

# Memo

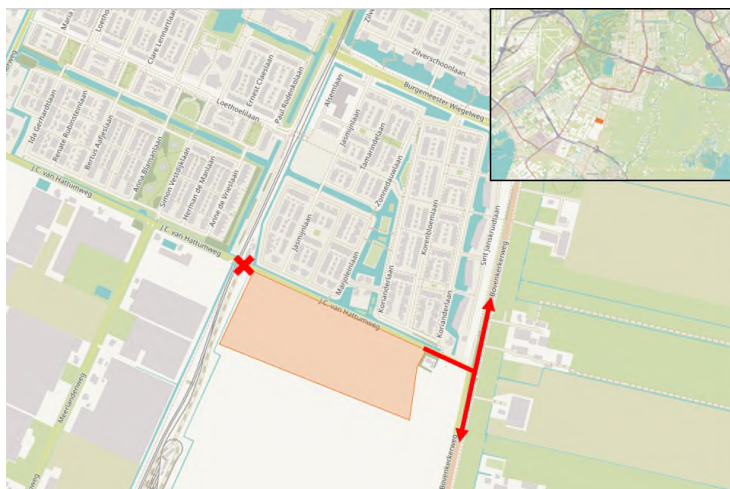
memonummer 03  
 datum 14 maart 2022  
 aan VORM  
 Conceptwoningen B.V.  
 van J. Bout Antea Group  
 kopie E. van Horssen-Maas Antea Group  
 project GOEvH gebiedsonderzoeken Scheg-Oost Amstelveen  
 projectnr. 0466433.100  
 betreft Verkeerskundige analyse ontwikkeling De Scheg-Oost

## 1 Inleiding

Het plan De Scheg-Oost in de gemeente Amstelveen is een woningbouwontwikkeling. Het plan behelst de ontwikkeling van in totaal 172 woningen, variërend van vrijstaande woningen tot appartementen. Ontwikkelingen hebben ook gevolgen voor de verkeerseffecten op de omliggende wegen. Op basis van beschikbare informatie en kengetallen is voor het plan De Scheg-Oost inzichtelijk gemaakt wat de verkeerseffecten zijn op het omliggende wegennetwerk. Daarbij wordt ingegaan op de afwikkeling op wegvak- en kruispuntniveau.

## 2 Ontsluiting plangebied

De Scheg-Oost is op een aantal punten direct aangesloten op de J.C. van Hattumweg (zie afbeelding volgende pagina). Via de J.C. van Hattumweg kan de Bovenkerkerweg ten oosten van het plangebied bereikt worden. De kruising met de sneltram wordt voor het gemotoriseerd verkeer afgesloten, waardoor De Scheg-Oost alleen via de Bovenkerkerweg te bereiken is. Via de Bovenkerkerweg kan de omgeving bereikt worden, zoals het centrum van Amstelveen, Amsterdam, Uithoorn en het hoofdwegennet.



Locatie De Scheg-Oost (oranje) met de ontsluitingsroutes (rood).

### 3 Verkeersgeneratie

Door de wijziging van de bestemming veranderen ook de verkeersstromen. In totaal worden 172 koopwoningen van verschillende types ontwikkeld op deze locatie. Om de verkeersgeneratie te kunnen bepalen is gebruikgemaakt van kencijfers, afkomstig uit de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (december 2018). Voor het bepalen van de verkeersgeneratie per woning zijn een aantal uitgangspunten vastgesteld. Op basis van de omgevingsadressendichtheid valt de gemeente Amstelveen onder 'zeer sterk stedelijk'. De woningen liggen buiten een centrumgebied, waardoor de locatie is ingedeeld onder 'rest bebouwde kom'. In deze analyse is daarnaast uitgegaan van het worstcasescenario, dus de maximale kencijfers zijn aangehouden. De verkeersgeneratie voor de ontwikkeling van de 172 woningen is als volgt:

| Programma            | Woningtype                     | Aantal     | Kencijfer | Mvt/etmaal   |
|----------------------|--------------------------------|------------|-----------|--------------|
| Vrijstaande woningen | Koop, huis, vrijstaand         | 24         | 8,1       | 194          |
| Twee-onder-een-kap   | Koop, huis, twee-onder-een-kap | 27         | 7,7       | 208          |
| Geschakelde woningen | Koop, huis, tussen/hoek        | 29         | 7,2       | 209          |
| Rijwoningen          | Koop, huis, vrijstaand         | 16         | 8,1       | 130          |
| Appartementen        | Koop, appartement, midden      | 48         | 5,5       | 264          |
| Appartementen        | Koop, appartement, duur        | 28         | 7,2       | 202          |
| <b>Totaal</b>        |                                | <b>172</b> |           | <b>1.207</b> |

Verkeersgeneratie De Scheg-Oost in motorvoertuigen (mvt) per gemiddelde weekdag

Op basis van kencijfers genereert het plan van 172 woningen in totaal 1.207 verkeersbewegingen per gemiddelde weekdag (vertrek en aankomst), dit is inclusief bezoekers, bezorgdiensten, vuilniswagens, et cetera. Voor de verkeerskundige analyse wordt gerekend met de gemiddelde werkdag. Op basis van de voorgeschreven omrekenfactor van 1,11 worden op een gemiddelde werkdag 1.340 verkeersbewegingen door De Scheg-Oost gegenereerd.

#### 3.1 Verdeling verkeer plangebied

De eerder berekende verkeersbewegingen hebben ook een bestemming. Het verkeer kan vanuit het plangebied twee richtingen op, via de J.C. van Hattumweg richting de Bovenkerkerweg. Vanaf hier kan richting het noorden en richting het zuiden gereden worden. Doordat de ontwikkeling woningen betreft, bestaan de reismotieven van de bewoners hoofdzakelijk uit woon-werk, winkelen (o.a. boodschappen) en recreatie (o.a. sport). Aan de hand van CBS-cijfers blijkt dat mensen die in Amstelveen wonen, hoofdzakelijk in de gemeente Amsterdam (48%), Amstelveen (21%) en Haarlemmermeer (11%; Schiphol, Hoofddorp) werken. Met de berekening van de snelste routes naar de werklocaties kan op basis van woon-werkverkeer de verdeling gemaakt worden dat 80% van het verkeer naar het noorden en 20% van het verkeer naar het zuiden gaat. Naast woon-werk is er ook verkeer voor winkelen en sport. Deze verdeling is ongeveer gelijk aan het woon-werkverkeer, waarbij het winkelcentrum Westwijk een belangrijke bestemming is voor de dagelijkse boodschap.

De verkeersgeneratie van 1.340 voertuigen wordt dus verdeeld over de wegen volgens onderstaande verdeling.

- Bovenkerkerweg richting noorden: 80%;
- Bovenkerkerweg richting zuiden: 20%.

Verdere verdeling over de wegen is niet beoordeeld omdat het verkeer zich mengt met het overige verkeer en de effecten op de doorstroming zeer klein zijn.

## 4 Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling van De Scheg-Oost is beoordeeld om wegvak- en op kruispuntniveau. In dit hoofdstuk worden beide niveaus besproken.

### 4.1 Wegvakken

In onderstaande tabel zijn de verkeerseffecten van de ontwikkeling van De Scheg-Oost weergegeven. Het gaat daarbij om de vergelijking tussen de autonome verkeerssituatie en de plansituatie. De verkeersintensiteiten zijn voor het prognosejaar 2030 en afkomstig uit het verkeersmodel Noord-Holland-Zuid versie 2.4.

| Wegvak                                         | Autonoom | Plan   |
|------------------------------------------------|----------|--------|
| J.C. van Hattumweg (ten westen Bovenkerkerweg  | 200      | 1.500  |
| Bovenkerkerweg (ten noorden J.C van Hattumweg) | 22.400   | 23.600 |
| Bovenkerkerweg (ten zuiden J.C van Hattumweg)  | 24.500   | 24.800 |

Intensiteiten autonome en plansituatie De Scheg-Oost (in mvt/etm werkdag)

Door de ontwikkeling van De Scheg-Oost nemen de verkeersintensiteiten vanzelfsprekend toe op de wegen in de omgeving. Uit het verkeersmodel en eerder gestelde uitgangspunten blijkt dat het verkeer toeneemt op alle wegvakken in de omgeving van het plangebied. De grootste absolute toename is op de J.C. van Hattumweg, waar het verkeer met ongeveer 1.200 mvt/etm toeneemt. De toename van het verkeer zal niet leiden tot doorstromingsproblemen op de genoemde wegvakken, doordat de toename relatief beperkt is.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat de referentiesituatie (de autonome situatie met prognosejaar 2030) reeds uitgaat van de 'knip' (de afsluiting van de J.C. van Hattumweg bij de kruising met de sneltram, zoals aangegeven in de figuur). Het verkeersmodel laat zien dat in de huidige situatie (referentiejaar 2018) zonder knip, de totale intensiteit op de J.C. van Hattumweg 3.200 mvt/etm bedraagt. Al met al betekent dit, dat de ontwikkeling van De Scheg-Oost leidt tot een toename van verkeersintensiteiten vergeleken met de toekomstige autonome situatie, maar dat er in vergelijking tot de huidige situatie (zonder knip) sprake is van een afname van verkeersintensiteiten op de J.C. van Hattumweg.

### 4.2 Kruispunten

Daarnaast zijn ook de effecten in beeld gebracht op één kruispunt rondom het plangebied. Dit kruispunt is geselecteerd doordat hier de toename van het verkeer het grootst is en dus ook het effect op de doorstroming. Het gaat om het kruispunt Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg. Als eerste is de afwikkeling van het kruispunt zonder ontwikkeling van De Scheg-Oost getoetst en vervolgens met de ontwikkeling.

Om de toekomstige afwikkeling van het kruispunt te toetsen is gebruikgemaakt van het intensiteitscriterium van Slop. Dit houdt in dat als het resultaat van de berekening het criterium overschrijdt, er maatregelen getroffen dienen te worden. Hierbij kan gedacht worden aan het aanleggen van een rotonde of het plaatsen van verkeerslichten. Wanneer het criterium boven de 1,33 komt, dan moet er nader onderzocht worden of verdere maatregelen noodzakelijk zijn. Als de waarde hoger is dan 1,67, dan zijn er sowieso maatregelen noodzakelijk.

In de autonome verkeerssituatie, dus zonder plan, is de afwikkeling op het kruispunt als volgt:

| Kruispunt                           | Intensiteitscriterium |
|-------------------------------------|-----------------------|
| Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg | 0,34                  |

#### Afwikkeling autonome situatie

.....

Uit de berekening blijkt dat in de autonome verkeerssituatie er geen maatregelen noodzakelijk zijn op dit kruispunt. Het resultaat van dit kruispunt ligt onder de grenswaarde om maatregelen te treffen. Dit houdt in dat een voorrangskruispunt het verkeer voldoende kan afwikkelen zonder doorstromingsproblemen.

In de plansituatie is de afwikkeling als volgt:

| Kruispunt                           | Intensiteitscriterium |
|-------------------------------------|-----------------------|
| Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg | 1,20                  |

#### Afwikkeling plansituatie

.....

Door de ontwikkeling van De Scheg-Oost neemt het verkeer toe op het kruispunt. Dit is ook terug te zien in het intensiteitscriterium, waarbij in de plansituatie de waarde toeneemt. Deze toename zorgt er niet voor dat maatregelen getroffen dient te worden, het resultaat blijft onder de grenswaarde.

## 5 Conclusie

De woningbouwontwikkeling De Scheg-Oost leidt logischerwijs tot een toename van het aantal verkeersbewegingen op het omliggende wegennet. Aan de hand van het te realiseren aantal woningen komt een verkeersgeneratie naar voren van 1.340 voertuigbewegingen op werkdagbasis. Op basis van huidige vervoersstromen is vervolgens gekomen tot een verkeersverdeling van 80% via het noorden en 20% dat zich ontsluit via het zuiden. Vervolgens is voor het jaar 2030 voor één kruispunt berekend wat de verkeerseffecten zijn voor de situatie zonder en met de planontwikkeling.

Voor het voorrangskruispunt Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg aan de rand van het plan geldt dat zowel in de autonome als in de plansituatie de verkeersafwikkeling voldoende zal zijn om het extra verkeer van het plan te kunnen verwerken. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling van De Scheg-Oost niet tot doorstromingsknelpunten zal leiden.