

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Aalsmeer - Amstelveen

Analyse effecten gewijzigde invulling transportkarrenterrein

Analyse verkeer en milieu

Datum
Kenmerk
Eerste versie

13 december 2017
ASV086/Kmc/Concept

1 Inleiding

Vorig jaar is een nieuwe structuurvisie voor Green Park in Aalsmeer opgesteld. De nieuwe structuurvisie vervangt de structuurvisie uit 2011. De reden van vervanging betreft nieuwe inzichten omtrent de ruimtelijke invulling van het gebied. Naar aanleiding van deze nieuwe structuurvisie dienen de bestemmingsplannen (deels) te worden geactualiseerd. Voor de te doorlopen ruimtelijke procedures is vervolgens inzicht nodig in de effecten van ondermeer de aspecten verkeer en milieu (geluidshinder en luchtkwaliteit). De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de rapportage '*Structuurvisie Greenpark Aalsmeer, analyse verkeer en milieu, d.d. 22 november 2017*'.

In de basisrapportage is een aantal uitgangspunten opgenomen die ten grondslag hebben gelegen aan de verkeersberekeningen. Nieuwe inzichten hebben geleid tot een mogelijke gewijzigde invulling van het transportkarrenterrein langs de Middenweg. Op dit moment wordt dit terrein gebruikt voor de opslag van karren voor met name intern transport van Royal FloraHolland. Een impressie van het betreffende terrein is weergegeven in figuur 1.1.

Het is wenselijk om de effecten van een mogelijke gewijzigde invulling van dit terrein inzichtelijk te hebben. Het gaat hierbij enerzijds om arbeidsintensieve bedrijvigheid, wat in de praktijk neerkomt op logistieke bedrijvigheid met opslagcapaciteit. Een andere optie is om het terrein te gebruiken voor Schipholparkeren.

In voorliggende notitie zijn de effecten van beide gewijzigde invullingsopties beschreven en zijn de effecten van deze wijzigingen voor de aspecten verkeer en milieu beschreven.



Figuur 1.1: Impressie van de situering van het transportkarrenterrein

2 Verkeersgeneratie gewijzigde invulling

In het basisonderzoek is voor het genoemde transportkarrenterrein uitgegaan van de huidige functie. Daarbij is er niet vanuit gegaan dat dit terrein een relevante (externe) verkeersgeneratie tot gevolg heeft. Met de beoogde gewijzigde invulling van dit terrein is dat wel het geval.

Er is inzicht gewenst in de situatie wanneer dit transportkarrenterrein op een andere wijze wordt ingevuld. Daarbij is zowel de invulling met logistieke bedrijvigheid als Schipholparkeren beschouwd. De effecten ten aanzien van de verkeersgeneratie voor de gewijzigde invulling zijn samengevat in tabel 2.1.

Aspect	Gewijzigde invulling logistieke bedrijvigheid		Gewijzigde invulling Schipholparkeren	
	Omvang	Verkeersgeneratie	Omvang	Verkeersgeneratie
Karrenterrein	12 Ha bruto	2.080 mvt	12 Ha bruto	1.625 ten aanzien van parkeren 500 transferverkeer
Totaal		2.080		2.125

Tabel 2.1: Verkeerseffecten gewijzigde invulling deelgebied transportkarrenterrein Royal FloraHolland

Gewijzigde invulling logistieke bedrijvigheid

Voor de mogelijk gewijzigde invulling ten aanzien van de logistieke bedrijvigheid is uitgegaan van 226 mvt/etmaal per etmaal per bruto ha per werkdag. Totaal is uitgegaan van 2.080 mvt per etmaal waarvan 25% vrachtverkeer. Genoemde kencijfers zijn ontleend aan publicatie 317 van het CROW. Daarbij is uitgegaan van de III, werkmilieu distributieterrein.

Bij de verdere analyses is uitgegaan van een verdeling van het verkeer over de spitsperiodes die ook op de omliggende wegen van toepassing is. De bruto omvang van 12 ha is in dit omgerekend naar de netto omvang met een factor 0,77 gebaseerd op publicatie 317 van het CROW.

Gewijzigde invulling Schipholparkeren

De eventuele parkeerplaatsen voor Schipholparkeren zijn bedoeld voor langparkeerders. Het gaat hierbij dan ook met name om vakantiegangers. De gemiddelde parkeerduur voor dergelijke parkeerplekken is op basis van ervaringscijfers circa 8-10 dagen. Dat betekent dat bij een maximale bezetting elke parkeerplaats eens in de acht dagen opnieuw bezet wordt met de bijbehorende rit van en naar het parkeerterrein. Bij een totaal van 6.500 parkeerplaatsen gaat het daarbij om circa 1.625 ritten per gemiddelde weekdag. Daarnaast is nog sprake van transferverkeer om passagiers van en naar de luchthaven te vervoeren. Daarvoor is uitgegaan van 500 ritten per dag. Totaal gaat het daarbij om 2.125 ritten. Dit aantal wordt representatief geacht voor een gemiddelde weekdag. Er is met name sprake van lichte motorvoertuigen. In de praktijk kan het voorkomen dat bij een groot aantal passagiers transfers met bussen plaatsvinden.

Er is geen sprake van een duidelijke ochtendspits of avondspitsperiode die overlap heeft met de conventionele spitsperiode op de wegen in de omgeving. Voor de verkeersafwikkeling is de invulling van het terrein met logistieke bedrijvigheid in maatgevend. Ook in relatie met het aandeel vrachtverkeer.

3 Verkeersafwikkeling

Het karrenterrein ontsluit op de Middenweg en er is vanuit gegaan dat het verkeer vervolgens wordt ontsloten via de dichtstbijzijnde toe- en afritten van de N201. Maatgevend voor de verkeersafwikkeling zijn daarbij de beoogde rotondes. De locatie van beide rotondes is weergegeven in figuur 2.1. Een impressie van de inrichting van de rotondes is weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.1: Ligging van de onderzochte rotondes



Figuur 2.2: Impressie van de beoogde aansluitingen Middenweg – N201

Doormiddel van VISSIM is onderzocht of het verkeer in de maatgevende spitsperiodes afgewikkeld kan worden. De avondspitsperiode is in voorliggende situatie maatgevend.

Er zijn twee mogelijke invullingen beoogd voor het transportkarrenrein. Maatgevend daarbij is de invulling op basis van logistieke bedrijvigheid. Enerzijds omdat er sprake is van relevante spitsperiodes en anderzijds omdat er met deze invulling sprake is van relatief veel vrachtverkeer. De invulling met het Schipholparkeren is ten aanzien van de verkeersafwikkeling niet maatgevend. De verkeersafwikkeling is berekend voor het prognosejaar 2030.

	Hoofdrichting		Zijrichting	
	Motorvoertuigen	Fiets/voetganger	Motorvoertuigen	Fiets/voetganger
Goed	0-25 sec	0-10 sec	0-40 sec	0-20 sec
Redelijk/matig	25-45 sec	10-20 sec	40-60 sec	20-40 sec
Slecht	> 45 sec	> 20 sec	> 60 sec	> 40 sec

Tabel 2.1: Grenswaarden gemiddelde verliestijden op voorrangskruispunten en rotondes

Een overzicht van de beoordeling van de verkeersafwikkeling is opgenomen in tabel 2.2. Met de maatgevende gewijzigde invulling kan de het verkeer in de ochtendspits door beide rotondes goed afgewikkeld worden. In de avondspitsperiode is de richting vanuit het westen een aandachtspunt. Met de beoogde extra invulling van het transportkarrenrein als terrein met een logistieke functie kan de afwikkeling in de avondspits als redelijk/matig worden gekwalificeerd. De verliestijd op de westelijke tak ligt dan rond de 35-40 seconden. Met deze beoogde maximale invulling met logistieke bedrijvigheid is er weinig ruimte meer om verdere verkeersgroei te kunnen afwikkelen met de beoogde inrichting van de rotondes.

	kruispunt locatie		kruispunt locatie	
	Middenweg N201 oost		Middenweg N201 west	
	Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits
Gemiddelde verliestijd tak noord	Goed	Goed	Goed	Goed
Gemiddelde verliestijd tak oost	Goed	Goed	Goed	Goed
Gemiddelde verliestijd tak zuid	Goed	Goed	Goed	Goed
Gemiddelde verliestijd tak west	Goed	Goed	Goed	Redelijk/matig

Tabel 2.2: Samenvatting van de resultaten verkeersafwikkeling

4 Effecten geluidshinder en luchtkwaliteit

4.1 Geluidshinder

Ten gevolge van de voorgenomen ontwikkelingen kan er langs wegen in de omgeving sprake zijn van een toenemende geluidsbelasting door gewijzigde verkeersstromen. In de Wet geluidhinder is sprake van gevolgen elders wanneer de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB of meer in de plansituatie ten opzichte van de toekomstige situatie zonder ontwikkelingen. Van een dergelijke toename is sprake wanneer de verkeersintensiteit toeneemt met 40% of meer (bij een gelijkblijvende verkeersverdeling).

Het extra verkeer rijdt vanaf het transportkarrenterrein van en naar de N201. Langs dit deel van de Middenweg zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig. Daarnaast zijn als gevolg van de gewijzigde invulling geen verkeerstoenames te verwachten die zorgen voor een waarneembare wijziging in de geluidsbelasting ten opzichte van de autonome situatie.

4.2 Effecten luchtkwaliteit

Het extra verkeer zorgt voor (beperkt) hogere concentraties van stikstofdioxide en fijn stof. De maximaal berekende concentratie voor stikstofdioxide ter hoogte van de Middenweg nabij de N201 bedraagt voor 2020 23,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit in de oorspronkelijke plansituatie zoals opgenomen in de basisrapportage van 22 november 2017.

Op de Middenweg en de N201 wordt ruimschoots voldaan aan de concentraties voor fijn stof en stikstofdioxide. De verwachting is dat er ten gevolge van deze gewijzigde invulling geen normoverschrijdingen optreden.