzaamheden van de A10-Noord zal het effect van de mobiliteitsmaatregelen gericht op de N516 en N247 niet heel groot zijn. Andersom geeft de A10-Noord wel de kans om dergelijke maatregelen aan op te hangen.

#	Werkzaamheden	Extra reistijd	🚲	🚌	🚆	P+R	🚢	🕒	2024												2025											
									6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12					
1	A10-Noord HRR/HRL	10-30 min		◯	◯																											
2	N247 Dijkstraatweg	10-30 min	◯																													
3	S113 Middenweg	<10 min																														
4	S102 Basisweg/Transformatorweg	<10 min																														
5	S116 IJ-tunnel	10-30 min	◯																													
6	S108 Amstelveenseweg	10-30 min																														
7	N516 Thorbeckeweg	<10 min			◯																											
8	A10-Zuid	30-60 min																														
9	S112 Gooiseweg	10-30 min																														
10	A10-West rechts Coentunnel	30-60 min																														

◯	Grote potentie
◻	Beperkte potentie
◻	Weinig potentie

📍 Locatie  
➡ Afname  
➡ Toename



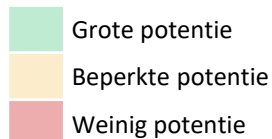
### 4.3 Combinatie Amsterdam Oost en Zuidoost

De werkzaamheden in Amsterdam Oost en Zuidoost starten op de S113 Middenweg (3), de werkzaamheden aan de S112 Gooiseweg (9) vinden later plaats. Met de afsluiting van de Middenweg in beide rijrichtingen zal het verkeer zich over andere routes gaan verdelen. De Gooiseweg is één van de alternatieve routes. Andersom gaat verkeer tijdens de werkzaamheden van de S112 Gooiseweg ook (deels) omrijden via o.a. de S110 Utrechtsebrug en S113 Middenweg.

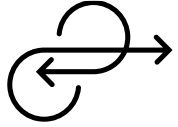
Vanwege de alternatieve routes en dezelfde doelgroepen hebben de projecten in combinatie potentie voor gedragsverandering. Met twee projecten met impact in elkaars verlengde ligt hier een kans om de maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement langdurig in te zetten en effect te sorteren. Ook de efficiëntie van de inzet wordt zo vergroot.

Op de langere afstanden is de trein voor bestemmingen in Amsterdam een mogelijk alternatief voor de automobilist op de S113 Middenweg. De extra verkeersdruk op de S112 Gooiseweg zal merkbaar zijn voor het verkeer dat hier reeds aanwezig was. Hier ligt ook een koppelkans. Gebruikers van de S112 en de S113 die zich meer lokaal verplaatsen zouden zich met de fiets, bus, tram en metro kunnen verplaatsen.

#	Werkzaamheden	Extra reistijd	🚲	🚌	🚆	P+R	🚢	🕒	2024												2025																		
									6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12												
1	A10-Noord HRR/HRL	10-30 min	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡																															
2	N247 Dijkstraat	10-30 min	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡																															
3	S113 Middenweg	<10 min	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡																															
4	S102 Basisweg/Transformatorweg	<10 min	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡																															
5	S116 IJ-tunnel	10-30 min	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡																															
6	S108 Amstelveenseweg	10-30 min	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡																															
7	N516 Thorbeckeweg	<10 min	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡																															
8	A10-Zuid	30-60 min	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡																															
9	S112 Gooiseweg	10-30 min	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡																															
10	A10-West rechts Coentunnel	30-60 min	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡																															



# 5. Conclusies & aanbevelingen



## 5.1 Conclusies

De ligging en functie van de weg is in belangrijke mate bepalend voor de herkomsten en bestemmingen van verkeer en de mate van spreiding van verkeer. Dit bepaalt in belangrijke mate de doelgroep en potentie voor gedragsverandering. In hoofdlijnen kan geconcludeerd worden dat op het onderliggend wegennet sprake is van kortere ritafstanden. Hierdoor is grote potentie voor fiets en bus, tram en metro. Vervoer over water biedt met name toegevoegde waarde als schakel in fietsverbindingen tussen beide zijden van het Noordzeekanaal/IJ. Op het hoofdwegennet is daarentegen sprake van grotere ritafstanden en hebben trein en P+R een grotere potentie. De potentie voor trein en P+R is hierbij sterk afhankelijk van de grootte van de verkeersstromen tussen de steden en de bestemmingen van het verkeer (wel/niet in centrumgebied Amsterdam). Voor de P+R's rondom Amsterdam geldt dat de beschikbare restcapaciteit een groot knelpunt vormt.

Uit de analyse komt naar voren dat zowel raakvlakken in locatie, tijd als doelgroep interessant zijn en de potentie voor gedragsverandering versterken. De combinatie van projecten op de ring A10 zorgt qua locatie niet voor een raakvlak, maar doordat deze (deels) elkaars omleidingsroute zijn ontstaat hier potentie. In tijd overlappen de projecten deels, maar juist ook door de aansluitende periode ontstaat potentie om maatregelen bijvoorbeeld langer (of grootschaliger) in te zetten. Ook de combinaties van werkzaamheden in Oost (S112 Gooiseweg, S113 Middenweg) en Noord (A10-Noord, N247, S116 IJ-tunnel, N516) bieden vergelijkbare potentiële koppelkansen. Naast de onderzochte werkzaamheden staat een groot aantal andere werkzaamheden gepland. Het is de verwachting dat ook deze werkzaamheden koppelkansen hebben met de onderzochte werkzaamheden.

## 5.2 Aanbevelingen

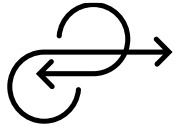
Dit onderzoek geeft op hoofdlijnen inzicht in het hinderbeeld van de werkzaamheden, de potentie voor gedragsverandering en mogelijke mobiliteitsmaatregelen. De resultaten vormen de input voor een nadere uitwerking van het hinderbeeld en mobiliteitsmaatregelen binnen de werkgroep Mobiliteitsmanagement en de individuele projecten. Daarnaast is het aanbevolen om ook bij andere werkzaamheden de gevolgde aanpak te volgen, zodat de mobiliteitsmaatregelen aansluiten op de doelgroepen.

De potentie voor gedragsverandering is binnen deze studie ingeschat aan de hand van de herkomsten en bestemmingen van verkeer. Deze analyse van verplaatsingen geeft echter geen inzicht in andere factoren die bepalend zijn voor de potentie van gedragsverandering, zoals reismotief en reisgezelschap, (subjectieve) kenmerken van vervoermiddelen (tijd, kosten en comfort) en persoonlijke factoren (financiële situatie, persoonlijke houdingen tegenover duurzame mobiliteit en reisvoorkeuren). Het is daarom aanbevolen om deze factoren nader te onderzoeken binnen de individuele projecten. Op die manier kan gekomen worden tot maatwerk mobiliteitsmaatregelen die zo goed als mogelijk aansluiten op de doelgroepen.

De geplande werkzaamheden zorgen - zeker in de genoemde combinaties - niet alleen voor potentie voor gedragsverandering, maar vragen ook om een projectoverstijgende hinderaanpak. In deze aanpak is naast een overkoepelende inzet op gedragsverandering ook een overkoepelende inzet op communicatie, verkeersmanagement en slimme reis- en routeinformatiediensten van belang. Deze overkoepelende aanpak dient binnen Amsterdam Bereikbaar op clusterniveau te worden georganiseerd. Vanwege de benodigde afstemming en de benodigde tijd om gedragsmaatregelen in te zetten dient hiermee tijdig te worden gestart.

De werkgroep Mobiliteitsmanagement gaat de potentie voor gedragsverandering op clusterniveau oppakken. Het is aan te raden om ook op het gebied van verkeersmanagement projectoverstijgend aan de slag te gaan. Hiervoor kan een werkgroep worden samengesteld bestaande uit de verkeersmanagers van de betreffende projecten. Tot slot blijft projectoverstijgende monitoring en evaluatie op zowel mobiliteits- en verkeersmanagement van groot belang voor het waarborgen van de continuïteit en om in te spelen op de lessons learned.

# Referenties



<sup>1</sup> Verkeersmodel Amsterdam; Urban Strategy Tool

<sup>2</sup> TomTom (2024). Move.

<sup>3</sup> Google (2024). GoogleMaps.

<sup>4</sup> Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam (2021). Regionaal Toekomstbeeld Fiets.

<sup>5</sup> GVB (2024). Plattegronden. <https://reisinfo.gvb.nl/nl/plattegronden>.

<sup>6</sup> EBS (2024). Lijnnetkaart. <https://www.meerplus.nl/reizen/lijnnnetkaart>.

<sup>7</sup> Connexxion (2024). Lijnnetkaarten en lijnfolders. <https://www.connexxion.nl/nl/onze-routes/dienstregeling-en-halte-informatie/lijnnnetkaarten-en-lijnfolders>.

<sup>8</sup> ProRail (2021). Integrale Mobiliteitsanalyse 2021; Deelrapportage Spoor en BTM.

<sup>9</sup> SBAB (2020). P+R strategie in de MRA.

<sup>10</sup> RWS (2023). Toolbox Slimme Mobiliteit. Factsheet Werkgeversaanpak.

# Bijlage: Factsheets

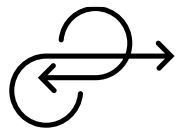


# Werk 1



**A10 Noord HRR / HRL**

# A10 Noord HRR / HRL



## Oostelijke richting, ochtendspits

<b>Omschrijving</b>	Beperkte capaciteit over verschillende faseringen. Vervangen geluidsschermen op A10 HRR tussen Coenplein en s115 en op A10 HRL tussen s117 en Coenplein.
<b>Beoogde datum</b>	jun 2024 – jun 2025
<b>Raakvlakken</b>	S116 IJ-tunnel, N516, A10 Zuid HRL, A9, A10 West, Zuid en Oost, A10 Noord HRR KNM A10 Zuid HRL, Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan, A10 Noord HRR / HRL, A10 Oost HRL, A1 HRR, A4 HRL A10 HRR

### Hinderbeeld

Een beperkte verschuiving van verkeer naar A10-West, N247 en lokale routes door Amsterdam Noord. Lokale routes door Noord worden gebruikt door verkeer dat later het HWN op zal rijden. Tevens zal men vanaf de Zaanstreek meer lokaal richting de S116 rijden. Verkeer met een bestemming binnen de Ring A10 zal eerder uitwijken naar de S116 als alternatief voor de Zeeburgertunnel.

### Aantal gehinderde reizigers

10.000 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. oosten  
70.000 mvt/etmaal per rijrichting

### Gemiddelde reistijdverlies

10-30 minuten

### Doelgroepen

Sterke relatie tussen Zaanstad en Amsterdam (Bijlmer-West, Noord-Oost). Daarnaast dominante verkeersstromen tussen Zaanstad/Hoorn/Alkmaar en regionale bestemmingen als Utrecht, Almere en buiten de randstad. Een relatief klein deel van het verkeer is intern verkeer in Amsterdam (ca. 10% over beide richtingen).

1. Zaanstad-A'dam Bijlmer-West
2. Zaanstad-A'dam Noord-Oost
3. Zaanstad-Utrecht
4. Zaanstad-Almere
5. Zaanstad-Bestemmingen buiten de randstad

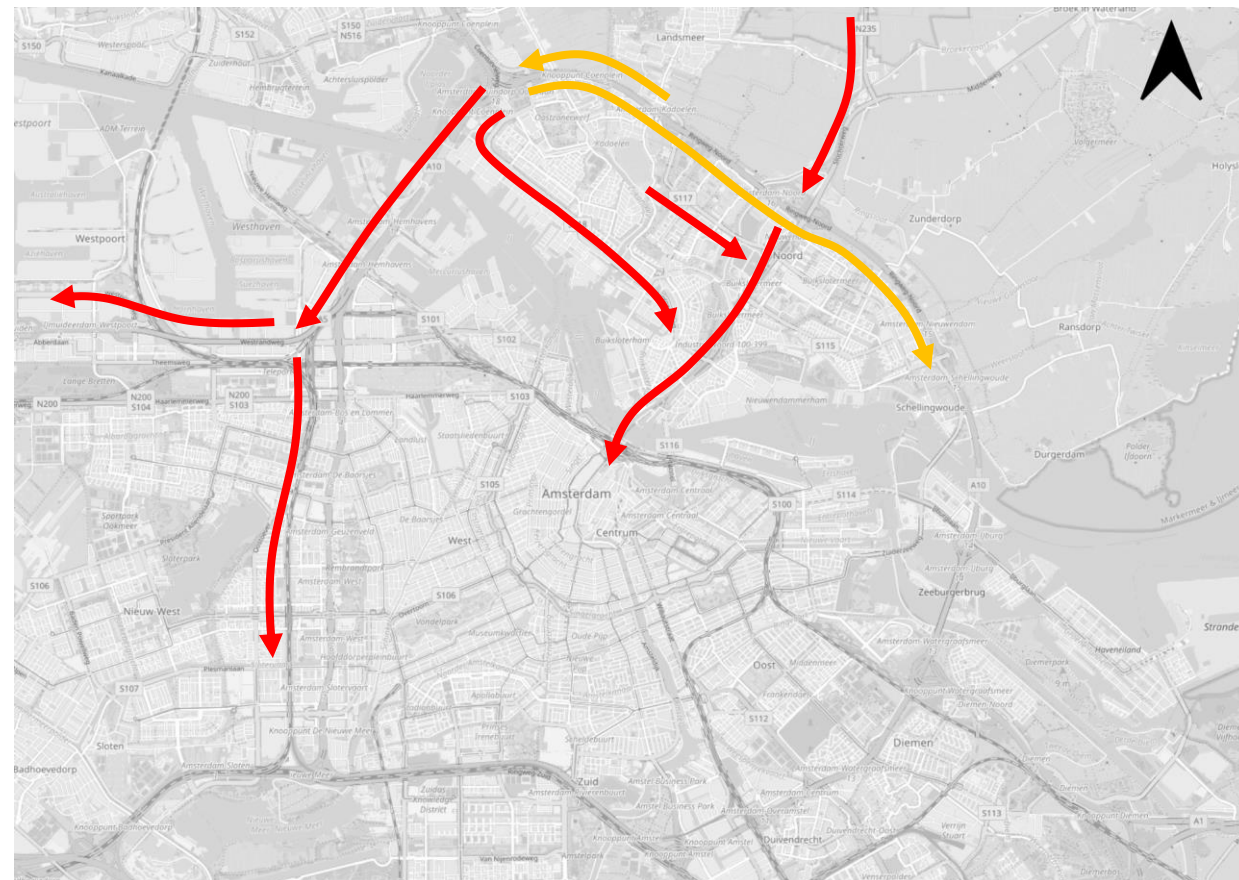
### Verdeling ritlengte (locatie: 2.8 Re)

0-5 km: <1%      5-10 km: 2%      10-15 km: 5%      >15 km: 93%

### Gemiddelde ritlengte

51 km

### Overzichtsk kaart – Hinderbeeld

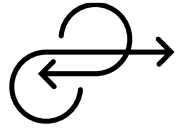


→ Locatie      → Afname      → Toename

Selected link analyse

.... → amsterdam bereikbaar

# A10 Noord HRR / HRL



Oostelijke richting, ochtendspits

<b>Omschrijving</b>	Beperkte capaciteit over verschillende faseringen. Vervangen geluidsschermen op A10 HRR tussen Coenplein en s115 en op A10 HRL tussen s117 en Coenplein.
<b>Beoogde datum</b>	jun 2024 – jun 2025
<b>Raakvlakken</b>	S116 IJ-tunnel, N516, A10 Zuid HRL, A9, A10 West, Zuid en Oost, A10 Noord HRR KNM A10 Zuid HRL, Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan, A10 Noord HRR / HRL, A10 Oost HRL, A1 HRR, A4 HRL A10 HRR

## Hinderbeeld

Een beperkte verschuiving van verkeer naar A10-West, N247 en lokale routes door Amsterdam Noord. Lokale routes door Noord worden gebruikt door verkeer dat later het HWN op zal rijden. Tevens zal men vanaf de Zaanstreek meer lokaal richting de S116 rijden. Verkeer met een bestemming binnen de Ring A10 zal eerder uitwijken naar de S116 als alternatief voor de Zeeburgertunnel.

## Aantal gehinderde reizigers

10.000 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. oosten  
70.000 mvt/etmaal per rijrichting

## Gemiddelde reistijdverlies

10-30 minuten

## Doelgroepen

Sterke relatie tussen Zaanstad en Amsterdam (Bijlmer-West, Noord-Oost). Daarnaast dominante verkeersstromen tussen Zaanstad/Hoorn/Alkmaar en regionale bestemmingen als Utrecht, Almere en buiten de randstad. Een relatief klein deel van het verkeer is intern verkeer in Amsterdam (ca. 10% over beide richtingen).

1. Zaanstad-A'dam Bijlmer-West
2. Zaanstad-A'dam Noord-Oost
3. Zaanstad-Utrecht
4. Zaanstad-Almere
5. Zaanstad-Bestemmingen buiten de randstad

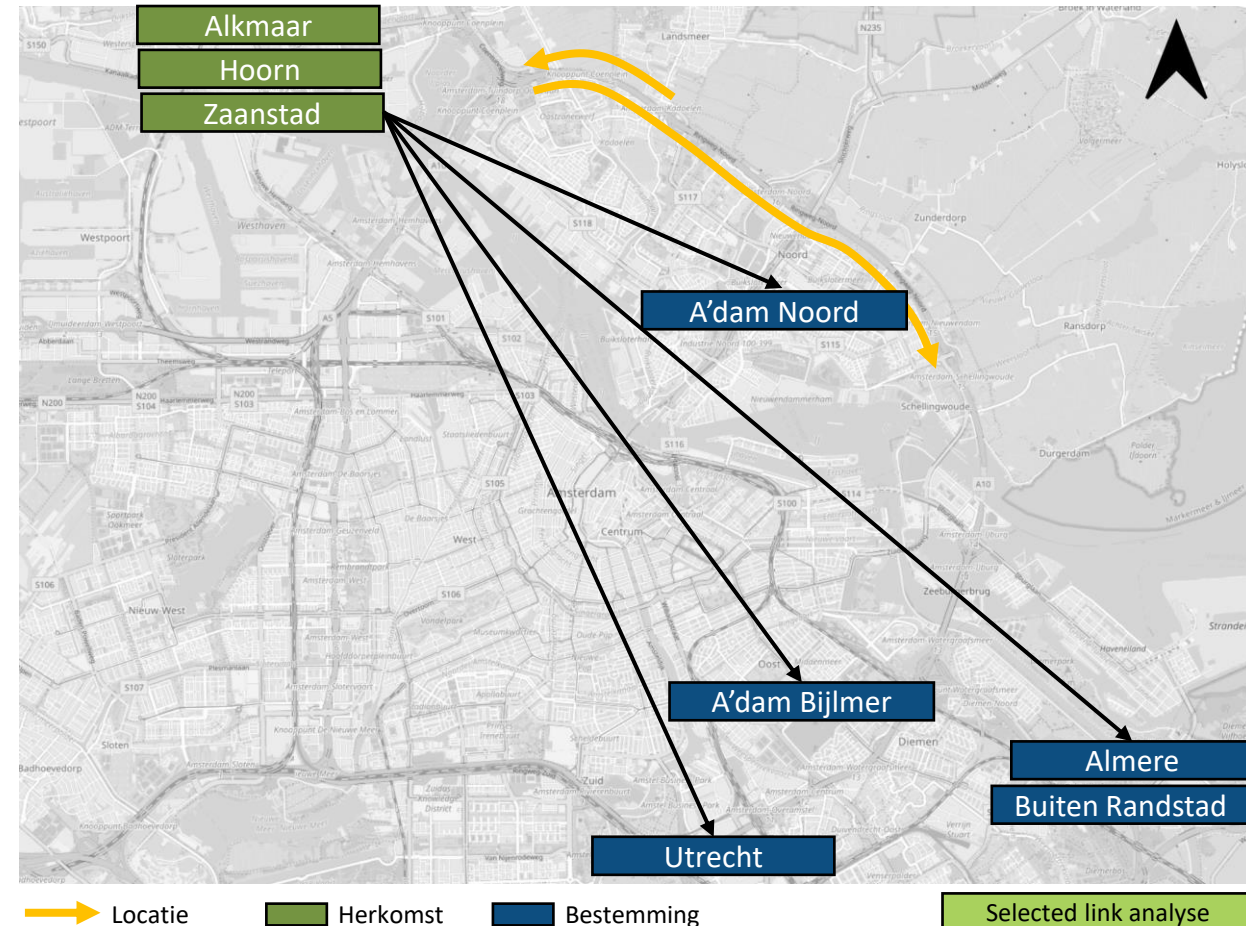
## Verdeling ritlengte (locatie: 2.8 Re)

0-5 km: <1%      5-10 km: 2%      10-15 km: 5%      >15 km: 93%

## Gemiddelde ritlengte

51 km

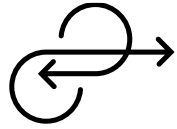
## Overzichtsk kaart - Doelgroepen



... → amsterdam bereikbaar



# A10 Noord HRR / HRL



Oostelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	Beperkte capaciteit over verschillende faseringen. Vervangen geluidsschermen op A10 HRR tussen Coenplein en s115 en op A10 HRL tussen s117 en Coenplein.
<b>Beoogde datum</b>	jun 2024 – jun 2025
<b>Raakvlakken</b>	S116 IJ-tunnel, N516, A10 Zuid HRL, A9, A10 West, Zuid en Oost, A10 Noord HRR KNM A10 Zuid HRL, Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan, A10 Noord HRR / HRL A10 Oost HRL, A1 HRR, A4 HRL A10 HRR

## Hinderbeeld

Een beperkte verschuiving van verkeer naar A10-West, N247 en lokale routes door Amsterdam Noord. Lokale routes door Noord worden gebruikt door verkeer dat later het HWN op zal rijden. Tevens zal men vanaf de Zaanstreek meer lokaal richting de S116 rijden. Verkeer met een bestemming binnen de Ring A10 zal eerder uitwijken naar de S116 als alternatief voor de Zeeburgertunnel.

Aantal gehinderde reizigers	Gemiddelde reistijdverlies
11.000 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. oosten	10-30 minuten
70.000 mvt/etmaal per rijrichting	

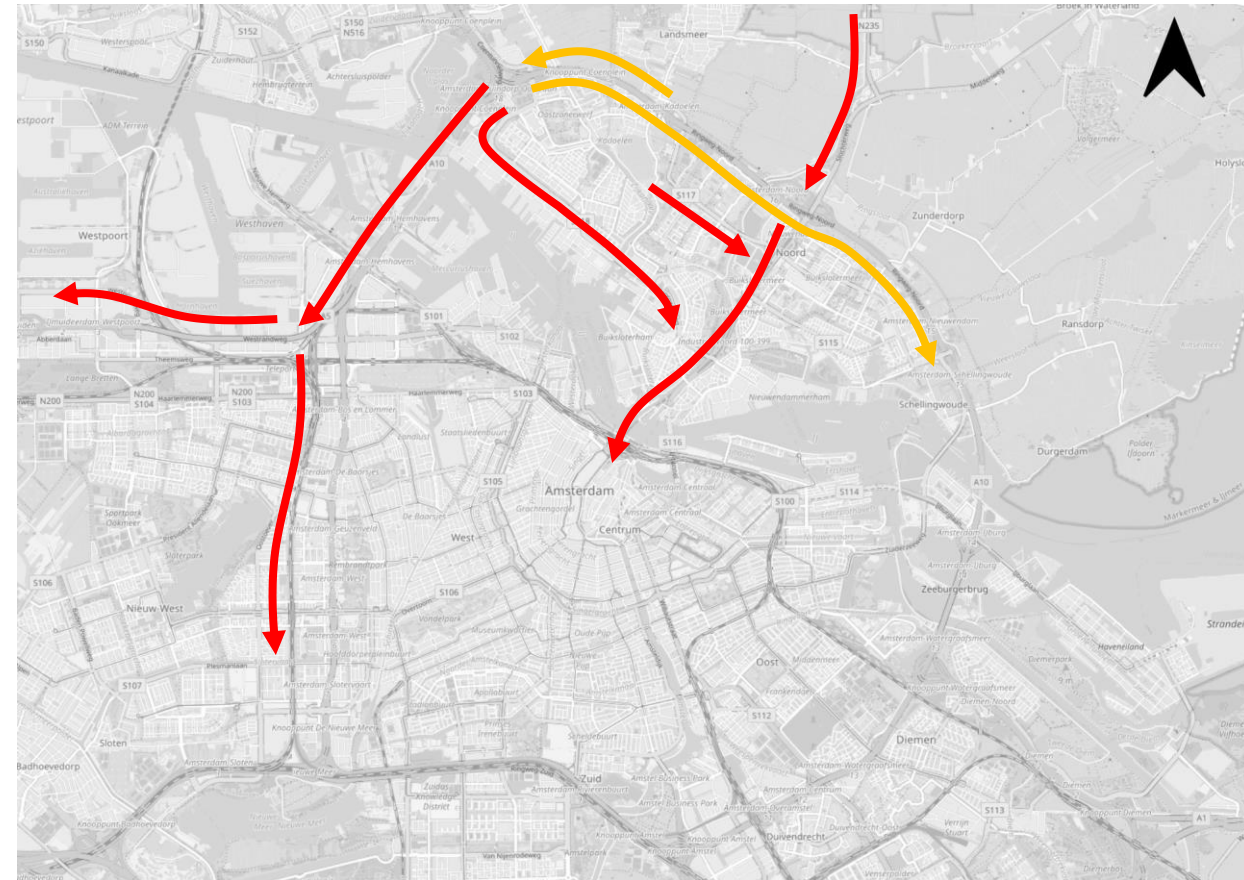
## Doelgroepen

Relatief veel doorgaand verkeer met herkomsten in Zaanstad en bestemmingen in Amsterdam en Almere. Ook verkeer tussen Amsterdam en Almere. Relatief weinig intern verkeer met herkomst en bestemming in Amsterdam (ca. 15% over beide richtingen).

1. Zaanstad-A'dam Noord-Oost
2. Zaanstad-Almere
3. A'dam Westpoort-Almere
4. A'dam Noord-West-A'dam Noord-Oost
5. Zaanstad-Bestemmingen buiten de randstad

Verdeling ritlengte (locatie: 2.8 Re)				Gemiddelde ritlengte
0-5 km: <1%	5-10 km: 3%	10-15 km: 7%	>15 km: 90%	48 km

## Overzichtsk kaart – Hinderbeeld

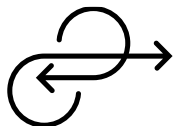


→ Locatie → Afname → Toename

Selected link analyse

.... → amsterdam bereikbaar

# A10 Noord HRR / HRL



## Oostelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	Beperkte capaciteit over verschillende faseringen. Vervangen geluidsschermen op A10 HRR tussen Coenplein en s115 en op A10 HRL tussen s117 en Coenplein.
<b>Beoogde datum</b>	jun 2024 – jun 2025
<b>Raakvlakken</b>	S116 IJ-tunnel, N516, A10 Zuid HRL, A9, A10 West, Zuid en Oost, A10 Noord HRR KNM A10 Zuid HRL, Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan, A10 Noord HRR / HRL A10 Oost HRL, A1 HRR, A4 HRL A10 HRR

### Hinderbeeld

Een beperkte verschuiving van verkeer naar A10-West, N247 en lokale routes door Amsterdam Noord. Lokale routes door Noord worden gebruikt door verkeer dat later het HWN op zal rijden. Tevens zal men vanaf de Zaanstreek meer lokaal richting de S116 rijden. Verkeer met een bestemming binnen de Ring A10 zal eerder uitwijken naar de S116 als alternatief voor de Zeeburgertunnel.

### Aantal gehinderde reizigers

11.000 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. oosten  
70.000 mvt/etmaal per rijrichting

### Gemiddelde reistijdverlies

10-30 minuten

### Doelgroepen

Relatief veel doorgaand verkeer met herkomsten in Zaanstad en bestemmingen in Amsterdam en Almere. Ook verkeer tussen Amsterdam en Almere. Relatief weinig intern verkeer met herkomst en bestemming in Amsterdam (ca. 15% over beide richtingen).

1. Zaanstad-A'dam Noord-Oost
2. Zaanstad-Almere
3. A'dam Westpoort-Almere
4. A'dam Noord-West-A'dam Noord-Oost
5. Zaanstad-Bestemmingen buiten de randstad

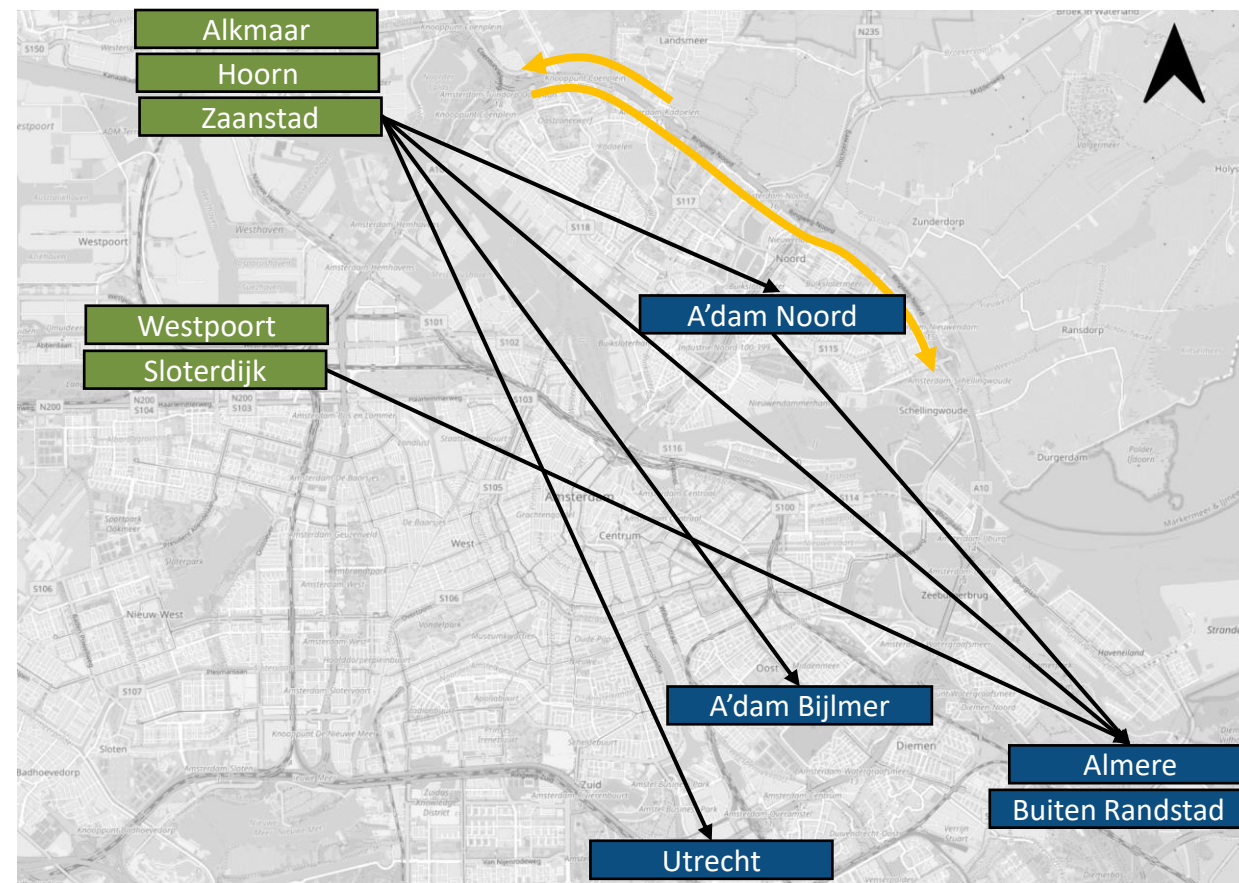
### Verdeling ritlengte (locatie: 2.8 Re)

0-5 km: <1%    5-10 km: 3%    10-15 km: 7%    >15 km: 90%

### Gemiddelde ritlengte

48 km

### Overzichtsk kaart - Doelgroepen



→ Locatie

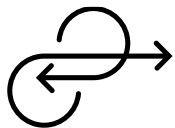
■ Herkomst

■ Bestemming

Selected link analyse

.... → amsterdam bereikbaar

# A10 Noord HRR / HRL



## Potentie voor gedragsverandering



Het aandeel ritten binnen acceptabele fietsafstand is zeer laag. Voor reizigers tussen Zaandam en Amsterdam-Noord is de verbinding bovendien niet direct. Er is enkel potentie voor de fiets als natransport in Amsterdam-Noord en de Bijlmer en tussen Zaandam en Amsterdam-Noord.



Vanwege relatief lange ritafstanden heeft de bus relatief weinig potentie. Directe busverbindingen zijn aanwezig tussen Zaandam en metrostation Noorderpark (391, 394) en tussen Hoorn en station Noord (314).



Grote potentie vanwege grote ritafstanden. Vanaf Alkmaar/Hoorn/Zaanstad rijden intercity's naar Amsterdam/Utrecht, Almere is via een overstap op station Sloterdijk bereikbaar. Vanaf Sloterdijk is de directe sprinter naar Almere concurrerend met de auto. Via Amsterdam Centraal zijn A'dam Noord (M52) en A'dam Bijlmer (M50/M53/M54) met overstappen bereikbaar.

**P+R**

Geen potentie voor P+R locaties rondom Amsterdam. Bestemmingen bevinden zich niet in het centrumgebied. De spreiding van de herkomsten en bestemmingen in ruimtelijk opzicht is daarnaast groot.



Geen potentie voor vervoer over water. Herkomsten en bestemmingen liggen niet aan het water.



Bepaalde potentie voor reizen op andere tijdstippen voor verkeer naar industriegebieden in Westpoort en Zaandam. Gezien de spreiding in bestemmingen en grote reisafstanden is de doelgroep mogelijk lastig te bereiken.

## Mogelijke aanvullende maatregelen



- Verbeteren natransport in Amsterdam-Noord en de Bijlmer door vergroten beschikbare aantal deelfietsen en korting aanbieden voor gebruik van deelfietsen.
- Directe fietsverbinding tussen Achtersluispolder (Zaandam) en Tuindorp-Oostzaan (Amsterdam) en het verbeteren van de 'wayfinding'.



- Behouden doorstroming voor busvervoer op A10 (bijv. door lijnbus op vluchtstrook toestaan).

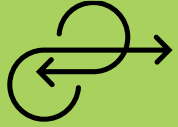


- Verhogen frequentie en capaciteit van intercity Alkmaar – Zaandam – Amsterdam - Utrecht.
- Verhogen frequentie en capaciteit van intercity Hoorn – Amsterdam – Utrecht.



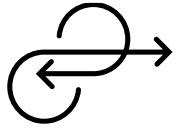
- Stimuleren reizen op andere tijdstippen onder bewoners in Zaanstad (bijv. informatieverstrekking).
- Doelgroepenaanpak voor reizen op andere tijden voor auto- en vrachtverkeer naar industriegebieden van Zaandam en Westpoort.
- Inrichten van tijdelijke werklocaties rondom stations Zaanstad en A'dam Sloterdijk.

# Werk 2



## N247 Dijksbrug

# N247 Dijksbrug



Zuidelijke richting, ochtendspits

<b>Omschrijving</b>	Afsluiting van N247 gedurende 2 weekenden in 2024 en afsluitingen van 2 weken en 4 weken in 2025/2026.
<b>Beoogde datum</b>	okt 2024 – mrt 2026
<b>Raakvlakken</b>	A10 Noord HRR / HRL, Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan

## Hinderbeeld

Bij het afsluiten van de N247 is de N235 tussen Purmerend en het Schouw de meest logische en gebruikte route. Tevens komt de route via Uitdam als aantrekkelijke route uit het verkeersmodel naar voren.

## Aantal gehinderde reizigers

20.000 mvt/etmaal op doorsnede

## Gemiddelde reistijdverlies

10-30 minuten

## Doelgroepen

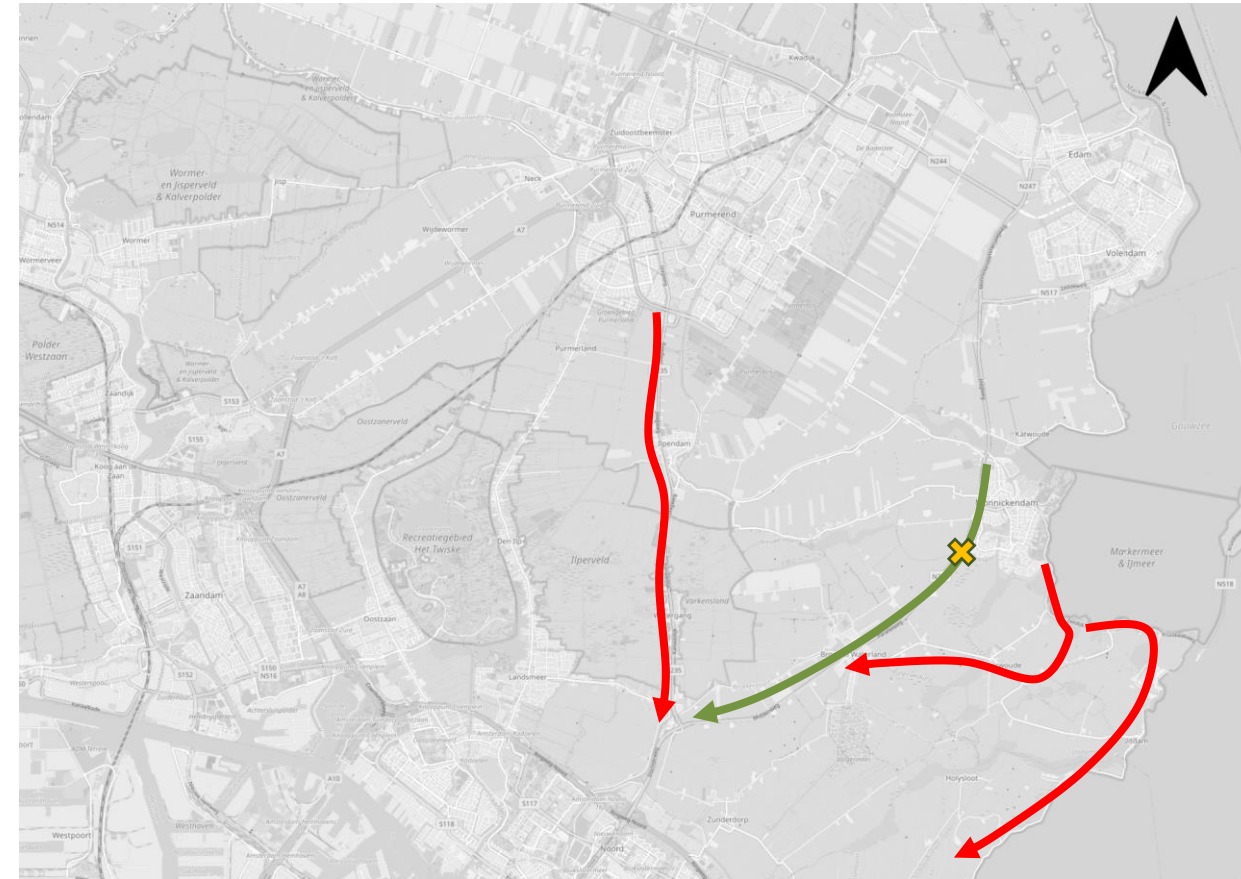
Er is een dominante verkeersstroom tussen Waterland/Edam-Volendam en Amsterdam. Bestemmingen in Amsterdam zijn voornamelijk in Amsterdam-Noord gelegen. Een relatief klein aandeel verkeer is intern verkeer in Waterland.

1. Waterland-A'dam Noord-Oost
2. Edam-Volendam-A'dam Oud-Noord
3. Edam-Volendam-A'dam Buitenveldert, Zuidas
4. Edam-Volendam-Haarlemmermeer
5. Edam-Volendam-A'dam Centrum-Oost

## Verdeling ritlengte

0-5 km: 5%	5-10 km: 9%	10-15 km: 10%	>15 km: 76%	<b>Gemiddelde ritlengte</b>
				34 km

## Overzichtsk kaart – Hinderbeeld



✕ Locatie

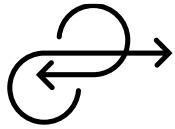
➔ Afname

➔ Toename

Selected link analyse

.....➔ amsterdam bereikbaar

# N247 Dijksbrug



## Zuidelijke richting, ochtendspits

<b>Omschrijving</b>	Afsluiting van N247 gedurende 2 weekenden in 2024 en afsluitingen van 2 weken en 4 weken in 2025/2026.
<b>Beoogde datum</b>	okt 2024 – mrt 2026
<b>Raakvlakken</b>	A10 Noord HRR / HRL, Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan

### Hinderbeeld

Bij het afsluiten van de N247 is de N235 tussen Purmerend en het Schouw de meest logische en gebruikte route. Tevens komt de route via Uitdam als aantrekkelijke route uit het verkeersmodel naar voren.

### Aantal gehinderde reizigers

20.000 mvt/etmaal op doorsnede

### Gemiddelde reistijdverlies

10-30 minuten

### Doelgroepen

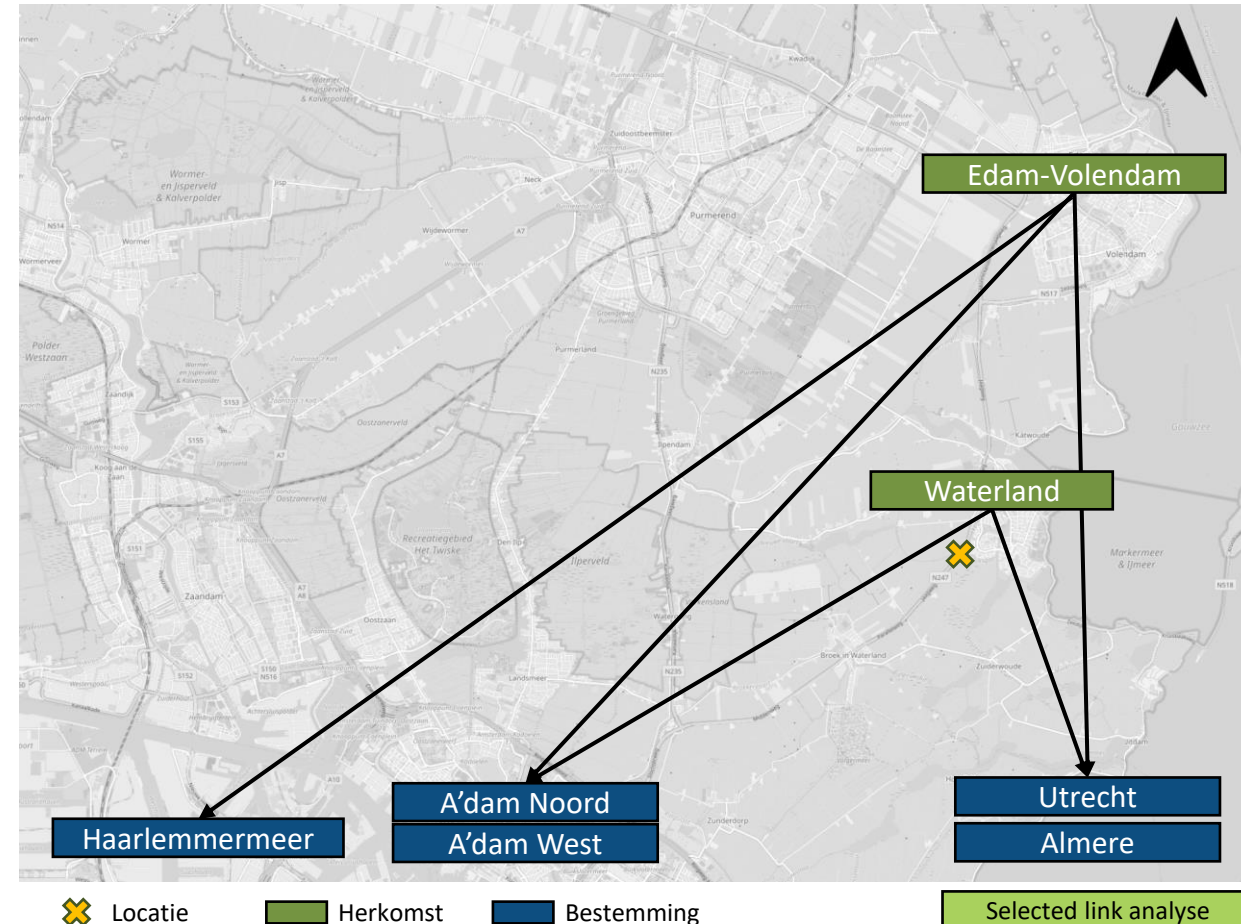
Er is een dominante verkeersstroom tussen Waterland/Edam-Volendam en Amsterdam. Bestemmingen in Amsterdam zijn voornamelijk in Amsterdam-Noord gelegen. Een relatief klein aandeel verkeer is intern verkeer in Waterland.

1. Waterland-A'dam Noord-Oost
2. Edam-Volendam-A'dam Oud-Noord
3. Edam-Volendam-A'dam Buitenveldert, Zuidas
4. Edam-Volendam-Haarlemmermeer
5. Edam-Volendam-A'dam Centrum-Oost

### Verdeling ritlengte

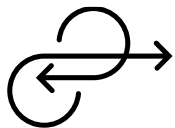
0-5 km: 5%	5-10 km: 9%	10-15 km: 10%	>15 km: 76%	<b>Gemiddelde ritlengte</b>
				34 km

### Overzichtsk kaart – Doelgroepen



.... → amsterdam bereikbaar

# N247 Dijksbrug



## Zuidelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	Afsluiting van N247 gedurende 2 weekenden in 2024 en afsluitingen van 2 weken en 4 weken in 2025/2026.
<b>Beoogde datum</b>	okt 2024 – mrt 2026
<b>Raakvlakken</b>	A10 Noord HRR / HRL, Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan

### Hinderbeeld

Bij het afsluiten van de N247 is de N235 tussen Purmerend en het Schouw de meest logische en gebruikte route. Tevens komt de route via Uitdam als aantrekkelijke route uit het verkeersmodel naar voren.

### Aantal gehinderde reizigers

20.000 mvt/etmaal op doorsnede

### Gemiddelde reistijdverlies

10-30 minuten

### Doelgroepen

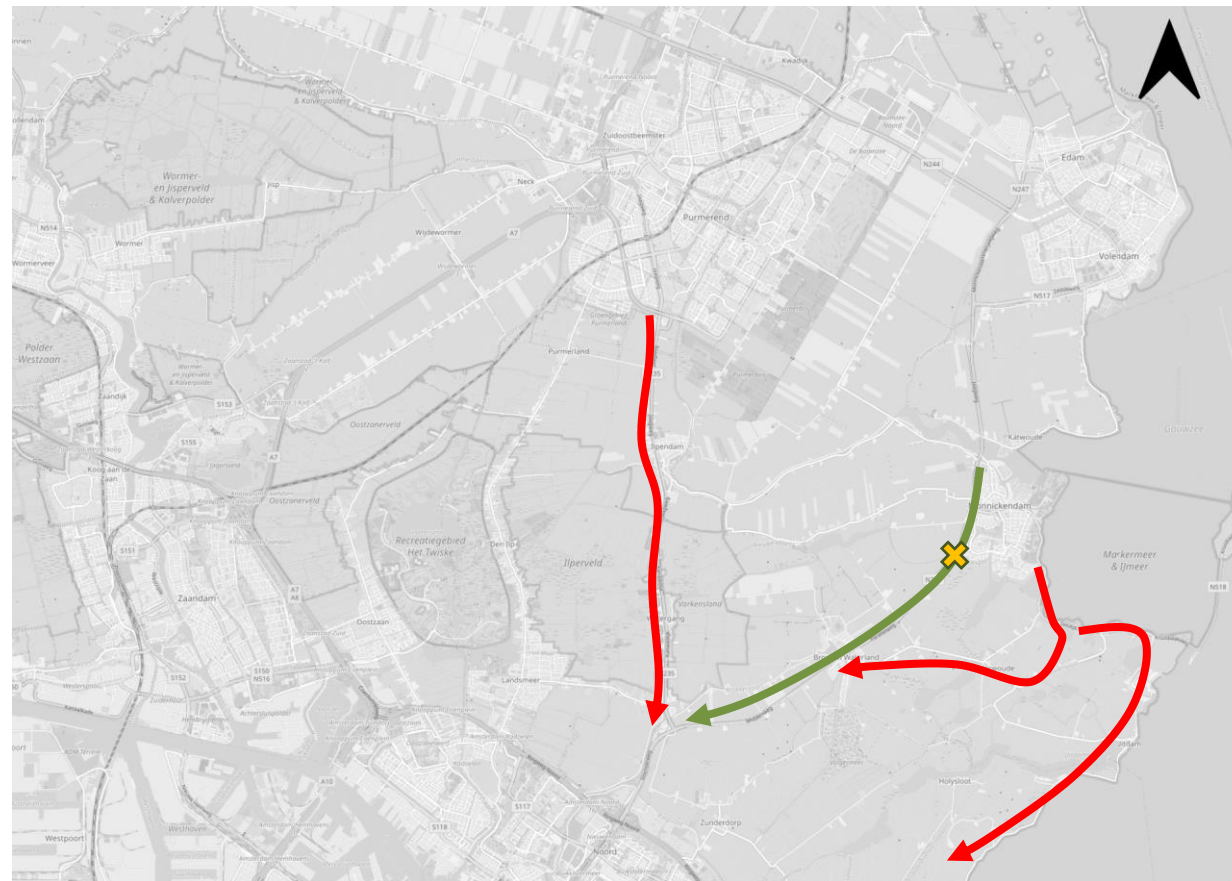
Weinig verkeer richting het zuiden in de avondspits. Bestemmingen liggen met name in Amsterdam Noord en West. Er is relatief weinig intern verkeer in Waterland.

1. Waterland-A'dam Noord-Oost
2. Edam-Volendam-A'dam Noord-Oost
3. Waterland-A'dam Noord-West
4. Waterland-Bestemmingen buiten de randstad
5. Edam-Volendam-Bestemmingen buiten de randstad

### Verdeling ritlengte

0-5 km: 2%	5-10 km: 5%	10-15 km: 9%	>15 km: 84%	Gemiddelde ritlengte
				36 km

### Overzichtsk kaart – Hinderbeeld



✕ Locatie

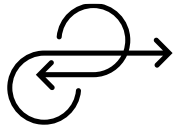
➔ Afname

➔ Toename

Selected link analyse

.....➔ amsterdam bereikbaar

# N247 Dijksbrug



## Zuidelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	Afsluiting van N247 gedurende 2 weekenden in 2024 en afsluitingen van 2 weken en 4 weken in 2025/2026.
<b>Beoogde datum</b>	okt 2024 – mrt 2026
<b>Raakvlakken</b>	A10 Noord HRR / HRL, Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan

### Hinderbeeld

Bij het afsluiten van de N247 is de N235 tussen Purmerend en het Schouw de meest logische en gebruikte route. Tevens komt de route via Uitdam als aantrekkelijke route uit het verkeersmodel naar voren.

### Aantal gehinderde reizigers

20.000 mvt/etmaal op doorsnede

### Gemiddelde reistijdverlies

10-30 minuten

### Doelgroepen

Weinig verkeer richting het zuiden in de avondspits. Bestemmingen liggen met name in Amsterdam Noord en West. Er is relatief weinig intern verkeer in Waterland.

1. Waterland-A'dam Noord-Oost
2. Edam-Volendam-A'dam Noord-Oost
3. Waterland-A'dam Noord-West
4. Waterland-Bestemmingen buiten de randstad
5. Edam-Volendam-Bestemmingen buiten de randstad

### Verdeling ritlengte

0-5 km: 2%      5-10 km: 5%      10-15 km: 9%      >15 km: 84%      36 km

### Gemiddelde ritlengte

36 km

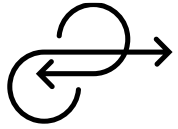
### Overzichtsk kaart – Doelgroepen



.... → amsterdam bereikbaar



# N247 Dijksbrug



## Potentie voor gedragsverandering



Potentie voor de elektrische fiets voor reizigers naar A'dam-Noord uit Monnickendam (circa 14 km). Fietsers kunnen gebruik maken van de parallelweg langs de N247. Voor bestemmingen op grotere afstand is geen potentie voor de (elektrische) fiets.



In de ochtendspits potentie vanwege de hoogfrequente buslijnen tussen verschillende wijken in Edam/Volendam (314, 315, 316) en metrostation A'dam Noord. A'dam Centrum is vanaf het metrostation bereikbaar met de Noord-Zuidlijn (M52). Voor andere locaties in A'dam is een extra overstap op A'dam Centraal noodzakelijk op de metro (M51, M53, M54).



Relatief weinig potentie voor de trein vanwege de spreiding van bestemmingen in Nederland. Vanuit Edam-Volendam en Monnickendam bevindt zich geen treinstation binnen acceptabele fietsafstand. De reistijdverhouding is te groot en de trein concurreert niet met de auto.

**P+R**

Geen potentie voor gebruik van P+R-terreinen Noord en Sloterdijk. Er bevinden zich weliswaar bestemmingen in Amsterdam West, maar deze P+R-terreinen liggen na de werkzaamheden. Voor lange afstandsverkeer boven Purmerend hebben de P+R's rondom de stations in Purmerend potentie. De beschikbare ruimte is echter zeer beperkt op deze P+R's.



Herkomsten/bestemmingen liggen in de buurt van het water. Echter is er geen potentie voor vervoer over water vanwege de relatief lange ritafstand, beperkte grootte van de doelgroep en spreiding aan bestemmingen in Amsterdam.



Beperkte potentie voor reizen op andere tijdstippen vanwege een volledige wegafsluiting en beperkte capaciteit op alternatieve routes. Gezien de relatief korte duur van de werkzaamheden en de afgebakende doelgroep is reizen op andere tijdstippen een mogelijk alternatief. Dit geldt voornamelijk voor mensen met een kantoorbaan en niet voor ZZP'ers in de bouw.

## Mogelijke aanvullende maatregelen



- Beschikbaar houden van fietsroute langs N247 tijdens werkzaamheden.
- Stimuleren van gebruik van de fiets voor inwoners van Edam-Volendam en Monnickendam.
- Beschikbaar stellen van elektrische fietsen gedurende de werkzaamheden.



- Beschikbaar houden busverbindingen over N247.
- Vergroten capaciteit van de hoogfrequente buslijnen tussen verschillende wijken in Edam/Volendam (314, 315, 316) en metrostation Amsterdam Noord.
- Verhogen van frequentie buslijnen naar stations in Purmerend.

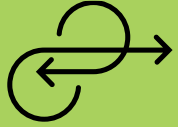
**P+R**

- Vergroten capaciteit P+R's in Purmerend.



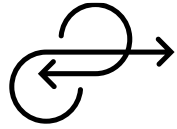
- Stimuleren van andere (tijdelijke) werklocatie.
- Stimuleren niet reizen voor reizigers uit Edam-Volendam en Monnickendam.

# Werk 3



## S113 Middenweg

# S113 Middenweg



Noordelijke richting, ochtendspits

**Omschrijving** Afsluiting in beide richtingen vanwege groot onderhoud Middenweg tussen Kamerlingh Onneslaan en Voorlandpad.

**Beoogde datum** okt 2024 – mrt 2025

**Raakvlakken** S112 Goiseweg, S113 Linnaeusstraat, A10 Oost HRL

## Hinderbeeld

Met het afsluiten van de S113 Middenweg komt de S112 Goiseweg als belangrijkste alternatieve route naar voren. Deze neemt circa 75% van het verkeer over. De andere 25% verdeelt zich over het netwerk. De route over de Zuiderzeeweg is daar één van de belangrijkste van.

## Aantal gehinderde reizigers

1.600 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. noorden

12.500 mvt/etmaal per rijrichting

## Gemiddelde reistijdverlies

<10 minuten

## Doelgroepen

Relatief veel bestemmingsverkeer naar Watergraafsmeer. De belangrijke herkomsten zijn Almere, Diemen, Haarlemmermeer en Zaanstad. Er is ook relatief veel intern verkeer in Watergraafsmeer.

1. Almere-A'dam Watergraafsmeer
2. Diemen-A'dam Watergraafsmeer
3. Haarlemmermeer-A'dam Watergraafsmeer
4. Zaanstad-A'dam Watergraafsmeer
5. Bestemmingen buiten de randstad- A'dam Watergraafsmeer

## Verdeling ritlengte

0-5 km: 1%

5-10 km: 3%

10-15 km: 7%

>15 km: 89%

## Gemiddelde ritlengte

40 km

## Overzichtsk kaart – Hinderbeeld



←→ Locatie

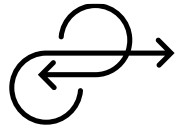
→ Afname

→ Toename

Selected link analyse

... → amsterdam bereikbaar

# S113 Middenweg



Noordelijke richting, ochtendspits

**Omschrijving** Afsluiting in beide richtingen vanwege groot onderhoud Middenweg tussen Kamerlingh Onneslaan en Voorlandpad.

**Beoogde datum** okt 2024 – mrt 2025

**Raakvlakken** S112 Gooiseweg, S113 Linnaeusstraat, A10 Oost HRL

## Hinderbeeld

Met het afsluiten van de S113 Middenweg komt de S112 Gooiseweg als belangrijkste alternatieve route naar voren. Deze neemt circa 75% van het verkeer over. De andere 25% verdeelt zich over het netwerk. De route over de Zuiderzeeweg is daar één van de belangrijkste van.

## Aantal gehinderde reizigers

1.600 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. noorden  
12.500 mvt/etmaal per rijrichting

## Gemiddelde reistijdverlies

<10 minuten

## Doelgroepen

Relatief veel bestemmingsverkeer naar Watergraafsmeer. De belangrijke herkomsten zijn Almere, Diemen, Haarlemmermeer en Zaanstad. Er is ook relatief veel intern verkeer in Watergraafsmeer.

1. Almere-A'dam Watergraafsmeer
2. Diemen-A'dam Watergraafsmeer
3. Haarlemmermeer-A'dam Watergraafsmeer
4. Zaanstad-A'dam Watergraafsmeer
5. Bestemmingen buiten de randstad- A'dam Watergraafsmeer

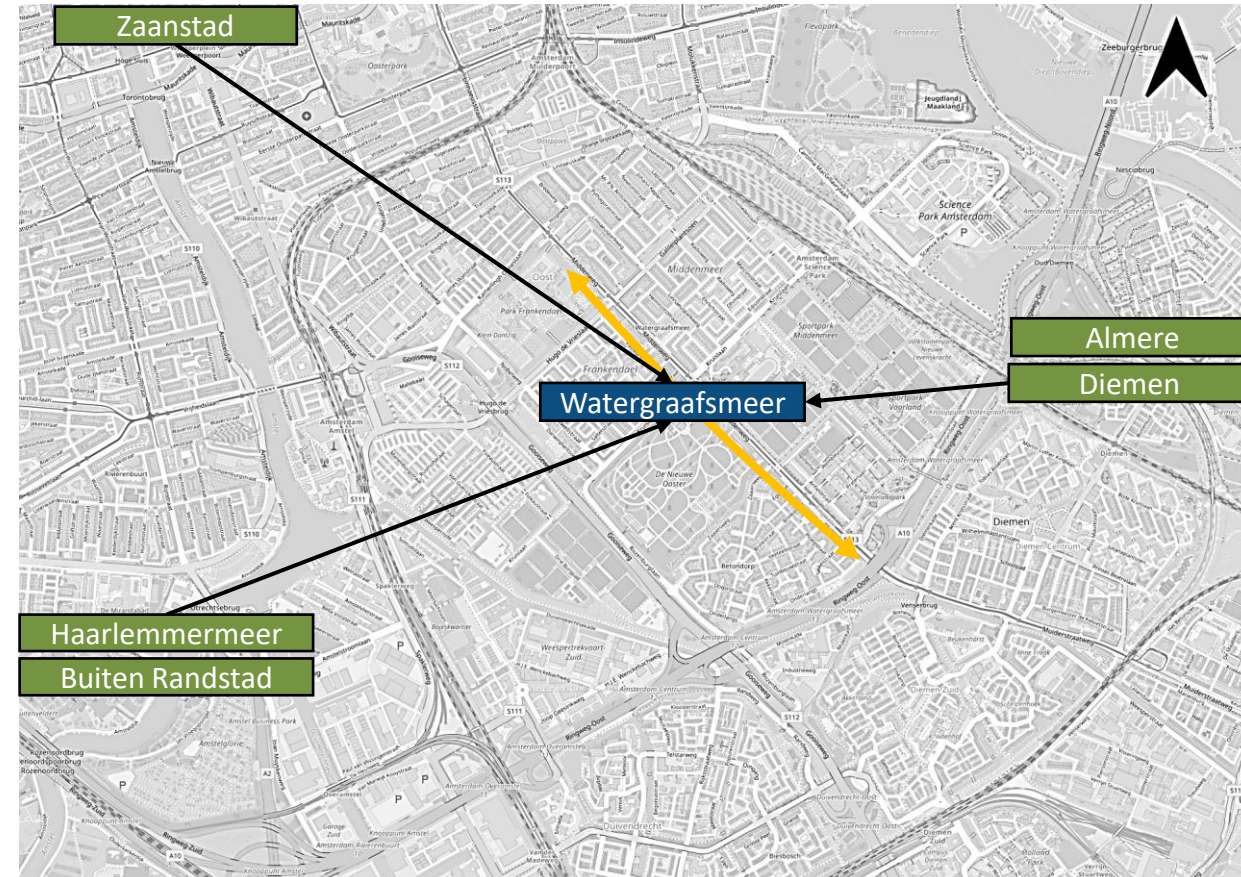
## Verdeling ritlengte

0-5 km: 1%      5-10 km: 3%      10-15 km: 7%      >15 km: 89%

## Gemiddelde ritlengte

40 km

## Overzichtsk kaart – Doelgroepen



←→ Locatie

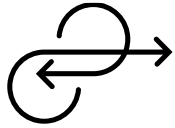
Herkomst

Bestemming

Selected link analyse

... → amsterdam bereikbaar

# S113 Middenweg



Noordelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	Afsluiting in beide richtingen vanwege groot onderhoud Middenweg tussen Kamerlingh Onneslaan en Voorlandpad.
<b>Beoogde datum</b>	okt 2024 – mrt 2025
<b>Raakvlakken</b>	S112 Goiseweg, S113 Linnaeusstraat, A10 Oost HRL

## Hinderbeeld

Met het afsluiten van de S113 Middenweg komt de S112 Goiseweg als belangrijkste alternatieve route naar voren. Deze neemt circa 75% van het verkeer over. De andere 25% verdeelt zich over het netwerk. De route over de Zuiderzeeweg is daar één van de belangrijkste van.

## Aantal gehinderde reizigers

1.700 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. noorden  
12.500 mvt/etmaal per rijrichting

## Gemiddelde reistijdverlies

<10 minuten

## Doelgroepen

Relatief veel bestemmingsverkeer naar Watergraafsmeer. De belangrijkste herkomsten zijn Diemen, Haarlemmermeer, Almere en Goiose Meren. Er is ook relatief veel intern verkeer in Watergraafsmeer.

1. Diemen-A'dam Watergraafsmeer
2. Haarlemmermeer-A'dam Watergraafsmeer
3. Almere-A'dam Watergraafsmeer
4. Goiose Meren-A'dam Watergraafsmeer
5. A'dam Buitenveldert, Zuidas- A'dam Watergraafsmeer

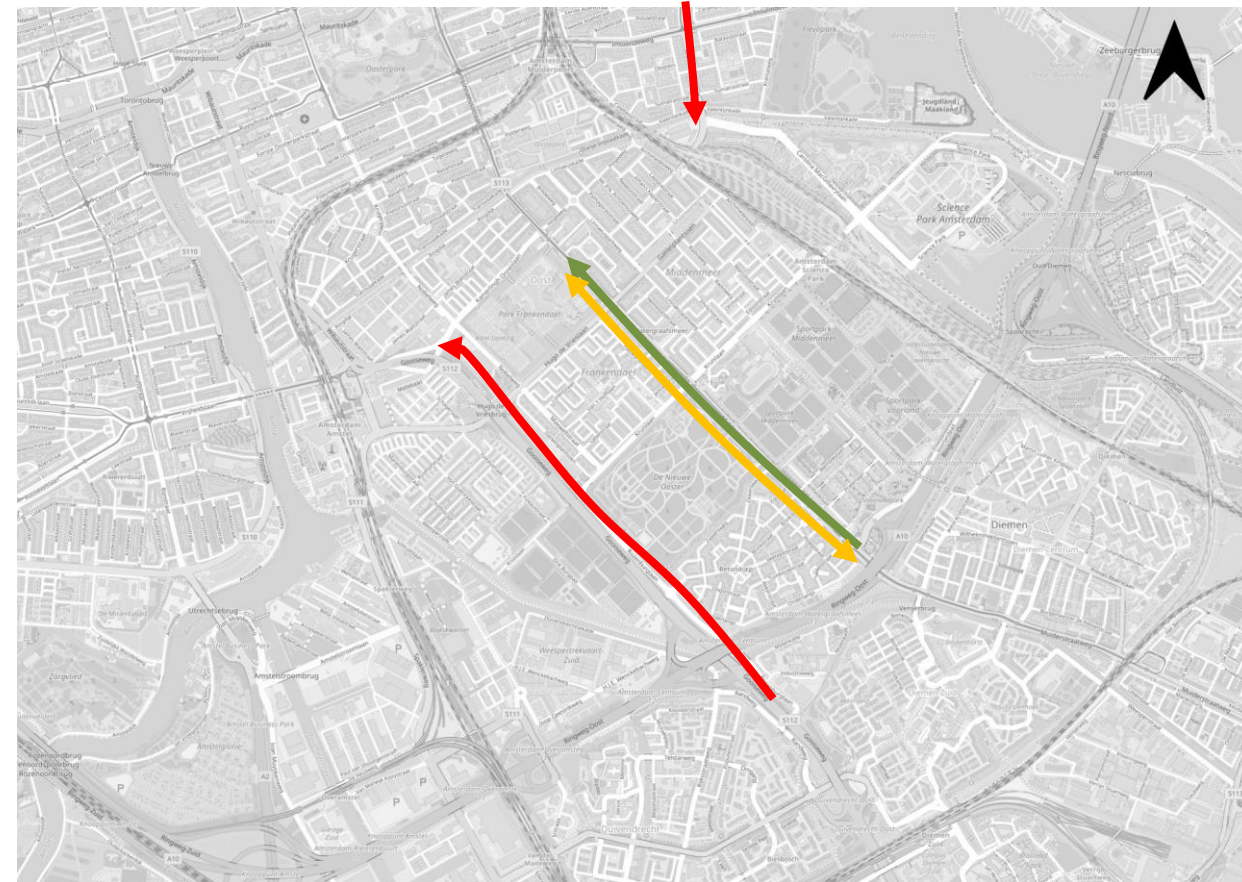
## Verdeling ritlengte

0-5 km: 10%    5-10 km: 12%    10-15 km: 13%    >15 km: 65%    30 km

## Gemiddelde ritlengte

30 km

## Overzichtsk kaart – Hinderbeeld



←→ Locatie

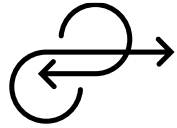
→ Afname

→ Toename

Selected link analyse

... → amsterdam bereikbaar

# S113 Middenweg



## Noordelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	Afsluiting in beide richtingen vanwege groot onderhoud Middenweg tussen Kamerlingh Onneslaan en Voorlandpad.
<b>Beoogde datum</b>	okt 2024 – mrt 2025
<b>Raakvlakken</b>	S112 Goiseweg, S113 Linnaeusstraat, A10 Oost HRL

### Hinderbeeld

Met het afsluiten van de S113 Middenweg komt de S112 Goiseweg als belangrijkste alternatieve route naar voren. Deze neemt circa 75% van het verkeer over. De andere 25% verdeelt zich over het netwerk. De route over de Zuiderzeeweg is daar één van de belangrijkste van.

Aantal gehinderde reizigers	Gemiddelde reistijdverlies
1.700 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. noorden	<10 minuten
12.500 mvt/etmaal per rijrichting	

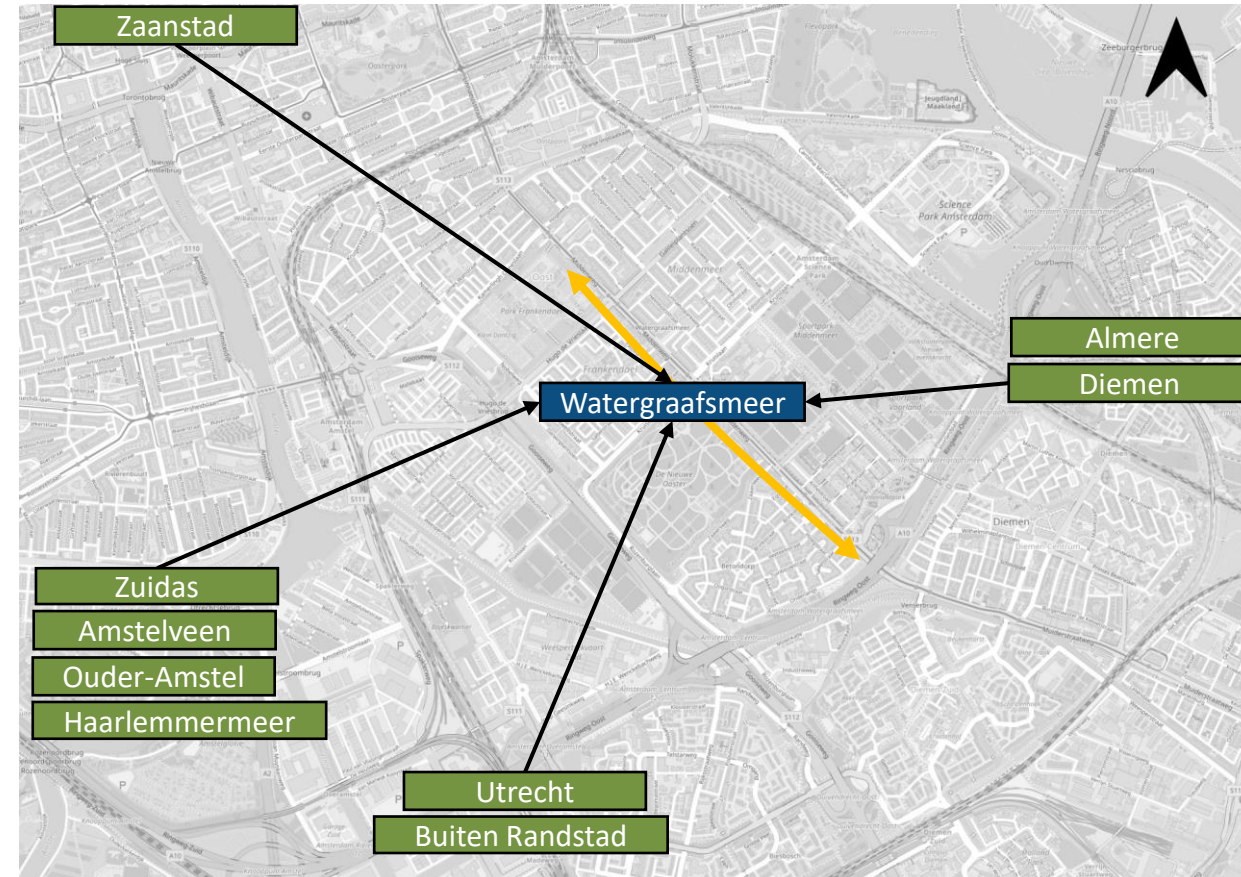
### Doelgroepen

Relatief veel bestemmingsverkeer naar Watergraafsmeer. De belangrijkste herkomsten zijn Diemen, Haarlemmermeer, Almere en Gooise Meren. Er is ook relatief veel intern verkeer in Watergraafsmeer.

1. Diemen-A'dam Watergraafsmeer
2. Haarlemmermeer-A'dam Watergraafsmeer
3. Almere-A'dam Watergraafsmeer
4. Gooise Meren-A'dam Watergraafsmeer
5. A'dam Buitenveldert, Zuidas- A'dam Watergraafsmeer

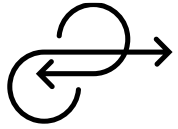
Verdeling ritlengte	Gemiddelde ritlengte
0-5 km: 10%	30 km
5-10 km: 12%	
10-15 km: 13%	
>15 km: 65%	

### Overzichtsk kaart – Doelgroepen



... → amsterdam bereikbaar

# S113 Middenweg



## Potentie voor gedragsverandering



Veel potentie voor de (elektrische) fiets, met name tussen Watergraafsmeer en Diemen/Zuidas/Amstelveen/Ouder-Amstel. De Amstel vormt mogelijk een barrière voor de verplaatsingen tussen de Zuidas/Amstelveen en Watergraafsmeer. Tussen Ouder-Amstel en Watergraafsmeer vormen de A2 en de A10 een mogelijke barrière.



Buslijn 40 verbindt Watergraafsmeer met station Amsterdam Amstel, Muiderpoort en Science Park. Vanaf station Amsterdam Amstel vormt metrolijn 51 een directe verbinding naar de Zuidas. Amstelveen is via een overstap op Zuid met tramlijnen 5 en 25 bereikbaar.



Reizigers tussen Watergraafsmeer en Diemen/Almere kunnen reizen via station A'dam Science Park i.c.m. de (deel)fiets. Reizigers tussen Watergraafsmeer en Utrecht kunnen gebruik maken van de intercity tussen A'dam Amstel en Utrecht CS.

**P+R**

Potentie voor P+R Muiden voor reizigers uit Almere naar Watergraafsmeer (overstappen op buslijn 327 en 320). Op P+R Muiden is echter geen restcapaciteit beschikbaar.



Geen potentie voor vervoer over water. Herkomsten/bestemmingen liggen niet aan het water.



Weinig potentie voor reizen op andere tijdstippen vanwege de lange duur van de werkzaamheden en relatief klein reistijdverlies.

## Mogelijke aanvullende maatregelen



- Beschikbaar houden van fietsverbinding aan beide zijden van de Middenweg.
- Verkennen van mogelijkheden voor eerder realiseren van maatregelen van doorfietsroute Goiseweg zoals verbreden fietspad of snel groen.
- Maatregelen ter verbetering van sociale veiligheid bij fietstunnels onder A10 zoals aanbrengen van verlichting en verbeteren van zichtlijnen.
- Fietsenstallingen uitbreiden bij tramhaltes aan Middenweg.



- Indien de tram niet beschikbaar is tijdens werkzaamheden, bussen inzetten als alternatief.
- Realiseren busverbinding tussen Amstelveen en Watergraafsmeer.
- Behouden doorgang voor busverbinding 19 Diemen Sniep. Indien dit niet mogelijk is, omleiden via een andere route.
- Intensiveren busverbinding 40 voor de verbetering van de bereikbaarheid van Watergraafsmeer en stations Amstel, Science Park en Muiderpoort.

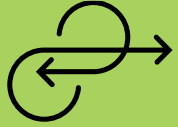


- Verhogen frequentie sprinter station Amsterdam CS - Muiderpoort - Science Park - Almere
- Verhogen frequentie intercity station Amsterdam Amstel - Utrecht
- Vergroten capaciteit fietsenstallingen stations A'dam Amstel, Science Park en Muiderpoort.

**P+R**

- Verhogen frequentie van bus 320 en 327 tussen P+R Muiden en Watergraafsmeer voor reizigers met de herkomst Almere.
- Vergroten capaciteit P+R Muiden.

# Werk 4

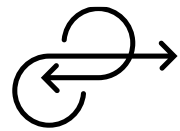


S102 Basisweg/  
Transformatorweg

....→ amsterdam bereikbaar



# S102 Basisweg/Transformatorweg



## Oostelijke richting, ochtendspits

**Omschrijving** Onderhoud Basisweg en Transformatorweg tussen Radarweg en s101.  
**Beoogde datum** jan 2025 – dec 2026  
**Raakvlakken** S116 IJ-tunnel, A10 West Re (Coentunnel), A10 West, Zuid en Oost, Burgemeester Röellstraat, de Clercqstraat, Adm. De Ruijterweg, S100 Van Diemenstraat, Droogbak, Prins Hendrikkade, S103 Haarlemmerweg, Van Slingelandtstraat

### Hinderbeeld

Als alternatief voor de afgesloten wegvakken zijn de Westhavenweg ten noorden en de N200 ten zuiden van het tracé. Het verkeer verdeelt zich redelijk gelijkmatig over de alternatieven. Met de alternatieven op het stedelijk wegennet worden ook de aansluitingen S101 en S103 meer gebruikt. De doorstroming is met name afhankelijk van de capaciteit van de kruispunten.

Aantal gehinderde reizigers	Gemiddelde reistijdverlies
2.000 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. oosten	< 10 minuten
15.000 mvt/etmaal ri. oosten	

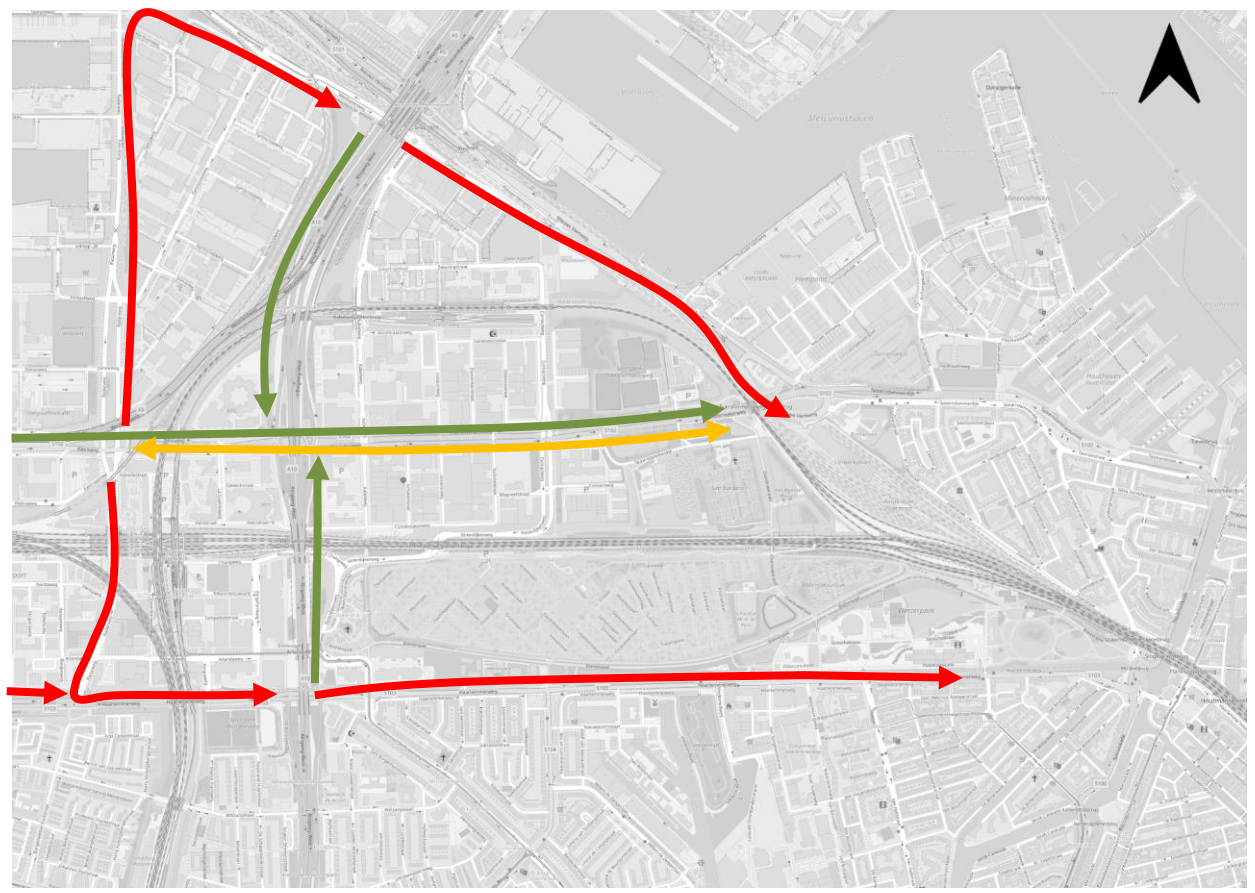
### Doelgroepen

Dominante verkeersstroom tussen Haarlemmermeer en Amsterdam-Westerpark en Amsterdam-Westpoort. Er is relatief veel intern verkeer in Amsterdam (35% over beide richtingen). De belangrijkste bestemming voor hen is Amsterdam-Westerpark. De belangrijkste herkomsten zijn Almere, Zaanstad, Utrecht, Haarlem, Sloterdijk en Slotervaart.

1. Haarlemmermeer-A'dam Westerpark
2. Haarlemmermeer-A'dam Amsterdam Westpoort
3. A'dam Sloterdijk -A'dam Westerpark
4. Almere-A'dam Westerpark
5. A'dam Noord-West-A'dam Westerpark

Verdeling ritlengte				Gemiddelde ritlengte
0-5 km: 6%	5-10 km: 13%	10-15 km: 13%	>15 km: 68%	31 km

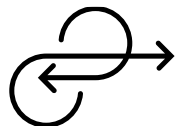
### Overzichtsk kaart – Hinderbeeld



←→ Locatie   
 → Afname   
 → Toename   
 Selected link analyse

.... → amsterdam bereikbaar

# S102 Basisweg/Transformatorweg



Oostelijke richting, ochtendspits

**Omschrijving** Onderhoud Basisweg en Transformatorweg tussen Radarweg en s101.  
**Beoogde datum** jan 2025 – dec 2026  
**Raakvlakken** S116 IJ-tunnel, A10 West Re (Coentunnel), A10 West, Zuid en Oost, Burgemeester Röellstraat, de Clercqstraat, Adm. De Ruijterweg, S100 Van Diemenstraat, Droogbak, Prins Hendrikkade, S103 Haarlemmerweg, Van Slingelandtstraat

## Hinderbeeld

Als alternatief voor de afgesloten wegvakken zijn de Westhavenweg ten noorden en de N200 ten zuiden van het tracé. Het verkeer verdeelt zich redelijk gelijkmatig over de alternatieven. Met de alternatieven op het stedelijk wegennet worden ook de aansluitingen S101 en S103 meer gebruikt. De doorstroming is met name afhankelijk van de capaciteit van de kruispunten.

## Aantal gehinderde reizigers

2.000 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. oosten  
 15.000 mvt/etmaal ri. oosten

## Gemiddelde reistijdverlies

< 10 minuten

## Doelgroepen

Dominante verkeersstroom tussen Haarlemmermeer en Amsterdam-Westerpark en Amsterdam-Westpoort. Er is relatief veel intern verkeer in Amsterdam (35% over beide richtingen). De belangrijkste bestemming voor hen is Amsterdam-Westerpark. De belangrijkste herkomsten zijn Almere, Zaanstad, Utrecht, Haarlem, Sloterdijk en Slotervaart.

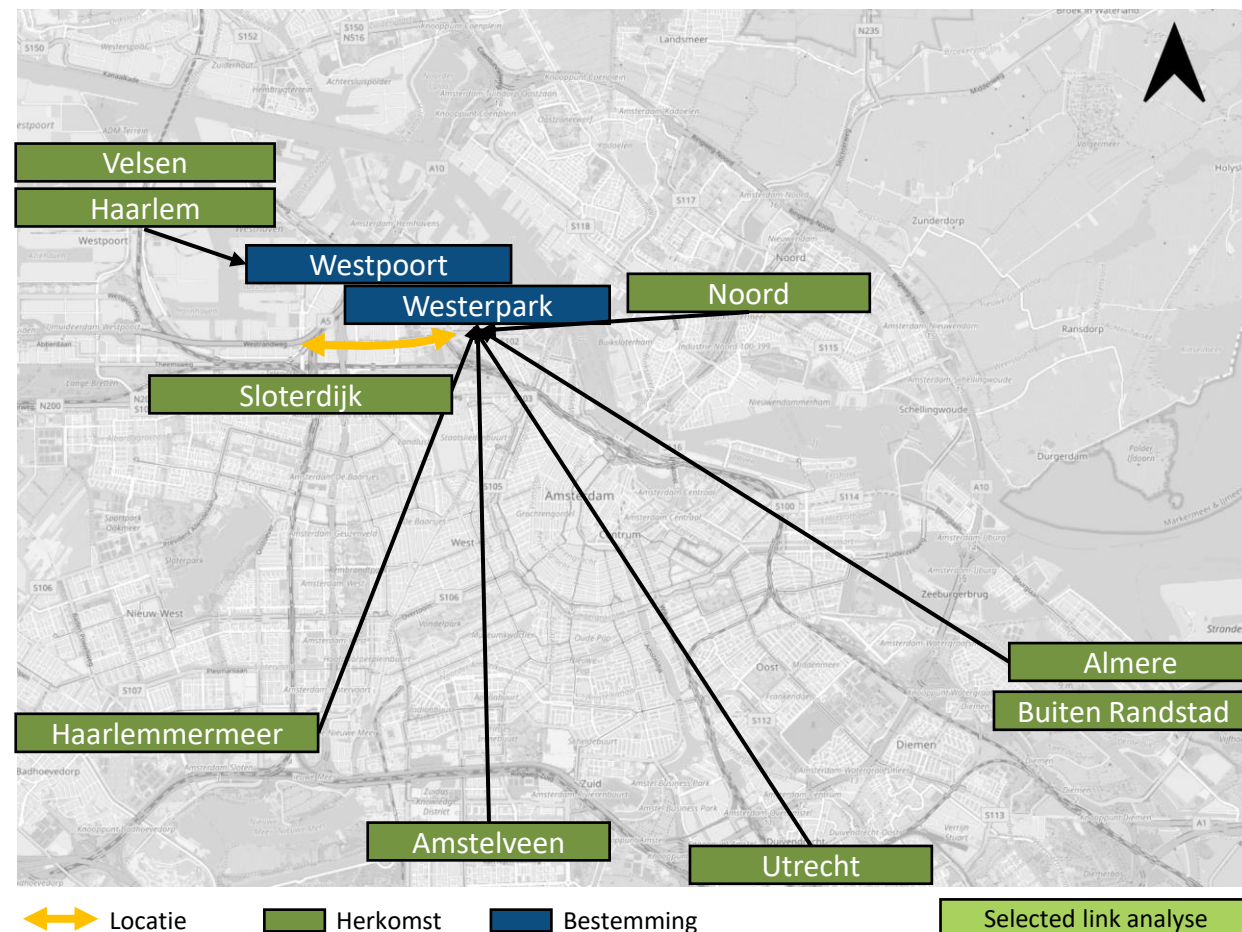
1. Haarlemmermeer-A'dam Westerpark
2. Haarlemmermeer-A'dam Amsterdam Westpoort
3. A'dam Sloterdijk -A'dam Westerpark
4. Almere-A'dam Westerpark
5. A'dam Noord-West-A'dam Westerpark

## Verdeling ritlengte

0-5 km: 6%      5-10 km: 13%      10-15 km: 13%      >15 km: 68%      31 km

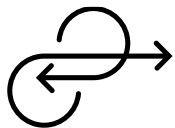
## Gemiddelde ritlengte

## Overzichtsk kaart – Doelgroepen



.... → amsterdam bereikbaar

# S102 Basisweg/Transformatorweg



## Oostelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	Onderhoud Basisweg en Transformatorweg tussen Radarweg en S101.
<b>Beoogde datum</b>	jan 2025 – dec 2026
<b>Raakvlakken</b>	S116 IJ-tunnel, A10 West Re (Coentunnel), A10 West, Zuid en Oost, Burgemeester Röellstraat, de Clercqstraat, Adm. De Ruijterweg, S100 Van Diemenstraat, Droogbak, Prins Hendrikkade, S103 Haarlemmerweg, Van Slingelandtstraat

### Hinderbeeld

Als alternatief voor de afgesloten wegvakken zijn de Westhavenweg ten noorden en de N200 ten zuiden van het tracé. Het verkeer verdeelt zich redelijk gelijkmatig over de alternatieven. Met de alternatieven op het stedelijk wegennet worden ook de aansluitingen S101 en S103 meer gebruikt. De doorstroming is met name afhankelijk van de capaciteit van de kruispunten.

### Aantal gehinderde reizigers

2.000 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. oosten  
15.000 mvt/etmaal ri. oosten

### Gemiddelde reistijdverlies

<10 minuten

### Doelgroepen

Minder verkeer met een regionale bestemming dan in de ochtendspits. Dominante verkeersstroom tussen Haarlemmermeer en A'dam Westerpark en Westerpoot. Relatief veel intern verkeer (42% over beide richtingen) met herkomst/bestemming in A'dam. Voornamelijk Westerpark is een belangrijke bestemming. Belangrijke herkomsten zijn Sloterdijk en Slotervaart.

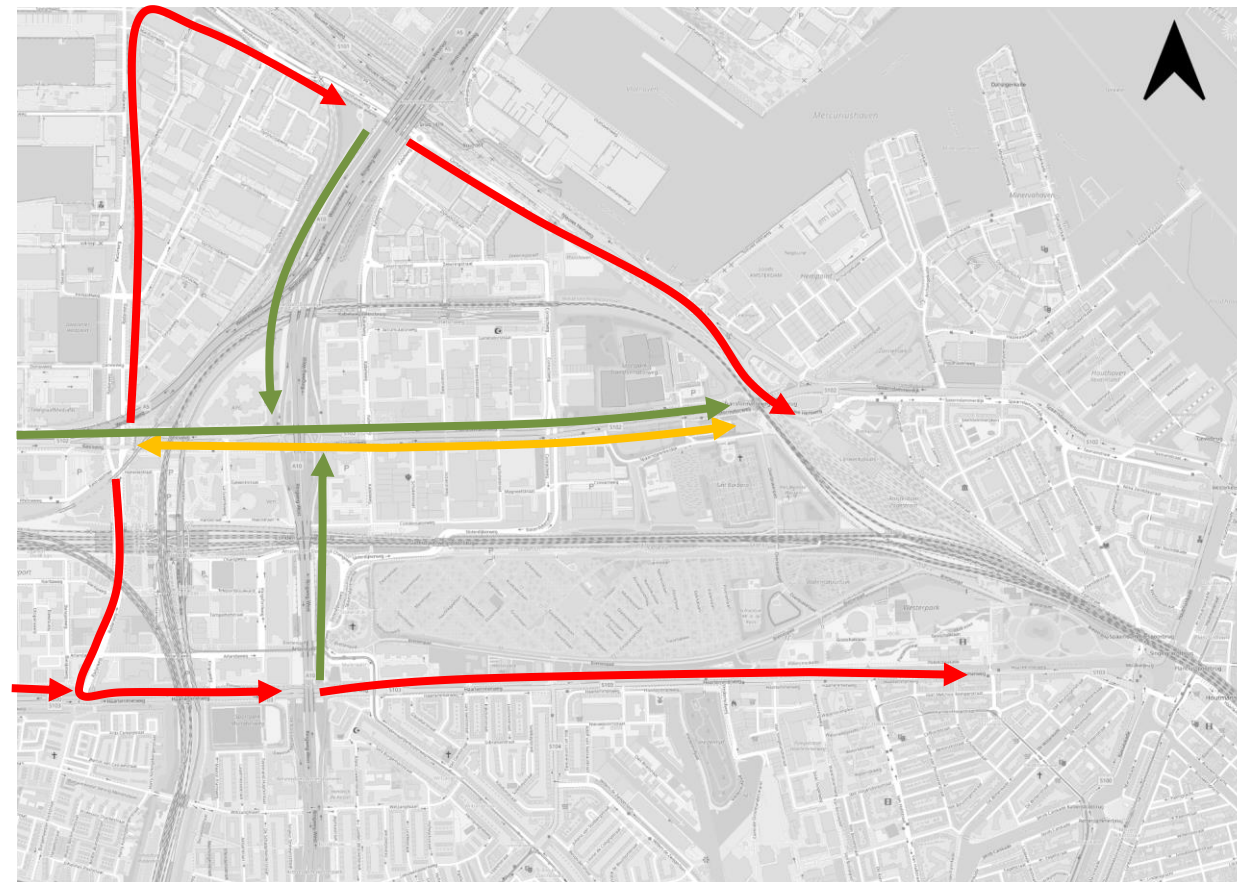
1. Haarlemmermeer - A'dam Westerpark
2. A'dam Sloterdijk - A'dam Westerpark
3. A'dam Slotervaart - A'dam Westerpark
4. Haarlemmermeer-A'dam Centrum-West
5. A'dam Sloterdijk – A'dam Centrum-West

### Verdeling ritlengte

0-5 km: 8%      5-10 km: 16%      10-15 km: 15%      >15 km: 61%      27 km

### Gemiddelde ritlengte

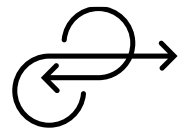
### Overzichtsk kaart – Hinderbeeld



←→ Locatie      → Afname      → Toename

Selected link analyse

# S102 Basisweg/Transformatorweg



Oostelijke richting, avondspits

**Omschrijving** Onderhoud Basisweg en Transformatorweg tussen Radarweg en S101.  
**Beoogde datum** jan 2025 – dec 2026  
**Raakvlakken** S116 IJ-tunnel, A10 West Re (Coentunnel), A10 West, Zuid en Oost, Burgemeester Röellstraat, de Clercqstraat, Adm. De Ruijterweg, S100 Van Diemenstraat, Droogbak, Prins Hendrikkade, S103 Haarlemmerweg, Van Slingelandtstraat

## Hinderbeeld

Als alternatief voor de afgesloten wegvakken zijn de Westhavenweg ten noorden en de N200 ten zuiden van het tracé. Het verkeer verdeelt zich redelijk gelijkmatig over de alternatieven. Met de alternatieven op het stedelijk wegennet worden ook de aansluitingen S101 en S103 meer gebruikt. De doorstroming is met name afhankelijk van de capaciteit van de kruispunten.

Aantal gehinderde reizigers	Gemiddelde reistijdverlies
2.000 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. oosten	<10 minuten
15.000 mvt/etmaal ri. oosten	

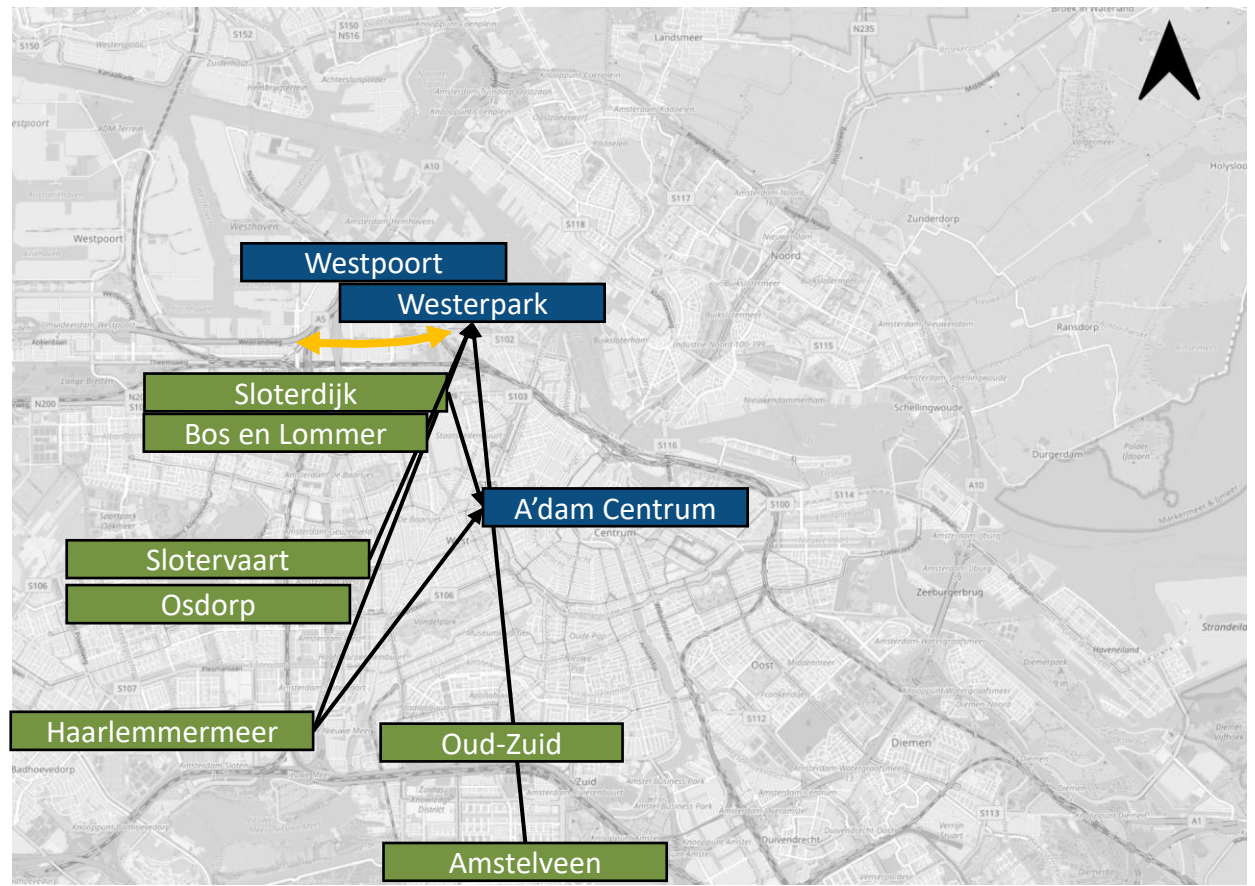
## Doelgroepen

Minder verkeer met een regionale bestemming dan in de ochtendspits. Dominante verkeersstroom tussen Haarlemmermeer en A'dam Westerpark en Westerpark. Relatief veel intern verkeer (42% over beide richtingen) met herkomst/bestemming in A'dam. Voornamelijk Westerpark is een belangrijke bestemming. Belangrijke herkomsten zijn Sloterdijk en Slotervaart.

1. Haarlemmermeer - A'dam Westerpark
2. A'dam Sloterdijk - A'dam Westerpark
3. A'dam Slotervaart - A'dam Westerpark
4. Haarlemmermeer-A'dam Centrum-West
5. A'dam Sloterdijk – A'dam Centrum-West

Verdeling ritlengte	Gemiddelde ritlengte
0-5 km: 8%	27 km
5-10 km: 16%	
10-15 km: 15%	
>15 km: 61%	

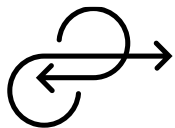
## Overzichtsk kaart – Doelgroepen



←→ Locatie    ■ Herkomst    ■ Bestemming    ■ Selected link analyse

... → amsterdam bereikbaar

# S102 Basisweg/Transformatorweg



## Potentie voor gedragsverandering



Potentie voor fietsen tussen A'dam Noord en A'dam (Nieuw-)West en tussen A'dam Nieuw-West en West. Ook voor de verplaatsingen tussen Amstelveen/Oud-Zuid en A'dam Centrum is de fiets aantrekkelijk vanwege het fijnmazige stedelijke fietsnetwerk.



Verplaatsingen tussen Amstelveen, Oud-Zuid en West kunnen worden gemaakt met metrolijnen M50 en M51. Om Westpoort te bereiken is altijd een overstap op de bus vanaf station Sloterdijk nodig (231, 232, 233).



Voor verplaatsingen in oost-westrichting tussen Haarlemmermeer/Sloterdijk en A'dam Centrum kan gebruik worden gemaakt van een sprinter. Tussen Schiphol/Hoofddorp en A'dam Centraal is ook een directe treinverbinding aanwezig. Reizigers uit Haarlemmermeer dienen echter wel eerst naar de stations Nieuw-Vennep, Hoofddorp of Schiphol te reizen, hierdoor neemt de reistijd toe.

**P+R**

Bepakt aantal verplaatsingen naar centrumgebied van Amsterdam, bestemmingen liggen met name aan westzijde van het centrum. P+R Sloterdijk heeft onvoldoende capaciteit. Reizigers uit Hoofddorp kunnen P+R Hoofddorp gebruiken. Reizigers uit Haarlem kunnen gratis gebruik maken van P+R Haarlem-Spaarnwoude, hier is echter ook beperkte capaciteit beschikbaar.



Fietsers kunnen gebruik maken van de pont tussen Houthavens en NDSM (F7) en tussen Houthavens en Distelweg (F6). Pont F7 vaart drie keer per uur buiten de spits en zes keer per uur in de spits. Pont F6 vaart vier keer per uur. Op de pontverbindingen is beperkte restcapaciteit beschikbaar.



Weinig potentie voor reizen op andere tijdstippen vanwege het kleine reistijdverlies en korte ritafstanden. Alleen potentie voor werknemers van kantoren.

## Mogelijke aanvullende maatregelen



- Sociaal veilig en aantrekkelijk maken van fietsen in Westpoort door aanbrengen van verlichting en vergroten stallingen voor fietsparkeren.
- Vergroten aanbod van deelfietsen op stations A'dam Sloterdijk, Nieuw-Vennep, Hoofddorp en Schiphol.



- Frequentie verhogen van buslijnen 231, 232 en 233 in Westpoort.
- Beschikbaar houden buslijn 22 over Transformatorweg.
- Vergroten capaciteit metrolijnen M50 en M51.



- Vergroten capaciteit in spits van trein Utrecht – Amsterdam.
- Vergroten capaciteit in spits van sprinter Schiphol/Hoofddorp – A'dam Centraal.

**P+R**

- Op P+R Hoofddorp korting voor parkeren onder aandacht brengen.
- Beter benutten P+R capaciteit Haarlem-Spaarnwoude middels prijsdifferentiatie of parkeerduurbeperking. Voorkomen dat bezoekers van o.a. IKEA gebruik maken van de locatie.
- Vergroten P+R capaciteit Haarlem-Spaarnwoude.



- Verhogen frequentie pontjes F6 en F7.



- Shifttijden van werknemers in Westpoort en Schiphol aanpassen.
- Stimuleren van reizen op andere tijden voor (vracht)verkeer naar industriegebied Westpoort.

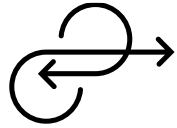
# Werk 5



## S116 IJ-tunnel

....→ amsterdam bereikbaar

# S116 IJ-tunnel



## Zuidelijke richting, ochtendspits

<b>Omschrijving</b>	Groot onderhoud IJ-tunnel tussen Johan van Hasseltweg en Prins Hendrikkade.
<b>Beoogde datum</b>	jan 2025 – dec 2025
<b>Raakvlakken</b>	A10 Noord HRR / HRL, Basisweg/Transformatorweg, A10 Zuid HRL, A10 West Re (Coentunnel), A10 West, Zuid en Oost, A10 Zuid HRL, S113 Linnaeusstraat, Oosterdokskade, Zeeburgerdijk, S100 De Ruijterkade, Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan, Rozengracht, Raadhuisstraat, de Clercqstraat, Adm. De Ruijterweg, S100 Van Diemenstraat, Droogbak, Prins Hendrikkade, Sarphatistraat, Alexanderplein, A10 Oost HRL

### Hinderbeeld

Van het verkeer door de IJ-tunnel richting het centrum komt circa 2/3 aan de oostzijde via Zeeburg e.o. de stad in. De Piet Heintunnel en de Zuiderzeeweg zijn de meest gebruikte alternatieven. Vanaf Ring Oost en ook via Ring West verdeelt de rest van het verkeer zich over het wegennet.

<b>Aantal gehinderde reizigers</b>	<b>Gemiddelde reistijdverlies</b>
2.500 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. zuiden	10-30 minuten
15.000 mvt/etmaal per rijrichting	

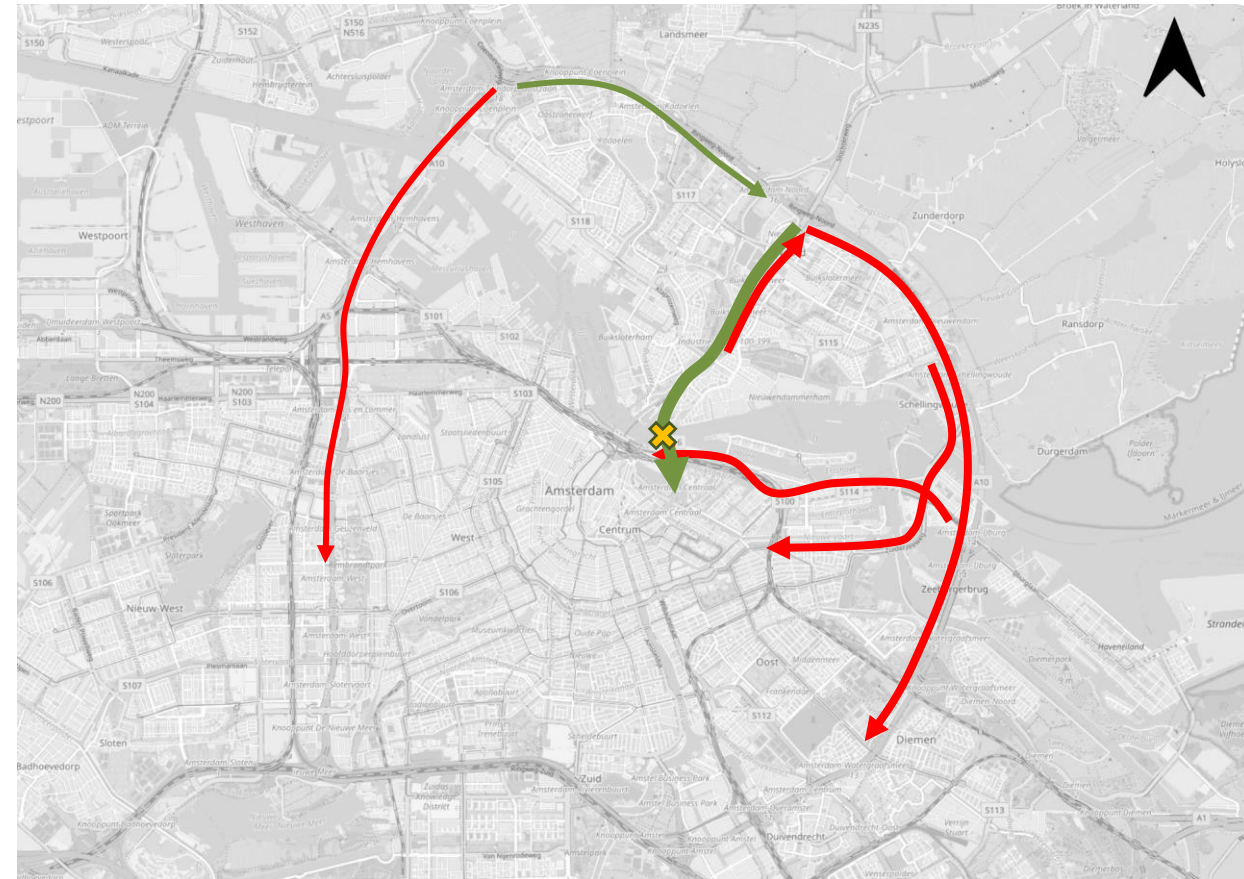
### Doelgroepen

Er is een dominante verkeersstroom van Zaanstad, Purmerend, Edam-Volendam en Waterland naar A'dam Centrum-Oost. Ook is er relatief veel intern verkeer met herkomst en bestemming in Amsterdam (43% over beide richtingen). Voornamelijk vanaf A'dam Oud-Noord, Noord-Oost en Noord-West naar A'dam Centrum-Oost en Centrum-West.

1. A'dam Oud-Noord-A'dam Centrum-Oost
2. Zaanstad-A'dam Centrum-Oost
3. Purmerend-A'dam Centrum-Oost
4. A'dam Noord-Oost-A'dam Centrum-Oost
5. A'dam Noord-West-A'dam Centrum-Oost

<b>Verdeling ritlengte</b>	<b>Gemiddelde ritlengte</b>
0-5 km: 6%      5-10 km: 23%      10-15 km: 12%      >15 km: 59%	24 km

### Overzichtsk kaart – Hinderbeeld

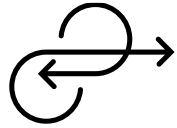


✕ Locatie      → Afname      → Toename

Selected link analyse

.... → amsterdam bereikbaar

# S116 IJ-tunnel



## Zuidelijke richting, ochtendspits

**Omschrijving** Groot onderhoud IJ-tunnel tussen Johan van Hasseltweg en Prins Hendrikkade.  
**Beoogde datum** jan 2025 – dec 2025  
**Raakvlakken** A10 Noord HRR / HRL, Basisweg/Transformatorweg, A10 Zuid HRL, A10 West Re (Coentunnel), A10 West, Zuid en Oost, A10 Zuid HRL, S113 Linnaeusstraat, Oosterdokskade, Zeeburgerdijk, S100 De Ruijterkade, Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan, Rozengracht, Raadhuisstraat, de Clercqstraat, Adm. De Ruijterweg, S100 Van Diemenstraat, Droogbak, Prins Hendrikkade, Sarphatistraat, Alexanderplein, A10 Oost HRL

### Hinderbeeld

Van het verkeer door de IJ-tunnel richting het centrum komt circa 2/3 aan de oostzijde via Zeeburg e.o. de stad in. De Piet Heintunnel en de Zuiderzeeweg zijn de meest gebruikte alternatieven. Vanaf Ring Oost en ook via Ring West verdeelt de rest van het verkeer zich over het wegennet.

### Aantal gehinderde reizigers

2.500 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. zuiden  
 15.000 mvt/etmaal per rijrichting

### Gemiddelde reistijdverlies

10-30 minuten

### Doelgroepen

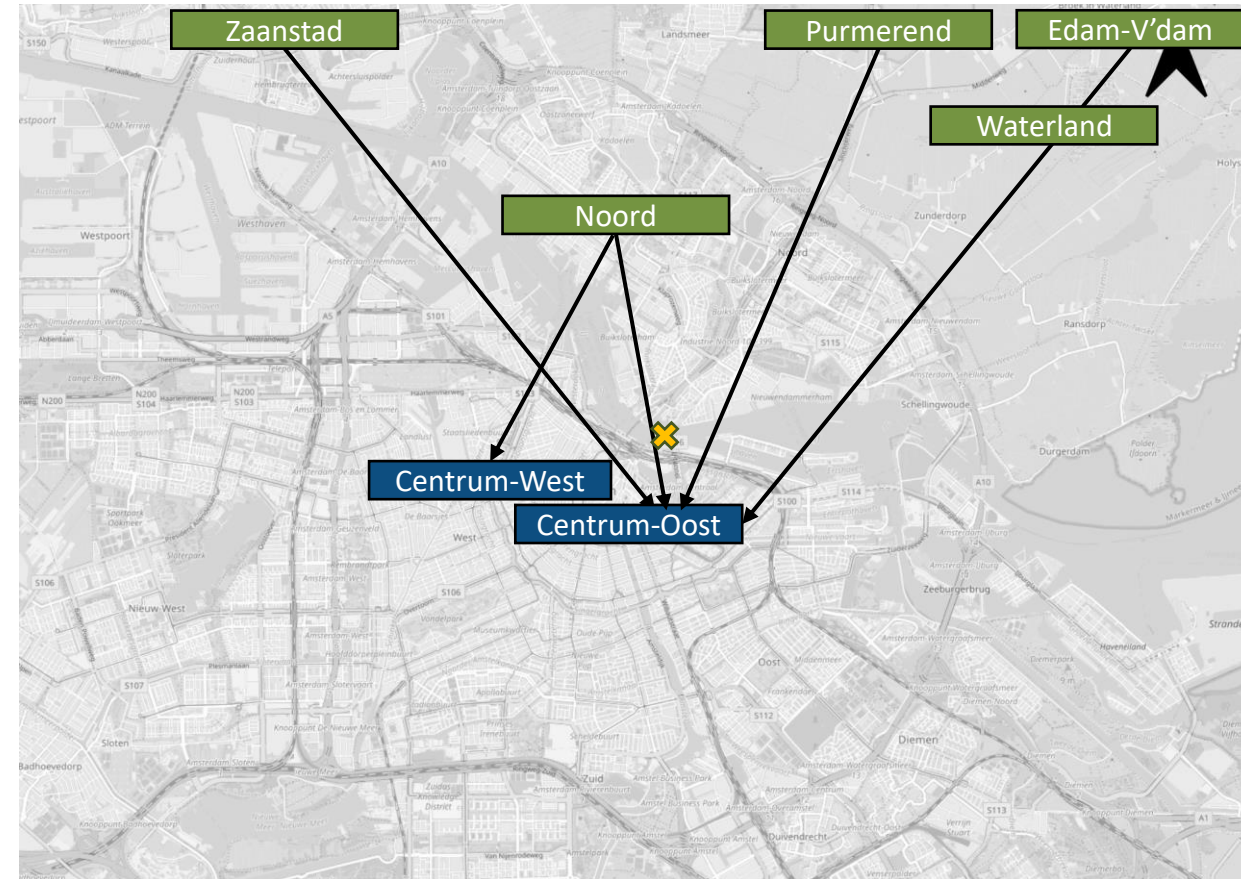
Er is een dominante verkeersstroom van Zaanstad, Purmerend, Edam-Volendam en Waterland naar A'dam Centrum-Oost. Ook is er relatief veel intern verkeer met herkomst en bestemming in Amsterdam (43% over beide richtingen). Voornamelijk vanaf A'dam Oud-Noord, Noord-Oost en Noord-West naar A'dam Centrum-Oost en Centrum-West.

1. A'dam Oud-Noord-A'dam Centrum-Oost
2. Zaanstad-A'dam Centrum-Oost
3. Purmerend-A'dam Centrum-Oost
4. A'dam Noord-Oost-A'dam Centrum-Oost
5. A'dam Noord-West-A'dam Centrum-Oost

### Verdeling ritlengte

0-5 km: 6%      5-10 km: 23%      10-15 km: 12%      >15 km: 59%      24 km

### Overzichtsk kaart – Doelgroepen



X Locatie

Herkomst

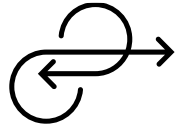
Bestemming

Selected link analyse

.... → amsterdam bereikbaar



# S116 IJ-tunnel



## Zuidelijke richting, avondspits

**Omschrijving** Groot onderhoud IJ-tunnel tussen Johan van Hasseltweg en Prins Hendrikkade.  
**Beoogde datum** jan 2025 – dec 2025  
**Raakvlakken** A10 Noord HRR / HRL, Basisweg/Transformatorweg, A10 Zuid HRL, A10 West Re (Coentunnel), A10 West, Zuid en Oost, A10 Zuid HRL, S113 Linnaeusstraat, Oosterdokskade, Zeeburgerdijk, S100 De Ruijterkade, Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan, Rozengracht, Raadhuisstraat, de Clercqstraat, Adm. De Ruijterweg, S100 Van Diemenstraat, Droogbak, Prins Hendrikkade, Sarphatistraat, Alexanderplein, A10 Oost HRL

### Hinderbeeld

Van het verkeer door de IJ-tunnel richting het centrum komt circa 2/3 aan de oostzijde via Zeeburg e.o. de stad in. De Piet Heintunnel en de Zuiderzeeweg zijn de meest gebruikte alternatieven. Vanaf Ring Oost en ook via Ring West verdeelt de rest van het verkeer zich over het wegennet.

### Aantal gehinderde reizigers

2.500 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. zuiden  
 15.000 mvt/etmaal per rijrichting

### Gemiddelde reistijdverlies

10-30 minuten

### Doelgroepen

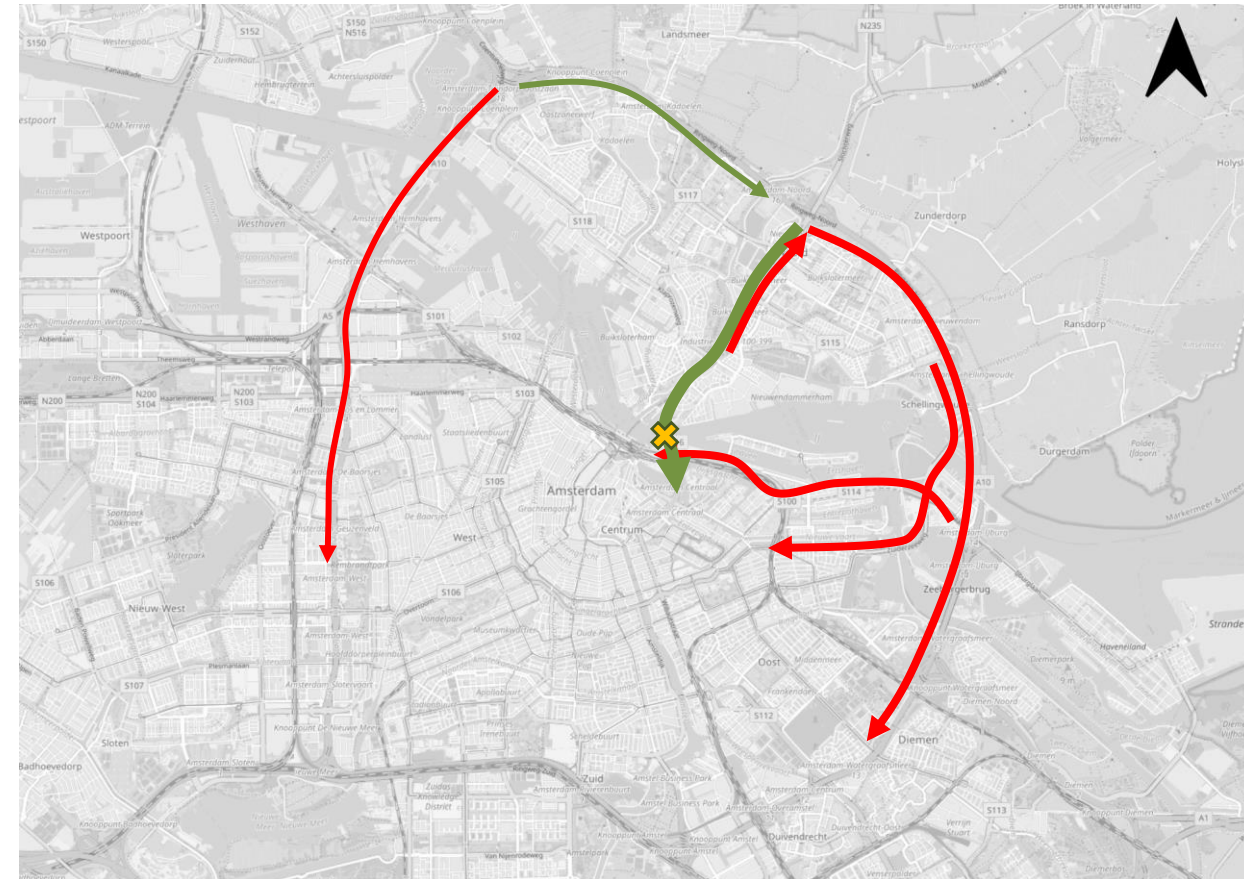
Een groot deel van het verkeer is intern verkeer in Amsterdam (55% over beide richtingen). Dit is meer dan in de ochtendspits. Er is een dominante verkeersstroom tussen A'dam Oud-Noord en Centrum-Oost en -West. Ook is er verkeer uit A'dam Oud-Noord naar andere bestemmingen in A'dam zoals De Pijp, Oud-Oost, Oostelijk Havengebied, Westerpark en Watergraafsmeer.

1. A'dam Oud-Noord-A'dam Centrum-Oost
2. A'dam Oud-Noord-A'dam Centrum-West
3. A'dam Noord-Oost-A'dam Centrum-Oost
4. A'dam Noord-West-A'dam Centrum-Oost
5. A'dam Oud-Noord-A'dam De Pijp, Rivierenbuurt

### Verdeling ritlengte

0-5 km: 8%      5-10 km: 30%      10-15 km: 13%      >15 km: 49%      22 km

### Overzichtsk kaart - Hinderbeeld

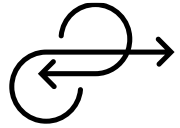


✕ Locatie      → Afname      → Toename

Selected link analyse

... → amsterdam bereikbaar

# S116 IJ-tunnel



## Zuidelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	Groot onderhoud IJ-tunnel tussen Johan van Hasseltweg en Prins Hendrikkade.
<b>Beoogde datum</b>	jan 2025 – dec 2025
<b>Raakvlakken</b>	A10 Noord HRR / HRL, Basisweg/Transformatorweg, A10 Zuid HRL, A10 West Re (Coentunnel), A10 West, Zuid en Oost, A10 Zuid HRL, S113 Linnaeusstraat, Oosterdokskade, Zeeburgerdijk, S100 De Ruijterkade, Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan, Rozengracht, Raadhuisstraat, de Clercqstraat, Adm. De Ruijterweg, S100 Van Diemenstraat, Droogbak, Prins Hendrikkade, Sarphatistraat, Alexanderplein, A10 Oost HRL

### Hinderbeeld

Van het verkeer door de IJ-tunnel richting het centrum komt circa 2/3 aan de oostzijde via Zeeburg e.o. de stad in. De Piet Heintunnel en de Zuiderzeeweg zijn de meest gebruikte alternatieven. Vanaf Ring Oost en ook via Ring West verdeelt de rest van het verkeer zich over het wegennet.

<b>Aantal gehinderde reizigers</b>	<b>Gemiddelde reistijdverlies</b>
2.500 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. zuiden	10-30 minuten
15.000 mvt/etmaal per rijrichting	

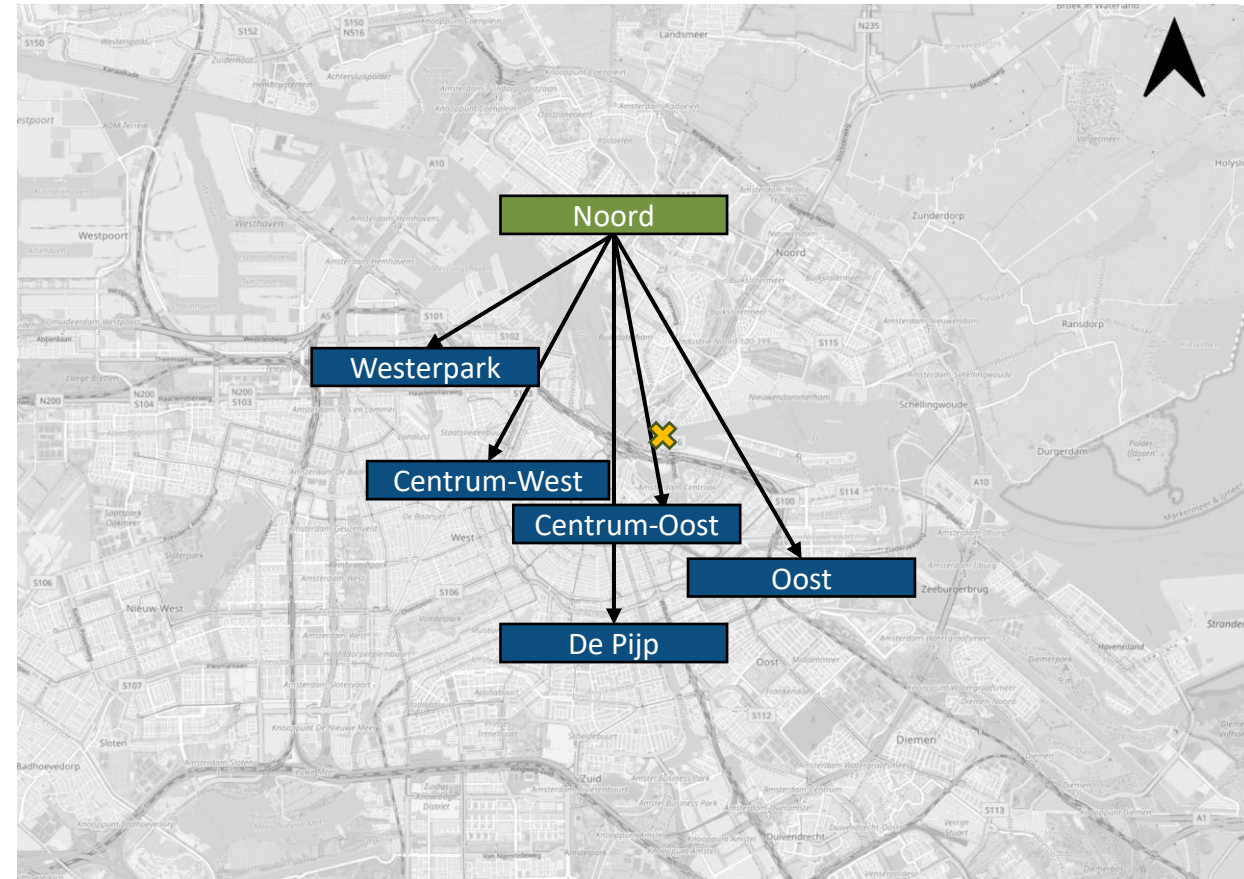
### Doelgroepen

Een groot deel van het verkeer is intern verkeer in Amsterdam (55% over beide richtingen). Dit is meer dan in de ochtendspits. Er is een dominante verkeersstroom tussen A'dam Oud-Noord en Centrum-Oost en -West. Ook is er verkeer uit A'dam Oud-Noord naar andere bestemmingen in A'dam zoals De Pijp, Oud-Oost, Oostelijk Havengebied, Westerpark en Watergraafsmeer.

1. A'dam Oud-Noord-A'dam Centrum-Oost
2. A'dam Oud-Noord-A'dam Centrum-West
3. A'dam Noord-Oost-A'dam Centrum-Oost
4. A'dam Noord-West-A'dam Centrum-Oost
5. A'dam Oud-Noord-A'dam De Pijp, Rivierenbuurt

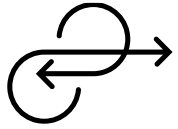
<b>Verdeling ritlengte</b>	<b>Gemiddelde ritlengte</b>
0-5 km: 8%      5-10 km: 30%      10-15 km: 13%      >15 km: 49%	22 km

### Overzichtsk kaart - Doelgroepen



X Locatie     
   Herkomst     
   Bestemming     
   Selected link analyse

# S116 IJ-tunnel



## Potentie voor gedragsverandering



Groot deel van de ritten heeft een bestemming binnen acceptabele fietsafstand. Grote potentie voor de fiets tussen A'dam Noord en A'dam Centrum en voor de elektrische fiets tussen Zaanstad, Purmerend en Amsterdam Centrum.



Veel potentie vanwege de hoogfrequente buslijnen naar metrostation Amsterdam Noord vanuit verschillende wijken in Purmerend (305-308) en Edam/Volendam (314-316) en naar metrostation Noorderpark vanaf Zaandam (391, 394). A'dam Centrum is vervolgens bereikbaar met de Noord-Zuidlijn (M52) of een extra overstap op metrolijnen M51, M53 of M54 op A'dam Centraal.



Vanuit Purmerend gaat alleen sprinter van Hoorn naar Schiphol en is de bus vaak aantrekkelijker. De intercity rijdt alleen tijdens de spits naar A'dam Centraal. Directe intercity tussen Zaanstad en Amsterdam en directe sprinter-verbinding tussen Zaanstad-Noord en Amsterdam.

**P+R**

Voor lange afstandsverkeer boven Purmerend heeft P+R Amsterdam-Noord potentie. De potentie voor P+R's is echter relatief klein omdat een groot aandeel ritten op korte afstand is. Daarnaast heeft P+R Amsterdam Noord onvoldoende capaciteit beschikbaar.



De ponten over het IJ vormen een essentiële schakel voor de fietsverbinding tussen A'dam Noord en A'dam Centrum. Een groot aandeel van de ritten ligt binnen acceptabele fietsafstand aan beide zijden van het IJ. Daardoor heeft de pont potentie. Op de pontverbindingen is echter beperkte restcapaciteit beschikbaar.



Beperkte potentie voor reizen op andere tijdstippen, vanwege beperkte restcapaciteit op A10-Oost en A10-West en inprickers naar de stad buiten de spits. Het aandeel verplaatsingen naar de stad met duurzame alternatieven is bovendien relatief groot en er zijn reeds veel regulerende maatregelen voor de auto (parkeerbeleid) die gebruik van duurzame alternatieven stimuleert.

## Mogelijke aanvullende maatregelen



- Realiseren van hoogwaardige fietsroute tussen Purmerend en Amsterdam.
- Voorkomen van gelijktijdige werkzaamheden op fietsverbindingen.
- Directe fietsverbinding met 'wayfinding' tussen Zaanstad en A'dam Noord.
- Belonen van de fietser middels een app.



- Realiseren tijdelijke alternatieve busverbindingen door de IJ-tunnel.
- Korting voor gebruik van Noord-Zuidlijn (M52) tijdens werkzaamheden in de IJ-tunnel.
- Vergroten capaciteit van Noord-Zuidlijn (M52).



- Extra stop van intercity Enkhuizen/Hoorn-Amsterdam op station Purmerend.
- Verhogen frequentie treinverbinding Zaanstad – Amsterdam.

**P+R**

- Stimuleren gebruik P+R's bij stations in Purmerend.
- Beter benutten van capaciteit P+R Noord middels prijsdifferentiatie.
- Correcte informatievoorziening P+R's over beschikbare aantal parkeerplaatsen



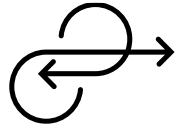
- Capaciteit van ponten vergroten.
- Stimuleren/verwijzen naar ponten door informatievoorziening op doorgaande fietsroutes en doorfietsroutes.
- Beeldvorming van de fietser over de pont verbeteren: pont is niet langzaam.

# Werk 6



**S108 Amstelveenseweg**

# S108 Amstelveenseweg



Noordelijke richting, ochtendspits

<b>Omschrijving</b>	Werkzaamheden Amstelveenseweg met afsluiting tussen toe- en afrit A10 buitenring en toe- en afrit A10 binnenring.
<b>Beoogde datum</b>	aug 2025 – aug 2027 (zomers 2025-2026-2027)
<b>Raakvlakken</b>	A10 Zuid HRL, A10 West, Zuid en Oost, A10 Zuid HRR, Boelelaan, Roelof Hartstraat

## Hinderbeeld

Met het afsluiten van de Amstelveenseweg wordt voor een deel van de verplaatsingen de aansluiting S108 niet meer aantrekkelijk. Deze verschuiven voor een groot deel naar de S109 aansluiting. Ook de aansluiting S107 op de A10 West wordt voor een deel van het verkeer een betere optie om de bestemming te bereiken. Deze verschuivingen zorgen voor meer gereden kilometers op het stedelijk wegennet. Met name de Parnassuswegcorridor zal fors drukker worden. Dit leidt tot grotere verkeersstromen op een aantal kruispunten.

Aantal gehinderde reizigers	Gemiddelde reistijdverlies
2.500 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. noorden	10-30 minuten
20.000 mvt/etmaal ri. noorden	

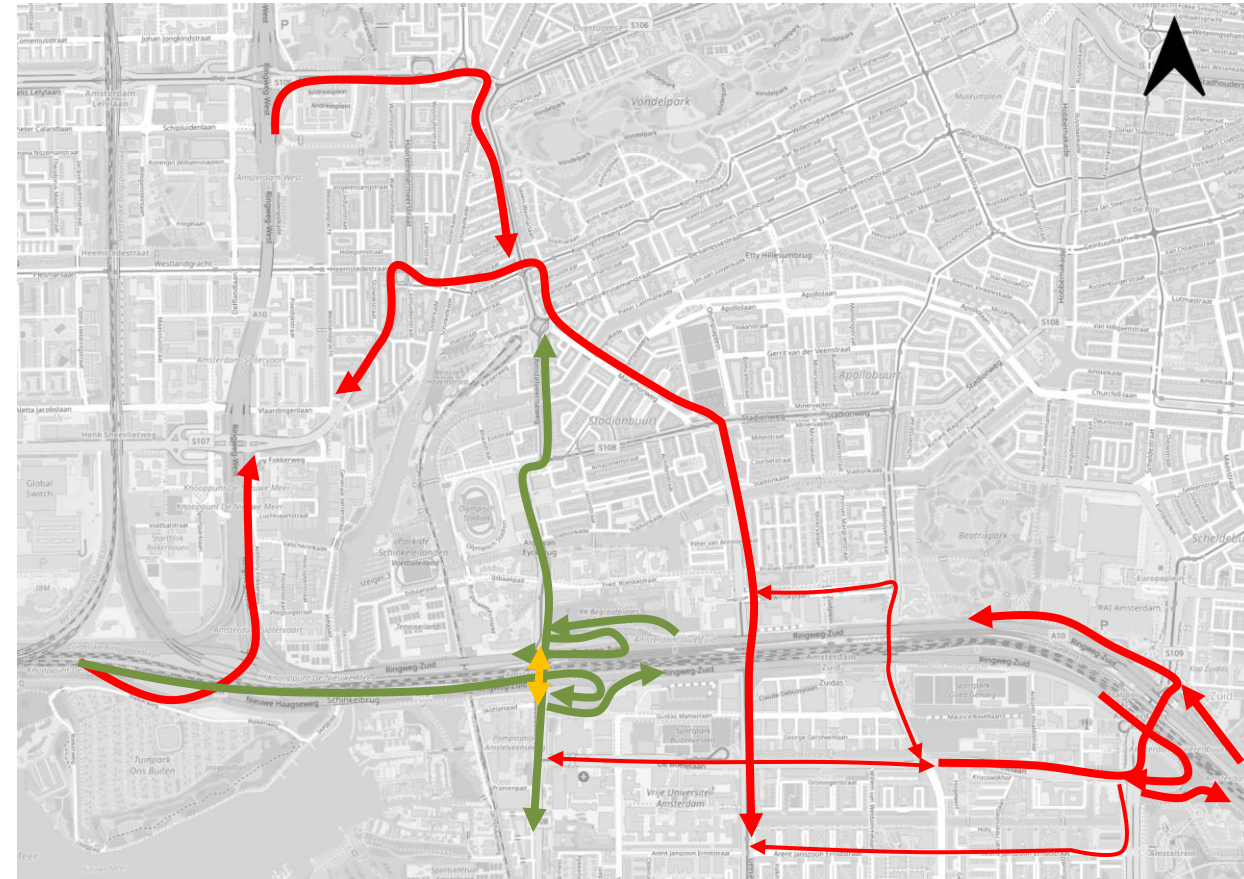
## Doelgroepen

Er is zeer veel verkeer met als bestemming Amsterdam Oud-Zuid. De belangrijke herkomsten zijn Haarlemmermeer, Amstelveen, Buitenveldert/Zuidas, Haarlem en Den Haag. Er is ook een relatie tussen Slotervaart en de Zuidas (in noordelijke richting).

1. Haarlemmermeer-A'dam Oud-Zuid
2. Amstelveen-A'dam Oud-Zuid
3. A'dam Zuidas-A'dam Oud-Zuid
4. Haarlem-A'dam Oud-Zuid
5. Utrecht- A'dam Zuidas

Verdeling ritlengte	Gemiddelde ritlengte
0-5 km: 8%	31 km
5-10 km: 15%	
10-15 km: 14%	
>15 km: 63%	

## Overzichtsk kaart – Hinderbeeld beide richtingen

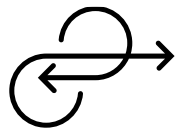


←→ Locatie → Afname → Toename

Selected link analyse

... → amsterdam bereikbaar

# S108 Amstelveenseweg



## Noordelijke richting, ochtendspits

<b>Omschrijving</b>	Werkzaamheden Amstelveenseweg met afsluiting tussen toe- en afrit A10 buitenring en toe- en afrit A10 binnenring.
<b>Beoogde datum</b>	aug 2025 – aug 2027 (zomers 2025-2026-2027)
<b>Raakvlakken</b>	A10 Zuid HRL, A10 West, Zuid en Oost, A10 Zuid HRR, Boelelaan, Roelof Hartstraat

### Hinderbeeld

Met het afsluiten van de Amstelveenseweg wordt voor een deel van de verplaatsingen de aansluiting S108 niet meer aantrekkelijk. Deze verschuiven voor een groot deel naar de S109 aansluiting. Ook de aansluiting S107 op de A10 West wordt voor een deel van het verkeer een betere optie om de bestemming te bereiken. Deze verschuivingen zorgen voor meer gereden kilometers op het stedelijk wegennet. Met name de Parnassuswegcorridor zal fors drukker worden. Dit leidt tot grotere verkeersstromen op een aantal kruispunten.

Aantal gehinderde reizigers	Gemiddelde reistijdverlies
2.500 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. noorden	10-30 minuten
20.000 mvt/etmaal ri. noorden	

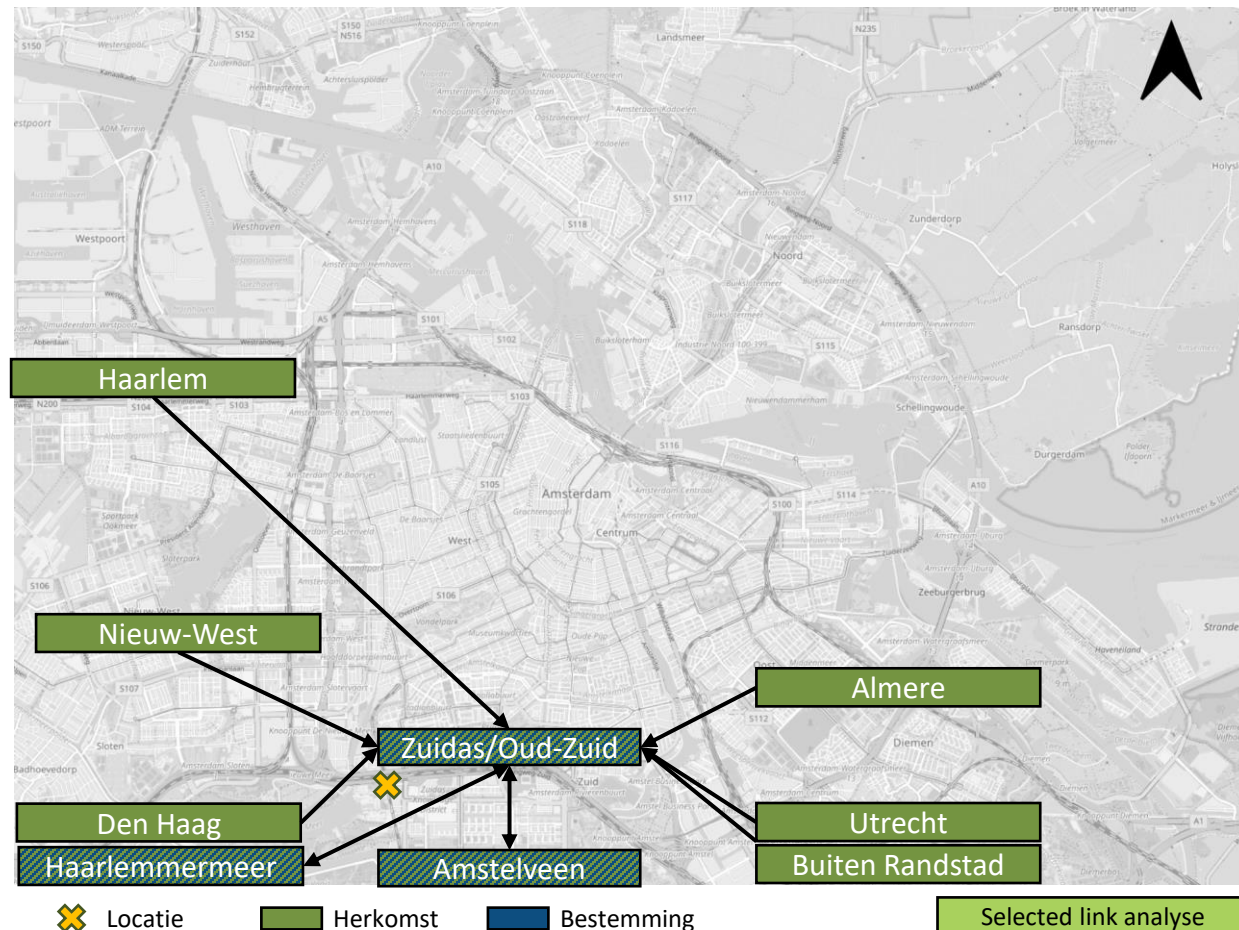
### Doelgroepen

Er is zeer veel verkeer met als bestemming Amsterdam Oud-Zuid. De belangrijke herkomsten zijn Haarlemmermeer, Amstelveen, Buitenveldert/Zuidas, Haarlem en Den Haag. Er is ook een relatie tussen Slotervaart en de Zuidas (in noordelijke richting).

1. Haarlemmermeer-A'dam Oud-Zuid
2. Amstelveen-A'dam Oud-Zuid
3. A'dam Zuidas-A'dam Oud-Zuid
4. Haarlem-A'dam Oud-Zuid
5. Utrecht- A'dam Zuidas

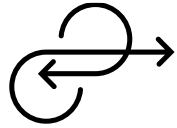
Verdeling ritlengte				Gemiddelde ritlengte
0-5 km: 8%	5-10 km: 15%	10-15 km: 14%	>15 km: 63%	31 km

### Overzichtsk kaart – Doelgroepen



.... → amsterdam bereikbaar

# S108 Amstelveenseweg



Noordelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	Werkzaamheden Amstelveenseweg met afsluiting tussen toe- en afrit A10 buitenring en toe- en afrit A10 binnenring.
<b>Beoogde datum</b>	aug 2025 – aug 2027 (zomers 2025-2026-2027)
<b>Raakvlakken</b>	A10 Zuid HRL, A10 West, Zuid en Oost, A10 Zuid HRR, Boelelaan, Roelof Hartstraat

## Hinderbeeld

Met het afsluiten van de Amstelveenseweg wordt voor een deel van de verplaatsingen de aansluiting S108 niet meer aantrekkelijk. Deze verschuiven voor een groot deel naar de S109 aansluiting. Ook de aansluiting S107 op de A10 West wordt voor een deel van het verkeer een betere optie om de bestemming te bereiken. Deze verschuivingen zorgen voor meer gereden kilometers op het stedelijk wegennet. Met name de Parnassuswegcorridor zal fors drukker worden. Dit leidt tot grotere verkeersstromen op een aantal kruispunten.

Aantal gehinderde reizigers	Gemiddelde reistijdverlies
2.800 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. noorden	10-30 minuten
20.000 mvt/etmaal ri. noorden	

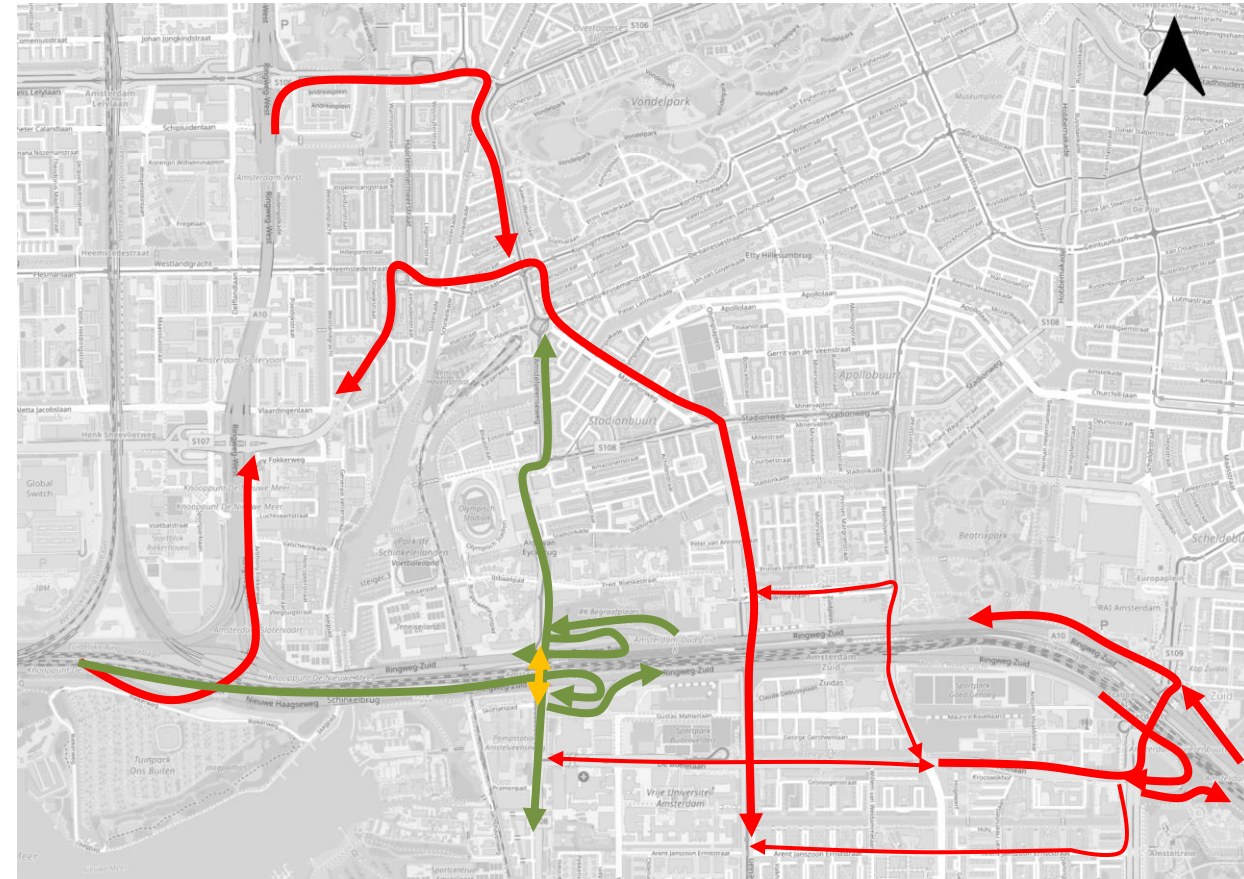
## Doelgroepen

Er is een dominante verkeersstroom van Amsterdam Buitenveldert Zuidas naar Haarlemmermeer en Haarlem. Daarnaast is Amsterdam Oud-Zuid een belangrijke bestemming, waarbij de herkomsten Haarlemmermeer en Amstelveen zijn. Tevens is er een sterke relatie tussen Amsterdam Oud-Zuid en Amsterdam Buitenveldert Zuidas.

1. Haarlemmermeer-A'dam Oud-Zuid
2. A'dam Zuidas-Haarlemmermeer
3. Amstelveen-A'dam Oud-Zuid
4. A'dam Zuidas-A'dam Oud-Zuid
5. A'dam Zuidas-A'dam Zuidas

Verdeling ritlengte				Gemiddelde ritlengte
0-5 km: 12%	5-10 km: 18%	10-15 km: 14%	>15 km: 56%	27 km

## Overzichtsk kaart – Hinderbeeld beide richtingen

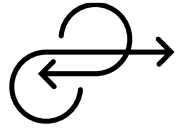


←→ Locatie → Afname → Toename

Selected link analyse

.... → amsterdam bereikbaar

# S108 Amstelveenseweg



Noordelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	Werkzaamheden Amstelveenseweg met afsluiting tussen toe- en afrit A10 buitenring en toe- en afrit A10 binnenring.
<b>Beoogde datum</b>	aug 2025 – aug 2027 (zomers 2025-2026-2027)
<b>Raakvlakken</b>	A10 Zuid HRL, A10 West, Zuid en Oost, A10 Zuid HRR, Boelelaan, Roelof Hartstraat

## Hinderbeeld

Met het afsluiten van de Amstelveenseweg wordt voor een deel van de verplaatsingen de aansluiting S108 niet meer aantrekkelijk. Deze verschuiven voor een groot deel naar de S109 aansluiting. Ook de aansluiting S107 op de A10 West wordt voor een deel van het verkeer een betere optie om de bestemming te bereiken. Deze verschuivingen zorgen voor meer gereden kilometers op het stedelijk wegennet. Met name de Parnassuswegcorridor zal fors drukker worden. Dit leidt tot grotere verkeersstromen op een aantal kruispunten.

Aantal gehinderde reizigers	Gemiddelde reistijdverlies
2.800 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. noorden	10-30 minuten
20.000 mvt/etmaal ri. noorden	

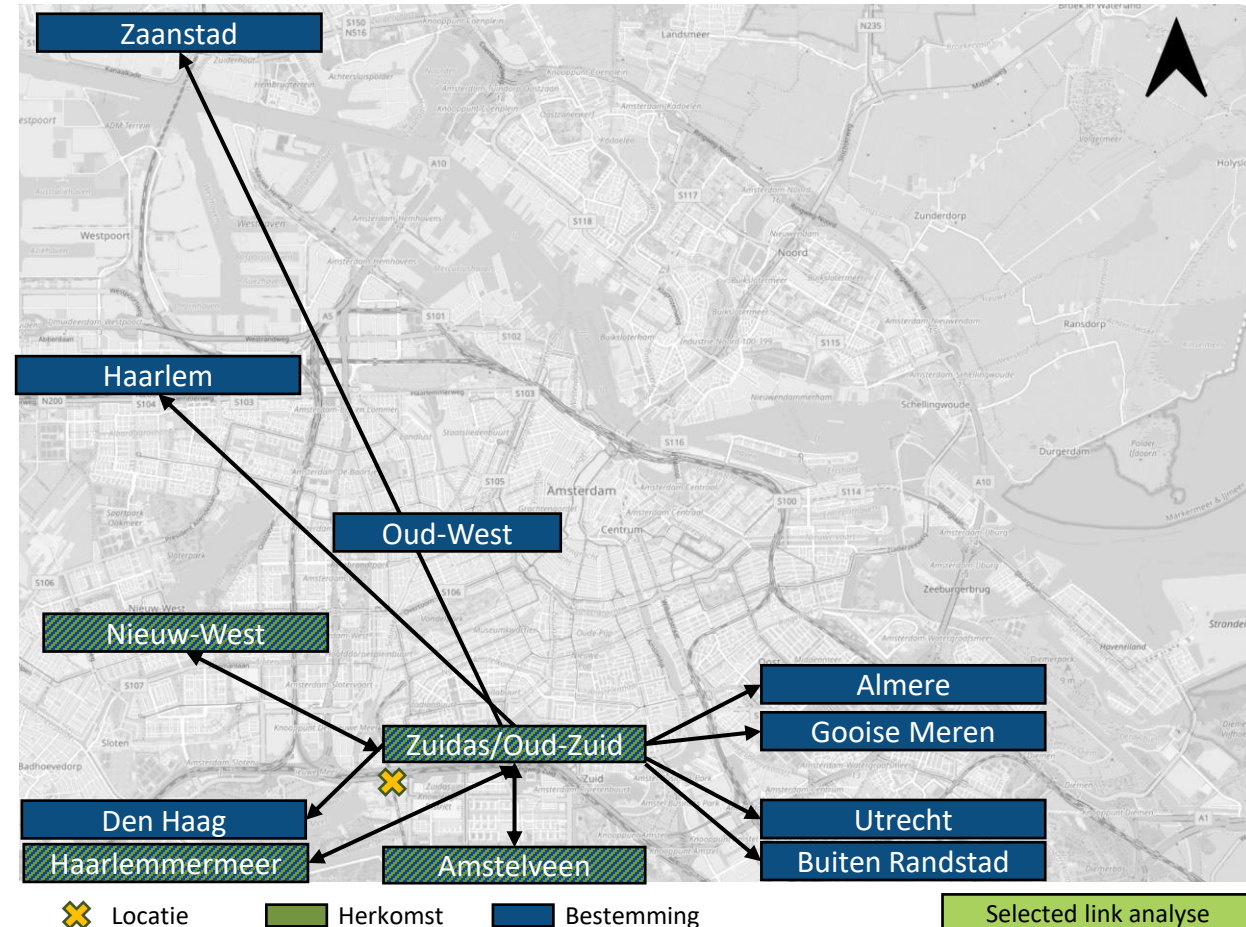
## Doelgroepen

Er is een dominante verkeersstroom van Amsterdam Buitenveldert Zuidas naar Haarlemmermeer en Haarlem. Daarnaast is Amsterdam Oud-Zuid een belangrijke bestemming, waarbij de herkomsten Haarlemmermeer en Amstelveen zijn. Tevens is er een sterke relatie tussen Amsterdam Oud-Zuid en Amsterdam Buitenveldert Zuidas.

1. Haarlemmermeer-A'dam Oud-Zuid
2. A'dam Zuidas-Haarlemmermeer
3. Amstelveen-A'dam Oud-Zuid
4. A'dam Zuidas-A'dam Oud-Zuid
5. A'dam Zuidas-A'dam Zuidas

Verdeling ritlengte				Gemiddelde ritlengte
0-5 km: 12%	5-10 km: 18%	10-15 km: 14%	>15 km: 56%	27 km

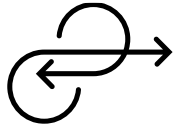
## Overzichtsk kaart – Doelgroepen



.... → amsterdam bereikbaar



# S108 Amstelveenseweg



## Potentie voor gedragsverandering



Grote potentie voor de fiets vanwege relatief veel korte ritten en fijnmazigheid van stedelijk fietsnetwerk. Er zijn echter een aantal barrières. Voor verkeer met een bestemming in Oud-Zuid zijn er relatief weinig directe fietsverbindingen in de noord-zuidrichting. Daarnaast vormt de Schinkel een barrière voor de reizigers uit Slotervaart. De Zeilbrug is hier een cruciale oversteek.



Beperkt aantal directe BTM-verbindingen voor reizigers, overstappen vaak nodig. Reizigers tussen Haarlem en Zuidas/Oud-Zuid kunnen gebruik maken van hoogfrequente buslijn 346. Reizigers tussen Nieuw-West en Zuidas/Oud-Zuid kunnen gebruik maken van metro- en tramverbindingen 1, 2, 17 en 27. Reizigers uit Amstelveen kunnen gebruik maken van buslijnen 347, 357 en 358.



Directe treinverbindingen vanaf Hoofddorp/Den Haag, Almere en Utrecht naar station Amsterdam Zuid. Voor verkeer uit Zaanstad en Haarlem is de Zuidas bereikbaar via een overstap van trein op metro op station Amsterdam Sloterdijk.

**P+R**

Relatief weinig verkeer naar centrumgebied van Amsterdam. Verkeer vanaf A4 (o.a. Haarlemmermeer, Den Haag) kunnen tijdelijk geen gebruik maken van P+R Olympisch Stadion en P+R VU MC. Verkeer uit Utrecht en Almere kan gebruik maken van P+R ArenA en P+R RAI om druk op wegennet rondom de Zuidas te verlichten.



Geen potentie voor vervoer over water. Belangrijke herkomsten en bestemmingen liggen niet aan het water.



Veel potentie voor reizen op andere tijdstippen. Dit geldt voornamelijk voor werknemers met een kantoorbaan (Zuidas, VU MC) en bezoekers van het ziekenhuis.

## Mogelijke aanvullende maatregelen



- Beschikbaar houden fietspaden op Amstelveenseweg.
- Beperken aantal brugopeningen Zeilbrug in spitsuren om doorgang fietsers te borgen.



- Beschikbaar houden bus- en tramhalte IJsbaan voor buslijn 62 en trams 12 en 24.
- Vergroten capaciteit of verhogen frequentie metrolijnen M50 en M51.
- Vergroten capaciteit of verhogen frequentie tramlijnen 1, 2, 17 en 27.



- Beschikbaar houden metrostation Amstelveenseweg.
- Verhogen frequentie treinverbinding Utrecht/Almere – A'dam Zuid.
- Vergroten aantal deelfietsen op station Amsterdam-Zuid aan alle zijden van station om voor-/natransport te faciliteren.

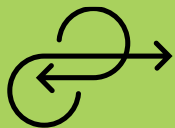
**P+R**

- Gebruik van P+R Olympisch Stadion en P+R VU MC ontmoedigen.
- Stimuleren gebruik P+R locaties RAI en ArenA in combinatie met metro.



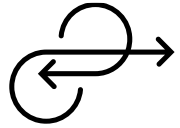
- Aanpassen werktijden en stimuleren andere (tijdelijke werklocatie) voor werknemers op de Zuidas (via werkgevers).
- Aanpassen bezoekerstijden VU MC.

# Werk 7



**N516 Thorbeckeweg**

# N516 Thorbeckeweg



Oostelijke richting, ochtendspits

<b>Omschrijving</b>	Weekendafsluitingen verschillende delen van Thorbeckeweg - N516 tussen Wibautstraat en Verlengde Stellingweg (AVANT-project).
<b>Beoogde datum</b>	feb 2025 – mrt 2027
<b>Raakvlakken</b>	A10 Noord HRR / HRL, A10 West Re (Coentunnel)

## Hinderbeeld

Afhankelijk van de wijze van afsluiten zal de route door Achtersluispolder drukker worden. Knooppunt Zaanadam zal meer gebruikt gaan worden met het niet goed beschikbaar zijn van de ontsluiting via de aansluiting Zaanstad-Zuid. De S118 wordt minder gebruikt ten koste van de hoofdroute via de A8 naar de A10 Noord.

<b>Aantal gehinderde reizigers</b>	<b>Gemiddelde reistijdverlies</b>
20.000 mvt/etmaal ri. oosten	< 10 minuten

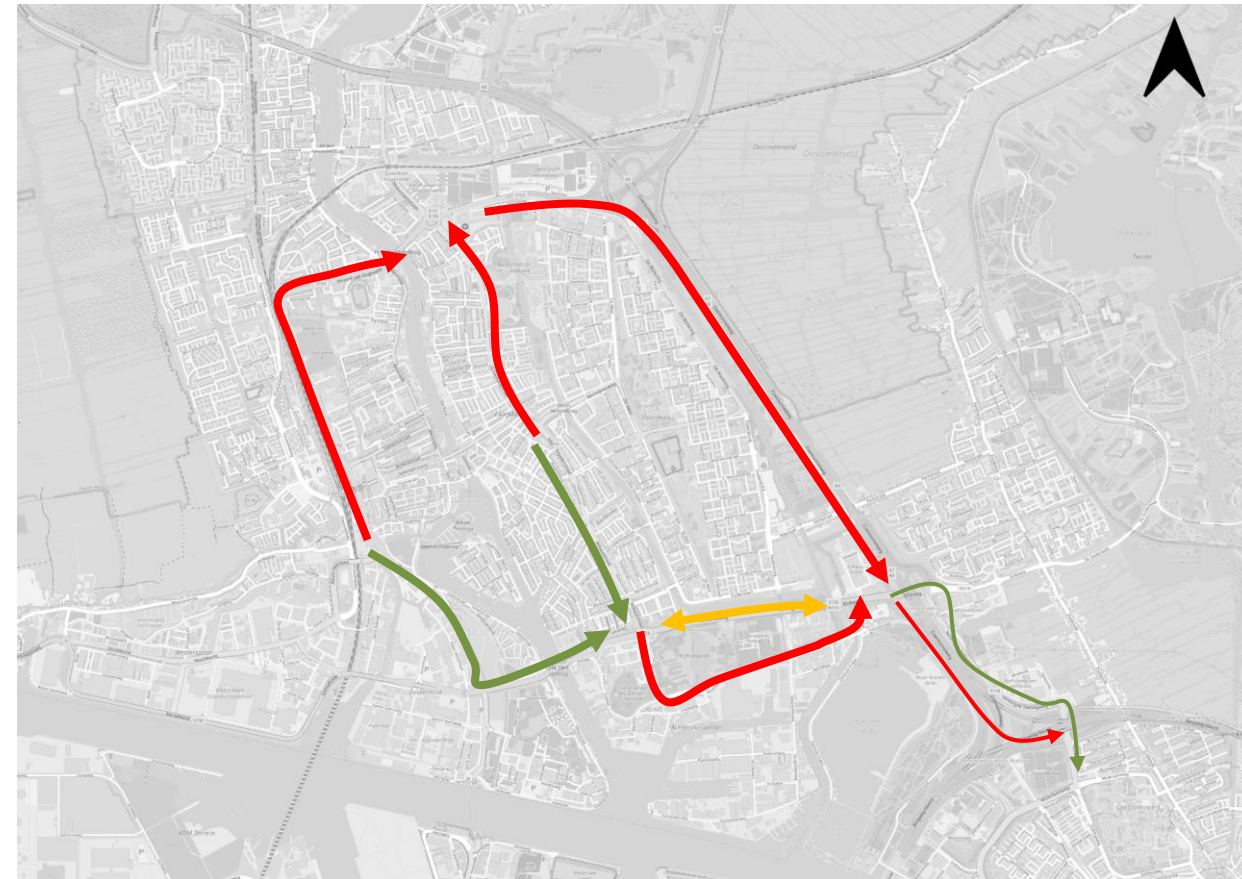
## Doelgroepen

Voornamelijk verkeer van Zaanstad naar Haarlemmermeer en het westen van Amsterdam. Relatief veel intern verkeer in Zaanstad. Het verkeer in Zaanstad heeft voornamelijk een bestemming in het zuidoosten van Zaanstad. 50% rijdt naar de A10-West, 40% rijdt naar de A10-Noord. Slechts 10% heeft een bestemming ten noorden van de Thorbeckeweg.

1. Zaanstad-Haarlemmermeer
2. Zaanstad-A'dam Noord-West
3. Zaanstad-A'dam Amsterdam Westpoort
4. Zaanstad-Oostzaan
5. Zaanstad-A'dam Oud-Noord

<b>Verdeling ritlengte</b>	<b>Gemiddelde ritlengte</b>
0-5 km: 3%      5-10 km: 8%      10-15 km: 14%      >15 km: 75%	35 km

## Overzichtsk kaart - Hinderbeeld

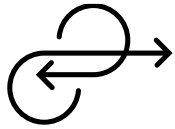


←→ Locatie      → Afname      → Toename

Selected link analyse

.... → amsterdam bereikbaar

# N516 Thorbeckeweg



## Oostelijke richting, ochtendspits

<b>Omschrijving</b>	Weekendafsluitingen verschillende delen van Thorbeckeweg - N516 tussen Wibautstraat en Verlengde Stellingweg (AVANT-project).
<b>Beoogde datum</b>	feb 2025 – mrt 2027
<b>Raakvlakken</b>	A10 Noord HRR / HRL, A10 West Re (Coentunnel)

### Hinderbeeld

Afhankelijk van de wijze van afsluiten zal de route door Achtersluispolder drukker worden. Knooppunt Zaanadam zal meer gebruikt gaan worden met het niet goed beschikbaar zijn van de ontsluiting via de aansluiting Zaanstad-Zuid. De S118 wordt minder gebruikt ten koste van de hoofdroute via de A8 naar de A10 Noord.

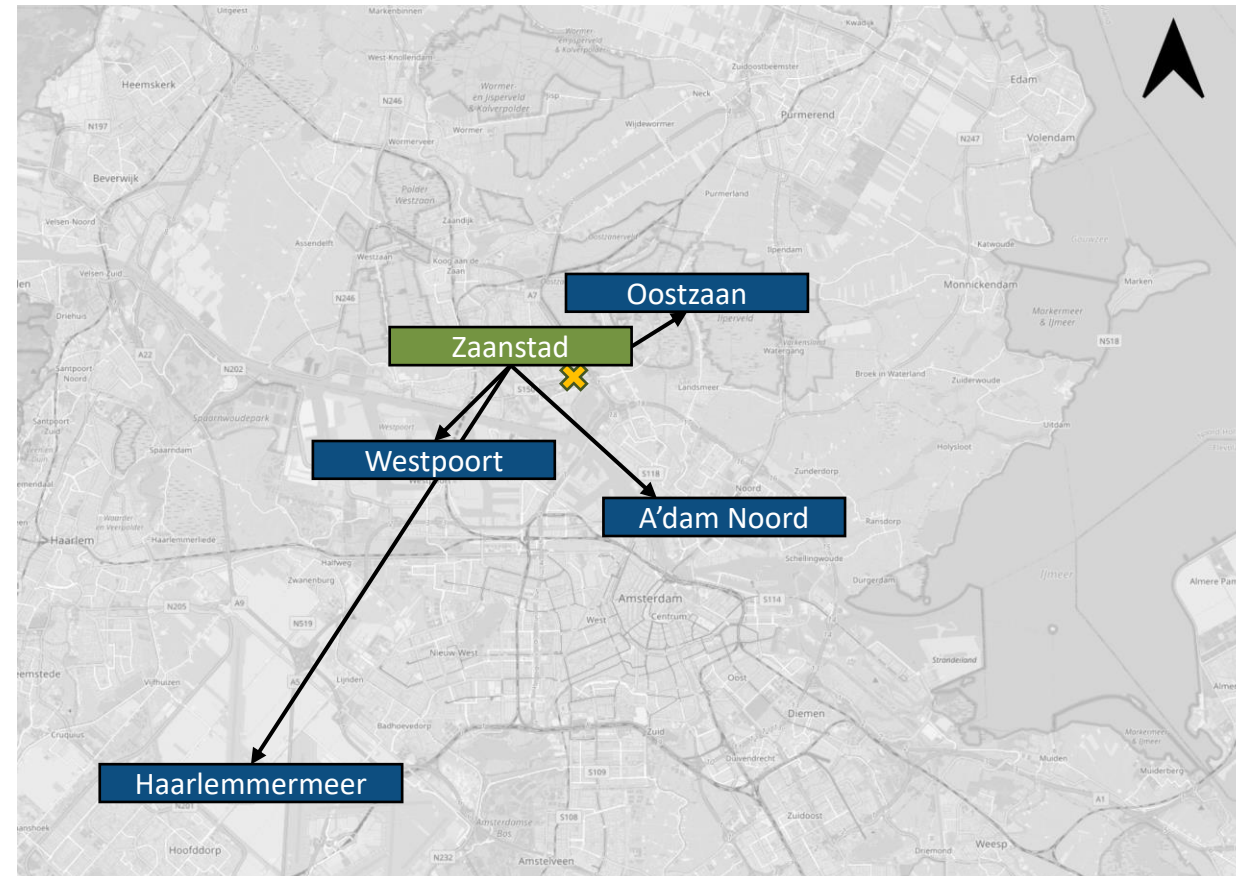
<b>Aantal gehinderde reizigers</b>	<b>Gemiddelde reistijdverlies</b>
20.000 mvt/etmaal ri. oosten	< 10 minuten

### Doelgroepen

Voornamelijk verkeer van Zaanstad naar Haarlemmermeer en het westen van Amsterdam. Relatief veel intern verkeer in Zaanstad. Het verkeer in Zaanstad heeft voornamelijk een bestemming in het zuidoosten van Zaanstad. 50% rijdt naar de A10-West, 40% rijdt naar de A10-Noord. Slechts 10% heeft een bestemming ten noorden van de Thorbeckeweg.

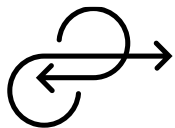
<b>Verdeling ritlengte</b>	<b>Gemiddelde ritlengte</b>
0-5 km: 3%      5-10 km: 8%      10-15 km: 14%      >15 km: 75%	35 km

### Overzichtsk kaart - Doelgroepen



.... → amsterdam bereikbaar

# N516 Thorbeckeweg



## Oostelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	Weekendafsluitingen verschillende delen van Thorbeckeweg - N516 tussen Wibautstraat en Verlengde Stellingweg (AVANT-project).
<b>Beoogde datum</b>	feb 2025 – mrt 2027
<b>Raakvlakken</b>	A10 Noord HRR / HRL, A10 West Re (Coentunnel)

### Hinderbeeld

Afhankelijk van de wijze van afsluiten zal de route door Achtersluispolder drukker worden. Knooppunt Zaanadam zal meer gebruikt gaan worden met het niet goed beschikbaar zijn van de ontsluiting via de aansluiting Zaanstad-Zuid. De S118 wordt minder gebruikt ten koste van de hoofdroute via de A8 naar de A10 Noord.

### Aantal gehinderde reizigers

20.000 mvt/etmaal ri. oosten

### Gemiddelde reistijdverlies

< 10 minuten

### Doelgroepen

Verkeer van Zaanstad naar Amsterdam Noord, Haarlemmermeer, Oostzaan, Almere en Utrecht. Relatief weinig verkeer heeft een bestemming in andere delen van Amsterdam. Ook is er verkeer met een herkomst in Zaanstad en een bestemming buiten de randstad. Er is relatief veel intern verkeer binnen Zaanstad.

1. Zaanstad-A'dam Noord-West
2. Zaanstad-Haarlemmermeer
3. Zaanstad-Oostzaan
4. Zaanstad-Bestemmingen buiten de randstad
5. Zaanstad- Almere

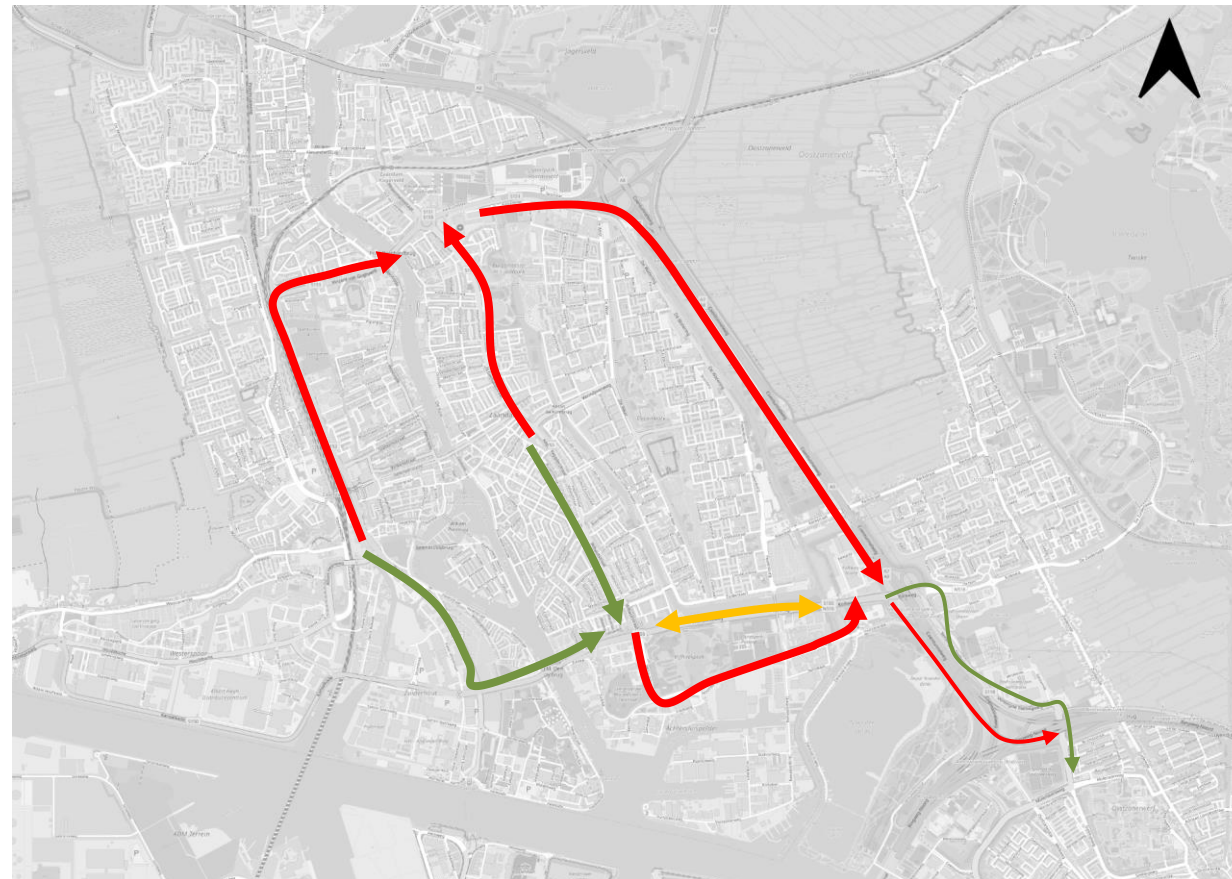
### Verdeling ritlengte

0-5 km: 4%      5-10 km: 11%      10-15 km: 16%      >15 km: 69%

### Gemiddelde ritlengte

31 km

### Overzichtsk kaart - Hinderbeeld

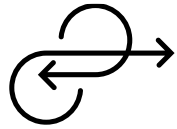


←→ Locatie      → Afname      → Toename

Selected link analyse

.... → amsterdam bereikbaar

# N516 Thorbeckeweg



## Oostelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	Weekendafsluitingen verschillende delen van Thorbeckeweg - N516 tussen Wibautstraat en Verlengde Stellingweg (AVANT-project).
<b>Beoogde datum</b>	feb 2025 – mrt 2027
<b>Raakvlakken</b>	A10 Noord HRR / HRL, A10 West Re (Coentunnel)

### Hinderbeeld

Afhankelijk van de wijze van afsluiten zal de route door Achtersluispolder drukker worden. Knooppunt Zaanadam zal meer gebruikt gaan worden met het niet goed beschikbaar zijn van de ontsluiting via de aansluiting Zaanstad-Zuid. De S118 wordt minder gebruikt ten koste van de hoofdroute via de A8 naar de A10 Noord.

### Aantal gehinderde reizigers

20.000 mvt/etmaal ri. oosten

### Gemiddelde reistijdverlies

< 10 minuten

### Doelgroepen

Verkeer van Zaanstad naar Amsterdam Noord, Haarlemmermeer, Oostzaan, Almere en Utrecht. Relatief weinig verkeer heeft een bestemming in andere delen van Amsterdam. Ook is er verkeer met een herkomst in Zaanstad en een bestemming buiten de randstad. Er is relatief veel intern verkeer binnen Zaanstad.

1. Zaanstad-A'dam Noord-West
2. Zaanstad-Haarlemmermeer
3. Zaanstad-Oostzaan
4. Zaanstad-Bestemmingen buiten de randstad
5. Zaanstad- Almere

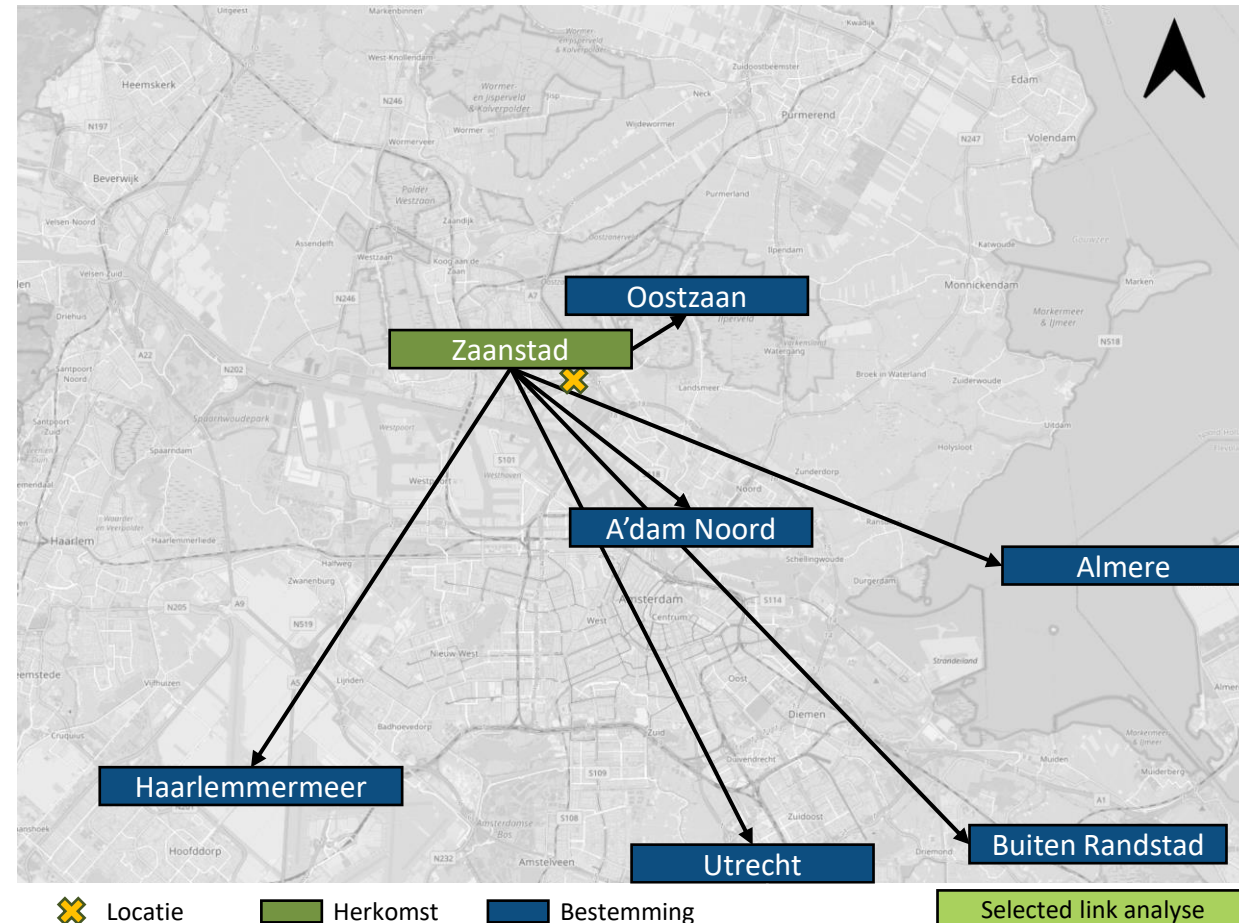
### Verdeling ritlengte

0-5 km: 4%      5-10 km: 11%      10-15 km: 16%      >15 km: 69%

### Gemiddelde ritlengte

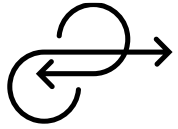
31 km

### Overzichtsk kaart - Doelgroepen



.... → amsterdam bereikbaar

# N516 Thorbeckeweg



## Potentie voor gedragsverandering



Bepaalde potentie voor de fiets vanwege relatief veel lange afstandsverplaatsingen. Route over Oostzanerdiijk vormt geen directe fietsverbinding voor reizigers tussen Zaanstad, Oostzaan en Amsterdam-Noord. Noordzeekanaal vormt barrière voor reizigers tussen Zaanstad en Westpoort, alleen bereikbaar via Hempont.



Directe busverbinding van Zaandam naar Noorderpark (391, 394) en van Zaandam naar Sloterdijk (395) zijn bij afsluiting van de N516 een sneller alternatief. Aandachtspunt is de bereikbaarheid van de halte Zaandam, De Vlinder.



Directe sprinter-verbinding tussen stations Zaandam, Sloterdijk en Schiphol. Directe intercity-verbinding tussen stations Zaandam en Utrecht. Andere grote steden als Almere zijn te bereiken via een overstap op Amsterdam Centraal. Alleen interessant als herkomsten/bestemmingen binnen acceptabele afstand van station bevinden.

**P+R**

Weinig bestemmingen in centrumgebied van Amsterdam. Er zijn weliswaar verschillende parkeergelegenheden bij de stations in Zaanstad, voortransport met de fiets heeft echter de voorkeur.



Potentie voor verplaatsingen tussen Zaandam en A'dam Westpoort via de Hempont. De pont is gratis voor fietsers. De pont vaart drie keer per uur en de overtocht duurt zes minuten. De capaciteit van de pontverbinding is echter relatief beperkt.



Vanwege het recreatieve motief van reizigers heeft spreiden van verkeer op alternatieve routes en reizen op andere tijdstippen potentie. Het betreft een weekendafsluiting waardoor een werkgeversaankpak minder succes heeft.

## Mogelijke aanvullende maatregelen



- Directe fietsverbinding tussen Achtersluispolder (Zaandam) en Tuindorp-Oostzaan (Amsterdam) en het verbeteren van de 'wayfinding'.
- Directe fietsverbindingen tussen Zaanstad en Oostzaan.
- Uitbreiden fietsparkeren op stations Zandijk Zaanse Schans, Koog aan de Zaan, Zaandam en bushalte Zaandam, De Vlinder.
- Aanbieden deelfietsen op bushalte Zaandam, De Vlinder.
- Sociale veiligheid verbeteren in Westpoort.



- Bushalte Zaandam, De Vlinder bereikbaar houden.
- Verhogen frequentie van busverbinding Zaandam naar Westpoort (395).
- Inzetten van pendeldiensten tussen Zaandam en Westpoort.



- Verhogen frequentie treinverbindingen Zaandam – Sloterdijk – Schiphol.
- Inzetten van intercity verbinding Zaandam – Schiphol.
- Vergroten aanbod deelfietsen stations Schiphol, Hoofddorp en Nieuw-Vennep.
- Sprinter tussen Zaandam, Sloterdijk en Schiphol ook in nachtelijke uren laten rijden.



- Verhogen frequentie Hempont.
- Inzetten van aparte fietspont op Hempont-verbinding.



- Stimuleren anders en niet reizen voor bewoners in Zaanstad.
- Shifttijden aanpassen van werknemers in Zaanstad die in de weekenden werken.
- Stimuleren van reizen op andere tijden voor vrachtverkeer naar het industriegebied Zaandam.
- Shifttijden aanpassen van werknemers op Westpoort en Schiphol.

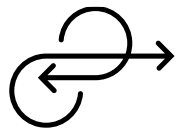
# Werk 8



## A10-Zuid HRL



# A10-Zuid HRL



## Oostelijke richting, ochtendspits

<b>Omschrijving</b>	16-daagse afsluiting A10-West naar A10-Zuid HRL, A10-Zuid HRL tussen S108 en S109 (buitenring) en doorgaande A4 HRL naar A10.
<b>Beoogde datum</b>	mrt 2025 – jun 2025
<b>Raakvlakken</b>	A10 Noord HRR / HRL, S116 IJ-tunnel- Amstelveenseweg, S112 Gooiseweg, A9, A10 HRR KNM, A10 Zuid HRL, Boelelaan

### Hinderbeeld

Verkeer op de A10 Zuid is voor een groot deel doorgaand verkeer. De A9 HRL wordt met name door het doorgaande verkeer gebruikt. Verkeer vanuit noord naar Zuidas en omgeving rijdt ook veel via de Ring Oost. Verkeer op de boog van A10 West naar A10 Zuid zoekt veelal een weg via de lokale routes. Door de afsluiting in Badhoevedorp wordt ook de A5 extra gebruikt. De Boelelaan, aansluiting S106, Amstelveenseweg en routes door Amstelveen worden eveneens fors meer gebruikt.

<b>Aantal gehinderde reizigers</b>	<b>Gemiddelde reistijdverlies</b>
15.000 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. oosten >100.000 mvt/etmaal ri. oosten	30-60 minuten

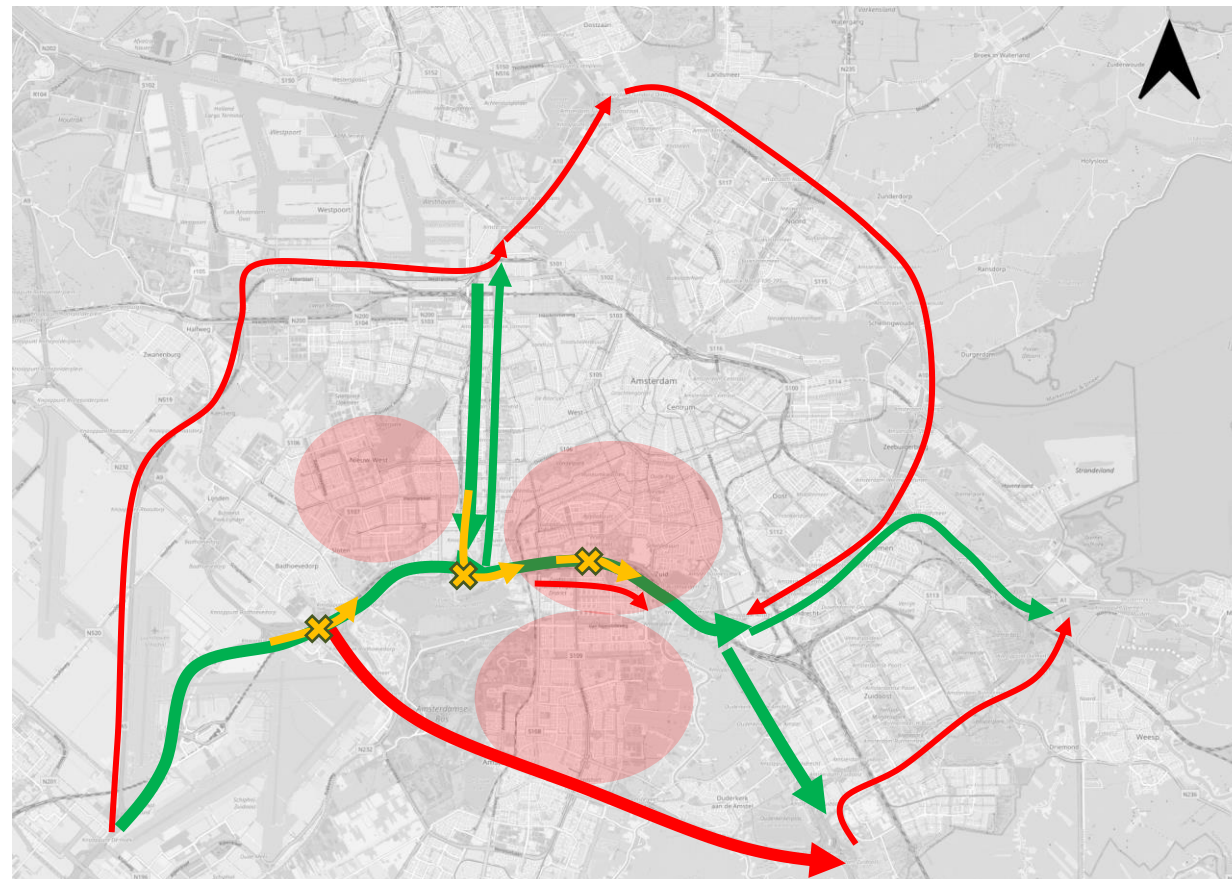
### Doelgroepen

Verkeer uit Amsterdam Slotervaart, Oud-West, Bos en Lommer heeft een bestemming in Utrecht. Verkeer uit Zaanstad, Purmerend en Hoorn heeft een bestemming in Amsterdam Buitenveldert en Bijlmer-West. Daarnaast veel bestemmingsverkeer vanaf Haarlemmermeer en Haarlem naar Watergraafsmeer, De Pijp, Buitenveldert en Diemen.

1. Haarlemmermeer - A'dam Buitenveldert, Zuidas
2. Haarlem -A'dam Buitenveldert, Zuidas
3. Haarlemmermeer - A'dam Oud-Zuid
4. Haarlemmermeer – A'dam Watergraafsmeer
5. Haarlemmermeer – A'dam De Pijp

<b>Verdeling ritlengte (locatie: 21.3 Li)</b>	<b>Gemiddelde ritlengte</b>
0-5 km: 1%      5-10 km: 4%      10-15 km: 9%      >15 km: 86%	44 km

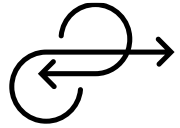
### Overzichtsk kaart - Hinderbeeld



✕ Locatie     
 ➔ Afname     
 ➔ Toename     
 Selected link analyse

....➔ amsterdam bereikbaar

# A10-Zuid HRL



## Oostelijke richting, ochtendspits

<b>Omschrijving</b>	16-daagse afsluiting A10-West naar A10-Zuid HRL, A10-Zuid HRL tussen S108 en S109 (buitenring) en doorgaande A4 HRL naar A10.
<b>Beoogde datum</b>	mrt 2025 – jun 2025
<b>Raakvlakken</b>	A10 Noord HRR / HRL, S116 IJ-tunnel- Amstelveenseweg, S112 Gooiseweg, A9, A10 HRR KNM, A10 Zuid HRL, Boelelaan

### Hinderbeeld

Verkeer op de A10 Zuid is voor een groot deel doorgaand verkeer. De A9 HRL wordt met name door het doorgaande verkeer gebruikt. Verkeer vanuit noord naar Zuidas en omgeving rijdt ook veel via de Ring Oost. Verkeer op de boog van A10 West naar A10 Zuid zoekt veelal een weg via de lokale routes. Door de afsluiting in Badhoevedorp wordt ook de A5 extra gebruikt. De Boelelaan, aansluiting S106, Amstelveenseweg en routes door Amstelveen worden eveneens fors meer gebruikt.

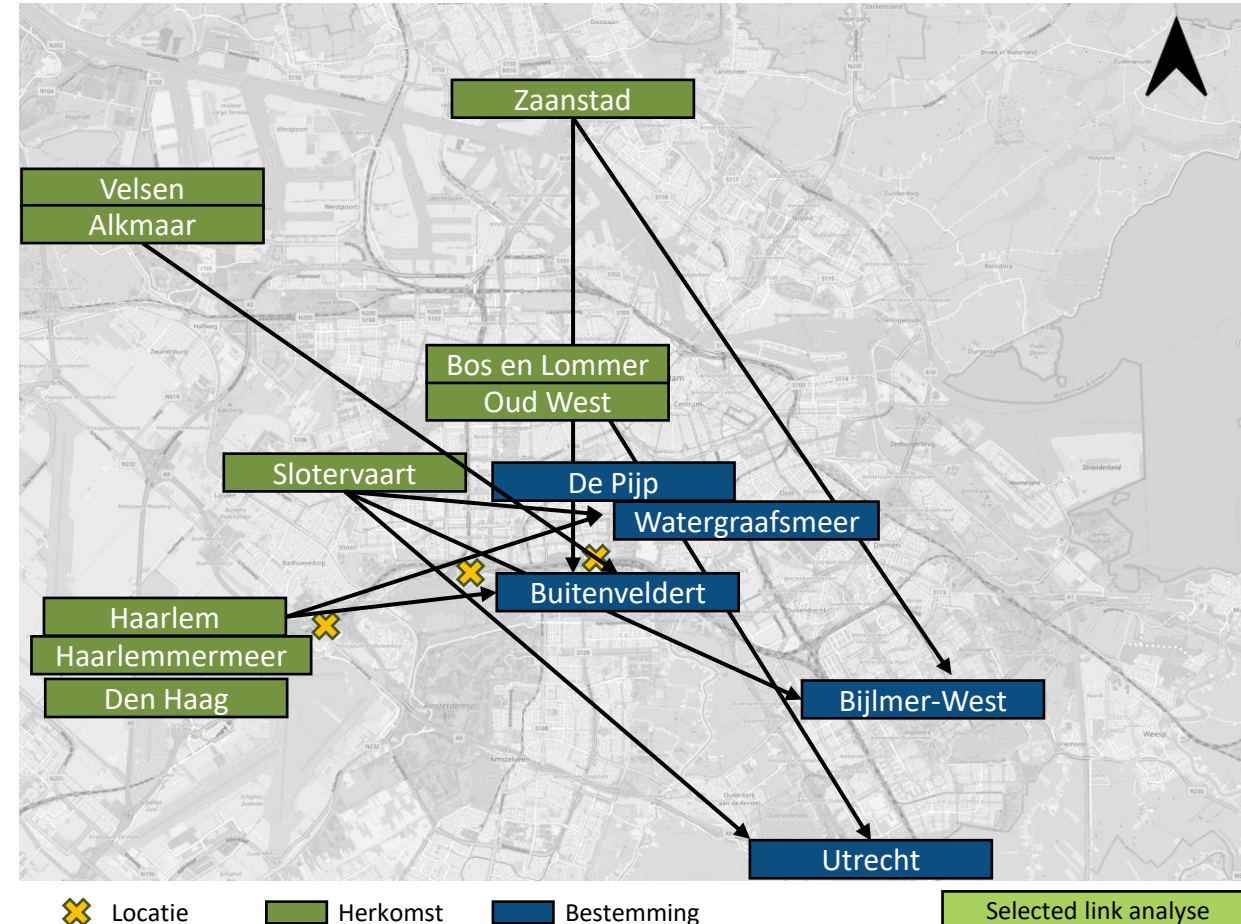
<b>Aantal gehinderde reizigers</b>	<b>Gemiddelde reistijdverlies</b>
15.000 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. oosten	30-60 minuten
>100.000 mvt/etmaal ri. oosten	

### Doelgroepen

Verkeer uit Amsterdam Slotervaart, Oud-West, Bos en Lommer heeft een bestemming in Utrecht. Verkeer uit Zaanstad, Purmerend en Hoorn heeft een bestemming in Amsterdam Buitenveldert en Bijlmer-West. Daarnaast veel bestemmingsverkeer vanaf Haarlemmermeer en Haarlem naar Watergraafsmeer, De Pijp, Buitenveldert en Diemen.

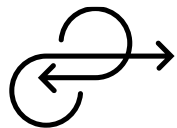
<b>Verdeling ritlengte (locatie: 21.3 Li)</b>	<b>Gemiddelde ritlengte</b>
0-5 km: 1%      5-10 km: 4%      10-15 km: 9%      >15 km: 86%	44 km

### Overzichtsk kaart - Doelgroepen



.... → amsterdam bereikbaar

# A10-Zuid HRL



## Oostelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	16-daagse afsluiting A10-West naar A10-Zuid HRL, A10-Zuid HRL tussen S108 en S109 (buitenring) en doorgaande A4 HRL naar A10.
<b>Beoogde datum</b>	mrt 2025 – jun 2025
<b>Raakvlakken</b>	A10 Noord HRR / HRL, S116 IJ-tunnel- Amstelveenseweg, S112 Gooiseweg, A9, A10 HRR KNM, A10 Zuid HRL, Boelelaan

### Hinderbeeld

Verkeer op de A10 Zuid is voor een groot deel doorgaand verkeer. De A9 HRL wordt met name door het doorgaande verkeer gebruikt. Verkeer vanuit noord naar Zuidas en omgeving rijdt ook veel via de Ring Oost. Verkeer op de boog van A10 West naar A10 Zuid zoekt veelal een weg via de lokale routes. Door de afsluiting in Badhoevedorp wordt ook de A5 extra gebruikt. De Boelelaan, aansluiting S106, Amstelveenseweg en routes door Amstelveen worden eveneens fors meer gebruikt.

### Aantal gehinderde reizigers

13.500 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. oosten  
>100.000 mvt/etmaal ri. oosten

### Gemiddelde reistijdverlies

30-60 minuten

### Doelgroepen

Verkeer met herkomsten in Haarlemmermeer, A'dam Slotervaart en Buitenveldert/Zuidas en bestemming in A'dam De Pijp, Buitenveldert en Watergraafsmeer, Almere, Diemen, Utrecht en Gooise Meren. Ook zijn er veel bestemmingen buiten de Randstad.

1. Haarlemmermeer – A'dam Buitenveldert
2. Haarlemmermeer-A'dam De Pijp
3. Haarlemmermeer – A'dam Oud-Zuid
4. Haarlemmermeer-Almere
5. Haarlemmermeer-A'dam Watergraafsmeer

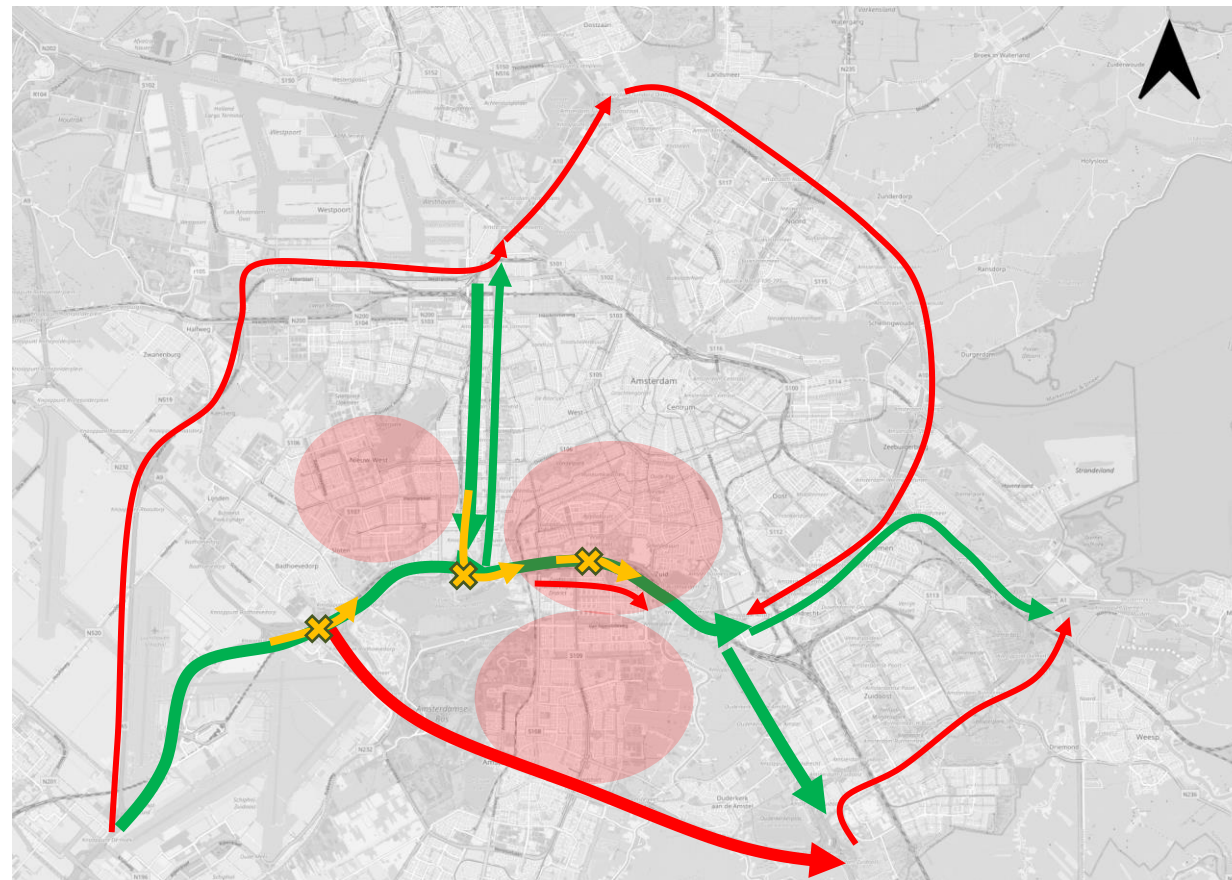
### Verdeling ritlengte (locatie: 21.3 Li)

0-5 km: 2%      5-10 km: 6%      10-15 km: 11%      >15 km: 81%

### Gemiddelde ritlengte

42 km

### Overzichtsk kaart - Hinderbeeld

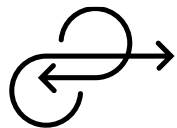


✕ Locatie      → Afname      → Toename

Selected link analyse

.... → amsterdam bereikbaar

# A10-Zuid HRL



## Oostelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	16-daagse afsluiting A10-West naar A10-Zuid HRL, A10-Zuid HRL tussen S108 en S109 (buitenring) en doorgaande A4 HRL naar A10.
<b>Beoogde datum</b>	mrt 2025 – jun 2025
<b>Raakvlakken</b>	A10 Noord HRR / HRL, S116 IJ-tunnel- Amstelveenseweg, S112 Gooiseweg, A9, A10 HRR KNM, A10 Zuid HRL, Boelelaan

### Hinderbeeld

Verkeer op de A10 Zuid is voor een groot deel doorgaand verkeer. De A9 HRL wordt met name door het doorgaande verkeer gebruikt. Verkeer vanuit noord naar Zuidas en omgeving rijdt ook veel via de Ring Oost. Verkeer op de boog van A10 West naar A10 Zuid zoekt veelal een weg via de lokale routes. Door de afsluiting in Badhoevedorp wordt ook de A5 extra gebruikt. De Boelelaan, aansluiting S106, Amstelveenseweg en routes door Amstelveen worden eveneens fors meer gebruikt.

<b>Aantal gehinderde reizigers</b>	<b>Gemiddelde reistijdverlies</b>
13.500 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. oosten	30-60 minuten
>100.000 mvt/etmaal ri. oosten	

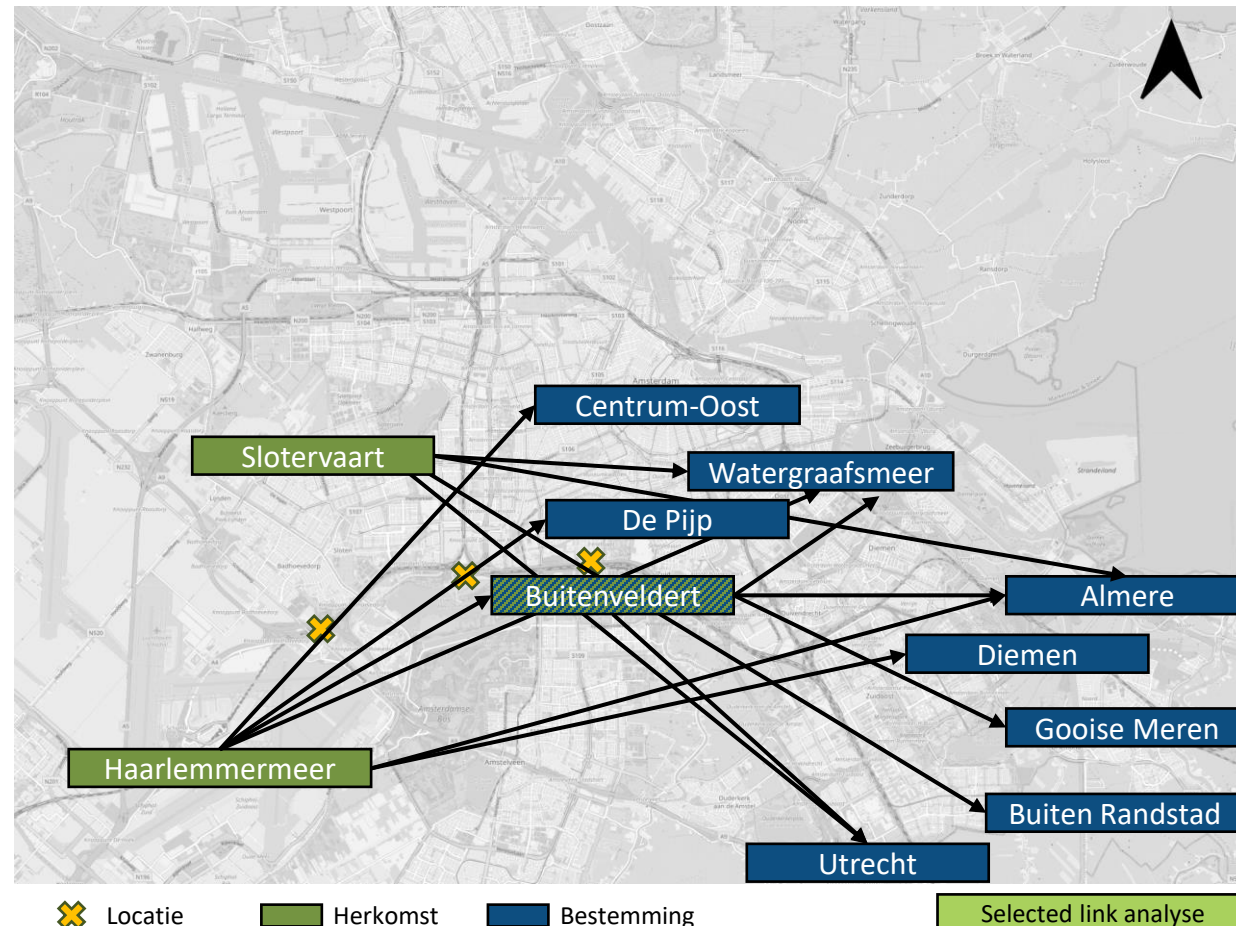
### Doelgroepen

Verkeer met herkomsten in Haarlemmermeer, A'dam Slotervaart en Buitenveldert/Zuidas en bestemming in A'dam De Pijp, Buitenveldert en Watergraafsmeer, Almere, Diemen, Utrecht en Gooise Meren. Ook zijn er veel bestemmingen buiten de Randstad.

1. Haarlemmermeer – A'dam Buitenveldert
2. Haarlemmermeer-A'dam De Pijp
3. Haarlemmermeer – A'dam Oud-Zuid
4. Haarlemmermeer-Almere
5. Haarlemmermeer-A'dam Watergraafsmeer

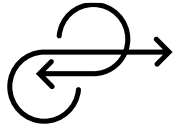
<b>Verdeling ritlengte (locatie: 21.3 Li)</b>	<b>Gemiddelde ritlengte</b>
0-5 km: 2%      5-10 km: 6%      10-15 km: 11%      >15 km: 81%	42 km

### Overzichtsk kaart - Doelgroepen



.... → amsterdam bereikbaar

# A10-Zuid HRL



## Potentie voor gedragsverandering



Aandeel ritten met herkomst/bestemming binnen acceptabele fietsafstand is laag. Reizigers met herkomst én bestemming in Buitenveldert, Slotervaart, De Pijp of Watergraafsmeer is relatief klein. De fiets heeft met name potentie als voor- of natransport.



Vanwege de relatief lange afstanden en grote spreiding in herkomsten en bestemmingen heeft bus weinig potentie. Reizigers met een bestemming in Amsterdam kunnen gebruik maken van metro voor het natransport (M50, M51 en M52) in combinatie met de trein. Dit geldt bijvoorbeeld voor reizigers vanaf Haarlemmermeer naar Amsterdam.



Potentie voor de trein voor reizigers uit Hoorn, Purmerend, Zaanstad en Haarlemmermeer naar Amsterdam. Ook is er potentie voor de reizigers uit Slotervaart en Buitenveldert naar Utrecht, Almere en andere bestemmingen buiten de Randstad. Goede voorzieningen voor het voor- en natransport zijn hierbij essentieel om concurrerend te zijn met de auto.

**P+R**

Weinig reizigers met een bestemming in centrumgebied Amsterdam. Tijdens de werkzaamheden zijn P+R Olympisch Stadion en P+R VU MC slecht bereikbaar. P+R Sloterdijk en P+R Noord zijn voor reizigers uit het noorden naar Amsterdam in combinatie met deelfiets, bus, tram en/of metro een optie. Deze P+R's hebben echter onvoldoende capaciteit beschikbaar.



Geen potentie voor vervoer over water. Belangrijke herkomsten en bestemmingen liggen niet aan het water.



Veel potentie voor reizen op andere tijdstippen. Dit geldt voornamelijk voor werknemers met een kantoorbaan (Zuidas, VU MC) en bezoekers van het ziekenhuis.

## Mogelijke aanvullende maatregelen



- Nieuw fietsverbinding vanaf Spaarnwoude voor e-bike fietsers uit Haarlem naar A'dam.
- Fietsvoorzieningen uitbreiden op stations Haarlem, HOV-haltes Haarlem van buslijn 346 (Haarlem-Zuidas), Hoofddorp en Nieuw Vennep ten behoeve van voortransport.



- Verhogen frequentie en/of capaciteit metro (M50 en M51).
- Frequentieverhoging buslijn 346 tussen Haarlem en Zuidas.
- Opwaarderen bushalte Europaweg/Toekanweg tot mobiliteitshub voor frequente busverbindingen naar Amsterdam-Zuid.



- Informeren reizigers over buitendienststelling van spoor op station Zuid en communiceren/stimuleren gebruik van metro.
- Verhogen treinfrequentie tussen Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam.

**P+R**

- Inzetten tijdelijke P+R nabij Knooppunt Schiphol Noord voor reizigers uit het zuidwesten en het verhogen van de frequentie van busverbinding 341 naar station Amsterdam Zuid.
- Benutten capaciteit P+R Breukelen voor reizigers uit het zuidoosten middels prijsdifferentiatie/parkeerduurbeperving en indien nodig capaciteit vergroten.



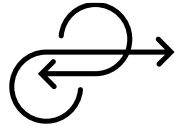
- Stimuleren gebruik van andere werklocaties voor forensen naar de Zuidas.
- Stimuleren thuiswerken door middel van "2 weken thuiswerk"-challenge.

# Werk 9



## S112 Gooiseweg

# S112 Gooiseweg



## Noordelijke richting, ochtendspits

<b>Omschrijving</b>	Groot onderhoud zuidelijke deel Gooiseweg tussen A10 (aansluiting A10 wel toegankelijk) en A9 (toerit Gooiseweg vanaf Karspeldreef richting zuiden wel toegankelijk).
<b>Beoogde datum</b>	jun 2025 – nov 2025
<b>Raakvlakken</b>	A10 Zuid HRL, A9, A10 West, Zuid en Oost, President Kennedylaan, A10 Oost HRL, A1 HRR

### Hinderbeeld

Met het niet beschikbaar zijn van de Gooiseweg tussen de A9 en de A10 neemt de verkeersdruk op deze weg richting het Prins Bernardplein ook af. Verkeer zal zich wenden tot de ruit rond Zuidoost. Het verkeer verspreidt zich over het netwerk. Bestaande knelpunten zullen zwaarder belast worden. De Weteringweg vanaf de A1 en de Burgermeester Stramanweg worden relatief het meeste extra belast.

<b>Aantal gehinderde reizigers</b>	<b>Gemiddelde reistijdverlies</b>
3.000 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. noorden 25.000 mvt/etmaal per rijrichting	10-30 minuten

### Doelgroepen

Op het noordelijk deel functioneert Amsterdam Bijlmer met name als herkomst. De belangrijkste bestemmingen in Amsterdam zijn Buitenveldert en Watergraafsmeer. Op het zuidelijk deel is de Bijlmer de belangrijkste bestemming. De belangrijkste herkomst is Haarlemmermeer. Opvallend is dat verplaatsingen voornamelijk in oost-west richting plaatsvinden terwijl de Gooiseweg in noord-zuid richting gelegen is.

#### Top 5 aan noordzijde Gooiseweg:

1. A'dam Bijlmer-Oost-Haarlemmermeer
2. Diemen-Haarlemmermeer
3. A'dam Bijlmer-Oost-A'dam Buitenveldert, Zuidas
4. A'dam Bijlmer-Oost-A'dam Watergraafsmeer
5. Diemen-Buitenveldert, Zuidas

<b>Verdeling ritlengte aan noordzijde Gooiseweg</b>	<b>Gemiddelde ritlengte</b>
0-5 km: 3%      5-10 km: 13%      10-15 km: 14%      >15 km: 80%	70,4 km

### Overzichtsk kaart – Hinderbeeld

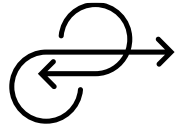


←→ Locatie      → Afname      → Toename

Selected link analyse

.... → amsterdam bereikbaar

# S112 Gooiseweg



## Noordelijke richting, ochtendspits

<b>Omschrijving</b>	Groot onderhoud zuidelijke deel Gooiseweg tussen A10 (aansluiting A10 wel toegankelijk) en A9 (toerit Gooiseweg vanaf Karspeldreef richting zuiden wel toegankelijk).
<b>Beoogde datum</b>	jun 2025 – nov 2025
<b>Raakvlakken</b>	A10 Zuid HRL, A9, A10 West, Zuid en Oost, President Kennedylaan, A10 Oost HRL, A1 HRR

### Hinderbeeld

Met het niet beschikbaar zijn van de Gooiseweg tussen de A9 en de A10 neemt de verkeersdruk op deze weg richting het Prins Bernardplein ook af. Verkeer zal zich wenden tot de ruit rond Zuidoost. Het verkeer verspreidt zich over het netwerk. Bestaande knelpunten zullen zwaarder belast worden. De Weteringweg vanaf de A1 en de Burgermeester Stramanweg worden relatief het meeste extra belast.

<b>Aantal gehinderde reizigers</b>	<b>Gemiddelde reistijdverlies</b>
3.000 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. noorden	10-30 minuten
25.000 mvt/etmaal per rijrichting	

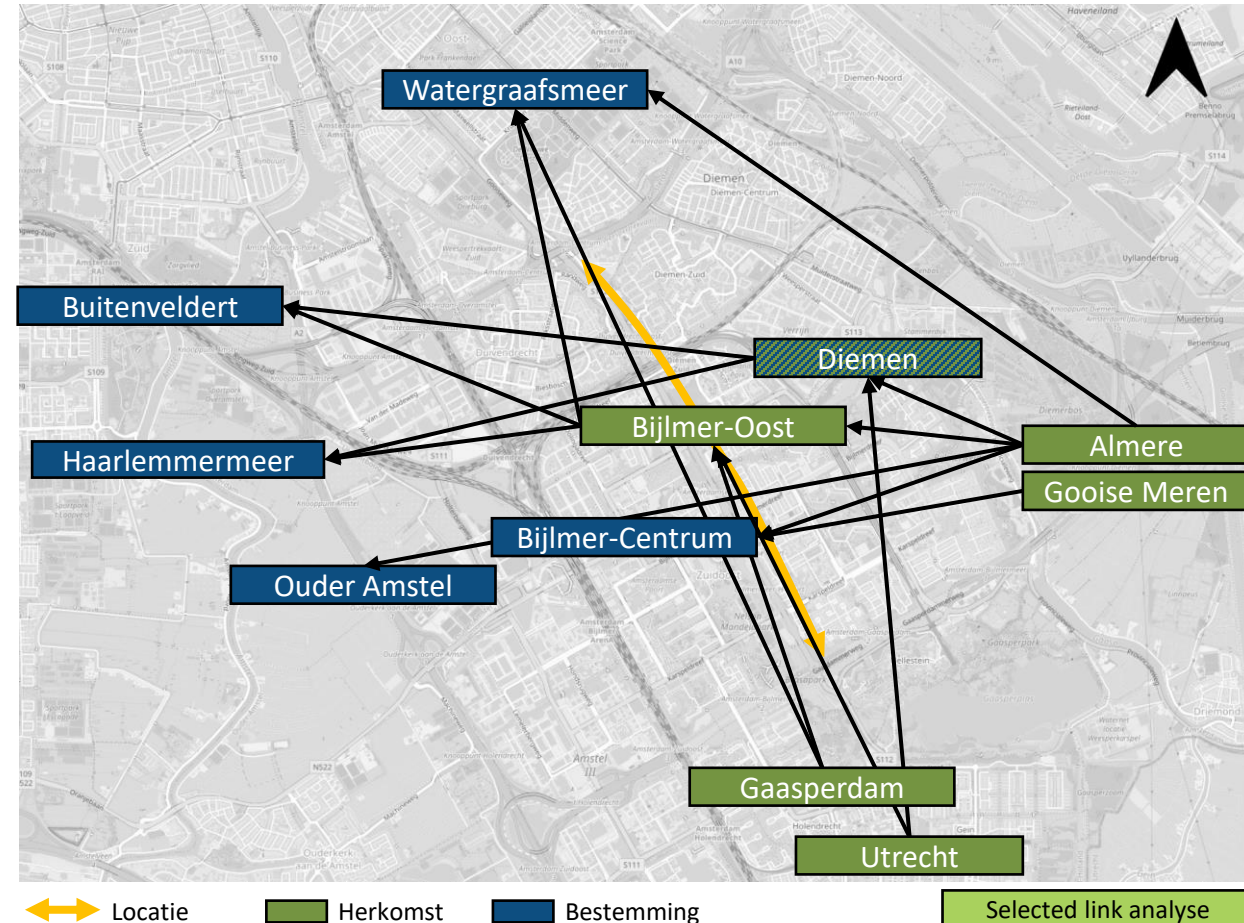
### Doelgroepen

Op het noordelijk deel functioneert Amsterdam Bijlmer met name als herkomst. De belangrijkste bestemmingen in Amsterdam zijn Buitenveldert en Watergraafsmeer. Op het zuidelijk deel is de Bijlmer de belangrijkste bestemming. De belangrijkste herkomst is Haarlemmermeer. Opvallend is dat verplaatsingen voornamelijk in oost-west richting plaatsvinden terwijl de Gooiseweg in noord-zuid richting gelegen is.

- Top 5 aan noordzijde Gooiseweg:**
1. A'dam Bijlmer-Oost-Haarlemmermeer
  2. Diemen-Haarlemmermeer
  3. A'dam Bijlmer-Oost-A'dam Buitenveldert, Zuidas
  4. A'dam Bijlmer-Oost-A'dam Watergraafsmeer
  5. Diemen-Buitenveldert, Zuidas

<b>Verdeling ritlengte aan noordzijde Gooiseweg</b>	<b>Gemiddelde ritlengte</b>
0-5 km: 3%      5-10 km: 13%      10-15 km: 14%      >15 km: 80%	70,4 km

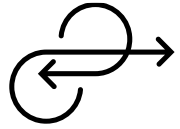
### Overzichtsk kaart - Doelgroepen



.... → amsterdam bereikbaar



# S112 Gooiseweg



## Noordelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	Groot onderhoud zuidelijke deel Gooiseweg tussen A10 (aansluiting A10 wel toegankelijk) en A9 (toerit Gooiseweg vanaf Karspeldreef richting zuiden wel toegankelijk).
<b>Beoogde datum</b>	jun 2025 – nov 2025
<b>Raakvlakken</b>	A10 Zuid HRL, A9, A10 West, Zuid en Oost, President Kennedylaan, A10 Oost HRL, A1 HRR

### Hinderbeeld

Met het niet beschikbaar zijn van de Gooiseweg tussen de A9 en de A10 neemt de verkeersdruk op deze weg richting het Prins Bernardplein ook af. Verkeer zal zich wenden tot de ruit rond Zuidoost. Het verkeer verspreidt zich over het netwerk. Bestaande knelpunten zullen zwaarder belast worden. De Weteringweg vanaf de A1 en de Burgermeester Stramanweg worden relatief het meeste extra belast.

<b>Aantal gehinderde reizigers</b>	<b>Gemiddelde reistijdverlies</b>
3.700 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. noorden 25.000 mvt/etmaal per rijrichting	10-30 minuten

### Doelgroepen

Op het noordelijk deel functioneert Amsterdam Bijlmer met name als herkomst. De belangrijkste bestemming is Amsterdam Watergraafsmeer. Op het zuidelijk deel is de Bijlmer de belangrijkste bestemming. De belangrijkste herkomst is Haarlemmermeer. Er is relatief veel intern verkeer binnen Amsterdam. Opvallend is dat verplaatsingen voornamelijk in oost-west richting plaatsvinden.

#### Top 5 aan noordzijde Gooiseweg:

1. A'dam Bijlmer-Oost-A'dam Watergraafsmeer
2. Diemen-Haarlemmermeer
3. A'dam Bijlmer-Centrum-Watergraafsmeer
4. A'dam Bijlmer-Centrum-Zaanstad
5. Diemen-A'dam Watergraafsmeer

<b>Verdeling ritlengte aan noordzijde Gooiseweg</b>	<b>Gemiddelde ritlengte</b>
0-5 km: 4%      5-10 km: 18%      10-15 km: 17%      >15 km: 61%	27 km

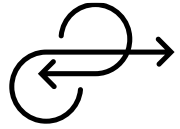
### Overzichtsk kaart – Hinderbeeld



←→ Locatie      → Afname      → Toename

Selected link analyse

# S112 Gooiseweg



## Noordelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	Groot onderhoud zuidelijke deel Gooiseweg tussen A10 (aansluiting A10 wel toegankelijk) en A9 (toerit Gooiseweg vanaf Karspeldreef richting zuiden wel toegankelijk).
<b>Beoogde datum</b>	jun 2025 – nov 2025
<b>Raakvlakken</b>	A10 Zuid HRL, A9, A10 West, Zuid en Oost, President Kennedylaan, A10 Oost HRL, A1 HRR

### Hinderbeeld

Met het niet beschikbaar zijn van de Gooiseweg tussen de A9 en de A10 neemt de verkeersdruk op deze weg richting het Prins Bernardplein ook af. Verkeer zal zich wenden tot de ruit rond Zuidoost. Het verkeer verspreidt zich over het netwerk. Bestaande knelpunten zullen zwaarder belast worden. De Weteringweg vanaf de A1 en de Burgermeester Stramanweg worden relatief het meeste extra belast.

<b>Aantal gehinderde reizigers</b>	<b>Gemiddelde reistijdverlies</b>
3.700 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. noorden 25.000 mvt/etmaal per rijrichting	10-30 minuten

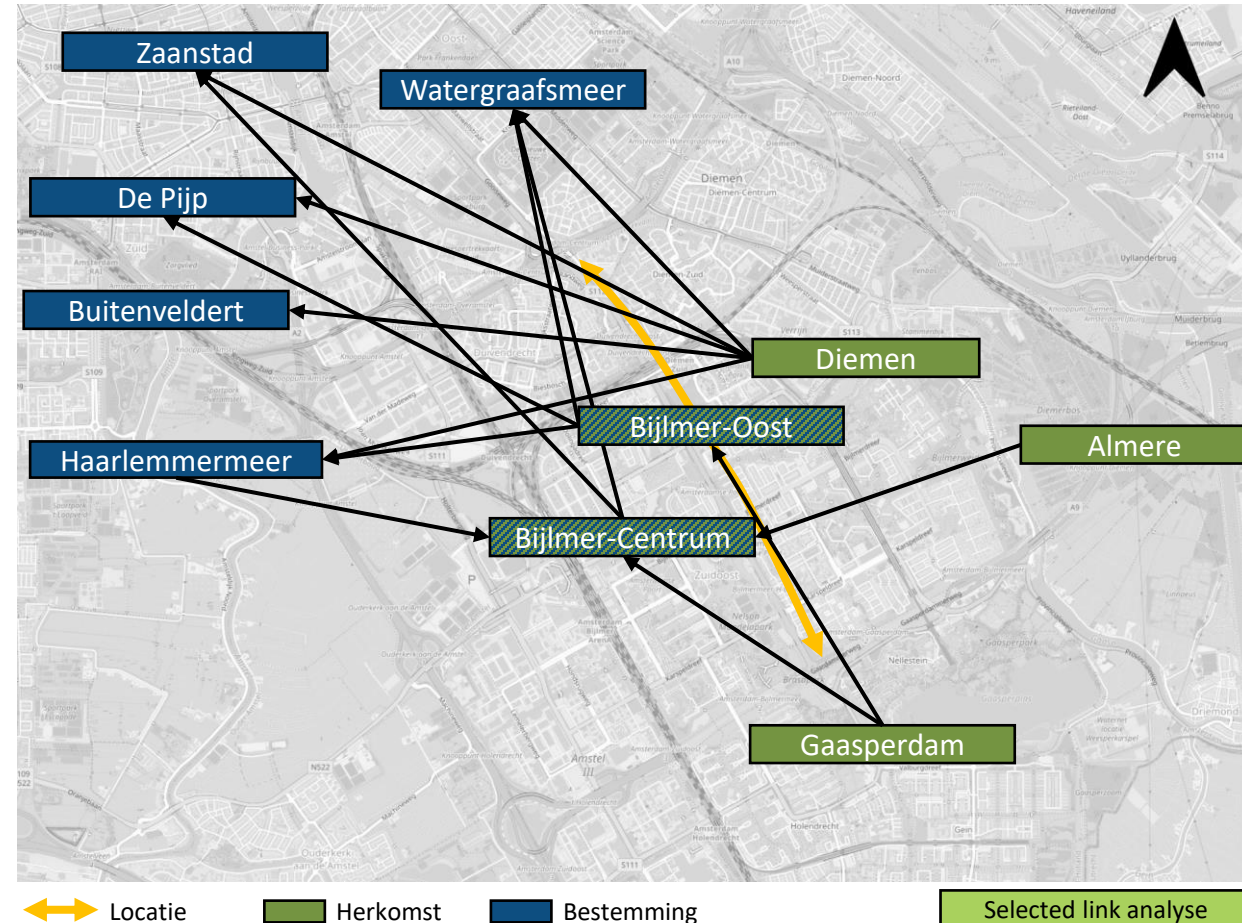
### Doelgroepen

Op het noordelijk deel functioneert Amsterdam Bijlmer met name als herkomst. De belangrijkste bestemming is Amsterdam Watergraafsmeer. Op het zuidelijk deel is de Bijlmer de belangrijkste bestemming. De belangrijkste herkomst is Haarlemmermeer. Er is relatief veel intern verkeer binnen Amsterdam. Opvallend is dat verplaatsingen voornamelijk in oost-west richting plaatsvinden.

- Top 5 aan noordzijde Gooiseweg:**
1. A'dam Bijlmer-Oost-A'dam Watergraafsmeer
  2. Diemen-Haarlemmermeer
  3. A'dam Bijlmer-Centrum-Watergraafsmeer
  4. A'dam Bijlmer-Centrum-Zaanstad
  5. Diemen-A'dam Watergraafsmeer

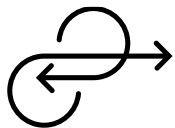
<b>Verdeling ritlengte aan noordzijde Gooiseweg</b>	<b>Gemiddelde ritlengte</b>
0-5 km: 4%      5-10 km: 18%      10-15 km: 17%      >15 km: 61%	27 km

### Overzichtsk kaart – Doelgroepen



... → amsterdam bereikbaar

# S112 Gooiseweg



## Potentie voor gedragsverandering



Relatief groot aandeel korte ritten met herkomst én bestemming in Amsterdam en in de Bijlmer. Fijnmazig fietsnetwerk aanwezig in de Bijlmer met directe routes naar Watergraafsmeer, parallel aan de Gooiseweg. Aandachtspunt vormt de barrièrevorming van de Amstel en A10 voor fietsers naar Buitenveldert en De Pijp.



Bus- en metrolijnen verbinden verschillende locaties in de Bijlmer met elkaar. Metrolijn 50 zorgt voor een directe verbinding naar station Amsterdam-Zuid en Buitenveldert. Overstappen op metro, tram of bus is nodig voor bestemmingen in centrum van Amsterdam.



Directe treinverbindingen tussen Zaandam/Amsterdam-Zuid/Utrecht en de Bijlmer. Vanuit Almere is een overstap op station Duivendrecht noodzakelijk. Voor herkomsten/bestemmingen in de omgeving van het station is de reistijd concurrerend ten opzichte van de auto. Reizigers met andere herkomsten/bestemmingen is sterk afhankelijk van voor-/natransport.

**P+R**

Weinig verkeer met herkomst buiten A'dam en bestemming in centrumgebied A'dam. Reizigers naar de Bijlmer kunnen gebruik maken van P+R Duivendrecht en P+R ArenA in combinatie met metro naar bestemmingen. Reizigers vanaf Utrecht kunnen daarnaast gebruik maken van P+R Breukelen i.c.m. trein en natransport. Deze P+R heeft echter onvoldoende restcapaciteit.



Geen potentie voor vervoer over water. Belangrijke herkomsten en bestemmingen liggen niet aan het water.



Bepaalde potentie voor reizen op andere tijdstippen op alternatieve routes door de beperkte restcapaciteit. De herkomsten of bestemmingen bevinden zich in de Bijlmer. Hierdoor is de doelgroep relatief gemakkelijk te bereiken. Voor werknemers met kantoorfunctie in de Bijlmer is niet reizen mogelijk door tijdelijk thuis te werken.

## Mogelijke aanvullende maatregelen



- Fietsverbindingen langs de Gooiseweg en kruisingen met Gooiseweg mogelijk houden.
- Capaciteit vergroten van fietsenstallingen op de stations Diemen, Duivendrecht, ArenA
- Vergroten aanbod deelfietsen langs metrolijnen 53, 50/54
- Vergroten fietsenstallingen langs metrolijnen 53, 50/54



- Frequentieverhoging metrolijn 50, 53 en 54.
- Stimuleren van gebruik van metrolijnen door aanbieden korting.



- Intercityverbindingen laten stoppen op station Bijlmer ArenA en/of Duivendrecht.

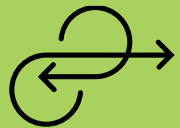
**P+R**

- Vergroten capaciteit P+R terreinen rondom Amsterdam en in Breukelen.
- Stimuleren gebruik P+R Breukelen in combinatie met korting voor de trein.



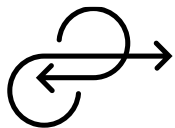
- Stimuleren reizen op andere tijdstippen en thuiswerken voor werknemers in Bijlmer.
- Stimuleren niet reizen voor bewoners in Bijlmer.

# Werk 10



**A10-West rechts  
Coentunnel**

# A10-West rechts Coentunnel



## Noordelijke richting, ochtendspits

<b>Omschrijving</b>	9-weekse Coentunnel afsluiting in noordelijke richting. Wisselbuis alleen toegankelijk voor nood- en hulpdiensten en bussen.
<b>Beoogde datum</b>	jul 2025 – sep 2025
<b>Raakvlakken</b>	Basisweg/Transformatorweg, S116 IJ-tunnel, N516, A9, A10 Zuid HRR, A10 Oost, A10 Oost HRL, A1 HRR

### Hinderbeeld

Met het afsluiten van de Coentunnel in noordelijke richting komen drie alternatieve routes in beeld. Het model schat een redelijk gelijke verdeling van het verkeer over deze routes. Vanuit het centrum in de IJ-tunnel het alternatief. Vanuit het zuidelijk deel van Amsterdam de route over Ring Oost en Noord. Daarnaast is er een deel dat de A9 richting het noorden neemt. Met name op de routes richting de IJ-tunnel wordt het lokale wegennet extra belast. Voor een deel komt dit verkeer ook vanuit de omgeving Sloterdijk.

### Aantal gehinderde reizigers

8.100 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. noorden  
80.000 mvt/etmaal ri. noorden

### Gemiddelde reistijdverlies

30-60 minuten

### Doelgroepen

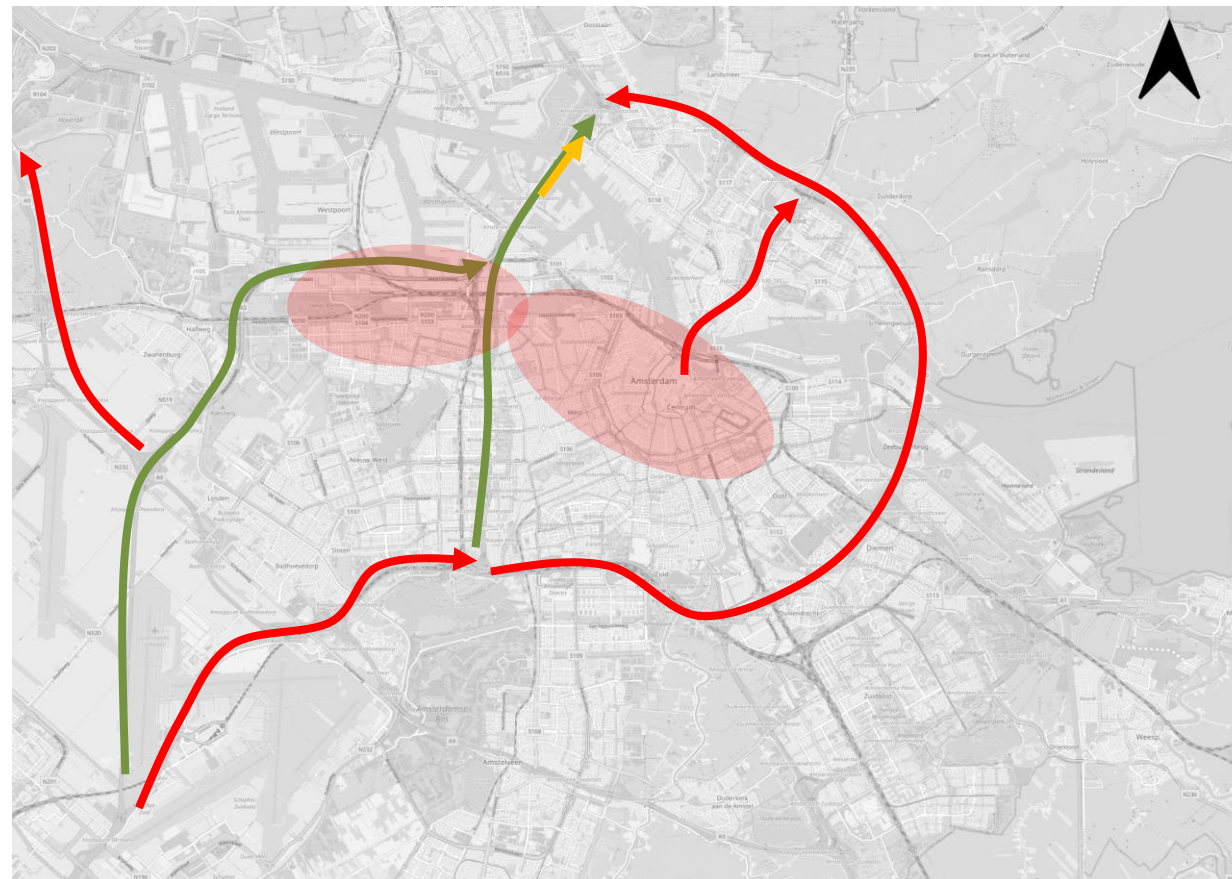
Er is een dominante verkeersstroom met als herkomst Haarlemmermeer en Haarlem. De belangrijkste bestemming is Zaanstad. Belangrijke herkomsten zijn Haarlem, Amstelveen en Den Haag.

1. Haarlemmermeer-Zaanstad
2. Haarlemmermeer-A'dam Noord-West
3. Haarlemmermeer-A'dam Oud-Noord
4. A'dam Amsterdam Westpoort-Zaanstad
5. Haarlem-Zaanstad

### Verdeling ritlengte

0-5 km: <1%	5-10 km: 4%	10-15 km: 9%	>15 km: 87%	<b>Gemiddelde ritlengte</b>
				44 km

### Overzichtsk kaart – Hinderbeeld

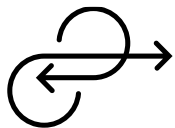


→ Locatie   
 → Afname   
 → Toename

Selected link analyse

.... → amsterdam bereikbaar

# A10-West rechts Coentunnel



## Noordelijke richting, ochtendspits

<b>Omschrijving</b>	9-weekse Coentunnel afsluiting in noordelijke richting. Wisselbuis alleen toegankelijk voor nood- en hulpdiensten en bussen.
<b>Beoogde datum</b>	jul 2025 – sep 2025
<b>Raakvlakken</b>	Basisweg/Transformatorweg, S116 IJ-tunnel, N516, A9, A10 Zuid HRR, A10 Oost, A10 Oost HRL, A1 HRR

### Hinderbeeld

Met het afsluiten van de Coentunnel in noordelijke richting komen drie alternatieve routes in beeld. Het model schat een redelijk gelijke verdeling van het verkeer over deze routes. Vanuit het centrum in de IJ-tunnel het alternatief. Vanuit het zuidelijk deel van Amsterdam de route over Ring Oost en Noord. Daarnaast is er een deel dat de A9 richting het noorden neemt. Met name op de routes richting de IJ-tunnel wordt het lokale wegennet extra belast. Voor een deel komt dit verkeer ook vanuit de omgeving Sloterdijk.

Aantal gehinderde reizigers	Gemiddelde reistijdverlies
8.100 mvt/ochtendspits (7-9 uur) ri. noorden	30-60 minuten
80.000 mvt/etmaal ri. noorden	

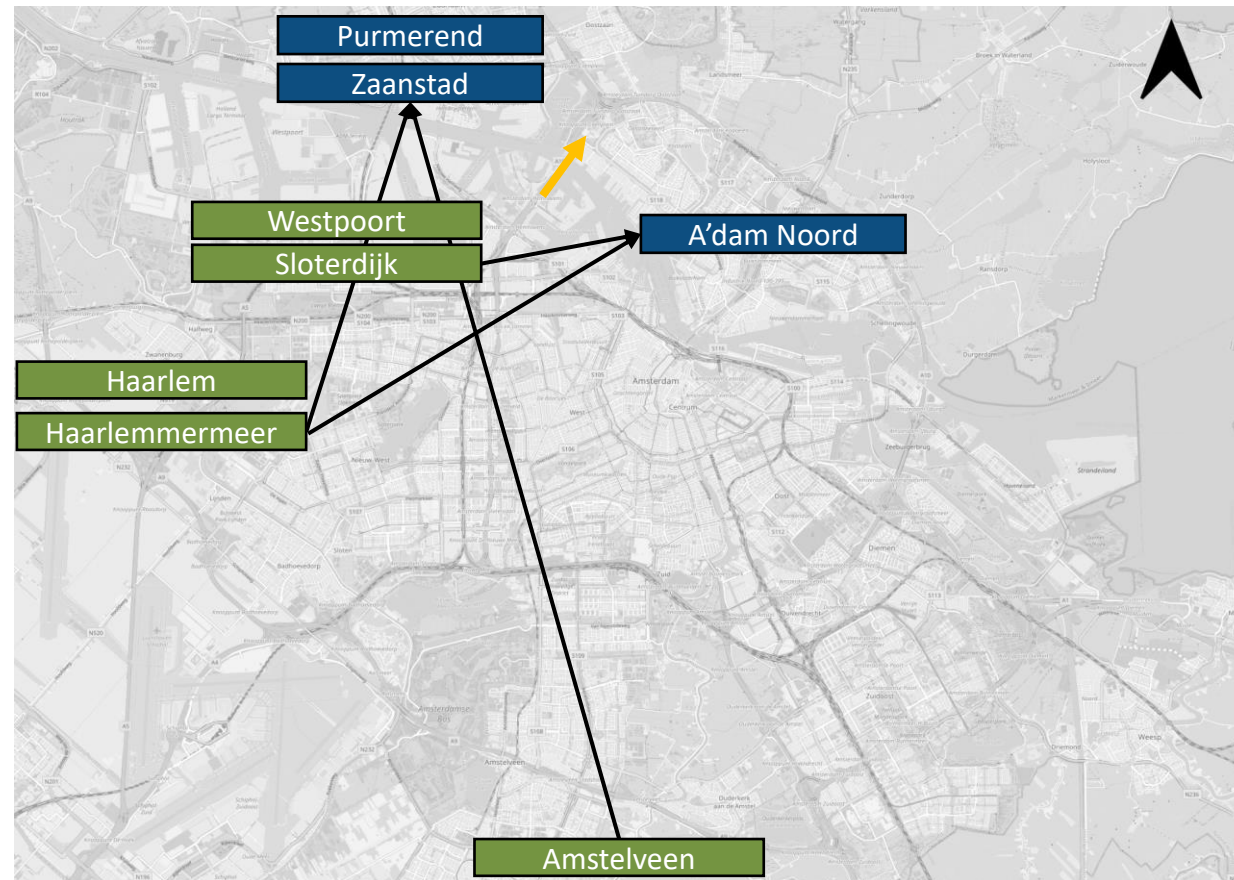
### Doelgroepen

Er is een dominante verkeersstroom met als herkomst Haarlemmermeer en Haarlem. De belangrijkste bestemming is Zaanstad. Belangrijke herkomsten zijn Haarlem, Amstelveen en Den Haag.

1. Haarlemmermeer-Zaanstad
2. Haarlemmermeer-A'dam Noord-West
3. Haarlemmermeer-A'dam Oud-Noord
4. A'dam Amsterdam Westpoort-Zaanstad
5. Haarlem-Zaanstad

Verdeling ritlengte				Gemiddelde ritlengte
0-5 km: <1%	5-10 km: 4%	10-15 km: 9%	>15 km: 87%	44 km

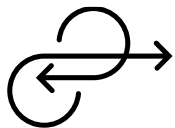
### Overzichtsk kaart – Doelgroepen



→ Locatie    
   Herkomst    
   Bestemming    
 Selected link analyse

.... → amsterdam bereikbaar

# A10-West rechts Coentunnel



## Noordelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	9-weekse Coentunnel afsluiting in noordelijke richting. Wisselbuis alleen toegankelijk voor nood- en hulpdiensten en bussen.
<b>Beoogde datum</b>	jul 2025 – sep 2025
<b>Raakvlakken</b>	Basisweg/Transformatorweg, S116 IJ-tunnel, N516, A9, A10 Zuid HRR, A10 Oost, A10 Oost HRL, A1 HRR

### Hinderbeeld

Met het afsluiten van de Coentunnel in noordelijke richting komen drie alternatieve routes in beeld. Het model schat een redelijk gelijke verdeling van het verkeer over deze routes. Vanuit het centrum in de IJ-tunnel het alternatief. Vanuit het zuidelijk deel van Amsterdam de route over Ring Oost en Noord. Daarnaast is er een deel dat de A9 richting het noorden neemt. Met name op de routes richting de IJ-tunnel wordt het lokale wegennet extra belast. Voor een deel komt dit verkeer ook vanuit de omgeving Sloterdijk.

Aantal gehinderde reizigers	Gemiddelde reistijdverlies
10.700 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. noorden	30-60 minuten
80.000 mvt/etmaal ri. noorden	

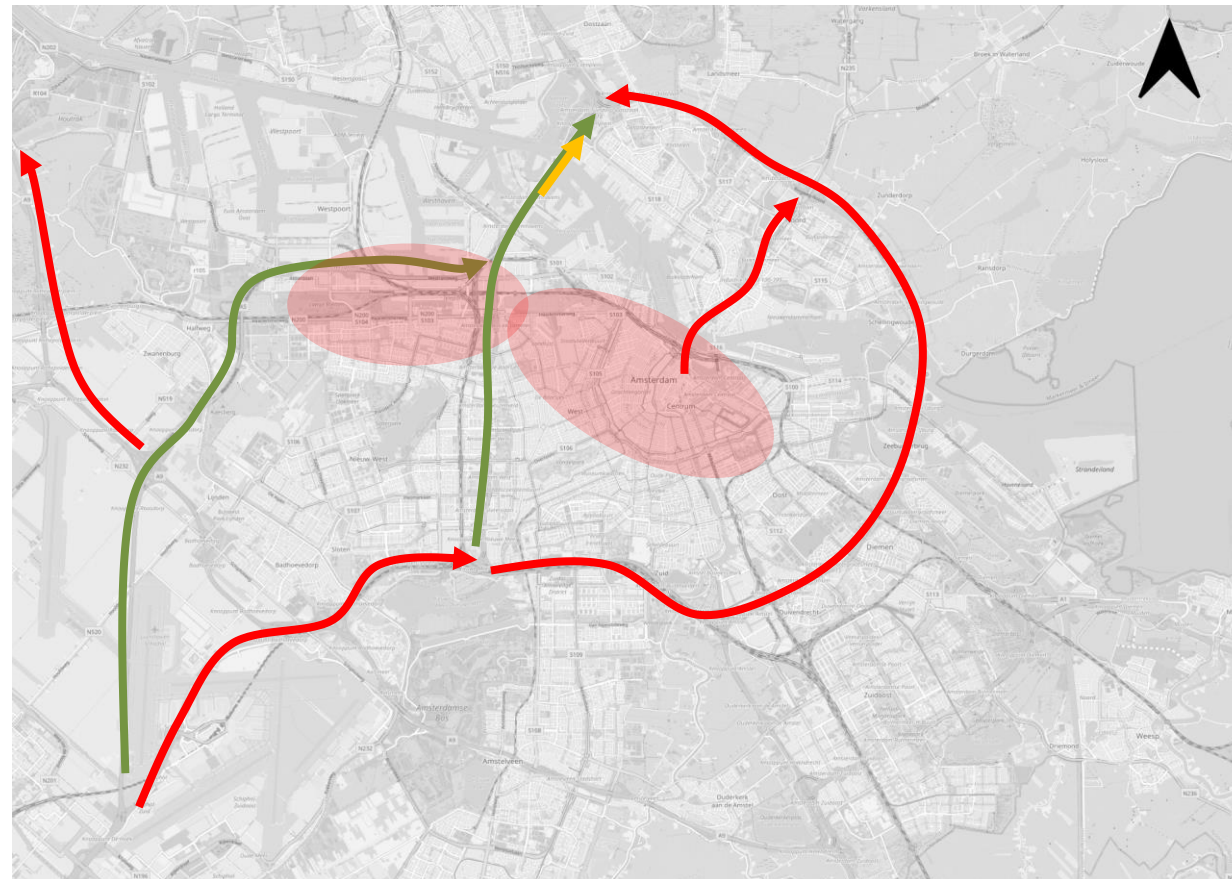
### Doelgroepen

Er is een dominante verkeersstroom met als bestemming Zaanstad en Amsterdam Noord-West. De belangrijke herkomsten zijn Amsterdam Westpoort, Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Nieuw-West en Haarlemmermeer.

1. A'dam Amsterdam Westpoort-Zaanstad
2. Haarlemmermeer-Zaanstad
3. A'dam Sloterdijk Nieuw-West-Zaanstad
4. Haarlemmermeer-A'dam Noord-West
5. A'dam Amsterdam Westpoort-A'dam Noord-West

Verdeling ritlengte				Gemiddelde ritlengte
0-5 km: 2%	5-10 km: 7%	10-15 km: 12%	>15 km: 79%	36 km

### Overzichtsk kaart – Hinderbeeld

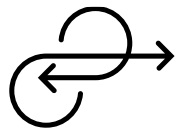


→ Locatie   
 → Afname   
 → Toename

Selected link analyse

.... → amsterdam bereikbaar

# A10-West rechts Coentunnel



## Noordelijke richting, avondspits

<b>Omschrijving</b>	9-weekse Coentunnel afsluiting in noordelijke richting. Wisselbuis alleen toegankelijk voor nood- en hulpdiensten en bussen.
<b>Beoogde datum</b>	jul 2025 – sep 2025
<b>Raakvlakken</b>	Basisweg/Transformatorweg, S116 IJ-tunnel, N516, A9, A10 Zuid HRR, A10 Oost, A10 Oost HRL, A1 HRR

### Hinderbeeld

Met het afsluiten van de Coentunnel in noordelijke richting komen drie alternatieve routes in beeld. Het model schat een redelijk gelijke verdeling van het verkeer over deze routes. Vanuit het centrum in de IJ-tunnel het alternatief. Vanuit het zuidelijk deel van Amsterdam de route over Ring Oost en Noord. Daarnaast is er een deel dat de A9 richting het noorden neemt. Met name op de routes richting de IJ-tunnel wordt het lokale wegennet extra belast. Voor een deel komt dit verkeer ook vanuit de omgeving Sloterdijk.

Aantal gehinderde reizigers	Gemiddelde reistijdverlies
10.700 mvt/avondspits (16-18 uur) ri. noorden	30-60 minuten
80.000 mvt/etmaal ri. noorden	

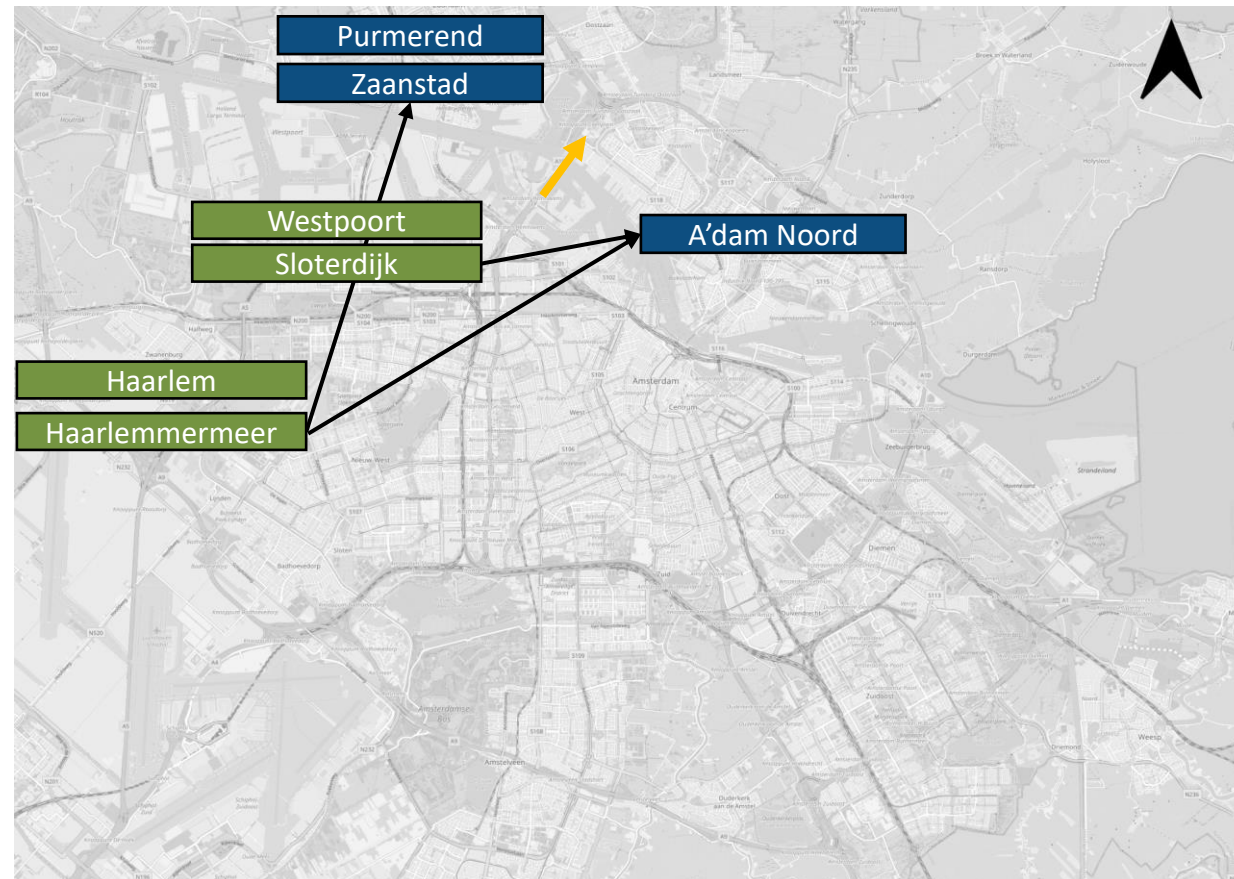
### Doelgroepen

Er is een dominante verkeersstroom met als bestemming Zaanstad en Amsterdam Noord-West. De belangrijke herkomsten zijn Amsterdam Westpoort, Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Nieuw-West en Haarlemmermeer.

1. A'dam Amsterdam Westpoort-Zaanstad
2. Haarlemmermeer-Zaanstad
3. A'dam Sloterdijk Nieuw-West-Zaanstad
4. Haarlemmermeer-A'dam Noord-West
5. A'dam Amsterdam Westpoort-A'dam Noord-West

Verdeling ritlengte				Gemiddelde ritlengte
0-5 km: 2%	5-10 km: 7%	10-15 km: 12%	>15 km: 79%	36 km

### Overzichtsk kaart – Doelgroepen

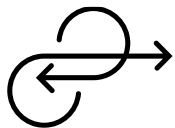


→ Locatie    
   Herkomst    
   Bestemming    
   Selected link analyse

.... → amsterdam bereikbaar



# A10-West rechts Coentunnel



## Potentie voor gedragsverandering



(Elektrische) fiets is slechts beperkt een alternatief vanwege de grote ritlengte. Er is wel potentie tussen Westpoort/Sloterdijk en A'dam Noord. Hiervoor kunnen fietsers gebruik maken van de pont tussen de Houthavens en NDSM/Distelweg.



De bus verbindt het Zaans Medisch Centrum en Poelenburg in Zaandam naar Sloterdijk (395). Ook buslijn 36 die Station Sloterdijk met A'dam Noord is een directe verbinding. Bij een afsluiting van de Coentunnel zijn deze busroutes niet beschikbaar. De bus is daarnaast geen alternatief voor het lange afstandsverkeer.



Vanaf Purmerend is er een directe sprinter-verbinding naar Sloterdijk, Schiphol en Hoofddorp. Vanaf Zaandam naar Schiphol en Hoofddorp is een overstap nodig op station Sloterdijk. Dit geldt ook voor verkeer tussen Purmerend/Zaanstad en Haarlem. De reistijden vanaf Zaandam zijn concurrerend met de auto, vanaf Purmerend niet.

**P+R**

Weinig bestemmingen in centrumgebied van Amsterdam.



Fietsers kunnen gebruik maken van de pont tussen Houthavens en NDSM (F7) en tussen Houthavens en Distelweg (F6). Pont F7 vaart drie keer per uur buiten de spits en zes keer per uur in de spits. Pont F6 vaart vier keer per uur. Op de pontverbindingen is beperkte restcapaciteit beschikbaar.



Weinig potentie voor reizen op andere tijdstippen vanwege verwachte drukte op de A10-Oost en A10-Zuid vanwege de afsluiting van de Coentunnel. Vanwege de relatief lange duur van de werkzaamheden (negen weken) is de potentie voor reizen op andere tijdstippen beperkt.

## Mogelijke aanvullende maatregelen



- Aanbieden en stimuleren deelfietsen op A'dam Sloterdijk voor werknemers in Westpoort.
- Vergroten aanbod deelfietsen op station A'dam Sloterdijk.
- Verhogen sociale veiligheid fietsroutes door aanbrengen verlichting in Westpoort.
- Aantrekkelijk maken fietsverbinding tussen Westpoort/Sloterdijk en A'dam Noord.



- Alternatieve busroute buslijnen 395 en 36.



- Extra stop van intercityverbinding Hoorn – Amsterdam op Purmerend (ook buiten de spits).
- Extra stop van intercityverbinding Hoorn – Amsterdam op station Zaandam.
- Inzetten intercityverbinding Zaandam – Sloterdijk – Schiphol.
- Verhogen treinfrequentie Hoorn/Alkmaar – Zaandam – Sloterdijk – Hoofddorp.

**P+R**

- Promoten van gebruik bestaande P+R terreinen (P+R station Hoorn, Q-park P+R Provinciale Weg naast station Zaandam, P+R Purmerend Overwhere, P+R Purmerend Wilhelminalaan, P+R Purmerend Weidevenne, P+R Halfweg, P+R Hoofddorp, P+R Haarlem-Spaarnwoude).
- Vergroten capaciteit P+R terreinen in omgeving van stations.

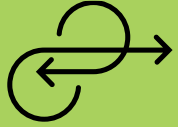


- Verhogen frequentie pont F6 en F7.



- Stimuleren van thuiswerken en anders reizen voor werknemers in Sloterdijk.
- Aanpassen van shifttijden voor werknemers in Westpoort.

# Colofon

**Datum**

21 juni 2024

**Contactpersoon**

Yorick Claasen

E-mail: [yorick.claasen@arcadis.com](mailto:yorick.claasen@arcadis.com)

**Kernteam**

Arcadis: Yorick Claasen en Eline Augustijn

ManEngenius: Niels van den Brink en Johan Feld

In samenwerking met Mobiliteitsteam Amsterdam Bereikbaar.

**Opdrachtgevers**

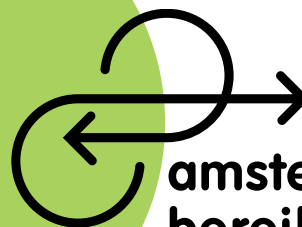
Regionale samenwerking mobiliteit (Regieteam) en Amsterdam Bereikbaar

**Projectnummer**

30106953

**Status**

Definitief



amsterdam  
bereikbaar