



## **WadA 2<sup>e</sup> fase:**

### **Herberekening Amstelstation met aanpassing woontoren Blok A**

**notitie: Analyse consequenties programma  
vermindering WadA**

S.A Schoorlemmer

[verkeersonderzoek@ivv.amsterdam.nl](mailto:verkeersonderzoek@ivv.amsterdam.nl)

Rapportnummer 110315



# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Leeswijzer	4
<b>2</b>	<b>Uitgangspunten</b>	<b>5</b>
2.1	Werkwijze	5
<b>3</b>	<b>Verschillenanalyse</b>	<b>6</b>
3.1	Intensiteiten	6
3.2	IC-waarden	7
<b>4</b>	<b>Conclusie</b>	<b>8</b>
<b>Bijlage 1</b>	<b>Modeluitvoer</b>	<b>9</b>

# 1 Inleiding

Wibaut aan de Amstel is een gebied in Amsterdam wat volop in de aandacht staat. De Amstelcampus wordt uitgebreid met studieplekken en studentenwoningen, het Amstelstation wordt aangepakt en ook de Parooldriehoek wordt ontwikkeld. Het project Wibaut aan de Amstel is een veelomvattend project. Het bestaat uit meerdere deelprojecten die allemaal aan elkaar verbonden zijn door de Wibautas. Om de verkeerskundige consequenties van het toevoegen van bovengenoemde ontwikkelingen aan een stedelijk gebied in beeld te krijgen zijn verkeersprognoses en analyses van de kruispunten nodig.

In het kader van het Verkeersonderzoek Wibaut aan de Amstel zijn daarom in 2010 berekeningen uitgevoerd. Het lokale model (model WADA) en het generieke model (GenMod 2005) zijn hiervoor gebruikt. Deze gezamenlijke resultaten beschrijven de bandbreedte in de verkeersproductie van het plan Wibaut aan de Amstel voor de planjaren 2015 en 2022. Eind 2011 is op basis van de in 2010 opgeleverde cijfers (dd 27 augustus 2010) voor lucht- en geluid een notitie geschreven met de actualisering van het luchtkwaliteitonderzoek met daarin het effect van de nieuwe verkeerscijfers, het effect van gewijzigde emissiefactoren en de gewijzigde achtergrondwaarden.

Begin dit jaar is begonnen met het vormgeven van het bestemmingsplan Amstelstation. Voor blok A, met daarin de kantoorstoren (gepland in het planjaar 2022), is besloten het kantoorprogramma met 60% te verminderen. Van de oorspronkelijk geplande toren van 85 meter hoog blijft een bouwblok over van maximaal 45 meter hoogte over waarvoor een uitwerkingsplicht geldt in het bestemmingsplan. De door DIVV uitgevoerde onderzoeken moeten daarom aangepast worden aan dit nieuwe programma. DIVV is gevraagd om op basis van het gewijzigde programma voor BLOK A (zie tabel 1) de verkeerscijfers en de verrijkte lucht en geluidcijfers voor het planjaar 2022 opnieuw te berekenen. In deze notitie 'analyse consequenties programma vermindering' worden deze nieuwe cijfers vergeleken met de oorspronkelijke cijfers.

	Referentie 2022	Aanpassing 2022
Wonen	38000	38000
Kantoren	18250	7300
Voorzieningen	8250	8250
Hotel	6500	6500
<b>Totaal</b>	<b>71000</b>	<b>60050</b>

Tabel 1: Wijziging programma in m2 BLOK A planjaar 2022

## 1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk twee worden de uitgangspunten beschreven, hoofdstuk drie behandelt de resultaten, waarna in hoofdstuk vier de conclusies zijn opgenomen.

## 2 Uitgangspunten

### 2.1 Werkwijze

#### *Stap 1: ingangscntrole referentievariant*

Met het WADA model zijn verscheidene studies voor de herinrichting van de Wibautstraat uitgevoerd. In stap 1 wordt het verkeersmodel dat hiervoor is gebruikt onderworpen aan een ingangscntrole. In deze ingangscntrole is een reproductie gedraaid van de referentievariant 2022. De ingangscntrole is een standaard procedure om inconsistentie te voorkomen.

#### *Stap 2: Matrix 2022 plan (referentie) aanpassen*

Als basis voor de herberekening 2022 is gebruik gemaakt van de relatieve verplaatsingspatronen van de al beschikbare HB-matrix 2022 plan. Voor BLOK A zijn de ritten echter opnieuw berekend op basis van het gewijzigde programma. Omgerekend verdwijnen er in de modelzone van BLOK A op basis van het nieuwe aantal opgegeven vierkante meters 365 arbeidsplaatsen (tabel 2), een daling van 24% ten opzichte van het vorige programma (tabel 3). Het aantal inwoners blijft onveranderd.

Op basis van de opnieuw berekende arbeidsplaatsen zijn opnieuw vertrekken en aankomsten berekend (tabel 4). Het aantal vertrekken en aankomsten in de avondspits daalt met 23% bijna evenredig met de daling van het aantal arbeidsplaatsen.

Variant	Inwoners	Arbeidsplaatsen
2022 plan Referentie	84	1524
2022 plan (aanpassing BLOK A)	84	1159

Tabel 2: Wijziging inwoners en arbeidsplaatsen BLOK A planjaar 2022

Variant	Inwoners	Arbeidsplaatsen
2022 plan (aanpassing BLOK A)	100	76

Tabel 3: Index wijziging inwoners en arbeidsplaatsen BLOK A planjaar 2022 ten opzichte van referentie

Variant	Vertrekken	Aankomsten
2022 plan Referentie	196	83
2022 plan (aanpassing BLOK A)	150	64

Tabel 4: Wijziging vertrekken en aankomsten avondspits modelzone BLOK A (in mvt)

Variant	Vertrekken	Aankomsten
2022 plan (aanpassing BLOK A)	77	78

Tabel 5: Index wijziging vertrekken en aankomsten avondspits modelzone BLOK A planjaar 2022 ten opzichte van plan referentie 2022

#### *Stap 3: Toedelen nieuwe 2022 matrix*

De in stap 2 aangepaste matrix is in deze stap toegeedeeld aan het netwerk.

## 3 Verschillenanalyse

In dit hoofdstuk worden de intensiteiten en de IC-waarden van de 2022 referentievariant en de 2022 herberekening vergeleken. Voor de verschillenanalyse tussen de varianten zijn de volgende resultaten uitgevoerd en bijgevoegd als afbeeldingen in **bijlage 1**:

- Intensiteiten in motorvoertuigen avondspitsperiode (16:00-18:00).
- Verhouding intensiteit / capaciteit avondspits (IC-waarde) (zie ook figuur 3.1).
- Verrijkte lucht en geluidcijfers

### 3.1 Intensiteiten

Het maximale verschil in motorvoertuigen in de avondspitsperiode tussen de opnieuw berekende variant 2022 plan en de referentievariant blijft op de hoofdwegen beperkt tot enkele tientallen. De modelzone met daarin BLOK A waarvoor de verplaatsingen opnieuw zijn berekend is omcirkeld in figuur 3.5. In deze figuur zijn de absolute verschillen in motorvoertuigen weergegeven tussen de herberekening en de referentie. Op de ontsluitingsweg van het plangebied, de Bertrand Russelstraat is er sprake van een afname van 65 motorvoertuigen op doorsnede in de opnieuw berekende variant. Deze afname verspreid zich vervolgens over de hoofdwegen.



Figuur 3.5: Intensiteiten plansituatie 2022 plan herberekening t.o.v. 2022 plan referentie (absoluut verschil)

### 3.2 IC-waarden

De IC-waarden geven een indicatie op welke wegvakken mogelijk vertraging ontstaat in de avondspitsperiode. In de referentiesituatie zijn er binnen het studiegebied wegvakken met een IC-waarde groter dan 0,7. Dit betekent dat er op deze wegvakken vertraging voor het autoverkeer optreedt. Vaak zijn dit de wegvakken voor een kruispunt (capaciteiten op wegvakken voor een kruispunt zijn gekoppeld aan de capaciteit van dat betreffende kruispunt). DIVV hanteert een beleidskader Hoofdnetten Auto. Hierin is gesteld dat de maximale IC-waarde voor de hoofdinfrastructuur 0,9 mag zijn, de wenswaarde is 0,7. In de referentiesituatie komt de IC-waarde op de meeste wegen onder de wenswaarde. Er is in dat geval ruim voldoende restcapaciteit. Voor de in figuur 3.1 geel gekleurde wegvakken is de wenswaarde van < 0,7 dus overschreden. Er is voor deze wegvakken echter nog geen sprake van een knelpunt. De intensiteiten van de herberekening leiden niet tot verschuivingen binnen de in het beleidskader Hoofdnetten Auto bepaalde categorieën.



Figuur 3.1: I/C - waarden plansituatie 2022 referentie (links) en plansituatie 2022 herberekening (rechts)

## 4 Conclusie

De afname van het aantal ritten in de variant met het aangepaste programma voor het gebied Amstelstation leidt tot zeer beperkte wijzigingen in de intensiteiten en IC-waarden in de avondspits. De gevolgen voor de doorstroming op de hoofdinfrastructuur zijn dan ook niet of nauwelijks merkbaar. Het maximale verschil in motorvoertuigen in de avondspitsperiode tussen de opnieuw berekende variant 2022 plan en de referentievariant blijft op de hoofdwegen beperkt tot enkele tientallen.

De IC-waarden in de omgeving van het Amstelstation dalen licht ten opzichte van de referentie maar de aandachtspunten die in de referentie werden geconstateerd blijven ook in de opnieuw berekende variant bestaan.

De berekende avondspitsintensiteiten vormen de basis voor de omrekening naar verrijkte lucht- en geluidcijfers op etmaal-niveau. Ook deze verrijkte cijfers zijn na de herberening dus lager.



# Bijlage 1 Modeluitvoer

## 2022 Plan referentie

- Intensiteiten 2022P (ingangscontrole).pdf
- IC-waarden 2022P (ingangscontrole).pdf

## 2022 Plan herberekening

- Intensiteiten 2022P (herberekening kantoortoren BLOK A Amstelstation).pdf
- IC-waarden 2022P (herberekening kantoortoren BLOK A Amstelstation).pdf
- Intensiteiten 2022P (herberekening kantoortoren BLOK A Amstelstation) verschil tov 2022P.pdf

Spreadsheet "Tabellen Wegvakken WadA fase 2 herberekening 2022.xls".