

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
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Aalsmeer

Verkeer- en milieuanalyse Migrantenmotel

Datum
Kenmerk
Eerste versie

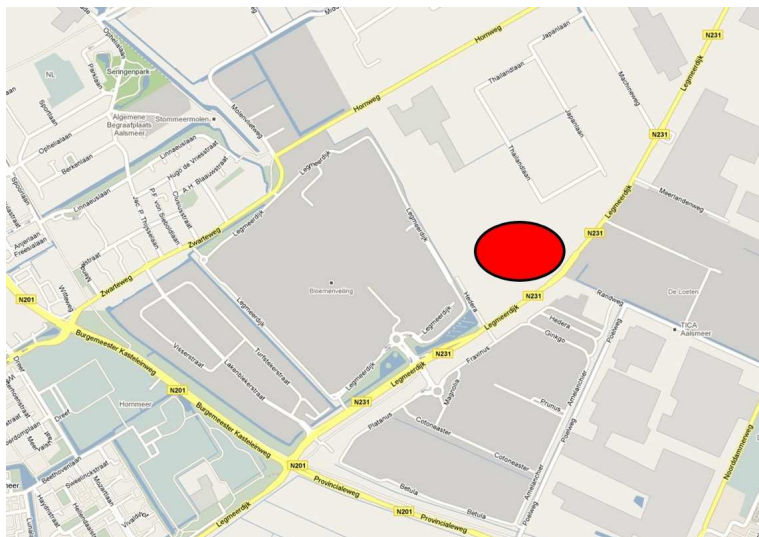
25 mei 2011
ASR040/Msm/0193

1 Inleiding

De gemeente Aalsmeer is in het kader van de ontwikkeling Greenpark Aalsmeer ondermeer bezig met het opstellen van één (ontwerp)bestemmingsplan voor deelgebied 9 en 10. Het voornemen bestaat om in deelgebied 10 een 'migrantenmotel', met een maximum van 750 slaapplekken, mogelijk te maken.

Het migrantenmotel is een logiesgebouw waar seizoensarbeiders gehuisvest kunnen worden. Voor het (ontwerp)bestemmingsplan heeft Goudappel Coffeng BV eerder onderzoek uitgevoerd naar de effecten op verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Dit onderzoek is beschreven in de rapportage 'Verkeers- en milieuonderzoek in het kader van bestemmingsplannen Green Park Aalsmeer' d.d. 5 april 2011, met het kenmerk GPK002/Nbc/0009.

De locatie van het migrantenmotel is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Studie en plangebied

Het migrantenmotel was in de eerdere onderzoeken echter niet opgenomen. In deze notitie zijn de verkeers- en milieueffecten bij realisatie van het migrantenmotel in beeld gebracht. Naast de ontwikkeling van het migrantenmotel is in deze notitie ook aandacht besteed aan de bedrijfsstraat in deelgebieden 9 en 10. De bedrijfsstraat kan in eerste instantie niet volledig voltooid worden.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de verkeersgeneratie van 'vergelijkbare' migrantenmotels in Nederland. Hoofdstuk 3 gaat in op de verkeersgeneratie van het migrantenmotel van de Greenpark. Vervolgens zal in hoofdstuk 4 nader worden ingegaan op de verkeersafwikkeling en ontsluiting van het migrantenmotel. In hoofdstuk 5 komen de effecten voor geluidshinder en luchtkwaliteit aan bod. Ten slotte worden de effecten van wijzigingen van de verkeerstructuur van de bedrijfskavels van de percelen 9 en 10 in hoofdstuk 6 beschreven.

2 Vergelijking vergelijkbare migrantenmotels in Nederland

Om een beeld te krijgen van het verkeersgedrag van gebruikers van vergelijkbare migrantenmotels in Nederland, is via telefonisch contact en internet informatie achterhaald. De volgende vijf motels zijn geanalyseerd:

- Uitzendorganisatie Groenflex heeft in Wateringen een kantoorgebouw om laten bouwen tot een hotel. In het hotel is ruimte voor 320 arbeiders met de standaard faciliteiten. De arbeiders die in het hotel zitten verplaatsen zich tussen het motel en de werkgevers door middel van personenbusjes en touringcars.
- Uitzendorganisatie Otto Workforce heeft in Diemen een tijdelijke voorziening gerealiseerd. Dit hotel bestaat uit moleculaire eenheden en mag 5 jaar blijven staan, waarna de huidige grond wordt herontwikkeld. Het hotel staat op hetzelfde als een complex met studentenwoningen. Voor het vervoer van de arbeiders die in het hotel zitten wordt net als in Wateringen veelal gebruik gemaakt van personenbusjes.
- Uitzendorganisatie Tido Vesta heeft in Maasdijk Hotel Westland laten realiseren. Het hotel heeft 131 kamers maar de kamers zijn zodanig gemaakt dat wanneer wenselijk een aanpassing kan plaatsvinden aan de inrichting. Het merendeel van de arbeiders die in het hotel verblijven gaat met personenbusjes naar de werkgever.
- Voor de bouw van twee energiecentrales in de Eemshaven in Noordoost Groningen zijn in Wagenborg en Uithuizen twee arbeidsmigrantenhotels gerealiseerd. De beide hotels mogen maximaal 5 jaar blijven staan. Het vervoer tussen het hotel en de Eemshaven vindt in principe plaats met behulp van touringcars. Daarnaast reist een deel van de werknemers met eigen vervoer.

Na werktijd keren de meeste gasten direct terug naar het hotel om hier te eten en de avond door te brengen. Het eten wordt vaak verzorgd al is er vaak de mogelijkheid om zelf maaltijden te bereiden.

Het aantal parkeerplaatsen en slaappleaatsen per migrantenmotel is weergegeven in onderstaande tabel.

migrantenmotel	aantal parkeerplaatsen	aantal slaappleaatsen	aantal parkeerplaatsen/ slaappleaats
Watering	80 parkeerplaatsen	320 slaappleaatsen	0,25 p.p/ slaappleaats
Diemen	100 parkeerplaatsen ¹	circa 140 slaappleaatsen	0,70 pp/ slaappleaats
Maasdijk	130 parkeerplaatsen	circa 250 kamers	0,5 p.p. / slaappleaats
Envilla Wagenborg (NUON) ²	200 parkeerplaatsen	1.200 slaappleaatsen	0,17 pp/ slaappleaats
Energyvillage Uithuizen (RWE)	250 parkeerplaatsen	1.500 slaappleaatsen	0.17 pp/ slaappleaats

1) Parkeerterrein ook voor studentenflats.

2) Ook apart parkeerterrein in Eemshaven voor werknemers NUON.

Tabel 2.1: Aantal parkeer-/slaappleaatsen Migrantenmotels Nederland

3 Verkeersgeneratie Migrantenmotel

In het bestemmingsplan wordt voor het bestemde gebied voor de arbeidsmigranten logies uitgegaan van maximaal 750 slaappleaatsen. De arbeiders zullen in het motel de kamer moeten delen met 1, 2 of 3 andere personen. Het totaal aantal kamers bedraagt 225. Voor de verkeersgeneratie is op basis van de 750 arbeiders en 225 kamers een inschatting gemaakt.

3.1 Verkeersgeneratie

Voor de verkeersgeneratie van een motel voor arbeidsmigranten zijn geen algemene kencijfers bekend. Zodoende zijn op basis van aannames een inschatting gemaakt van de verkeersgeneratie. Hierbij is onderscheid gemaakt in de arbeiders (gasten), de werknemers en leveringen.

3.1.1 Verkeersgeneratie arbeiders (Gasten)

Voor de arbeiders is onderscheid te maken in de volgende twee manieren om van en naar het werk te komen.

- De eerste manier is dat arbeiders reizen met eigen vervoer, waarbij arbeiders car-poolen.
- De tweede manier is dat arbeiders worden opgehaald en weggebracht. Hierbij is nog onderscheid in het beschikbaar stellen van busjes aan de arbeiders om zich te verplaatsen of door een chauffeur worden gehaald en gebracht. Ook het formaat bus(je) is verschillend en is afhankelijk van het wel of niet kunnen combineren van meerdere werkplaatsen.

Het aantal aankomsten en vertrekken in de spitsuren wordt bij de arbeiders bepaald door de werktijden. Bij een aantal geraadpleegde motels werken de arbeiders in verschillende shifts, waardoor in de ochtend- en avondspits 1/3 aankomt en 1/3 vertrekt. Andere geraadpleegde motels geven juist aan dat het merendeel voor de ochtendspits vertrekt en voor de avondspits terugkeren.

Op basis van deze informatie en de uitgangspunten uit paragraaf 2 en 3.1 is dan ook voor diverse varianten de verkeersgeneratie voor de ochtend- en avondspits bepaald. De resultaten zijn gepresenteerd in tabel 3.1.

		ochtendspits (1 uur)		avondspits (1 uur)	
		aankomst	vertrek	aankomst	vertrek
uitgaande van personen autogebruik (2 personen per auto)	1 shift 100%	-	375	375	-
	2 shifts 50%	190	190	190	190
	3 shifts 33%	125	125	125	125
uitgaande van 9-persoonsbusjes op terrein beschikbaar (bezetting 7 personen)	1 shift 100%	-	110	110	-
	2 shifts 50%	55	55	55	55
	3 shifts 33%	35	35	35	35

Tabel 3.1: Verkeersgeneratie van arbeiders

Uit onze analyse en op basis van tabel 3.1 komt naar voren dat de maximale verkeersgeneratie van de arbeiders tussen de 750 (375 x 2) en 140 (35 x 4) ritten/etmaal zal bedragen.

3.1.2 Verkeersgeneratie werknemers

Naast de arbeiders trekt het migrantenmotel ook verkeer als gevolg van werknemers die in het motel werken en bezorgingen van goederen. Uit onderzoek van de afdeling Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam blijkt bij 1*, 2* en 3* hotels ongeveer 0,25 werknemer per kamer/per dag aanwezig te zijn. De werknemers bestaan uit beveiliging, receptioniste, housekeeping en keuken. Uitgaande van het 'worst case'-scenario dat alle werknemers van het motel met een eigen auto komen betekent dat per dag circa 200 aankomsten en vertrekken plaatsvinden. Voor het omrekenen van het aantal ritten per dag naar de ochtend- en avondspits is aangenomen dat 10% aankomt of vertrekt.

3.1.3 Verkeersgeneratie leveringen

Voor bezorgen van goederen is op basis van CROW-publicatie 272 aangehouden dat per 20 kamers 1 levering/per dag plaats vindt. Per dag betekent dit dat 20 leveringen plaats vinden, wat neerkomt op 20 aankomsten en 20 vertrekken. Voor de spitsuren is uitgegaan dat 10% aankomt en 10% vertrekt.

3.1.4 Totaalbeeld

Op basis van de verschillende aannames ligt de verkeergeneratie van het migrantenmotel tussen de 100 en 400 aankomsten en vertrekken in het spitsuur. Wanneer dit wordt vergeleken met de hoogste verkeersgeneratie van een (circa 150 aankomsten en vertrekken in spitsuur bij 5* hotel in buitengebied) ligt het maximaal bepaalde verplaatsingen van een migrantenmotel circa 160% hoger.

In de praktijk zal het aantal verkeersbewegingen in het spitsuur lager liggen dan 400 bewegingen. Vergelijkend met vergelijkbare hotels leert dat niet alle arbeiders gelijktijdig naar het werk vertrekken of terugkomen. Daarnaast blijkt dat het merendeel van de arbeiders van en naar het werk gaan met behulp van groepsvervoer. Om de verkeerskundige gevolgen in beeld te brengen wordt op basis van de volgende aanname gerekend. Voor de *ochtendspits* zijn de volgende aannames gedaan:

- 75% van de arbeiders vertrekt in de ochtendspits, waarvan 70% via groepsvervoer en 30% met personenauto's;
- 5% van de arbeiders komt terug in de ochtendspits, waarvan 70% via groepsvervoer en 30% met personenauto's;
- 10% van het totaal aantal aankomende en vertrekkende werknemers vind plaats in de ochtendspits;
- 10% van het totaal aantal leveringen vind plaats in de ochtendspits.

Voor de *avondspits* zijn de volgende aannames gedaan:

- 75% van de arbeiders komt terug in de avondspits, waarvan 70% via groepsvervoer en 30% met personenauto's;
- 5% van de arbeiders vertrekt in de avondspits, waarvan 70% via groepsvervoer en 30% met personenauto's;
- 10% van het totaal aantal aankomende en vertrekkende werknemers vind plaats in de avondspits;
- 10% van het totaal aantal leveringen vind plaats in de avondspits.

De aannames voor het aantal aankomsten en vertrekken in de ochtend- en de avondspits zijn weergegeven in figuur 3.1 en 3.2. In de figuren is ook onderscheid gemaakt in oriëntatie van het verkeer (20% in Noordelijk richting, 80% richting de Legmeerdijk).



Legmeerdijk

*Figuur 3.1: Verkeersstromen
migrantenmotel
ochtendspits*

Legmeerdijk

*Figuur 3.2: Verkeersstromen
migrantenmotel
avondspits*

3.2 Parkeerplaatsen

Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt sterk bepaald door afspraken tussen de beheerder en de huurder. Wanneer de huurder zorgt voor vervoer van de arbeiders tussen werk en het motel en de arbeiders niet met eigen vervoer naar Nederland worden gehaald, is het benodigde aantal parkeerplaatsen minimaal. Wanneer de arbeiders zelf moeten zorgen voor vervoer tussen het motel en het werk zullen veel meer parkeerplaatsen nodig zijn.

Bij de andere geraadpleegde hotels ligt het aantal parkeerplaatsen tussen de 0,17 en 0,7 per slaapplek. Hierbij moet opgemerkt worden dat de 0,17 voorkomt bij de twee hotels in het noorden van het land en dat voor de werknemers ook in de Eemshaven parkeerruimte beschikbaar is en men met touringcars kan worden vervoerd. De 0,7 is aanwezig in Diemen, waarbij naast arbeiders ook studenten op hetzelfde terrein gebruik kunnen maken van het parkeeraanbod.

Op basis van het voorgaande adviseren wij om voor het migrantenmotel uit te gaan van 0,2 parkeerplaats per slaapplek. Uitgaande van maximaal 750 slaapplekken betekent dit minimaal 150 ($750 \times 0,2$) parkeerplaatsen.

4 Verkeersafwikkeling

Het voornemen is om het migrantenmotel rechtsreeks te ontsluiten op de Legmeerdijk, nabij de bestaande uitrit van Duif's. In figuur 4.1 en 4.2 is een en ander ook weergegeven.



Figuur 4.1: Ontsluiting migrantenmotel



Figuur 4.2: Luchtfoto van de uitrit en aansluiting op de Legmeerdijk

Zowel vanuit verkeersveiligheidsoogpunt als verkeersafwikkeling is het *niet* mogelijk om het migrantenmotel rechtstreeks aan te sluiten op de Legmeerdijk. De hoeveelheid verkeer op de Legmeerdijk, circa 14.000 tot 15.000 mvt/etm in 2020, is zodanig dat het verkeer van het migrantenmotel nauwelijks kan invoegen. De Legmeerdijk is een gebiedsontsluitingsweg, waarbij aansluitingen door middel van voorrangskruispunten minder gewenst zijn vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. De kans op kop-staart botsingen is bij een ontsluiting van het migrantenmotel op die locatie erg groot.

Wij bevelen dan ook aan om **alleen rechtafslaand verkeer naar het migrantenmotel toe te staan**. Verkeer afkomstig uit de richting N201 mag dan ook niet direct gebruik maken van de inrit, maar dient om te rijden en bij de noordelijke rotonde (waar ook de deelgebieden 9 en 10 van de Greenpark worden ontsloten) te keren. Alle verkeersbewegingen *vanuit* het Migrantenhôtel dienen te worden ontsloten via de (nieuwe) bedrijfsstraat van de Greenpark. Gezien de functie, vormgeving en gebruik van de bedrijfsstraat vormt deze toevoeging van verkeer geen knelpunt: het verkeer kan voldoende worden afgewikkeld op de wegen.

Daarnaast is het mogelijk dat de ontsluiting van Duif ook gebruik wordt voor verkeer dat herkomst of bestemming de deelgebieden 9 en 10 hebben. Het gebruik van deze weg voor dit deel van het verkeer zal beperkt zijn, aangezien het een eenrichtingsweg wordt en er een vrachtverbod zal gelden voor het doorgaande vrachtverkeer (tussen Legmeerdijk en deelgebieden 9 en 10). Gezien de absolute intensiteiten, zoals deze zijn gehanteerd in het onderzoek van rapportage 'Verkeers- en milieuonderzoek in het kader van bestemmingsplannen Green Park Aalsmeer' d.d. 5 april 2011, met het kenmerk GPK002/Nbc/0009, verwachten wij dat maximaal 300 personenauto's met als bestemming deelgebieden 9/10 gebruik zullen maken van deze weg. Daarbij zijn we uitgegaan van een vrachtpercentage van 15 procent (conform modelberekeningen) en dat van het personenverkeer circa 1/4 deel (conform ligging kavels) van de deelgebieden 9 en 10 gebruik zal maken van de uitrit van Duif.

De totale verkeersintensiteit bedraagt dan ook 800 mvt/etmaal. Deze bestaat uit:

- circa 100 mvt/etm in de huidige situatie (maximale verkeergeneratie Duif);
- circa 375 mvt/etm ten gunste van het migrantenmotel (zie hierboven);
- maximaal 300 mvt/etmaal als gevolg van verkeer tussen Legmeerdijk en kavel 9/10.

Deze intensiteit geeft geen problemen qua capaciteit en verkeersafwikkeling in het studiegebied.

5 Gevolgen geluidshinder en luchtkwaliteit

In deze paragraaf wordt ingegaan op de effecten van het migrantenmotel voor de aspecten geluidshinder (paragraaf 5.1) en luchtkwaliteit (paragraaf 5.2). Daarnaast wordt de relatie gelegd met het eerder uitgevoerde onderzoek ten behoeve van de bestemmingsplannen.

Bij de berekeningen van geluidshinder en luchtkwaliteit dient uitgegaan te worden van verkeerscijfers voor een gemiddelde weekdag. Voor de milieuanalyse is uitgegaan van een maximale extra verkeersgeneratie van 800 ritten voor een gemiddelde weekdag (worst case). Voor de verdeling van het verkeer is uitgegaan van de spreiding van het verkeer zoals is aangegeven in hoofdstuk 3.

5.1 Effecten Geluidshinder

5.1.1 Geluidsbelasting op het migrantenmotel

Op zichzelf is het motel in het kader van de Wet geluidshinder geen geluidsgevoelige bestemming. De geluidsbelasting op het migrantenmotel hoeft dus niet getoetst te worden ten gevolge van de omliggende wegen. Wel dient conform het bouwbesluit te worden voldaan aan de maximale binnenwaarde voor het migrantenmotel.

5.1.2 Geluidssituatie ten gevolge van de ontsluitingsroute/uitrit

Er is van uitgegaan dat voor de in-/uitrit waarlangs het migrantenmotel ontsloten wordt, een 30 km/h-regime gaat gelden. Deze wegen zijn in het kader van de Wet geluidshinder niet gezoneerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het verstandig om de geluidssituatie echter wel inzichtelijk te maken. Hierna is ingegaan op de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek.

Uitgangspunten akoestisch onderzoek

Rekenmethodiek

Het onderzoek is uitgevoerd met behulp van Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidshinder (RMG2006). Gerekend is met het programma GeoMilieu, V1.80.

Hoewel het een 30 km/u weg betreft is wel de correctie toegepast conform artikel 110g van de Wet geluidhinder om een relatie te kunnen leggen met de voorkeursgrenswaarde die van toepassing is bij gezoneerde wegen.

Verkeersgegevens

De gehanteerde verkeersgegevens zijn weergegeven in tabel 5.1. Hierbij is uitgegaan van een totale verkeersintensiteit van 800 mvt/etmaal. Deze bestaat uit:

- circa 100 mvt/etm in de huidige situatie
- circa 375 mvt/etm ten gunste van het migrantenmotel (zie hierboven)
- maximaal 300 mvt/etmaal als gevolg van verkeer tussen Legmeerdijk en kavel 9/10.

Wegvak	Intensiteit plansituatie	Aandeel vrachtverkeer	Verdeling over het etmaal (%)			Snelheid (Km/u)
			Dag (07:00- 19:00)	Avond (19:00- 23:00)	Nacht (23:00- 07:00)	
Ontsluitingsweg /artikel 19 weg	800	2% (1% mz en 1% zw)	7,0	2,6	0,7	30

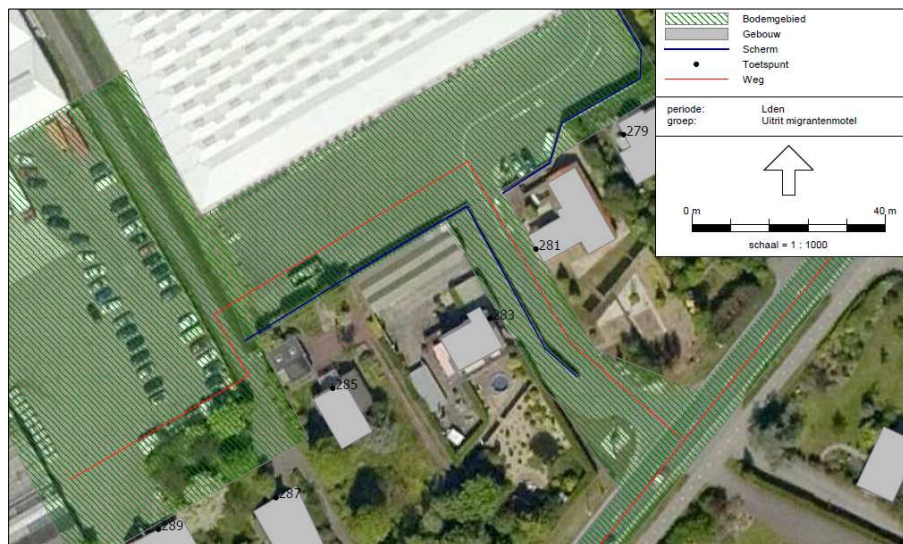
Tabel 5.1: Uitgangspunten verkeersgegevens

Omgevingskenmerken

Een overzicht van de situatie en waarneempunten is weergegeven in figuur 5.1. Op dit moment is het nog niet geheel duidelijk hoe de nieuwe ontsluiting gesitueerd wordt. Derhalve is de ligging schematisch in het model opgenomen. De verwachting is echter niet dat de ontsluitingsweg dichterbij op de bestaande bebouwing gesitueerd wordt.

Naast en achter de woningen is een aantal geluidsschermen aanwezig die oorspronkelijk bedoeld zijn om het industrielawaai af te schermen. Deze schermen zijn schematisch in het rekenmodel opgenomen.

De hoogteligging van de ontsluitingsweg is vergelijkbaar met de hoogteligging van de woningen. Alleen ter hoogte van de Legmeerdijk loopt de ontsluitingsweg omhoog om aan te kunnen sluiten op de hoger gelegen Legmeerdijk. Reflecties en bodemdemping zijn conform het Reken en Meetvoorschrift in het geluidsmodel opgenomen.



Figuur 5.1: Overzicht situatie en de waarneempunten

Resultaten van de geluidsberekeningen

De resultaten van de geluidsberekeningen zijn weergegeven in tabel 5.2. Wanneer de relatie gelegd wordt met de voorkeursgrenswaarde is te zien dat alleen voor woning nummer 281 sprake is van een geluidsbelasting die hoger is dan 48 dB ten gevolge van de uitrit.

De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt circa 53 dB op de woning aan de oostzijde van de uitrit. De berekende geluidsbelasting is inclusief correctie conform artikel 110g van de Wgh. De geluidsbelasting wordt met name veroorzaakt door de zeer korte afstand van de woning tot de uitrit. Wanneer de geluidsbelasting vergeleken wordt met de voorkeursgrenswaarde die geldt langs 50 km/h wegen is langs de uitrit sprake van een hogere geluidsbelasting. De berekende geluidsbelasting is weliswaar hoger, maar niet uitzonderlijk voor een dergelijke situatie.

Voor de overige woningen is sprake van lagere geluidsbelastingen die niet hoger zijn dan 48 dB.

Waarneempunt	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting (dB)
279_A	1,50	< 40
279_B	4,50	< 40
279_C	7,50	< 40
281_A	1,50	53
281_B	4,50	51
283_A	1,50	< 40
283_B	4,50	44
283_C	7,50	45
285_A	1,50	40
285_B	4,50	41
285_C	7,50	42
287_A	1,50	40

287_B	4,50	41
287_C	7,50	41
289_A	1,50	43
289_B	4,50	43
289_C	7,50	43

Tabel 5.2: Geluidsbelastingen t.g.v. de ontsluitingsroute/uitrit

5.1.3 Geluidssituatie langs Legmeerdijk

Ten gevolge van het migrantenmotel is er sprake van extra verkeer op de Legmeerdijk. Daarbij is de toekomstige situatie inclusief maximaal 800 extra ritten van het migrantenmotel ten opzichte van geen migrantenmotel relevant. De verkeersintensiteit neemt in deze situatie toe met circa 5%. De geluidsbelastingen ten gevolge van deze toename nemen nauwelijks toe (0,2 dB). Dit verschil is niet waarneembaar voor het menselijk oor. Dit is het geval bij een geluidstoename van 2 dB of meer.

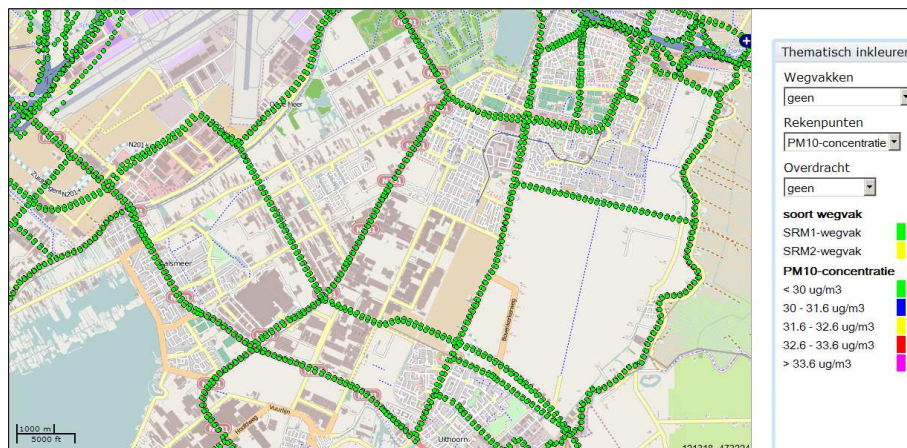
5.2 Effecten luchtkwaliteit

In het milieuonderzoek voor de bestemmingsplannen Greenpark zijn de effecten voor luchtkwaliteit onderzocht. Uitkomst van het onderzoek was dat het gehele plan in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Ook is het bestemmingsplan opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL). Uit de rapportage blijkt ook dat in en rond het plangebied de normen voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) niet worden overschreden.

Voor de maatgevende locatie op de Legmeerdijk, waar sprake is van de grootste toename van het verkeer als gevolg van het migrantenmotel, zijn de effecten voor de concentraties inzichtelijk gemaakt.

5.2.1 Resultaten fijn stof (PM₁₀)

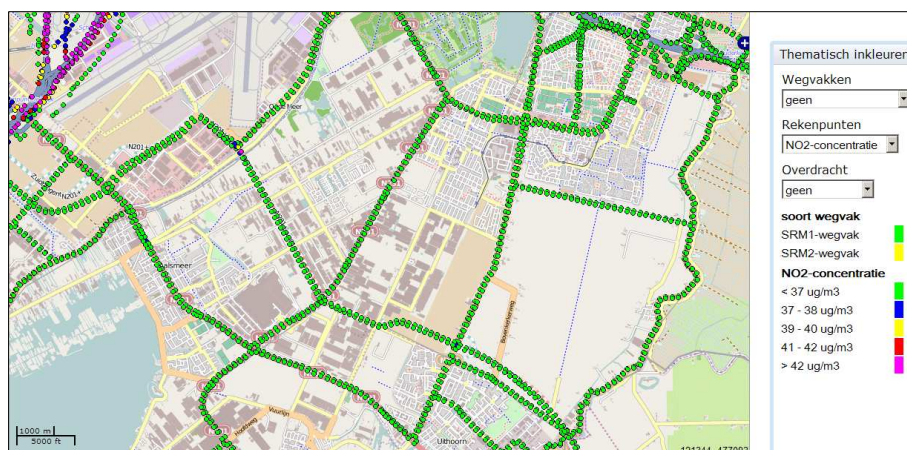
De resultaten voor fijn stof zijn weergegeven in figuur 5.2 voor het jaar 2011, het ingangsjaar van de normen. Uit de figuur blijkt dat de concentraties op en rond de Legmeerdijk < 30 µg/m³ bedragen. De norm in 2011 bedraagt 40 µg/m³. De maximale bijdrage ten gevolge van het migrantenmotel is berekend op 0,1 µg/m³. Ook in de situatie met migrantenmotel is geen sprake van overschrijding van de normen.



Figuur 5.2: Concentraties PM_{10} uit de Monitoringstool, situatie 2011, exclusief zeezoutcorrectie

5.2.2 Resultaten stikstofdioxide (NO_2)

De resultaten voor stikstofdioxide zijn weergegeven in figuur 5.3 voor het jaar 2015, het ingangsjaar van de normen. Uit de figuur blijkt dat de concentraties op en rond de Legmeerdijk < 37 ug/m^3 bedragen. De norm in 2015 bedraagt 40 ug/m^3 . De maximale bijdrage ten gevolge van het migrantenmotel is berekend op 0,2 ug/m^3 . Ook in de situatie met migrantenmotel is geen sprake van overschrijding van de normen.



Figuur 5.3: Resultaten NO_2 uit de Monitoringstool, situatie 2015

Resumé

De effecten van het migrantenmotel zijn minimaal voor de aspecten geluidshinder en luchtkwaliteit. De eerdere conclusies uit de het onderzoek voor de bestemmingsplannen Greenpark wijzigen dan ook niet.

Aandachtspunt is nog wel de woningen langs de uitrit van het migrantenmotel.

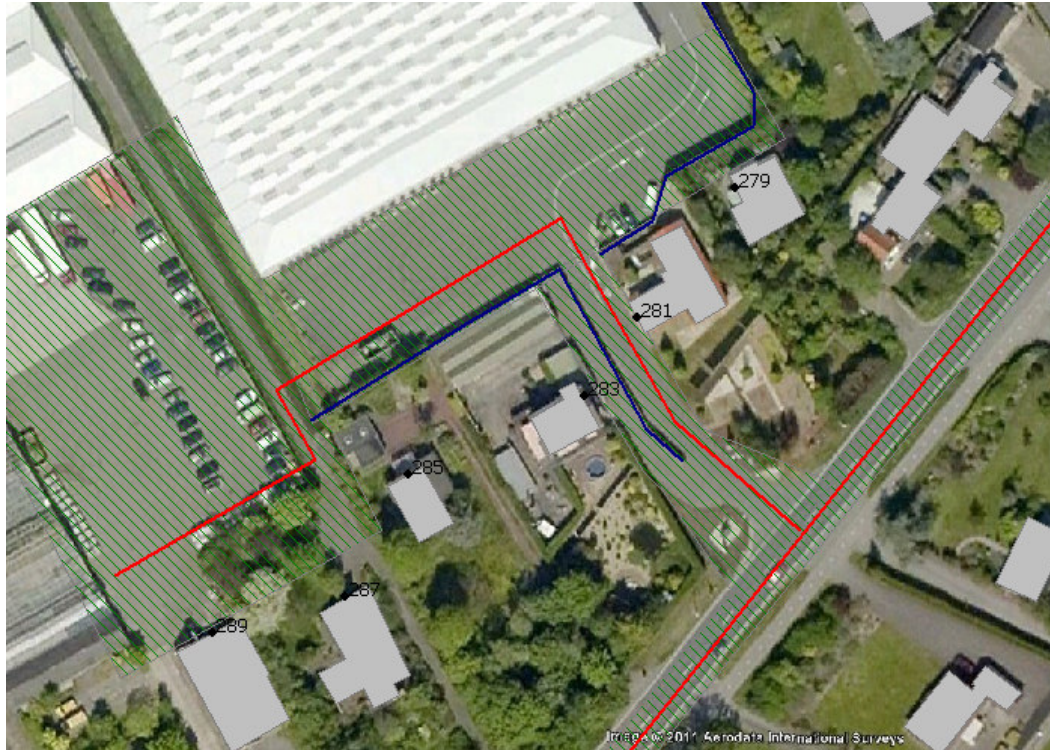
6 Bedrijfsstraat deelgebieden 9 en 10

Daarnaast is het voornemen om op deelgebieden 9 en 10 een bedrijfsstraat aan te leggen. De bedrijfsstraat kan in eerste instantie niet volledig worden gerealiseerd. Door het niet voltooiën van de bedrijfsstraat ontstaat een hoefijzer in plaats van een rondje. Als gevolg hiervan zal een verdubbeling van verkeer aan de noord- en oostzijde plaatsvinden. Uitgaand van het verkeersmodel gaat het in absolute zin om een groei van 1.400 naar 3.000 mvt/etm.

Voor de verkeersafwikkeling zal het niet volledig maken van de bedrijfsstraat geen directe gevolgen hebben. Het verkeer kan voldoende worden afgewikkeld op de wegen. Wel moet rekening worden gehouden met omrij afstanden. Daarnaast betekent het niet volledig maken van de bedrijfsstraat dat hulpdiensten een deel van de percelen maar vanuit één kant kan benaderen. Dit komt doordat de absolute aantallen minimaal zijn. Voor de thema's luchtkwaliteit en geluid zijn als gevolg van de verschuiving van verkeer geen wettelijke problemen te verwachten, aangezien geen geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig zijn aan de bedrijfsstraat en de normen van luchtkwaliteit daar niet worden overschreden.

Overzicht geluidsberekeningen t.b.v. ontsluitingsweg Migrantenmotel

Overzicht van de waarneempunten



Overzicht van de geluidsbelastingen

Waarneempunt	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting uitrit zonder correctie artikel 110g (dB)	Geluidsbelasting Legmeerdijk zonder correctie artikel 110g (dB)	Gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	Geluidsbelasting luchtvaart (dB)	Gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer en luchtvaart (dB)
279_A	1,5	35	51	51	58	65
279_B	4,5	38	50	50	58	64
281_A	1,5	58	57	61	58	66
281_B	4,5	56	57	59	58	65
283_A	1,5	41	57	57	58	65
283_B	4,5	49	60	60	58	65
285_A	1,5	45	48	50	58	64
285_B	4,5	46	35	47	58	64
287_A	1,5	45	44	48	58	64
287_B	4,5	46	42	48	58	64
289_A	1,5	48	39	48	58	64
289_B	4,5	48	36	48	58	64

Tabel 1: Overzicht van de geluidsbelastingen

Waarneempunt	Waarneemhoogte (m)	Gecumuleerde geluidsbelasting zonder inrit zonder correctie artikel 110g (dB)	Gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer en luchtvaart (dB)	Vershil met gecumuleerde geluidsbelasting met inrit (in dB)
279_A	1,5	65	65	+0
279_B	4,5	64	64	+0
281_A	1,5	65	66	+1
281_B	4,5	65	65	+0
283_A	1,5	65	65	+0
283_B	4,5	65	65	+0
285_A	1,5	64	64	+0
285_B	4,5	64	64	+0
287_A	1,5	64	64	+0
287_B	4,5	64	64	+0
289_A	1,5	64	64	+0
289_B	4,5	64	64	+0

Tabel 2: overzicht bijdrage inrit op de gecumuleerde geluidsbelasting

Alle gepresenteerde geluidsbelastingen voor het wegverkeer zijn zonder correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Voor luchtvaartlawaai is uitgegaan van een geluidsbelasting van 58 dB.

Deze geluidsbelasting is aangeleverd door de gemeente Aalsmeer (mailbericht 5 augustus 2011).

De gecumuleerde geluidsbelasting t.g.v. zowel het wegverkeer als de luchtvaart, is berekend op basis van hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.