

referentienummer 03
datum 28 mei 2024
aan VORM Conceptwoningen B.V.
van J. Bout
kopie E. Maas
projectnummer 0489132.100
project Actualisatie plan De Scheg Oost
betreft Verkeerskundige analyse ontwikkeling De Scheg Oost

1. Inleiding

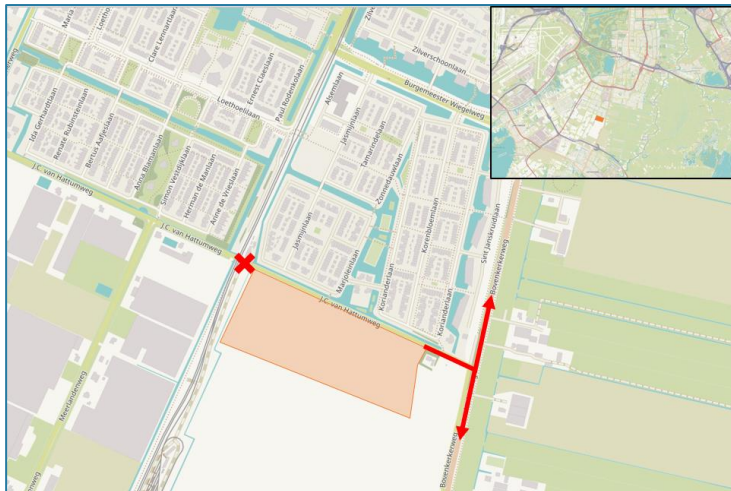
Het plan De Scheg Oost is een woningbouwontwikkeling in de gemeente Amstelveen, in het zuiden van de gemeente. Het plan behelst de ontwikkeling van in totaal 152 woningen, variërend van vrijstaande woningen tot beneden- en bovenwoningen. De ontwikkeling heeft ook gevolgen voor de verkeersbewegingen op de omliggende wegen. Op basis van de beschikbare informatie en kentallen is voor het plan De Scheg Oost inzichtelijk gemaakt wat de verkeerseffecten zijn op het omliggend wegennet. Daarbij wordt ingegaan op de afwikkeling op wegvak- en kruispuntniveau.

Deze notitie is een actualisatie van de notitie 'Verkeerskundige analyse ontwikkeling De Scheg Oost', Antea Group, 14 maart 2022. Indien in deze notitie wordt gesproken over het vorige onderzoek, dan wordt de verkeerskundige analyse uit 2022 bedoeld. Ten opzichte van dit vorige onderzoek zijn er een aantal wijzigingen in deze actualisatie doorgevoerd. In deze actualisatie wordt uitgegaan van 152 woningen ten opzichte van de 172 woningen in het vorige onderzoek. Ook is het prognosejaar van het onderzoek aangepast van 2030 in het vorige onderzoek naar 2034 in deze actualisatie.

Tevens is in 2023 ook een studie uitgevoerd naar de verkeerseffecten van De Scheg-West en De Scheg-Midden (De Scheg – Verkeersonderzoek naar effecten van de ontwikkeling De Scheg in Amstelveen, Goudappel, 21 november 2023). De cijfers die afkomstig zijn uit de verkeersstudie van Goudappel vormen ook de basis voor dit onderzoek.

2. Ontsluiting plangebied

De Scheg Oost is op drie punten aangesloten op de J.C. van Hattumweg. Via de J.C. van Hattumweg kan de Bovenkerkerweg ten oosten van het plangebied bereikt worden. De kruising met de tram wordt voor het gemotoriseerde 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.



Figuur 1: Locatie De Scheg Oost (oranje) met de ontsluitingsroute (rood)

De aansluiting van de J.C. van Hattumweg op de Bovenkerkerweg wordt verplaatst. Het huidige kruispunt ter hoogte van Bovenkerkerweg 106 wordt verplaatst naar het noorden in het verlengde van de J.C. van Hattumweg. Het kruispunt wordt ingericht als voorrangskruispunt en krijgt hierbij een middeneiland. Door dit middeneiland is het mogelijk om voor langzaam verkeer de Bovenkerkerweg gefaseerd over te steken. Daarnaast biedt het ook de ruimte voor autoverkeer dat af wil slaan richting de J.C. van Hattumweg om zich hier op te stellen.

3. Verkeersgeneratie

Voordat de verkeerseffecten van het plan De Scheg Oost in beeld gebracht kunnen worden, moet eerst de verkeersgeneratie worden bepaald. De verkeersgeneratie zijn het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen die het plan veroorzaakt (vertrek en aankomst), dit is inclusief bezoekers, bezorgdiensten, vuilniswagens, et cetera. Om de verkeersgeneratie te kunnen bepalen is gebruikgemaakt van cijfers uit het verkeersmodel. Het model rekent op basis van diverse factoren, zoals bereikbaarheid, beschikbaarheid modaliteiten en afstand tot werk- en winkellocaties, de verkeersgeneratie evenals de herkomst en bestemming van het verkeer. Deze methode van het berekenen van de verkeersgeneratie geeft een betere inschatting van de verkeersbewegingen dan het toepassen van kentallen (bijv. CROW-kentallen). Dit komt doordat er veel beter rekening gehouden kan worden met locatie specifieke kenmerken dan kentallen dat doen.

Het aantal verkeersbewegingen voor De Scheg Oost komt op basis van het verkeersmodel voor 172 woningen 712 motorvoertuigen per etmaal. In totaal worden er 152 woningen gerealiseerd, dus er is sprake van een lichte overschatting van het aantal verkeersbewegingen die in deze studie wordt aangehouden.

3.1 Verdeling verkeer plangebied

De eerder berekende verkeersbewegingen hebben ook een herkomst en bestemming. Deze is bepaald op basis van resultaten van het verkeersmodel en aan de hand van een inschatting op basis van onder andere CBS-

cijfers. Het verkeer kan vanuit het plangebied via de J.C. van Hattumweg richting de Bovenkerkerweg twee richtingen op, richting het noorden en het zuiden. 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 en het verkeersmodel blijkt dat mensen die in Amstelveen wonen, hoofdzakelijk in de gemeente Amsterdam (48%), Amstelveen (21%) en Haarlemmermeer (11%; o.a. Schiphol en Hoofddorp) werken. Aan de hand van deze verdeling en op basis van resultaten van het verkeersmodel zijn de snelste routes van en naar bijvoorbeeld de werklocaties bepaald. Hieruit blijkt dat 80% van het verkeer van De Scheg Oost bij de Bovenkerkerweg richting het noorden rijdt en 20% richting het zuiden. Voor de andere functies zoals winkelen en recreatie geldt ongeveer dezelfde verdeling, waarbij het winkelcentrum Westwijk een belangrijke bestemming is voor de dagelijkse boodschap.

De verkeersgeneratie van 712 voertuigen wordt dus verdeeld over de wegen volgens op basis van de CBS - cijfers volgens onderstaande verdeling.

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

Daarnaast heeft het verkeersmodel ook een verdeling van het verkeer, namelijk:

- Bovenkerkerweg richting noorden: 70%;
- Bovenkerkerweg richting zuiden: 30%.

Verdere verdeling van het verkeer over de overige wegen is niet bepaald omdat het verkeer snel wordt opgenomen in het heersende verkeersbeeld, waardoor de effecten op de doorstroming klein zijn.

4. Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling van De Scheg Oost is beoordeeld op wegvak- en kruispuntniveau. In dit hoofdstuk wordt de verkeersafwikkeling besproken.

4.1 Wegvakken

In tabel 2 zijn de verkeerseffecten van de ontwikkeling van De Scheg Oost weergegeven. In de tabel zijn de verkeerscijfers opgenomen voor de referentiesituatie, de situatie zonder het plan De Scheg Oost, en de plansituatie. De verkeersintensiteiten zijn prognosecijfers voor het jaar 2033 en afkomstig uit het verkeersonderzoek De Scheg (Goudappel, november 2023). De cijfers die in deze notitie zijn beschreven zijn voor het prognosejaar 2033, voor milieuonderzoeken (o.a. geluid) wordt het jaar 2034 gehanteerd. Om tot de verkeercijfers van 2034 te komen is het algemene groeicijfers van 1% per jaar toegepast.

In het verkeersmodel is De Scheg Oost met 172 woningen in de autonome situatie opgenomen. De verkeersintensiteiten voor de autonome situatie exclusief De Scheg Oost zijn in deze notitie handmatig bepaald (met afronding) op basis van de verkeersgeneratie plan De Scheg Oost.

Tabel 2: Intensiteiten autonoom en plansituatie De Scheg Oost (in mvt/etm werkdag).

Wegvak	Autonoom	Plan / Autonoom incl. plan De Scheg Oost	Vershil ¹
J.C. van Hattumweg (ten westen Bovenkerkerweg)	330	1.050	+750
Bovenkerkerweg (ten noorden J.C. van Hattumweg)	30.500	31.040	+540
Bovenkerkerweg (ten zuiden J.C. van Hattumweg)	30.400	30.650	+250

Door de ontwikkeling van De Scheg Oost nemen de verkeersintensiteiten vanzelfsprekend toe op de wegen in de omgeving van het plangebied. Uit het verkeersmodel en de eerder beschreven uitgangspunten blijkt dat het verkeer toeneemt op alle wegvakken in de omgeving van het plangebied. De grootste toename is op de J.C. van

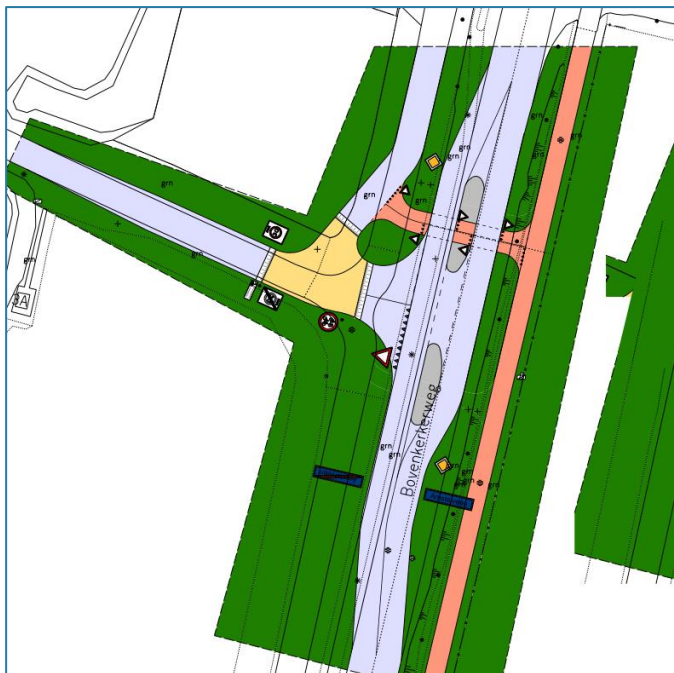
¹ Door afronding zijn de verschillen een overschatte weergave

Hattumweg, waar het plan De Scheg Oost een toename van ongeveer 712 mvt/etm geeft. De toename van het verkeer zal niet leiden tot doorstromingsproblemen op de genoemde wegvakken, doordat de toename relatief beperkt blijft.

Ten opzichte van het vorige onderzoek liggen de verkeersintensiteiten op de wegen in de referentiesituatie hoger (bijvoorbeeld op de Bovenkerkerweg van 31.040 mvt/etm in het vorige onderzoek naar 25.200 mvt/etm in deze actualisatie). Deze hogere verkeersintensiteiten zijn te verklaren doordat nu uit wordt gegaan van een nieuwe versie van het verkeersmodel, die uitgaat van een grotere toename van het verkeer op de Bovenkerkerweg.

4.2 Kruispunten

Naast de verkeersafwikkeling op wegvakken is ook het effect in beeld gebracht van één kruispunt bij het plangebied. Dit kruispunt is geselecteerd doordat hier de toename van het verkeer het grootst is en waardoor dit kruispunt maatgevend is voor de verkeersafwikkeling van het plan. Het gaat om het kruispunt Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg. Dit is een voorrangskruispunt waarbij de Bovenkerkerweg de voorrangsweg is en de J.C. van Hattumweg voorrang moet verlenen, zie ook figuur 2. Er komt een middeneiland die de mogelijkheid geeft voor langzaam verkeer om gefaseerd over te steken.



Figuur 2: Inrichting kruispunt Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg

Het kruispunt is getoetst voor de plansituatie in twee scenario's, waarbij het verkeer van De Scheg Oost verdeeld is op basis van het verkeersmodel (70%-30%) en op basis van de CBS-cijfers (80%-20%).

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. De grenswaarde van het criterium ligt op 1,33, wanneer de waarde boven de 1,33 komt dient er onderzocht te worden of er verdere maatregelen noodzakelijk zijn. Is de waarde hoger dan 1,67, dan zijn er sowieso maatregelen noodzakelijk.

In de plansituatie op basis van de verdeling van het verkeersmodel, is de afwikkeling op het kruispunt weergegeven in tabel 3.

Tabel 3: Afwikkeling plansituatie, scenario verkeersmodel

Kruispunt	Intensiteitscriterium
Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg	1,24

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

In de plansituatie is de afwikkeling weergegeven in tabel 4.

Tabel 4: Afwikkeling plansituatie, scenario CBS-cijfers

Kruispunt	Intensiteitscriterium
Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg	1,32

Uit de berekening blijkt dat in de plansituatie er geen maatregelen noodzakelijk zijn op dit kruispunt. Het resultaat van dit kruispunt ligt ruim onder de grenswaarde om maatregelen te treffen. Dit houdt in dat dit voorrangskruispunt het verkeer voldoende kan afwikkeling zonder grote doorstromingsproblemen. Wel ligt het resultaat dicht bij de grenswaarde van 1,33. Dit kan betekenen dat op drukke dagen de wachttijd op dit kruispunt kan oplopen en er mogelijk korte wachtrijen zullen ontstaan.

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 712 verkeersbewegingen per gemiddelde werkdag. Op basis van de huidige vervoersstromingen en het verkeersmodel zijn twee scenario's onderzocht, waarbij twee verdelingen van het verkeer richting het noorden en richting het zuiden aangehouden zijn. Vervolgens is voor het jaar 2034 voor één kruispunt (Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg) 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 in beide planscenario's 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 grote doorstromingsknelpunten zal leiden. Wel liggen de resultaten dichterbij de grenswaarde, waardoor er op drukke dagen mogelijk de wachttijden kunnen oplopen.