

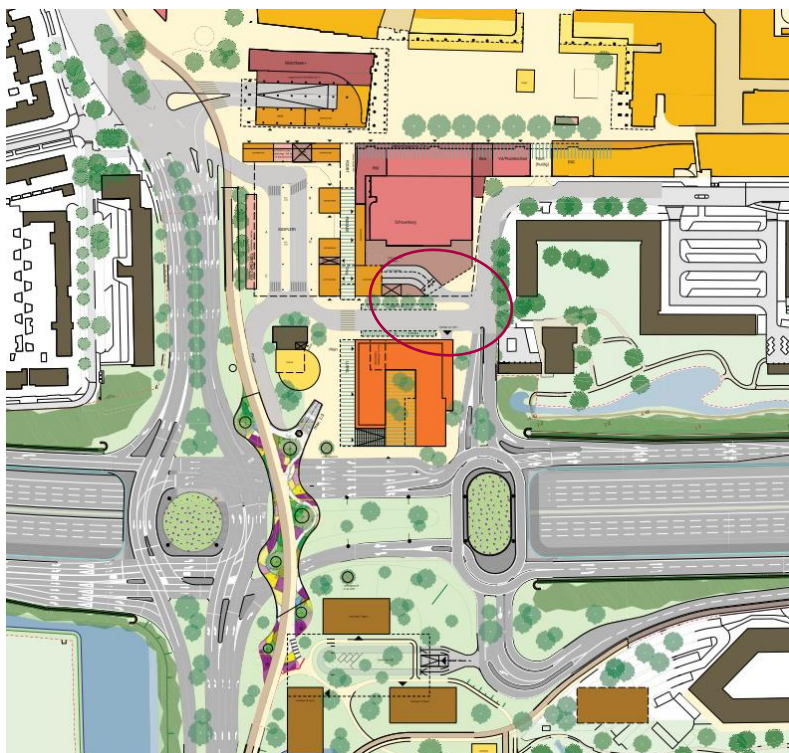
Opdrachtgever	Gemeente Amstelveen
Datum	23 maart 2022
Auteur	Marjolein Terpstra
Kenmerk	011317.20220323.N1.01
Kenmerk opdrachtgever	Z18/033367
Status	Definitief
Pagina	1/6

Uitgangspunten Verkeerskundige effectberekeningen Pathé Stadshart Amstelveen

De gemeente Amstelveen staat momenteel op de drempel van een bestemmingsplanaanpassing in het Stadshart, aan de achterzijde van de huidige schouwburg. Het plan heeft twee onderdelen:

- Toevoegen van een Pathé bioscoop met 1.200 zitplaatsen. Ingang van de bioscoop komt op het Stadsplein. Vanuit de parkeergarages is geen directe toegang.
- Wijziging in de ontsluiting van de Schouwburg parkeergarage naar de achterzijde. Deze zal daardoor direct aansluiten op de Meander, zie figuur 1 op de volgende pagina. Hierdoor zal aan de voorzijde van het Stadshart alleen nog maar de Stadspleingarage ontsloten worden. De achterzijde wordt door de nieuwe aansluiting van de Meander op de A9 straks beter bereikbaar, waardoor de Schouwburggarage met een ontsluiting aan deze zijde beter benut kan worden dan in de huidige situatie.

Om de effecten van deze wijzigingen op de direct omliggende straten te bepalen, hebben wij een modelrun met verkeersmodel van de gemeente Amstelveen (Noord Holland Zuid, versie 3.0) uitgevoerd. In deze notitie beschrijven we de uitgangspunten voor de modelberekening.



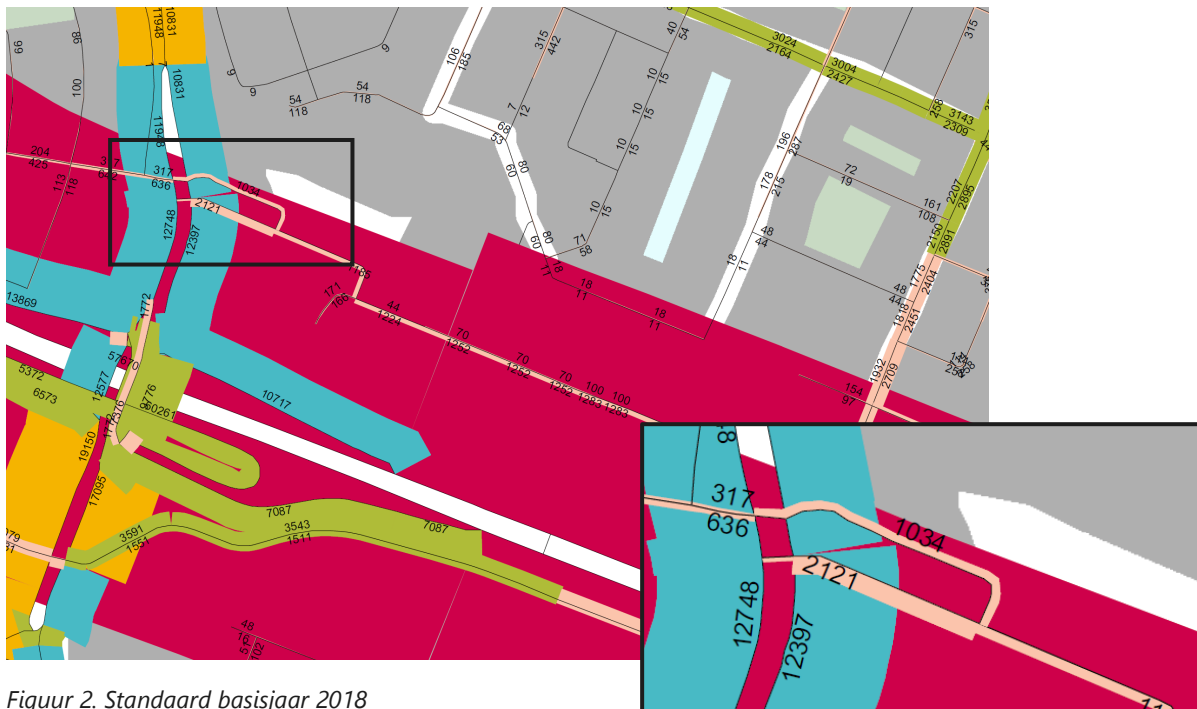
Figuur 1. Nieuwe voorgestelde situatie in het Stadshart. (Rood omcirkeld nieuwe aansluiting parkeergarage)

1.1 Startpunt: basissituatie 2018 in verkeersmodel NHZ 3.0

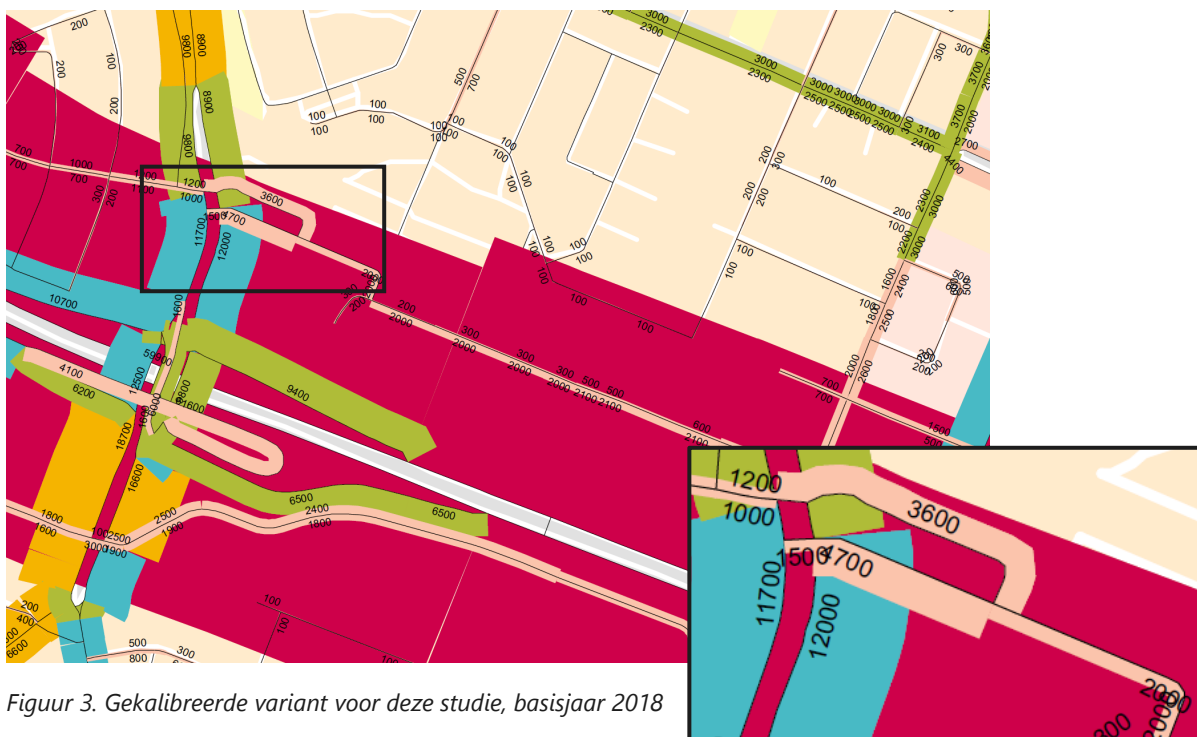
De basis voor een goede voorspelling is een correct basisjaar. Het gaat om een klein, dus gedetailleerd gebied. Daarom is een ingangscntrole van het model uitgevoerd. Hieruit komt naar voren dat de verkeersstromen richting de parkeergarages niet helemaal goed in het model zitten. Het gaat om het verkeer vanaf het kruispunt met de Keizer Karelweg (zie figuur 2 op de volgende pagina). Op basis van tellingen uit de VRI regelingen (bron: gemeente Amstelveen) hebben we een nieuwe kalibratie van het jaar 2018 uitgevoerd (zie figuur 3 op de volgende pagina).

In de tellingen vanuit de verkeerslichten zaten niet alle intensiteiten, de richting naar de Schouwburggarage (richting 14 op het kruispunt) ontbrak. Op basis van de bezettingscijfers op het drukste uur weten we echter wel dat ook hier verkeer naartoe gaat, zo'n 44 procent van wat er naar de Stadspleingarage gaat. De telling hebben we op dat punt handmatig opgehoogd met 44 procent. In de gekalibreerde variant zijn de stromen richting de parkeergarages meer volgens de werkelijkheid in het model opgenomen en hiermee vormt het basisjaar een voldoende gedetailleerde basis voor deze studie.

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Figuur 2. Standaard basisjaar 2018



Figuur 3. Gekalibreerde variant voor deze studie, basisjaar 2018

1.2 Waar komt het verkeer vandaan?

Om te achterhalen waar het verkeer vandaan komt, is een selected zone analyse uitgevoerd over een vijftal zones in het Stadshart. Hiermee is de herkomst en de bestemming van het verkeer uit de zones in het centrum te herleiden. De resultaten hiervan gebruiken we om het verkeer te verdelen over de parkeergarages. De resultaten van deze analyse is weergegeven in figuur 4.



Figuur 4: herkomst van het verkeer op basis van de selected zone analyse.

Het centrum van Amstelveen is via 7 belangrijke invalswegen te bereiken.

- Verkeer uit het noorden (rood - 23%) blijft naar verwachting van de Stadspleingarage gebruik maken
- Regionaal verkeer uit het oosten (A9, blauw - 10%) zal de Schouwburggarage gebruiken
- Verkeer uit het westen en zuidwesten (groen - 53%) verdeelt zich over beide: $\frac{3}{4}$ kiest voor Stadspleingarage en $\frac{1}{4}$ kiest voor de Schouwburggarage
- Lokaal verkeer uit het oosten (geel - 14%) zal zich verdelen over de Buitenplein- of Handelspleingarage

De verdeling over de vier garages is weergegeven in tabel 1. De Buitenplein- en Handelspleingarage zijn in de tabel samengevoegd, omdat de aanrijroute voor beide garages grotendeels gelijk is.

Garage	Verdeling verkeer	Referentie: telling 2019
Stadspleingarage	63%	63%
Schouwburggarage	23%	28%
Buitenplein- en Handelspleingarage	14%	9%

Tabel 1. Inschatting van de verdeling van het autoverkeer over de vier parkeergarages in het Stadshart, op basis van de selected zone analyse.

1.3 Verkeersgeneratie bioscoop

Een bioscoop heeft een specifieke verkeersgeneratie die zich niet eenvoudig laat vertalen naar inputparameters van een verkeersmodel (arbeidsplaatsen en inwonersaantallen). Om duidelijk inzicht te krijgen in de omvang van de verkeersgeneratie bepalen we deze daarom aan de hand van landelijke kengetallen van het CROW (publicatie 381). Voor het bepalen van de stedelijkheidsgraad van de locatie volgen we het parkeerbeleid van de gemeente. De bioscoop ligt in Zone A, dit is gelijk aan CROW gebied: zeer sterk stedelijk – centrum.

De bioscoop is qua grootte ongeveer 1.200 zitplaatsen en 6.000 m² BVO. CROW hanteert de volgende uitgangspunten en kentallen:

- Per zitplaats wordt gerekend met een vloeroppervlak van 3 m². Voor deze studie (1.200 zitplaatsen) rekenen we dus met een vloeroppervlak van 3.600 m² (1.200 x 3). Het overige oppervlak is bestemd voor ondersteunende voorzieningen voor de bioscoop.
- De verkeersgeneratie voor een bioscoop is 2,6 - 5,8 ritten per etmaal weekdag per 100 m² vloeroppervlak. Omdat het hier gaat om een goed bereikbare locatie (de A9 is vlakbij), gebruiken we voor deze studie het maximale kengetal van 5,8.

In totaal is de verkeersgeneratie van de bioscoop **209 ritten** per etmaal weekdag.

Voor het verkeersmodel dient dit te worden omgerekend naar cijfers per etmaal werkdag. De omrekenfactor die we hiervoor gebruiken komt uit het verkeersmodel, de verkeersgeneratie wordt dan 227 ritten. De verkeersgeneratie voor een werkdag (Ma-Vr) ligt namelijk gemiddeld altijd hoger dan een weekdag (Ma-Zo). Voor een bioscoop is dit mogelijk niet per definitie waar, omdat deze veel bezoekers trekt. In de berekening is toch de ophoogfactor toegepast, om uit te gaan van de worst case situatie. Daarnaast dient een

onderverdeling gemaakt te worden naar Ochtendspits, Avondspits en Restdag waarden. De resultaten hiervan zijn weergegeven in tabel 2, de onderbouwing is toegelicht onder de tabel.

Dagdeel	Totaal ritten	Aankomend	Vertrekkend
Ochtendspits	11	9	2
Avondspits	23	11	12
Restdag	193	93	100
Totaal etmaal werkdag	227	113	114

Tabel 2. Verdeling van de verkeersgeneratie bioscoop naar werkdag, dagdeel en aankomend/vertrekkend.

Toelichting op de verdeling: Omrekenfactor werkdag etmaal naar weekdag etmaal is 92% (bron: NHZ 3.0 verkeersmodel), dus van weekdag naar werkdag is dit 108,7%. Verreweg het meeste verkeer zal plaatsvinden in de restdag, met name in de avond na de avondspits. De verdeling van het verkeer naar dagdeel en aankomst en vertrek nemen we als volgt aan:

- 5% in de ochtendspits (80% aankomend, 20% vertrekkend)
- 10% in de avondspits (50% aankomend, 50% vertrekkend)
- 85% in de restdag (48% aankomend, 52% vertrekkend)

Deze ritten voegen we met de hand toe aan de ritten in het verkeersmodel in de planvariant. We nemen daarbij aan dat alle bezoekers van de bioscoop parkeren in de Schouwburggarage.

Het resultaat van de autonome en planvariant zijn opgeleverd in modelplots met verkeersintensiteiten voor de spitsperiode en etmaalsituatie. Voor de milieugegevens hebben wij de verrijkte verkeersgegevens voor de huidige situatie, referentiesituatie en de varianten geleverd in shape-formaat (export Geomilieu).