

Gemeente Aalsmeer

Structuurvisie Green Park Aalsmeer

Analyse verkeer en milieu



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Aalsmeer

Structuurvisie Green Park Aalsmeer

Analyse verkeer en milieu

CONCEPT

Datum
Kenmerk
Eerste versie

22 maart 2017
ASV086/Kmc/Concept

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Aalsmeer
Titel rapport	Structuurvisie Green Park Aalsmeer Analyse verkeer en milieu
Kenmerk	ASV086/Kmc/Concept
Datum publicatie	222 maart 2017
Projectteam opdrachtgever(s)	De heer. C. Riechelman
Projectteam Goudappel Coffeng	De heren K.D. Koopmans, F.F.A. Aarnink, en A. Kwant
Projectomschrijving	Verkeerskundige analyse naar de akoestische effecten van de structuurvisie Green Park Aalsmeer

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Leeswijzer	2
2 Uitgangspunten	3
2.1 Verkeersmodel	3
2.2 Uitgangspunten autonome situatie	4
2.3 Uitgangspunten plansituatie	5
2.4 Vergelijking van de invulling	5
3 Verkeersintensiteiten	6
4 Verkeersafwikkeling	9
4.1 Verkeersafwikkeling kruispunten terrein Green Park	10
4.2 Kruispunt Legmeerdijk (N231) - Royal FloraHolland Aalsmeer	11
5 Effecten geluidshinder	13
5.1 Wettelijk kader	13
5.2 Uitgangspunten	18
5.3 Resultaten	21
6 Effecten luchtkwaliteit	27
6.1 Wettelijk kader	27
6.2 Uitgangspunten luchtkwaliteit	28
6.3 Resultaten	30
7 Conclusies	33
7.1 Effecten verkeersintensiteiten	33
7.2 Verkeersafwikkeling	33
7.3 Effecten geluidshinder	34
7.4 Effecten luchtkwaliteit	34
Bijlagen	
Bijlage 1	Uitgangspunten verkeersmodel
Bijlage 2	Verkeerscijfers autonome situatie 2030
Bijlage 3	Verkeerscijfers plansituatie 2030
Bijlage 4	Vergelijking autonome situatie en plansituatie
Bijlage 5	Verkeersgegevens milieuonderzoek
Bijlage 6	Overzicht van de waarneempunten
Bijlage 7	Geluidsbelastingen OLV
Bijlage 8	Geluidsbelastingen t.g.v. Legmeerdijk 1
Bijlage 9	Geluidsbelastingen t.g.v. Aalsmeerderweg
Bijlage 10	Geluidsbelasting t.g.v. verlengde Molenvlietweg

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor het plangebied Green Park is in 2011 een structuurvisie opgesteld. De achtergrond van deze structuurvisie was om het gebied verder te kunnen ontwikkelen als bedrijventerrein dat met name gericht was op de sierteelt en daaraan gerelateerde bedrijven.

Nieuwe structuurvisie 2016

Door veranderende marktomstandigheden is er een minder grote ruimtebehoefte vanuit de sierteeltsector en zijn er andere economische functies die in de omgeving ruimte vragen. Het betreft bijvoorbeeld logistiek, food, (migranten)hotel en Schipholparkeren. Deze gewijzigde vraag leidt tot een andere ruimtebehoefte en inrichting van gronden voor het plangebied Green Park. Hiervoor is een nieuwe structuurvisie opgesteld. Een kaartbeeld van deze structuurvisie is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Impressie kaartbeeld structuurvisie 2016

Naar aanleiding van deze nieuwe structuurvisie dienen de bestemmingsplannen (deels) te worden geactualiseerd. Voor de te doorlopen ruimtelijke procedures is inzicht nodig in de effecten voor de aspecten verkeer. In voorliggende rapportage zijn de berekende verkeerseffecten beschreven.

1.2 Leeswijzer

In voorliggend rapport zijn de verkeerseffecten van de ontwikkeling van de structuurvisie Green Park inzichtelijk gemaakt. In hoofdstuk 2 is ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten en onderzochte situaties. Vervolgens is in hoofdstuk 3 ingegaan op de berekende verkeersintensiteiten en de verschillen tussen de berekende situaties. Hoofdstuk 4 beschrijft vervolgens de effecten op de verkeersafwikkeling en hoofdstuk 5 sluit af met een samenvatting van de bevindingen.

Uitgangspunten

Ten behoeve van voorliggende verkeerskundige analyse zijn 2 situaties berekend met behulp van het verkeersmodel. Het betreft:

- De autonome situatie 2030 conform de vigerende ruimtelijke plannen
 - De plansituatie 2030 conform de Structuurvisie Green Park 2016 d.d. 7 juli 2016.
- Hierna is ingegaan op de berekeningswijze en de uitgangspunten die per situatie gehanteerd zijn.

2.1 Verkeersmodel

Regionaal verkeersmodel (NHZ 2.2)

Om een beeld te krijgen van de verkeersstromen is gebruik gemaakt van het meest recente regionale verkeersmodel (NHZ 2.2). Het model is mede opgezet voor en door de gemeenten Amstelveen en Aalsmeer. Dit model verdeelt het verkeer over het wegennet op basis van het aantal inwoners, het aantal arbeidsplaatsen en de sociaal-economische gegevens van de gemeenten. Daarbij wordt rekening gehouden met toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. In het model is reeds rekening gehouden met de update VENOM 2016. Als tijdsperioden worden standaard het etmaal (werkdag), de ochtendspits (07.00-09.00 uur) en de avondspits (16.00-18.00 uur) beschreven voor de vervoerswijzen personen- en vrachtauto. Het basisjaar van het verkeersmodel is 2014 en het toekomstjaar betreft 2030.

2.2 Uitgangspunten autonome situatie

De autonome situatie is gebaseerd op de beoogde invulling conform de vigerende vastgestelde ruimtelijke plannen. Daarbij is per deelgebied de invulling opgenomen. Een overzicht van de deelgebieden is weergegeven in figuur 2.1. Een overzicht van de ruimtelijke invulling van de autonome situatie is samengevat in bijlage 1. Voor Locatie Centrum van Royal FloraHolland geldt dat zowel het geldende bestemmingsplan als het nieuwe bestemmingsplan niet leiden tot een relevante toename van het programma.



Figuur 2.1: Overzicht van de deelgebieden Green Park Aalsmeer

Ten aanzien van het wegenetwerk is uitgegaan van de beoogde situatie conform de vigerende ruimtelijke plannen. Het gaat daarbij om:

- Inrit naar deelgebied 10 vanaf Legmeerdijk (tussen Japanlaan en N201);
- Een wegverbinding tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg (in het verlengde van de Molenvlietweg);
- Doortrekking van de Middenweg tot aan de Machineweg.

Bovengenoemde infrastructurele wijzigingen zijn op dit moment nog niet of deels gerealiseerd. De ontwikkelingen zijn echter in de vigerende ruimtelijke plannen reeds beoogd. Derhalve maken bovengenoemde ontwikkelingen onderdeel uit van de autonome situatie.

Relatie met bestemmingsplan GTEC Aalsmeer

In 2016 is in het kader van het bestemmingsplan GTEC een verfijning uitgevoerd van het verkeersmodel voor het FloraHolland terrein. Daarbij is op basis van verkeerstellingen een specifieke verfijning van de invulling van FloraHolland gehanteerd. Een overzicht van de specifieke aanpassingen en uitgangspunten is opgenomen in de rapportage 'Bestemmingsplan GTEC Aalsmeer, verkeersanalyse' d.d. 14 april 2016. Voor de invulling van de autonome situatie voor de structuurvisie is aangesloten bij de plansituatie ten behoeve van het bestemmingsplan GTEC. Daarbij is voor de verkeerskundige analyse uitgegaan van de 13 na drukste dag.

Voor de plansituatie in voorliggende verkeerskundige analyse is voor FloraHolland Oost (Deelgebied 8) uitgegaan van een gewijzigde invulling. Hier wordt in de volgende paragraaf nader op ingegaan.

2.3 Uitgangspunten plansituatie

De invulling van de plansituatie is gebaseerd op de Structuurvisie Green Park 2016. Per deelgebied is de gewijzigde ruimtelijke invulling opgenomen in bijlage 1. Daarnaast wordt in de structuurvisie ook in een aantal infrastructurele wijzigingen voorzien. Het gaat hierbij om:

- De ongestoorde logistieke verbinding OLV vanaf het FloraHolland terrein naar de Middenweg;
- Een vrije inrit vanaf de N201 langs de Legmeerijk richting het FloraHolland terrein;
- Rotondes op de Middenweg ter aansluiting van de toe- en afritten op de N201.

Gewijzigde invulling Deelgebied 8 FloraHolland-Oost

Voor FloraHolland oost (deelgebied 8) is in de plansituatie uitgegaan van een extra ontwikkeling van 75.000 m² BVO marktplaatsgebonden bedrijven en 115.000 m² BVO logistieke bedrijven. In bijlage 1 is de bijbehorende verkeersgeneratie weergegeven.

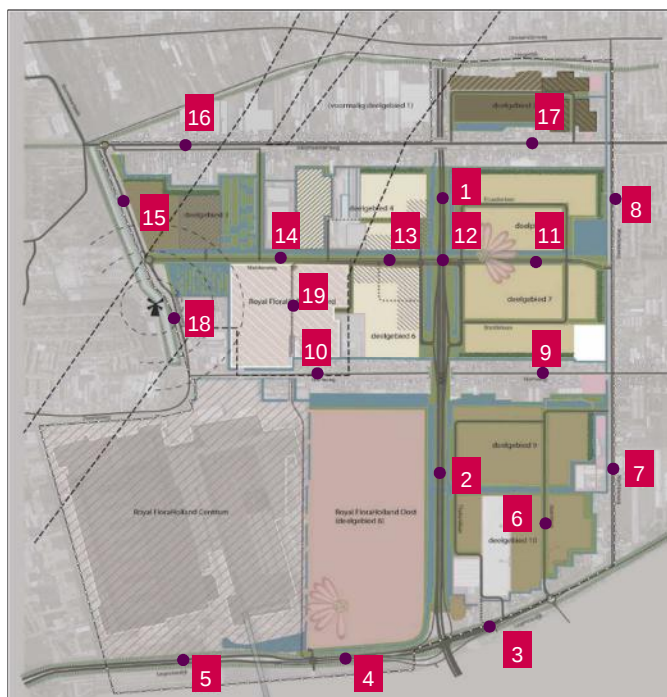
2.4 Vergelijking van de invulling

Per deelgebied is sprake van wijzigingen in de invulling en de bijbehorende verkeersgeneratie. Op hoofdlijnen (voor het totale plangebied Green Park) zijn de effecten ten aanzien van de verkeersgeneratie beperkt. Bij de vergelijking van de verkeersintensiteiten is hier in het volgende hoofdstuk nader op ingegaan.

Verkeersintensiteiten

Dit hoofdstuk beschrijft de berekende verkeersintensiteiten. Daarbij is de vergelijking gemaakt tussen de autonome situatie conform de vigerende ruimtelijke plannen en de plansituatie op basis van de structuurvisie 2016. Een overzicht van de berekende verkeersintensiteiten is weergegeven in bijlage 2 (autonome situatie 2030) en bijlage 3 (plansituatie 2030). Daarbij zijn de berekende verkeersintensiteiten weergegeven voor de etmaalwaarde en de 2-uurs ochtend- en avondspitsperiode.

Een overzicht van de verkeersintensiteiten op de maatgevende wegvakken is samengevat in tabel 3.1. Een overzicht van de betreffende wegvakken is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Overzicht van de beschouwde wegvakken

nr	wegvak	Autonome situatie 2030 (mvt/etmaal)	Plansituatie 2030 (mvt/etmaal)	verschil
1	N201	46.200	49.200	+3.000
2	N201	48.400	51.500	+3.100
3	N231	16.900	17.600	+700
4	N231	38.500	37.600	-900 ¹
5	N231	21.300	22.300	+1.000
6	Japanlaan	1.400	1.700	+300
7	Machineweg	1.100	800	-300
8	Machineweg	5.700	6.200	+500
9	Hornweg	4.600	4.700	+100
10	Hornweg	4.900	5.400	+500
11	Middenweg	11200	11700	+500
12	Middenweg	8000	8500	+500
13	Middenweg	9400	10800	+1400
14	Middenweg	6800	6600	+500

¹ Dit wegvak wordt ontlast door de vrije inrit vanaf de N201 langs de Legmeerdijk. Via de vrije inrit rijden in de plansituatie circa 4400 mvt/etmaal. Per saldo is er inclusief de vrije inrit langs de Legmeerdijk dus sprake van een toename van het aantal verkeersbewegingen van 3.500 mvt.

nr	wegvak	Autonome situatie 2030 (mvt/etmaal)	Plansituatie 2030 (mvt/etmaal)	verschil
15	Verlengde Molenvlietweg	6.800	7.400	+600
16	Aalsmeerderweg	5.500	6.000	+500
17	Aalsmeerderweg	5.100	5.300	+200
18	Molenvlietweg	4.800	4.800	0
19	OLV	n.v.t.	600	+600

Tabel 3.1: Overzicht van de berekende verkeersintensiteiten werkdag etmaal (afgerond op honderdtallen)

In bijlage 4 is een overzicht opgenomen van de vergelijking van de verkeersintensiteiten op etmaalniveau per wegvak. De grootste absolute toename is berekend op de N201. Hier neemt de verkeersintensiteit toe met circa 3.000 mvt/etmaal. Deze toename is met name het gevolg van de omvangrijkere invulling van FloraHolland in de plansituatie. Relatief gezien gaat het om een intensiteitstoename van circa 6 % ten opzichte van de autonome situatie. Op de Legmeerdijk ten westen van de N201 is een afname van de verkeersintensiteit berekend. Door de vrije inrit vanaf de N201 langs richting het FloraHolland terrein wordt de bestaande Legmeerdijk ontlast. Wanneer de vrije inrit en het verkeer op dat deel van de Legmeerdijk als totaal worden gezien, is er sprake van een verkeerstoename van circa 3.500 mvt/etmaal. Ook de nieuwe ongestoorde logistieke verbinding aan de noordzijde van Royal FloraHolland zorgt in de plansituatie voor de ontlasting van het kruispunt op de Legmeerdijk.

Op de Hornweg is met het verkeersmodel een beperkte toename van de verkeersintensiteit berekend. Dit komt doordat in het verkeersmodel in de plansituatie een gewijzigde routekeuze van het verkeer optreedt via de Hornweg. Aan de Hornweg zelf worden geen nieuwe ontwikkelingen ontsloten. Langs de Legmeerdijk is in de plansituatie een beperkte afname van verkeer berekend in de plansituatie. Ook dit wordt veroorzaakt door een gewijzigde routekeuze van het verkeer in het verkeersmodel.

Op de overige planinterne wegen binnen Green Park zijn de verkeerseffecten beperkt. Op de Machineweg, de Aalsmeerderweg, de Hornweg en de verlengde Molenvlietweg blijven de verkeerstoenames beperkt tot maximaal 10 % ten opzichte van de autonome situatie. Belangrijk daarbij is dat het verkeer op de maatgevende kruispunten afgewikkeld kan worden. In hoofdstuk 4 is hier nader op ingegaan.

Verkeersafwikkeling

Voor de maatgevende kruispunten is onderzocht of het verkeer afgewikkeld kan worden met de beoogde inrichting. Een impressie van de onderzochte locaties is weergegeven in Figuur 4.1.

De verkeersafwikkeling is inzichtelijk gemaakt voor de volgende locaties:

- De aansluiting van de Middenweg op de N201 oost (locatie 2)
- De aansluiting van de Middenweg op de N201 west (locatie 3)
- De aansluiting van de verlengde Molenvlietweg op de Aalsmeerderweg (locatie 4)
- De aansluiting van het Royal FloraHolland terrein op de Legmeerdijk (locatie 1)



figuur 4.1. Impressie van de onderzochte kruispunten

4.1 Verkeersafwikkeling kruispunten terrein Green Park

Voor de verkeersafwikkeling van het verkeer zijn met name de maatgevende spitsperiodes van belang. De verdeling van het verkeer gebaseerd op het verkeersmodel. Dit is vertaald in de kruispuntstromen voor de spitsperiodes. Met behulp van het computerprogramma OMNI-X² is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de maatgevende kruispunten berekend. Daarbij is de verkeersafwikkeling in de plansituatie getoetst. Naar verwachting zijn voor de overige kruispunten geen problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten.

Vormgeving

Een impressie van de beoogde inrichtingen van de onderzochte kruispunten is weergegeven in figuur 4.1 (aansluitingen van de N201 op de toe- en afritten) en Figuur 4.2 (aansluiting van de verlengde Molenvlietweg op de Aalsmeerderweg)



Figuur 4.1: Impressie van de beoogde aansluitingen Middenweg - N201



² OMNI-X is een computerprogramma ontwikkeld door Goudappel Coffeng, waarmee de kwaliteit van de verkeersafwikkeling voor verschillende kruispuntvormgevingen geanalyseerd kan worden.

Figuur 4.2: Impressie van de aansluiting Aalsmeerderweg

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is op de kruispunten met rotondes bepaald aan de hand van de volgende criteria:

- De gemiddelde verliestijd. De tijd dat een bij de kruising aankomend voertuig nodig heeft om al rijdend in de wachtrij de rotonde op te rijden. Bij een te hoge verliestijd gaan bestuurders risico nemen, wat ten koste gaat van de verkeersveiligheid op een kruispunt.
- De gemiddelde wachtrijlengte (in meters). Beoordeeld wordt of er voldoende opstelruimte is, zodat de wachtrij geen ander kruispunt in de omgeving blokkeert.
- De verhouding tussen de intensiteit en capaciteit (I/C-verhouding). Dit geeft aan hoeveel verkeer op een rijstrook rijdt ten opzichte van de omvang van het verkeer dat theoretisch over die rijstrook kan worden afgewikkeld. Een waarde boven de 0,85 geeft aan dat de doorstroming wordt beperkt en wachtrijen ontstaan.

	goed	redelijk/matig	slecht
gemiddelde verliestijd auto	< 25 sec.	25-50 sec.	≥ 50 sec.
gemiddelde wachtrij auto	< 40 m (8 auto's)	40-80 m	≥ 80 m
verhouding intensiteit/capaciteit	< 0,70	0,70-0,85	≥ 0,85

Tabel 4.1: Beoordelingscriteria voor ongeregelde kruispunten

Resultaat

Voor de onderzochte 3 kruispunten is voor zowel de ochtend als avondspitsperiode sprake van een goede verkeersafwikkeling. Er is geen sprake van substantiële wachtrijen en verliestijden. Met de beoogde inrichtingen kan het verkeer op een goede wijze worden afgewikkeld. De resultaten van de berekeningen zijn samengevat in tabel 4.2.

	Kruispunt locatie 2 Middenweg N201 oost	Kruispunt locatie 3 Middenweg N201 west	Kruispunt locatie 4 Aalsmeerderweg
gemiddelde verliestijd auto	< 10 sec	< 10 sec	< 10 sec
gemiddelde wachtrij auto	< 20 m	< 20 m	< 20 m
verhouding intensiteit/capaciteit	< 0,70	< 0,70	< 0,70

Tabel 4.2: Resultaten verkeersafwikkelingen kruispunten Green Park

4.2 Kruispunt Legmeerdijk (N231) - Royal FloraHolland Aalsmeer

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het kruispunt Legmeerdijk (N231) - terrein Royal FloraHolland Aalsmeer is doorgerekend met het rekeninstrument COCON. COCON is verkeerskundige software die de verkeersafwikkeling op geregelde kruispunten inzichtelijk kan maken.

Uit de berekeningen volgen cyclustijden waarmee de kwaliteit van de verkeersafwikkeling kan worden beoordeeld. Binnen stedelijk gebied geldt de wens om een cyclustijd onder de 90 seconden te houden. Voor grote kruispunten is het mogelijk de cyclustijden tot 120 seconden te laten oplopen. Bij cyclustijden boven de 120 seconden is sprake van (structurele) wachtrijvorming. De wens om onder de 90 seconden te blijven, is vooral ingegeven om de wachttijd voor en daarmee de roodlichtnegatie van fietsers te beperken. Het beschouwde kruispunt is een groot kruispunt waar een cyclustijd tot 120 seconden acceptabel is.

Vormgeving

Figuur 4.3 geeft de huidige vormgeving van het kruispunt Legmeerdijk - Royal FloraHolland Aalsmeer weer. In voorliggende situatie is daarnaast uitgegaan van een vrije inrit vanaf de N201 en de OLV die voor een deel zorgt voor de ontlasting van het kruispunt met de Legmeerdijk.



Figuur 4.3: Vormgeving kruispunt Legmeerdijk - Royal FloraHolland Aalsmeer

Resultaten

In de ochtendspits is de cyclustijd in de plansituatie berekend op 65 seconden. In avondspits wordt het kruispunt zwaarder belast, maar leidt dit nog niet tot een probleem. De cyclustijd blijft in de avondspits met een cyclustijd van 95 seconden onder de streefwaarde van 120 seconden. Deze cyclustijd is aanvaardbaar mits de vrije inrit vanaf de N201 wordt gerealiseerd en de OLV.

Effecten geluidshinder

De voorgenomen plannen hebben mogelijk effecten op de geluidshinder voor geluidsgevoelige objecten in de omgeving. In paragraaf 5.1 is ingegaan op de plannen in relatie met het wettelijk kader, de uitgangspunten zijn beschreven in paragraaf 5.2 en de resultaten van de akoestische analyse zijn beschreven in paragraaf 5.3.

5.1 Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor het aspect geluidshinder is beschreven in de Wet geluidshinder en de Wet milieubeheer. Voorgeschreven wordt dat bij gewijzigde situaties akoestisch onderzoek noodzakelijk is. Het kan bijvoorbeeld gaan om de realisatie van een nieuwe weg of het aanpassen van bestaande wegen. Belangrijk daarbij is of er binnen de geluidszones van de betreffende wegen geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig zijn zoals woningen, scholen of gebouwen met een functie voor gezondheidszorg.

In de voorgenomen structuurvisie is een aantal wijzigingen opgenomen waarvoor een akoestische analyse uitgevoerd is. Het betreft:

- Het realiseren van nieuwe infrastructuur:
 - nieuwe OLV vanaf het Royal Floraholland terrein op de Middenweg;
- Het realiseren van nieuwe woningen in deelgebied 2;
- Het aanpassen van bestaande wegen:
 - Een vrije inrit vanaf de N201 langs de Legmeerdijk naar het terrein van Royal FloraHolland;
 - Aangepaste aansluiting van de verlengde Molenvlietweg op de Aalsmeerderweg;
- Gevolgen elders als gevolg van de gewijzigde ruimtelijke invulling van het plangebied Greenpark.

Voor bovengenoemde aspecten is onderzocht wat het effect is van het wegverkeerslawaai op de omliggende geluidsgevoelige bestemmingen. Op het terrein van Greenpark zelf is ook een aantal wijzigingen beoogd. Op de locaties waar geen woningen gelegen zijn, is akoestisch onderzoek niet noodzakelijk.

5.1.1 Zonering

In artikel 74 van de Wet geluidhinder is bepaald dat zich langs alle wegen een geluidszone bevindt. Dit is de zone langs een weg waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Uitzondering hierop zijn de wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/h.

De breedte van de zone hangt af van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied. In tabel 5.1 is een overzicht weergegeven van de geldende breedten van geluidszones per type weg.

aantal rijstroken	wegligging binnen stedelijk gebied	wegligging buiten stedelijk gebied
2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
5 of meer	n.v.t.	600 m

Tabel 5.1: Overzicht breedte geluidszones per wegtype

5.1.2 Geluidscriteria

Er kunnen zich verschillende situaties voordoen, waarin akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. In tabel 5.2 zijn de geluidscriteria weergegeven, waaraan in deze verschillende situaties moet worden voldaan.

woning	weg	binnenstedelijke situatie		buitenstedelijke situatie	
		voorkeurs-grenswaarde	maximale ontheffing	voorkeurs-grenswaarde	maximale ontheffing
nieuw	nieuw	48 dB	58 dB	48 dB	53 dB
bestaand	nieuw	48 dB	63 dB	48 dB	58 dB
bestaand	in reconstructie	48 dB	68 dB	48 dB	68 dB
nieuw	bestaand	48 dB	63 dB	48 dB	53 dB

Tabel 5.2: Situaties, zoals beschreven in de Wet geluidhinder

5.1.3 Nieuwe infrastructuur

Om het kruispunt van de Legmeerdijk Royal FloraHolland te ontlasten wordt in de structuurvisie uitgegaan van een OLV (ongestoorde logistieke verbinding) voor het terrein van Royal Floraholland. Een schematische weergave van de OLV is weergegeven in figuur 5.1. Ter hoogte van de Hornweg wordt een brug gerealiseerd om de Hornweg ongelijkvloers te kruisen. Aan de Hornweg zijn bestaande woningen gelegen binnen de geluidszone van deze nieuwe logistieke verbinding. Voor bestaande woningen langs een nieuwe wegverbinding geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Onder voorwaarden is een maximale ontheffingswaarde mogelijk van 63 dB.



Figuur 5.1: Schematische weergave van de OLV

5.1.4 Nieuwe woningen deelgebied 2

In deelgebied 2 worden mogelijk nieuwe woningen gerealiseerd. De exacte positie van de nieuwe woningen is op dit moment nog niet bekend. Daarom is doormidden van geluidscontouren aangegeven wat de verwachte consequenties zijn. Voor nieuwe woningen binnen de geluidszone van een bestaande danwel nieuwe weg, geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ten gevolge van bestaande wegen is in binnenstedelijke situaties een maximale ontheffingswaarde mogelijk van 63 dB. Ten gevolge van de N201 (autoweg) geldt een maximale ontheffingswaarde van 53 dB.

5.1.5 Aanpassen van bestaande infrastructuur

Vrije inrit terrein Royal FloraHolland vanaf N201 langs Legmeerdijk

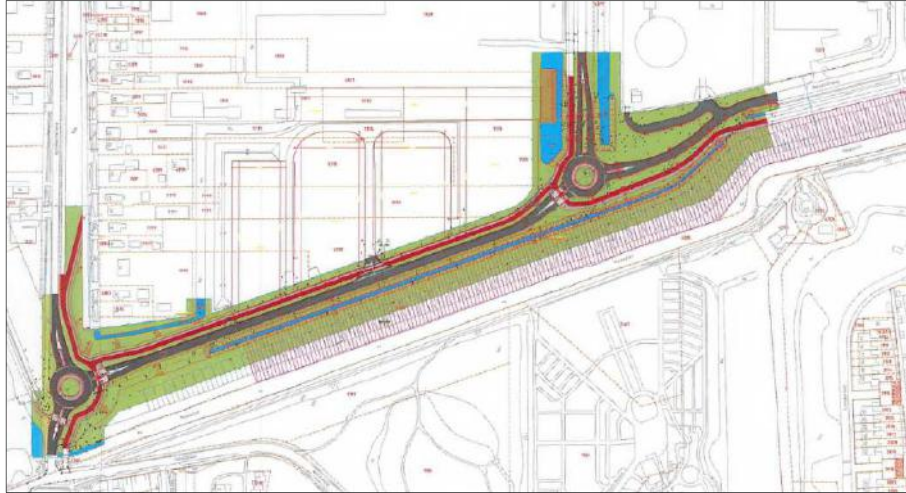
Ter verbetering van de bereikbaarheid van het terrein van Royal FloraHolland wordt mogelijk een vrije inrit vanaf de N201 langs de Legmeerdijk gerealiseerd naar het terrein van Royal FloraHolland. Een schematische weergave van deze verbinding is weergegeven in figuur 5.2. Akoestisch gezien dient de aanpassing te worden gezien als een fysieke wegreconstructie van de bestaande Legmeerdijk. Aan de zuidzijde zijn langs de Poelweg woningen binnen de geluidszone gesitueerd. Onderzocht is of ten gevolge van de beoogde wijzigingen sprake is van een juridische reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder.



Figuur 5.2: Schematische weergave vrije inrit vanaf de N201

Aangepaste aansluiting verlengde Molenvlietweg op Aalsmeerderweg

De nieuwe wegverbinding vanaf Greenpark naar de Aalsmeerderweg is in de eerdere structuurvisie ook al opgenomen en is het bestemmingsplan Greenpark reeds mogelijk gemaakt. De situering en de wijze van aansluiten is echter nader uitgewerkt en gewijzigd. Derhalve is voor de omliggende woningen onderzocht wat de akoestische consequenties zijn van de voorgenomen wijzigingen. Een impressie van de voorgenomen inrichting is weergegeven in figuur 5.3. Ten gevolge van de verlengde Molenvlietweg is nog onderzocht in hoeverre er overschrijdingen te verwachten zijn voor de langsgelegen woningen.



Figuur 5.3: Impressie van de geluidssituatie Zevensprong

Geluidscriteria reconstructiesituatie

De Wet geluidhinder definieert een reconstructiesituatie als volgt: Eén of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstige maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de als ten hoogste toelaatbare geldende geluidsbelasting met 2 dB of meer wordt verhoogd.

Dit betekent dat voor de toetsing eerst (per situatie en/of woning) de ten hoogste toelaatbare waarde wordt vastgesteld. Deze waarde bedraagt in beginsel 48 dB. Bij overschrijding hiervan is de ten hoogste toelaatbare waarde gelijk aan de huidige geluidsbelasting of een eerder vastgestelde hogere grenswaarde. De laagste van die twee is bepalend.

Vervolgens moet het akoestische onderzoek uitwijzen of in de toekomstige situatie sprake zal zijn van een significante geluidstoename (van 2 dB of meer) ten opzichte van de vastgestelde ten hoogste toelaatbare waarde. Daarbij mag niet worden uitgegaan van het treffen van geluidsbeperkende maatregelen, ook niet als die toch al onderdeel van het plan zijn. In de Wet geluidhinder is tevens bepaald dat de stijging in geluidsbelasting in beginsel ten hoogste 5 dB mag bedragen.

Voor de referentiesituatie is het jaar voor reconstructie van toepassing. De geluidsbelasting in de plansituatie wordt berekend voor de situatie tien jaar na de reconstructie. Voor geluidgevoelige bestemmingen, waarop de geluidsbelasting in de plansituatie met 2 dB toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie, is er sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. Als uit het onderzoek blijkt dat hiervan sprake is, dan dient het onderzoek tevens de mogelijke geluidsberekende maatregelen te beschouwen. Deze maatregelen dienen de geluidsbelasting in beginsel terug te brengen tot de geluidsbelasting in de referentiesituatie.

5.1.6 Gevolgen elders

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 onderzoek naar gevolgen elders is wettelijk gezien niet meer dan een constatering van de toe- en afnamen van de geluidsbelasting. Er is namelijk geen verplichting tot het treffen van geluidsreducerende maatregelen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het echter wel gewenst af te wegen of voor deze situaties maatregelen mogelijk zijn. Dit is ter afweging aan het bevoegd gezag.

5.1.7 Maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit

Het Bouwbesluit stelt (in geval van ontheffing) eisen met betrekking tot het geluidsniveau in de geluidsgevoelige vertrekken van geluidsgevoelige bestemmingen. In het besluit is opgenomen dat in verblijfsruimten van woningen voldaan moet worden aan een maximale binnenwaarde van 33 dB. Hierbij dient te worden gerekend met de geluidsbelastingen van alle bronnen gezamenlijk, de gecumuleerde geluidsbelasting. Hieronder vallen eveneens 30 km/h-wegen en woonerven. Op een gecumuleerde geluidsbelasting is geen correctie volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder van toepassing.

5.2 Uitgangspunten

De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van Standaardrekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid (RMG 2012). Hiervoor is een geluidsmodel opgesteld, waarin de benodigde verkeersgegevens en omgevingskenmerken zijn ingevoerd. De berekeningen zijn uitgevoerd met het programma GeoMilieu, V4.10.

Correctie conform artikel 3.4 van het RMG2012

Conform artikel 110g van de Wet geluidhinder en artikel 3.4 van het RMG2012 is op de geluidsbelasting, een correctie toegepast van -5 dB voor wegen met een representatieve snelheid van minder dan 70 km/h en -2 dB voor wegen met een snelheid van 70 km/h of hoger.

Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/h of meer mag een hogere correctie worden toegepast. Het gaat hierbij om:

- 4 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh, 57 dB is;
- 3 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh, 56 dB is;
- 2 dB voor andere waarden van de geluidsbelasting.

In de praktijk ontstaat hierdoor een extra geluidsruimte van 2 dB voor nieuwe woningen langs buitenstedelijke wegen, doordat ook de waarden van 56 en 57 dB (zonder correctie) gecorrigeerd worden naar 53 dB, de maximale ontheffingswaarde die in voorliggende situatie van toepassing is.

Deze aangepaste correctie is echter niet van toepassing bij reconstructieonderzoek, waarbij een vergelijking van de geluidsbelastingen tussen de huidige en plansituatie aan de orde is. Daarnaast is in voorliggende situatie geen sprake van maximumsnelheden van 70 km/h of hoger.

5.2.1 Verkeersgegevens

De verkeersintensiteiten zijn ontleend aan het verkeersmodel Noord-Holland Zuid. De werkdaggemiddelde verkeersmodelcijfers zijn met ver verkeersmodel omgerekend naar jaargemiddelde weekdagcijfers ten behoeve van de onderzoeken geluid en lucht. Naast het aantal verkeersbewegingen is de verdeling van het verkeer over het etmaal en het aandeel vrachtverkeer van invloed op de geluidssituatie. De verkeersverdelingen zijn eveneens ontleend aan het verkeersmodel. Een overzicht van de uitgangspunten is opgenomen in bijlage 5. Voor de milieuonderzoeken zijn 3 situaties beschouwd ten aanzien van de verkeersgegevens:

- De huidige situatie (basisjaar 2014)
- De autonome situatie (prognosejaar 2030)
- De plansituatie (prognosejaar 2030)

In hoofdstuk 2 is reeds ingegaan op de uitgangspunten van de beschouwde autonome- en plansituatie.

5.2.2 Omgevingskenmerken

Afscherming, reflectie en overdrachtdemping

De gevels van de binnen het onderzoeksgebied aanwezige woningen en andere bebouwing hebben een reflecterende werking. Reflecties, lucht- en bodemdemping zijn volgens de in het Reken- en Meetvoorschrift (RMG 2012) aangegeven wijze ingevoerd in het geluidsmodel.

Hoogteligging

De hoogteligging is gebaseerd op de AHN hoogtekaart Nederland. De hoogteverschillen binnen het plangebied zijn beperkt. Voor de situatie bij de Aalsmeerderweg is uitgegaan van de verhoogde ligging van de Aalsmeerderweg op het dijklichaam.

Wegdekverharding en maximumsnelheid

Voor de beschouwde wegen is in beginsel uitgegaan van standaard asfaltverharding. Een overzicht van de gehanteerde maximumsnelheden is weergegeven in bijlage 5.

Rotondes en kruispuntvlakken

Ter hoogte van de rotondes en verkeersregelininstallaties is rekening gehouden met het extra geluid van optrekkend verkeer. Hiervoor is in het geluidsmodel een correctie toegepast conform her RMG 2012.

Waarneempunten

Op de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen zijn in het geluidsmodel waarneempunten aangebracht. Op deze punten wordt het invallende geluidsniveau berekend. Gerekend is op een waarneemhoogte van 1,5, 4,5 en 7,5 meter. Deze hoogten zijn representatief voor respectievelijk de eerste, tweede en derde bouwlaag van een woning. In bijlage 6 is een overzicht opgenomen van de gehanteerde waarneempunten. In de resultatentabellen zijn de gehanteerde waarneemhoogtes weergegeven.

5.3 Resultaten

Hierna zijn voor de verschillende situaties de resultaten beschreven. Het betreft een akoestische analyse op hoofdlijnen omdat de exacte uitwerking van de plannen veelal nog niet vastligt.

5.3.1 Nieuwe infrastructuur

Onderzocht is wat het effect is van de OLV (ongestoorde logistieke verbinding). Ter hoogte van de Hornweg bevinden zich woningen binnen de invloedssfeer van deze nieuwe wegverbinding. Een overzicht van de berekende geluidsbelastingen is weergegeven in tabel B7.1 van bijlage 7. Voor 7 woningen is een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde berekend. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 54 dB voor de woning Hornweg 51. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt met maximaal 6 dB overschreden. Van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van 63 dB is in voorliggende situatie geen sprake. Daarbij is ook rekening gehouden met de het extra geluid van het vrachtverkeer van de helling.



Figuur 5.4: Woningen waarvoor een overschrijding te verwachten is van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de nieuwe OLV

Bronmaatregelen in de vorm van geluidsreducerend asfalt zijn niet geschikt voor de beoogde brug in combinatie met het vrachtverkeer. Door ter hoogte van de verhoogde ligging bij de Hornweg geluidsafscherming te plaatsen op de brug kan de geluidsbelasting worden gereduceerd tot de voorkeursgrenswaarde. Hiervoor is een afscherming nodig met een hoogte van circa 1,5 m.

De exacte situering van de OLV dient nog nader uitgewerkt te worden waarbij ook nader onderzoek uitgevoerd dient te worden naar de geluidssituatie rond de Hornweg.

5.3.2 Aanpassen van de infrastructuur

Aanpassingen Legmeerdijk

Onderzocht is wat het effect is van de vrije inrit vanaf de N201 langs de Legmeerdijk richting Royal FloraHolland. Een overzicht van de berekende geluidsbelastingen is weergegeven in bijlage 8. Voor geen van de woningen langs de Poelweg is een geluidstoename van 2 dB of meer te verwachten. Nader onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen is in voorliggende situatie dan ook niet noodzakelijk.

Aanpassingen Aalsmeerderweg

Om de nieuwe Verlengde Molenvlietweg aan te sluiten op de Aalsmeerderweg wordt ter hoogte van de Aalsmeerderweg een rotonde gerealiseerd. Onderzocht is wat het effect is van het aanpassing van de Aalsmeerderweg op de omliggende woningen. Daarbij is de situatie voor de aanpassing vergeleken met de plansituatie 10 jaar na realisatie. Voor een aantal woningen is een geluidstoename berekend van 2 dB of meer ten opzichte van de huidige situatie. De maximaal berekende geluidstoename betreft 4 dB nabij de toekomstige rotonde. De geluidstoename wordt enerzijds veroorzaakt door de rotonde en de extra correctie voor het optrekken en afremmen van verkeer en anderzijds door de toename van verkeer in de plansituatie ten opzichte van de huidige situatie. In figuur 5.5 is weergegeven voor welke woningen een geluidstoename van 2 dB of meer is berekend. Een overzicht van de berekende geluidsbelastingen is weergegeven in bijlage 9. Langs de Aalsmeerderweg zijn in de plansituaties geluidsbelastingen van 52-53 dB berekend.



Figuur 5.5: Overzicht van de woningen waarvoor een geluidstoename berekend is van 2 dB of meer ten gevolge van de reconstructie van de Aalsmeerderweg

Doormiddel van het toepassen van bronmaatregelen in de vorm van geluidsreducerend asfalt op de Aalsmeerderweg kan de geluidstoename worden weggenomen. Alleen voor de Aalsmeerderweg 5 en 8 is in dat geval nog sprake van een geluidstoename van 2 dB. Voor deze woningen zijn overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidsschermen in een dergelijke stedelijke omgeving ook lastig inpasbaar. Het is voor de woningen dan ook een reële optie om hogere grenswaarden aan te vragen ten gevolge van de Aalsmeerderweg.

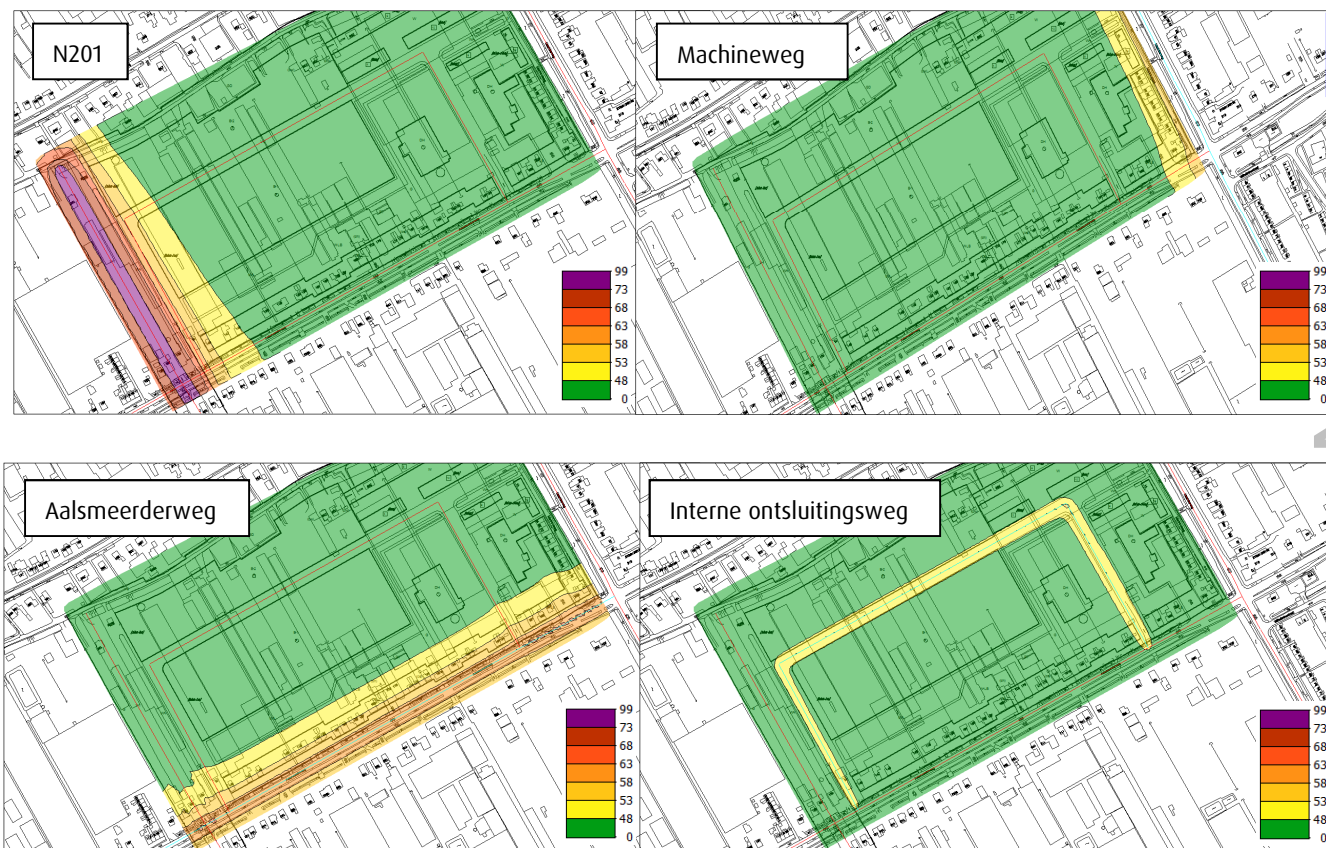
Verkeerseffecten ten gevolge van de verlengde Molenvlietweg

Ten gevolge van de verlengde Molenvlietweg is alleen voor de woning Aalsmeerderweg 8 een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde te verwachten. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 52 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt voor deze woning met 4 dB overschreden. Voor de overige woningen langs de verlengde Molenvlietweg is geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde berekend. Een overzicht van de geluidsbelastingen is weergegeven in bijlage 9.

Geluidsreducerende maatregelen zijn in voorliggende situatie niet eenvoudig toepasbaar. Een geluidsreducerend wegdek kan ter hoogte van de betreffende woning niet worden toegepast. De woning is nabij de rotonde gesitueerd. Door optrekkend en afremmend verkeer nabij de rotonde wordt het relatief zwakke geluidsreducerend asfalt snel kapot gereden. Bovendien zal een dergelijke maatregel onvoldoende effect sorteren. Geluidsschermen zijn in binnenstedelijke situaties doorgaans niet gewenst vanuit stedenbouwkundig oogpunt. Bovendien zal een dergelijke maatregel naar verwachting niet financieel doelmatig zijn voor 1 woning. Geadviseerd wordt daarom om voor de betreffende woning een hogere waarde aan te vragen.

5.3.3 Nieuwe woningen

In deelgebied 2 worden mogelijk nieuwe woningen gesitueerd. De exacte locatie moet nog nader uitgewerkt worden. Doormiddel van geluidscontouren is inzicht gegeven in de akoestische randvoorwaarden. Daarbij is er vanuit gegaan dat de ontsluitingsweg binnen het deelgebied 2 wordt uitgevoerd als wel met een maximum snelheid van 30 km/h. Een impressie van de geluidscontouren is weergegeven in figuur 5.6. De indicatieve afstanden zijn weergegeven in tabel 5.3. De geluidsbelastingen zijn berekend voor een waarnemhoogte van 4,5 m, representatief voor 1^e verdieping van de nieuwe woningen.



Figuur 5.6: Impressie van de geluidscontouren (inclusief correctie 110g)

	Afstand voorkeursgrenswaarde	Afstand max. ontheffingsaarde
N201	circa 80 m	circa 50 m
Aalsmeerderweg	circa 50 m	circa 10 m
Machineweg	circa 50 m	< 10 m
Planinterne weg (30 km/h)	circa 8 m	n.v.t.

Tabel 5.3: Indicatieve contourafstanden t.o.v. weg-as (inclusief correctie 110g)

Wanneer buiten de geluidscontouren van de voorkeursgrenswaarde gebouwd wordt, is geen aanvullend akoestisch onderzoek noodzakelijk. Wanneer binnen de geluidscontouren van de voorkeursgrenswaarde gebouwd wordt, is nader akoestisch onderzoek noodzakelijk. Binnen de geluidscontouren van de maximale ontheffingswaarde is bebouwing niet zondermeer toegestaan.

5.3.4 Gevolgen elders

Onderzocht is in hoeverre sprake is van zogenaamde gevolgen elders. Ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling kan er langs wegen in de omgeving sprake zijn van een

Nr	wegvak	autonome situatie 2030	plansituatie 2030	% verschil
12	Middenweg	8530	9710	14%
13	Middenweg	7290	7660	5%
14	Middenweg	6120	6090	0%
15	Verlengde Molenvlietweg	6140	6700	9%
16	Aalsmeerderweg	5010	5530	10%
17	Aalsmeerderweg	4710	4840	3%
18	Machineweg	3470	3570	3%
19	Ontsluiting deelgebied 2	540	700	30%
20	OLV	n.v.t.	450	n.v.t.
21	Molenvlietweg	4330	4270	-1%

Tabel 5.4: Overzicht van de verkeerseffecten gevolgen gewijzigde invulling

Langs de beschouwde wegen zijn verkeerstoenames te verwachten van 30 % of meer en daarmee is ook geen waarneembare geluidstoename te verwachten als gevolg van de voorgenomen plannen.

Effecten luchtkwaliteit

De effecten van de voorgenomen plannen op het aspect luchtkwaliteit zijn hierna beschreven. Daarbij is ingegaan op het wettelijk kader, de uitgangspunten en de resultaten van de berekeningen voor luchtkwaliteit.

6.1 Wettelijk kader

De belangrijkste wet- en regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. In deze paragraaf, ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit, is de basis gelegd voor een programmasystematiek voor maatregelen en projecten, hetgeen geconcretiseerd is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: het NSL.

Voor de toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn in de praktijk vier normen van toepassing³:

- jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide NO₂ (40 µg/m³);
- jaargemiddelde concentratie fijn stof PM₁₀ (40 µg/m³);
- aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie fijn stof PM₁₀ (maximaal 35 dagen per jaar >50 µg/m³);
- jaargemiddelde concentratie fijn stof PM_{2,5} (25 µg/m³).

Het plan in relatie tot het wettelijk kader

In navolging van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan één van de volgende punten:

- a) Er is geen sprake van normoverschrijding;
- b) Er is per saldo sprake van een verbetering (saldo-benadering);

³ Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit, actualisatie 2011 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

- c) Het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit⁴;
- d) Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De plannen voor Greenpark zijn opgenomen als project in het NSL (projectnummer 707). Omdat sprake is van wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke plannen is onderzocht wat de effecten van de plannen zijn op de luchtkwaliteit en of wordt voldaan aan de vigerende normen uit de Wet milieubeheer.

6.2 Uitgangspunten luchtkwaliteit

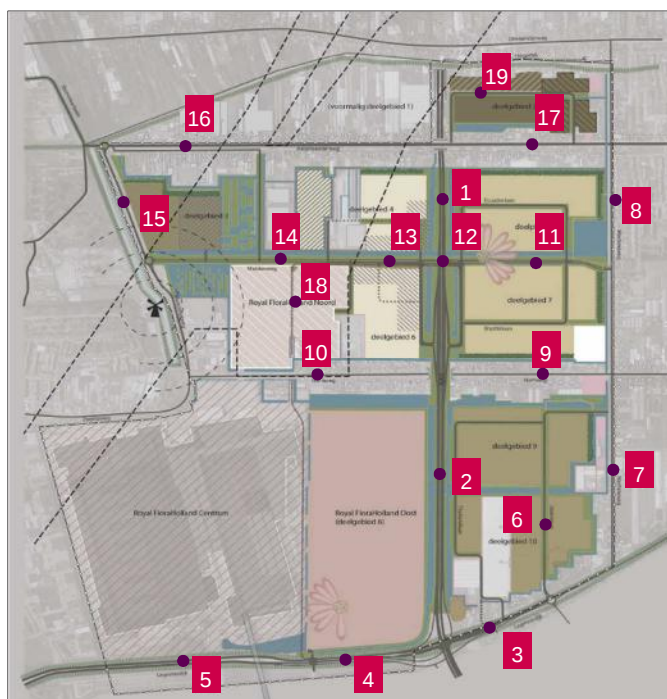
Rekenmethode

De luchtkwaliteitsberekeningen zijn uitgevoerd met de Rekentool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL). De NSL-Rekentool rekent volgens Standaard Rekenmethode 1 en Standaard Rekenmethode 2 uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl 2007).

Onderzoekslocaties

Het onderzoek luchtkwaliteit is uitgevoerd voor een aantal maatgevende onderzoekslocaties. Een impressie van de onderzoekslocaties is weergegeven in figuur 6.1. De nummering komt overeen met de aangegeven locatienummers in de hiernavolgende tabellen.

⁴ Een plan draagt in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit indien de planbijdrage groter dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ is. Projecten met een bijdrage van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of lager zijn niet in betekenende mate (NIBM).



Figuur 5.5: Overzicht van de beschouwde wegvakken

Zichtjaren

De luchtkwaliteitsberekeningen zijn uitgevoerd met de verkeerscijfers voor het jaar 2030. Er is echter gerekend met achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor de jaren 2015 en 2020. Hiermee is een worst-case scenario beschouwd. De concentratie stikstofdioxide neemt af naar de toekomst. Daarmee is het jaar 2015 een worst-case scenario. De concentratie fijn stof blijft de komende jaren naar verwachting stabiel, maar neemt af naar 2030. Daarom is veiligheidshalve tevens de situatie in 2020 beschouwd.

Omgevingskenmerken

Diverse omgevingskenmerken zijn van invloed op de luchtkwaliteitssituatie. Hierbij valt te denken aan de mate van bebouwing langs de weg (wegtype), de mate van doorstroming op de weg (snelheidstype) en de mate van begroeiing langs de weg (boomfactor). Tabel #.# geeft een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten.

wegvak	wegtype	snelheidstype	Boomfactor
1. N201	92 onderliggend wegnenet	B Buitenweg algemeen	1.00 geen/enkele bomen
2. N201	92 onderliggend wegnenet	B Buitenweg algemeen	1.00 geen/enkele bomen
3. Legmeerdijk	4 basistype	B Buitenweg algemeen	1.00 geen/enkele bomen
4. Legmeerdijk	4 basistype	B Buitenweg algemeen	1.00 geen/enkele bomen
5. Legmeerdijk	4 basistype	B Buitenweg algemeen	1.00 geen/enkele bomen
6. Japanlaan	4 basistype	E Doorstromend stadsverkeer	1.00 geen/enkele bomen

wegvak	wegtype	snelheidstype	Boomfactor
7. Machineweg	4 basistype	E Doorstromend stadsverkeer	1.00 geen/enkele bomen
8. Machineweg	4 basistype	E Doorstromend stadsverkeer	1.25 meerdere bomen
9. Hornweg	4 basistype	E Doorstromend stadsverkeer	1.50 veel bomen
10. Hornweg	4 basistype	E Doorstromend stadsverkeer	1.50 veel bomen
11. Middenweg	4 basistype	E Doorstromend stadsverkeer	1.00 geen/enkele bomen
12. Middenweg	4 basistype	E Doorstromend stadsverkeer	1.00 geen/enkele bomen
13. Middenweg	4 basistype	E Doorstromend stadsverkeer	1.00 geen/enkele bomen
14. Middenweg	4 basistype	E Doorstromend stadsverkeer	1.00 geen/enkele bomen
15. Verlengde Molenvlietweg	4 basistype	E Doorstromend stadsverkeer	1.00 geen/enkele bomen
16. Aalsmeerderweg	4 basistype	E Doorstromend stadsverkeer	1.00 geen/enkele bomen
17. Aalsmeerderweg	4 basistype	E Doorstromend stadsverkeer	1.00 geen/enkele bomen
18. nieuw	4 basistype	E Doorstromend stadsverkeer	1.00 geen/enkele bomen

Tabel #. #: omgevingskenmerken luchtkwaliteit

6.3 Resultaten

De luchtkwaliteitssituatie voor zichtjaar 2015 is weergegeven in tabel #. #.

wegvak	stikstofdioxide			fijn stof PM10			overschrijdingsdagen PM10			fijn stof PM 2,5		
	autonoom ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	plan ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	verschil ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	autonoom ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	plan ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	verschil ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	autonoom (dagen)	plan (dagen)	verschil (dagen)	autonoom ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	plan ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	verschil ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
1. N201	30,8	31,6	0,8	18,6	18,7	0,1	7	7	0	11,0	11,0	0,0
2. N201	33,7	34,6	0,9	19,0	19,1	0,1	7	7	0	11,3	11,4	0,1
3. Legmeerdijk	28,1	28,3	0,2	18,5	18,5	0,0	7	7	0	11,1	11,1	0,0
4. Legmeerdijk	33,0	33,1	0,1	18,7	18,8	0,1	7	7	0	11,0	11,0	0,0
5. Legmeerdijk	27,4	26,8	-0,6	18,1	18,0	-0,1	6	6	0	10,6	10,6	0,0
6. Japanlaan	23,3	23,6	0,3	18,0	18,0	0,0	6	6	0	10,8	10,8	0,0
7. Machineweg	22,7	22,7	0,0	18,0	18,0	0,0	6	6	0	10,8	10,8	0,0
8. Machineweg	23,1	23,3	0,2	18,5	18,5	0,0	7	7	0	11,0	11,0	0,0
9. Hornweg	24,6	24,8	0,2	18,3	18,3	0,0	6	6	0	10,9	11,0	0,1
10. Hornweg	22,4	22,6	0,2	17,9	17,9	0,0	6	6	0	10,6	10,6	0,0
11. Middenweg	25,2	25,5	0,3	18,7	18,7	0,0	7	7	0	11,1	11,1	0,0
12. Middenweg	30,6	31,3	0,7	18,7	18,8	0,1	7	7	0	11,0	11,1	0,1
13. Middenweg	25,8	26,4	0,6	18,3	18,4	0,1	6	6	0	10,8	10,8	0,0
14. Middenweg	21,9	21,9	0,0	17,9	17,9	0,0	6	6	0	10,6	10,6	0,0
15. Verl. Molenvlietweg	22,7	22,8	0,1	18,3	18,4	0,1	6	6	0	10,9	10,9	0,0
16. Aalsmeerderweg	24,2	24,3	0,1	18,1	18,1	0,0	6	6	0	10,7	10,8	0,1
17. Aalsmeerderweg	23,0	23,2	0,2	18,4	18,4	0,0	6	6	0	11,0	11,0	0,0

wegvak	stikstofdioxide			fijn stof PM10			overschrijdingsdagen PM10			fijn stof PM 2,5		
	autonoom (µg/m³)	plan (µg/m³)	verschil (µg/m³)	autonoom (µg/m³)	plan (µg/m³)	verschil (µg/m³)	autonoom (dagen)	plan (dagen)	verschil (dagen)	autonoom (µg/m³)	plan (µg/m³)	verschil (µg/m³)
18. nieuw	n.v.t.	26,9	n.v.t.	n.v.t.	18,5	n.v.t.	n.v.t.	7	n.v.t.	n.v.t.	11,0	n.v.t.

Tabel #. #: luchtkwaliteitssituatie zichtjaar 2015

Uit de tabel valt op te maken dat in geen geval sprake is van normoverschrijdingen. De hoogst berekende concentratie stikstofdioxide bedraagt 34,6 µg/m³. Deze concentratie is berekend in de plansituatie, langs de N201. De hoogst berekende toename bedraagt 0,9 µg/m³, op ditzelfde punt. In geen geval is er dus sprake van een significante verslechtering van de luchtkwaliteit (> 1,2 µg/m³). De verschillen in concentraties fijn stof zijn beperkt.

De luchtkwaliteitssituatie voor zichtjaar 2020 is weergegeven in tabel #. #.

wegvak	stikstofdioxide			fijn stof PM10			overschrijdingsdagen PM10			fijn stof PM 2,5		
	autonoom (µg/m³)	plan (µg/m³)	verschil (µg/m³)	autonoom (µg/m³)	autonoom (µg/m³)	plan (µg/m³)	verschil (µg/m³)	autonoom (µg/m³)	autonoom (µg/m³)	plan (µg/m³)	verschil (µg/m³)	autonoom (µg/m³)
1. N201	22,9	23,4	0,5	19,9	20,0	0,1	8	8	0	12,1	12,1	0,0
2. N201	24,5	25,1	0,6	20,2	20,3	0,1	8	8	0	12,3	12,3	0,0
3. Legmeerdijk	21,4	21,5	0,1	19,9	19,9	0,0	8	8	0	12,2	12,2	0,0
4. Legmeerdijk	24,9	25,0	0,1	20,1	20,1	0,0	8	8	0	12,0	12,0	0,0
5. Legmeerdijk	20,5	20,2	-0,3	19,5	19,4	-0,1	7	7	0	11,8	11,8	0,0
6. Japanlaan	17,9	18,1	0,2	19,4	19,5	0,1	7	7	0	12,0	12,0	0,0
7. Machineweg	17,6	17,6	0,0	19,4	19,4	0,0	7	7	0	12,0	12,0	0,0
8. Machineweg	18,3	18,4	0,1	19,9	19,9	0,0	8	8	0	12,2	12,2	0,0
9. Hornweg	18,9	19,0	0,1	19,7	19,7	0,0	7	7	0	12,1	12,1	0,0
10. Hornweg	17,8	18,0	0,2	19,4	19,4	0,0	7	7	0	11,8	11,8	0,0
11. Middenweg	19,4	19,6	0,2	20,1	20,1	0,0	8	8	0	12,3	12,3	0,0
12. Middenweg	23,4	23,8	0,4	20,1	20,2	0,1	7	8	1	12,1	12,2	0,1
13. Middenweg	19,9	20,3	0,4	19,7	19,8	0,1	7	7	0	12,0	12,0	0,0
14. Middenweg	17,4	17,5	0,1	19,4	19,4	0,0	7	7	0	11,8	11,8	0,0
15. Verl. Molenvlietweg	18,0	18,0	0,0	19,8	19,8	0,0	7	8	1	12,1	12,1	0,0
16. Aalsmeerderweg	19,1	19,2	0,1	19,6	19,6	0,0	7	7	0	11,9	11,9	0,0
17. Aalsmeerderweg	18,2	18,3	0,1	19,8	19,8	0,0	8	8	0	12,2	12,2	0,0
18. nieuw	n.v.t.	20,0	n.v.t.	n.v.t.	19,9	n.v.t.	n.v.t.	8	n.v.t.	n.v.t.	12,1	n.v.t.

Tabel #. #: luchtkwaliteitssituatie zichtjaar 2020

Ook voor zichtjaar 2020 is in geen geval sprake van overschrijdingen van de normen. Ook hier dragen de plannen niet in betekenende mate bij aan de verslechtring van de luchtkwaliteit. De concentraties stikstofdioxide liggen fors lager dan in 2015. Dit is het gevolg van een afname van concentraties en emissies. De concentraties fijn stof liggen iets hoger dan in 2020, maar nog altijd wordt ruim aan de normen voldaan.

Conclusies

Voor het plangebied Green Park is in 2011 een structuurvisie opgesteld. Achtergrond achter deze structuurvisie was om het gebied verder te kunnen ontwikkelen als bedrijventerrein dat met name gericht was op de sierteelt en daaraan gerelateerde bedrijven. Door veranderende marktomstandigheden is er een minder grote ruimtebehoefte vanuit de sierteeltsector en zijn er andere economische functies die in de omgeving ruimte vragen. Het betreft bijvoorbeeld logistiek, food, (migranten)hotel en Schipholparkeren. Deze gewijzigde vraag leidt tot een andere ruimtebehoefte en inrichting van gronden voor het plangebied Green Park. Hiervoor is een nieuwe structuurvisie opgesteld. Voor de te doorlopen ruimtelijke procedures is een verkeerskundige analyse noodzakelijk. In voorliggende rapportage is deze verkeerskundige analyse beschreven.

7.1 Effecten verkeersintensiteiten

Ten behoeve van voorliggende verkeerskundige analyse zijn 2 situaties berekend met behulp van het verkeersmodel. Het betreft:

- De autonome situatie 2030 op basis van de conform de vigerende ruimtelijke plannen;
- De plansituatie 2030 conform de Structuurvisie Green Park 2016.

Uit de verkeersberekeningen komt naar voren dat de effecten als gevolg van de voorgenomen wijzigingen uit de structuurvisie relatief beperkt zijn. Dit voor zowel de hoofdontsluitingswegen rondom Green Park (De N201 en de N231) als de interne ontsluitingswegen binnen Green Park zelf. Op de Machineweg, de Aalsmeerderweg, de Hornweg en de verlengde Molenvlietweg blijven de verkeerstoenames beperkt tot maximaal 10 % ten opzichte van de autonome situatie.

7.2 Verkeersafwikkeling

Voor de maatgevende kruispunten is ook de verkeersafwikkeling onderzocht. Voor de maatgevende locaties binnen Green Park is sprake van een goede verkeersafwikkeling met de beoogde inrichting van de kruispunten. Voor de aansluiting van het FloraHolland terrein op de op de N231 is eveneens de verkeersafwikkeling berekend. Voor de

maatgevende avondspitsperiode is sprake van een acceptabele cyclustijd van 95 seconden.

7.3 Effecten geluidhinder

Voor het aspect geluid is een aantal beoogde wijzigingen onderzocht. De belangrijkste bevindingen zijn samengevat in tabel 7.1.

Aspect	Bevindingen
Nieuwe infrastructuur	
Ongestoorde logistieke verbinding	Nabij de Hornweg is voor 7 aantal woningen een overschrijding van de voorkeusgrenswaarde berekend. Met geluidsschermen op het viaduct over de Hornweg kan worden voldaan aan de voorkeusgrenswaarde
Nieuwe woningen	
Deelgebied 2	Voor de nieuwe woningen in deelgebied 2 zijn de akoestische consequenties inzichtelijk gemaakt met geluidscontouren. Hier dient bij de nadere uitwerking rekening mee gehouden te worden.
Gewijzigde infrastructuur	
Vrije inrit Royal FloraHolland	De voorgenomen wijziging aan de Legmeerdijk zorgt niet voor een waarneembare wijziging van de geluidsbelasting
Aanpassing Aalsmeerderweg (rotonde)	Ten gevolge van de aanpassing van de Aalsmeerderweg is voor de langsgelegen woningen een geluidstoename van 2-4 dB te verwachten door de gewijzigde inrichting en de toename van de verkeersintensiteit ten opzichte van de huidige situatie. Met geluidsreducerend asfalt kan de toename (m.u.v.2 woningen) worden gecompenseerd
Gevolgen elders	
Effecten gewijzigde invulling	Als gevolg van de gewijzigde invulling van het plan zijn geen grote wijzigingen in de verkeersintensiteiten te verwachten die zorgen voor waarneembare toe- of afnames langs wegen in de omgeving.

Tabel 7.1: Bevindingen akoestisch onderzoek

7.4 Effecten luchtkwaliteit

Voor de maatgevende onderzoekslocaties zijn de effecten voor luchtkwaliteit berekend voor fijn stof en stikstofdioxide. Voor geen van de onderzoekslocaties zijn normoverschrijdingen berekend.

Bijlage 1

Uitgangspunten verkeersmodel

Uitgangspunten ASV086 verkeersberekeningen Structuurvisie Green Park

Autonome situatie					Plansituatie				
Deelgebied	programma	BVO	arbeidsplaatsen	Opmerking	Deelgebied	Programma	BVO	beidsplaats opmerkingen	
2	lokale kleinschalige bedrijvigheid	65000	200		2	Gemengde bedrijvigheid (lokaal)	28000	140	20
					2	Supermarkt	2000	30	1
					2	Woningen			40 woningen
					2	Diensten	1000	20	4
2	Totaal	65000	200		2	Totaal	31000	190	
3	lokale kleinschalige bedrijvigheid	28000	80		3	Specialistische handel	11200	85	4
					3	Arbeidsmigrantenlogies	10000	1	200 bedden
					3	Schipholparkeren	nvt	1	880 pp
3	Totaal	28000	80		3	Totaal	21200	87	
4	Kantoor	15000	600		4	Kantoor	13000	520	
4	Schiphol parking	32000			4	Schiphol parking	nvt	1	1280 pp
4	Overige bedrijven	23000	80		4	Logistieke bedrijvigheid	14000	70	2
				Schipholparking op basis van huidig gebruik Met en Cc	4	Specialistisch handel	16100	115	2
4	Totaal	38000	680		4	te handhaven bedrijven	10000	50	2
					4	Totaal	53100	756	
5	specialistische handel	980000	490	BP Greenpark Aalsmeer, deelgebieden 3, 5 en 7	5	Hotel	4000	40	200 kmrs
					5	Green Square: handel, expo, detailhandel	38000	400	
					5	Logistieke bedrijven	25000	122	3
					5	Taxi en busbedrijf	1500	53	1
5	Totaal	980000	490		5	Totaal	68500	615	
6	Kantoor	15000	600		6	Kantoor	13000	520	
6	Overige Bedrijven	10000	35		6	Logistieke bedrijven	29000	147	3
					6	Ongestoord Logistieke verbinding			
6	Totaal	25000	635		6	Totaal	42000	667	
7	specialistische handel	115000	560		7	Hotel met parkeergarage	100000	200	500 kmrs
					7	Tankstation	0	0	
					7	Wegrestaurant	1000	10	1
					7	Logistieke bedrijven	17000	86	3
					7	Specialistische handel	14000	102	3
					7	Specialistische handel gerealiseerd	3000	21	1
7	Totaal	115000	560		7	Totaal	135000	419	
8	FloraHolland oost conform BP onderzoek GTEC				8	FloraHolland oost conform BP onderzoek GTEC			
8	waterdrinker	27000		996 mvt/etmaal 13 na drukste dag	8	waterdrinker	27000		996 mvt/etmaal 13 na drukste dag
8	trade centrum - groothandelscentr	23000		557 mvt/etmaal 13 na drukste dag	8	trade centrum - groothandelscentrum	23000		557 mvt/etmaal 13 na drukste dag
8	marktplaatsgebonden bedrijven	13800		540 mvt/etmaal 13 na drukste dag	8	marktplaatsgebonden bedrijven	13800		540 mvt/etmaal 13 na drukste dag
8	experience 350.000 bezoekers	8000		530 mvt/etmaal 13 na drukste dag	8	experience 350.000 bezoekers	8000		530 mvt/etmaal 13 na drukste dag
						noord oost - marktplaatsgebonden bedrijven	75000		2934 mvt/etmaal 13 na drukste dag
						logistieke bedrijven	115000		2,000 mvt/etmaal op basis van kencijfers CROW
9	Bloemverwerkende industrie	113000	510		9	Logistiek bedrijf	40000	150	3
9	70 % logistiek				9	Specialistische handel	15000	125	1
9	30 % productie				9	Arbeidsmigrantenlogies	10000	1	200 bedden
					9	Kantoor	6400	256	4
					9	Woningen			10
9	Totaal	113000	510		9	Totaal		532	
10	Bloemverwerkende industrie	123000	570	BP Greenpark Aalsmeer, deelgebieden 9 en 10	10	Logistieke bedrijven	12500	66	2
10	70 % logistiek				10	Specialistische handel bestaand	32000	230	5
10	30 % productie				10	Specialistische handel gerealiseerd	10875	150	2
					10	Specialistische handel	11000	80	5
					10	Arbeidsmigrantenlogies	12000	2	250 bedden
					10	Hotel	14000	10	115 kamer
10	Totaal	123000	570		10	Totaal	92375	538	

Bijlage 2

Verkeerscijfers autonome situatie 2030

Legend

Bandwidths

Mvt etm

- 0
- 5000
- 10000
- 15000
- 25000
- 50000
- 75000



Legend

Bandwidths

Mvt os

0
500
1000
2500
5000
10000
15000
25000



Legend

Bandwidths
Mvt as

0

500

1000

2500

5000

10000

15000

25000



Bijlage 3

Verkeerscijfers plansituatie 2030

Legend

Bandwidths
Mvt etm

0
5000
10000
15000
25000
50000
75000



Legend

Bandwidths

Mvt os

0
500
1000
2500
5000
10000
15000
25000



Legend

Bandwidths

Mvt as

0
500
1000
2500
5000
10000
15000
25000



Bijlage 4

Vergelijking autonome situatie en plansituatie

Legend

Nodes

Junction

<undefined>

Gelijkwaardig

Voorrang

VRI

Rotonde

Rotonde_VRI

Stopbord

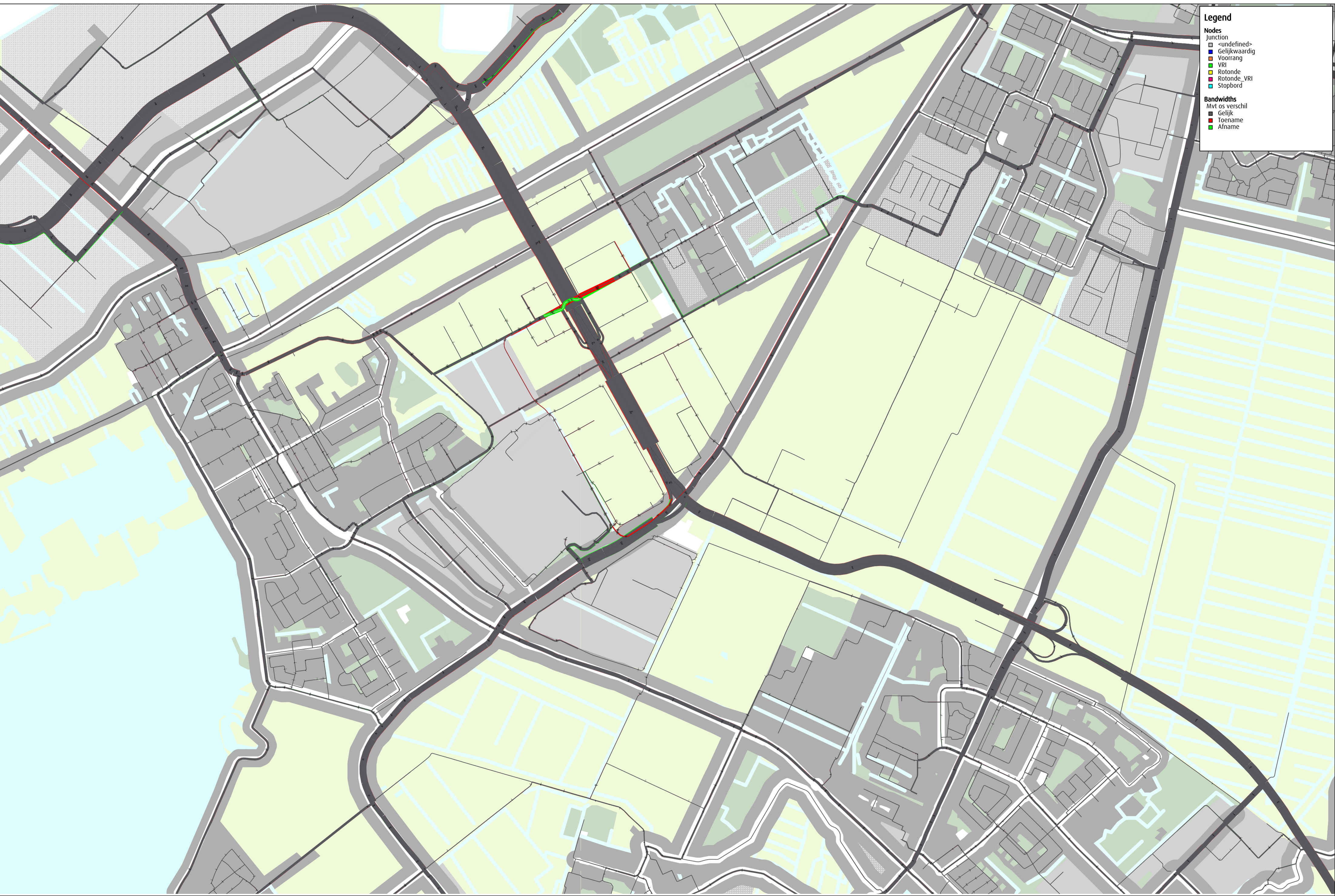
Bandwidths

Mvt os verschil

Gelijk

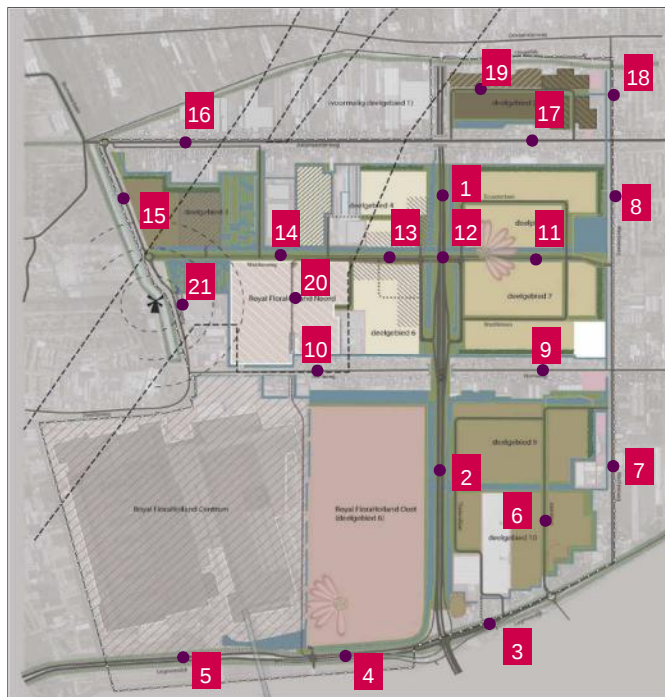
Toename

Afname



Bijlage 5

Verkeersgegevens milieuonderzoek



Figuur B5.1: Overzicht van de beschouwde wegvakken

wegvak	intensiteit (mvt/etm)	snelheid (km/h)	gemiddeld uurpercentage			licht verkeer			middelzwaar vrachtverkeer (%)			zwaar vrachtverkeer (%)		
			t.o.v. etmaal (%/h)			(%)			dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
			dag	avond	nacht	dag	avond	nacht						
1 N201	100	30040	6,7	3,8	0,5	81,9	82,0	82,6	7,1	7,0	6,7	11,0	11,1	10,7
2 N201	100	28490	6,7	3,8	0,5	81,4	81,5	82,1	7,0	6,9	6,6	11,6	11,6	11,3
3 Legmeerdijk	60	15900	6,0	1,7	2,7	93,3	90,4	96,9	5,9	8,2	2,4	0,8	1,5	0,7
4 N231 - Legmeerdijk	60	24300	6,0	2,0	2,6	71,5	58,7	78,3	12,1	14,2	5,1	16,4	27,2	16,6
5 N231 - Legmeerdijk	60	12830	6,0	1,7	2,7	91,1	87,2	95,8	7,8	10,7	3,1	1,1	2,2	1,1
6 Japanlaan	50	80	6,0	1,7	2,7	95,9	94,3	98,4	4,1	5,7	1,6	0,0	0,1	0,0
7 Machineweg	50	5260	6,8	3,7	0,5	89,8	91,0	91,7	9,5	8,5	7,8	0,7	0,6	0,5
8 Machineweg	50	4320	6,8	3,7	0,5	93,4	94,2	94,7	5,8	5,1	4,7	0,8	0,7	0,6
9 Hornweg	50	2150	6,7	3,9	0,5	100,0	100,0	100,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
10 Hornweg	50	2490	6,7	3,9	0,5	98,5	98,6	98,7	1,4	1,3	1,2	0,1	0,1	0,1
11 Middenweg	50	630	6,0	1,7	2,7	91,7	87,8	95,8	6,7	9,1	2,7	1,6	3,1	1,6
12 Middenweg	50	1670	6,0	1,8	2,6	82,5	75,7	91,0	14,8	19,4	6,2	2,7	5,0	2,7
13 Middenweg	50	3240	6,0	1,8	2,6	83,6	77,3	91,9	14,3	18,8	6,0	2,1	3,9	2,1
14 Middenweg	50	2780	6,8	3,7	0,5	93,4	94,1	94,6	6,2	5,5	5,1	0,4	0,4	0,3
16 Aalsmeerderweg	50	3980	6,8	3,7	0,5	97,4	97,7	97,9	2,6	2,3	2,1	0,0	0,0	0,0
17 Aalsmeerderweg	50	4600	6,7	3,9	0,5	96,6	96,8	97,0	3,2	3,1	2,9	0,1	0,1	0,1
18 Machineweg	50	4660	6,8	3,7	0,5	96,3	96,8	97,2	2,7	2,4	2,2	1,0	0,9	0,7
21 Molenvlietweg	50	2780	6,8	3,7	0,5	93,4	94,1	94,6	6,2	5,5	5,1	0,4	0,4	0,3
1 N201	100	30040	6,7	3,8	0,5	81,9	82,0	82,6	7,1	7,0	6,7	11,0	11,1	10,7
2 N201	100	28490	6,7	3,8	0,5	81,4	81,5	82,1	7,0	6,9	6,6	11,6	11,6	11,3

Tabel B5.1: Verkeersgegevens huidige situatie 2014

wegvak	intensiteit (mvt/etm)	snelheid (km/h)	gemiddeld uurpercentage			licht verkeer			middelzwaar vrachtverkeer (%)			zwaar vrachtverkeer (%)		
			t.o.v. etmaal (%/h)			(%)			dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
			dag	avond	nacht	dag	avond	nacht						
1 N201	100	41250	6,7	3,8	0,5	82,5	82,6	83,2	7,3	7,2	6,9	10,2	10,2	9,9
2 N201	100	43240	6,7	3,8	0,5	82,9	83,0	83,6	7,4	7,3	7,0	9,7	9,7	9,4
3 Legmeerdijk	60	15240	6,0	1,7	2,7	96,3	94,5	98,3	3,2	4,5	1,3	0,5	1,0	0,5
4 N231 - Legmeerdijk	60	33920	6,0	2,0	2,6	75,0	63,0	81,3	11,0	13,1	4,5	14,1	23,9	14,1
5 N231 - Legmeerdijk	60	19180	6,0	1,8	2,7	89,3	84,2	94,2	8,1	10,8	3,2	2,6	5,0	2,5
6 Japanlaan	50	1140	6,0	1,7	2,7	96,3	94,8	98,5	3,5	5,0	1,4	0,1	0,3	0,1
7 Machineweg	50	1060	6,8	3,7	0,5	93,9	94,6	95,0	6,0	5,3	4,9	0,1	0,1	0,1
8 Machineweg	50	5150	6,8	3,7	0,5	92,5	93,4	94,0	6,6	5,8	5,4	0,9	0,8	0,6
9 Hornweg	50	4160	6,7	3,9	0,5	100,0	100,0	100,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
10 Hornweg	50	4560	6,7	3,9	0,5	99,5	99,5	99,5	0,5	0,5	0,4	0,1	0,1	0,1
11 Middenweg	50	10170	6,0	1,7	2,7	92,2	88,9	96,5	7,1	9,8	2,9	0,7	1,3	0,7
12 Middenweg	50	8530	6,0	1,7	2,7	90,9	86,9	95,7	8,0	11,0	3,2	1,1	2,1	1,1
13 Middenweg	50	7290	6,0	1,7	2,7	90,6	86,5	95,5	8,3	11,3	3,3	1,2	2,2	1,1
14 Middenweg	50	6120	6,7	3,8	0,5	93,9	94,1	94,5	5,3	5,1	4,8	0,8	0,7	0,7
15 Verlengde Molenvlietweg	50	6140	6,7	3,8	0,5	89,5	89,9	90,4	9,2	8,8	8,3	1,4	1,3	1,3
16 Aalsmeerderweg	50	5010	6,8	3,7	0,5	97,8	98,1	98,3	2,0	1,7	1,6	0,2	0,2	0,1
17 Aalsmeerderweg	50	4710	6,7	3,9	0,5	98,4	98,4	98,5	1,5	1,4	1,3	0,2	0,1	0,1
18 Machineweg	50	3470	6,8	3,7	0,5	97,2	97,5	97,7	2,6	2,3	2,1	0,2	0,2	0,2
19 Ontsluiting deelgebied 2	30	540	6,9	3,4	0,4	94,5	95,1	95,5	5,1	4,6	4,2	0,4	0,4	0,4
21 Molenvlietweg	50	4330	6,7	3,8	0,5	86,7	87,2	87,8	11,7	11,3	10,6	1,6	1,6	1,6

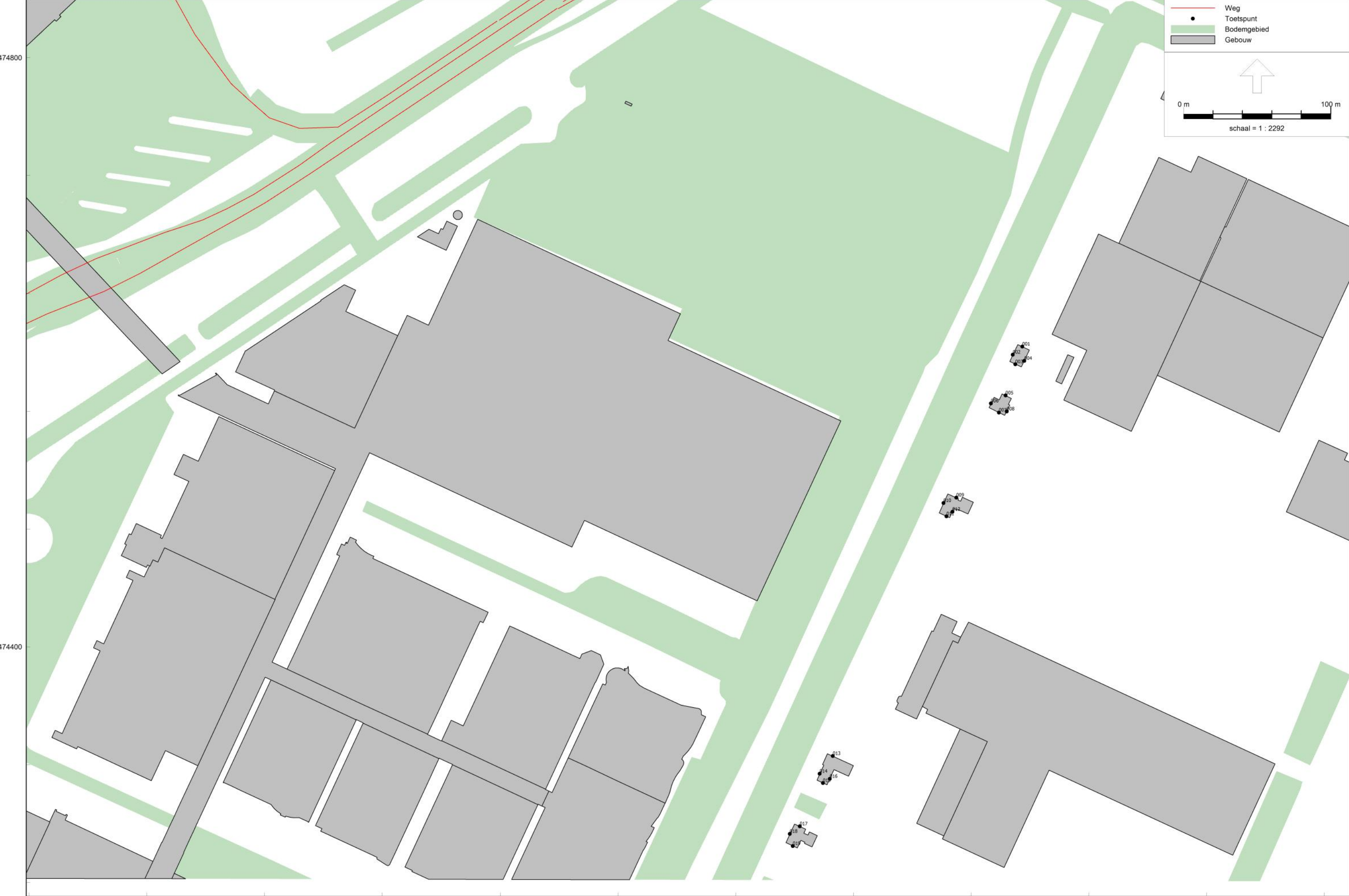
Tabel B5.2: Verkeersgegevens autonome situatie 2030

wegvak	intensiteit (mvt/etm)	snelheid (km/h)	gemiddeld uurpercentage			licht verkeer			middelzwaar vrachtverkeer (%)			zwaar vrachtverkeer (%)		
			t.o.v. etmaal (%/h)			(%)			dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
			dag	avond	nacht	dag	avond	nacht						
1 N201	50	43280	6,7	3,8	0,5	81,0	81,1	81,8	7,7	7,6	7,3	11,3	11,3	11,0
2 N201	50	45880	6,7	3,8	0,5	82,3	82,4	83,1	7,5	7,4	7,1	10,2	10,2	9,9
3 Legmeerdijk	60	16130	6,0	1,7	2,7	96,5	94,8	98,4	3,0	4,2	1,2	0,5	1,0	0,5
4 N231 - Legmeerdijk	60	37110	5,9	2,5	2,3	37,8	25,0	44,9	20,9	19,7	9,5	41,3	55,4	45,6
5 N231 - Legmeerdijk	60	20160	6,0	1,8	2,7	89,9	84,9	94,5	7,7	10,3	3,1	2,5	4,7	2,4
6 Japanlaan	50	1420	6,0	1,7	2,7	93,5	91,0	97,4	6,3	8,8	2,5	0,2	0,3	0,1
7 Machineweg	50	660	6,8	3,7	0,5	98,7	98,9	99,0	0,8	0,7	0,6	0,6	0,5	0,4
8 Machineweg	50	5610	6,8	3,7	0,5	92,9	93,7	94,3	6,3	5,6	5,1	0,9	0,7	0,6
9 Hornweg	50	4310	6,7	3,9	0,5	100,0	100,0	100,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
10 Hornweg	50	4920	6,7	3,9	0,5	99,2	99,3	99,3	0,7	0,7	0,6	0,1	0,1	0,1
11 Middenweg	50	10570	6,0	1,7	2,7	92,1	88,8	96,5	7,2	9,9	2,9	0,7	1,4	0,7
12 Middenweg	50	9710	6,0	1,8	2,7	88,0	82,1	93,2	8,6	11,4	3,5	3,5	6,6	3,4
13 Middenweg	50	7660	6,0	1,8	2,7	87,2	80,5	92,1	8,0	10,5	3,2	4,8	8,9	4,7
14 Middenweg	50	6090	6,7	3,8	0,5	94,3	94,5	94,8	5,0	4,8	4,5	0,7	0,7	0,7
15 Verlengde Molenvlietweg	50	6700	6,7	3,8	0,5	90,6	90,9	91,4	8,3	8,0	7,5	1,2	1,2	1,2
16 Aalsmeerderweg	50	5530	6,8	3,7	0,5	98,0	98,3	98,4	1,8	1,6	1,5	0,2	0,2	0,1
17 Aalsmeerderweg	50	4840	6,7	3,9	0,5	98,4	98,5	98,6	1,4	1,4	1,3	0,1	0,1	0,1
18 Machineweg	50	3570	6,8	3,7	0,5	97,2	97,5	97,7	2,6	2,3	2,1	0,2	0,2	0,2
19 Ontsluitingsweg														
deelgebied 2	30	700	6,9	3,5	0,4	95,6	96,1	96,4	4,0	3,6	3,3	0,4	0,4	0,4
20 OLV	50	450	12,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	26,2	17,2	66,4	73,8	82,8
21 Molenvlietweg	50	4270	6,7	3,8	0,5	86,3	86,7	87,4	12,1	11,7	11,0	1,6	1,6	1,6

Tabel B5.3: Verkeersgegevens plansituatie 2030

Bijlage 6

Overzicht van de waarneempunten







Bijlage 7

Geluidsbelastingen OLV

CONCEPT

Tabel B7.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. OLV (dB)
101_A	Hornweg 34	1,5	47
101_B	Hornweg 34	4,5	49
102_A	Hornweg 34	1,5	50
102_B	Hornweg 34	4,5	52
103_A	Hornweg 34	1,5	46
103_B	Hornweg 34	4,5	47
104_A	Hornweg 34	1,5	< 40
104_B	Hornweg 34	4,5	< 40
105_A	Hornweg 54	1,5	48
105_B	Hornweg 54	4,5	49
105_C	Hornweg 54	7,5	50
106_A	Hornweg 54	1,5	48
106_B	Hornweg 54	4,5	49
106_C	Hornweg 54	7,5	49
107_A	Hornweg 54	1,5	43
107_B	Hornweg 54	4,5	44
107_C	Hornweg 54	7,5	42
108_A	Hornweg 56	1,5	43
108_B	Hornweg 56	4,5	45
108_C	Hornweg 56	7,5	41

Tabel B7.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. OLV (dB)
109_A	Hornweg 56	1,5	< 40
109_B	Hornweg 56	4,5	< 40
109_C	Hornweg 56	7,5	< 40
110_A	Hornweg 56	1,5	< 40
110_B	Hornweg 56	4,5	< 40
110_C	Hornweg 56	7,5	42
111_A	Hornweg 58	1,5	47
111_B	Hornweg 58	4,5	48
112_A	Hornweg 58	1,5	46
112_B	Hornweg 58	4,5	47
113_A	Hornweg 58	1,5	< 40
113_B	Hornweg 58	4,5	42
114_A	Hornweg 60	1,5	40
114_B	Hornweg 60	4,5	42
115_A	Hornweg 60	1,5	44
115_B	Hornweg 60	4,5	47
116_A	Hornweg 62	1,5	41
116_B	Hornweg 62	4,5	42
117_A	Hornweg 62	1,5	42
117_B	Hornweg 62	4,5	46
118_A	Hornweg 64	1,5	< 40
118_B	Hornweg 64	4,5	41
119_A	Hornweg 64	1,5	< 40
119_B	Hornweg 64	4,5	< 40
120_A	Hornweg 64	1,5	< 40
120_B	Hornweg 64	4,5	41
121_A	Hornweg 67	1,5	< 40
121_B	Hornweg 67	4,5	41
122_A	Hornweg 67	1,5	< 40
122_B	Hornweg 67	4,5	40
123_A	Hornweg 65	1,5	43
123_B	Hornweg 65	4,5	44
124_A	Hornweg 65	1,5	43
124_B	Hornweg 65	4,5	45
125_A	Hornweg 65	1,5	< 40
125_B	Hornweg 65	4,5	< 40
126_A	Hornweg 65	1,5	< 40
126_B	Hornweg 65	4,5	< 40
127_A	Hornweg 59	1,5	46

Tabel B7.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. OLV (dB)
127_B	Hornweg 59	4,5	46
128_A	Hornweg 59	1,5	46
128_B	Hornweg 59	4,5	47
129_A	Hornweg 59	1,5	< 40
129_B	Hornweg 59	4,5	< 40
130_A	Hornweg 59	1,5	< 40
130_B	Hornweg 59	4,5	< 40
131_A	Hornweg 57	1,5	47
131_B	Hornweg 57	4,5	48
132_A	Hornweg 57	1,5	49
132_B	Hornweg 57	4,5	50
133_A	Hornweg 57	1,5	< 40
133_B	Hornweg 57	4,5	42
134_A	Hornweg 57	1,5	< 40
134_B	Hornweg 57	4,5	< 40
135_A	Hornweg 53	1,5	49
135_B	Hornweg 53	4,5	50
136_A	Hornweg 53	1,5	48
136_B	Hornweg 53	4,5	49
137_A	Hornweg 53	1,5	< 40
137_B	Hornweg 53	4,5	41
138_A	Hornweg 53	1,5	< 40
138_B	Hornweg 53	4,5	< 40
139_A	Hornweg 51	1,5	50
139_B	Hornweg 51	4,5	51
139_C	Hornweg 51	7,5	52
140_A	Hornweg 51	1,5	52
140_B	Hornweg 51	4,5	53
140_C	Hornweg 51	7,5	54
141_A	Hornweg 51	1,5	42
141_B	Hornweg 51	4,5	44
141_C	Hornweg 51	7,5	46
142_A	Hornweg 51	1,5	47
142_B	Hornweg 51	4,5	48
142_C	Hornweg 51	7,5	46
143_A	Hornweg 51a	1,5	47
143_B	Hornweg 51a	4,5	48
144_A	Hornweg 51a	1,5	52
144_B	Hornweg 51a	4,5	53

Tabel B7.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. OLV (dB)
145_A	Hornweg 51a	1,5	49
145_B	Hornweg 51a	4,5	49
146_A	Hornweg 51a	1,5	46
146_B	Hornweg 51a	4,5	47
147_A	Hornweg 53a	1,5	41
147_B	Hornweg 53a	4,5	44
148_A	Hornweg 53a	1,5	48
148_B	Hornweg 53a	4,5	49
149_A	Hornweg 53a	1,5	< 40
149_B	Hornweg 53a	4,5	40
150_A	Hornweg 53a	1,5	< 40
150_B	Hornweg 53a	4,5	< 40

Tabel B7.1: geluidsbelastingen ten gevolge van het vrachtverkeer over de OLV, inclusief correctie conform artikel 110g

Bijlage 8

Geluidsbelastingen t.g.v. Legmeerdijk

Tabel B8.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting huidig (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting plan (dB)	verschil (dB)	afgerond verschil (dB)
001_A	Poelweg 50	1,5	46,41	48,00	47,93	n.v.t.	n.v.t.
001_B	Poelweg 50	4,5	46,29	48,00	47,80	n.v.t.	n.v.t.
002_A	Poelweg 50	1,5	47,66	48,00	49,26	1,26	1
002_B	Poelweg 50	4,5	47,63	48,00	49,22	1,22	1
003_A	Poelweg 50	1,5	43,60	48,00	45,24	n.v.t.	n.v.t.
003_B	Poelweg 50	4,5	43,68	48,00	45,32	n.v.t.	n.v.t.
004_A	Poelweg 50	1,5	40,76	48,00	42,52	n.v.t.	n.v.t.
004_B	Poelweg 50	4,5	40,33	48,00	41,97	n.v.t.	n.v.t.
005_A	Poelweg 46	1,5	45,35	48,00	46,96	n.v.t.	n.v.t.
005_B	Poelweg 46	4,5	45,58	48,00	47,20	n.v.t.	n.v.t.
006_A	Poelweg 46	1,5	47,13	48,00	48,72	0,72	1
006_B	Poelweg 46	4,5	47,11	48,00	48,69	0,69	1
007_A	Poelweg 46	1,5	41,15	48,00	42,89	n.v.t.	n.v.t.
007_B	Poelweg 46	4,5	41,23	48,00	42,96	n.v.t.	n.v.t.
008_A	Poelweg 50	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
008_B	Poelweg 50	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
009_A	Poelweg 44	1,5	45,98	48,00	47,53	n.v.t.	n.v.t.

Tabel B8.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting huidig (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting plan (dB)	verschil (dB)	afgerond verschil (dB)
009_B	Poelweg 44	4,5	46,11	48,00	47,65	n.v.t.	n.v.t.
010_A	Poelweg 44	1,5	44,40	48,00	45,96	n.v.t.	n.v.t.
010_B	Poelweg 44	4,5	44,49	48,00	46,03	n.v.t.	n.v.t.
011_A	Poelweg 44	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
011_B	Poelweg 44	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
012_A	Poelweg 44	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
012_B	Poelweg 44	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
013_A	Poelweg 36	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
013_B	Poelweg 36	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
014_A	Poelweg 36	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
014_B	Poelweg 36	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
015_A	Poelweg 36	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
015_B	Poelweg 36	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
016_A	Poelweg 36	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
016_B	Poelweg 36	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
017_A	Poelweg 32	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
017_B	Poelweg 32	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
018_A	Poelweg 32	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
018_B	Poelweg 32	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
019_A	Poelweg 32	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
019_B	Poelweg 32	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.

Tabel B8.1: Geluidsbelastingen t.g.v. aanpassingen Legmeerdijk, inclusief correctie conform artikel 110g Wgh

Bijlage 9

Geluidsbelastingen t.g.v. Aalsmeerderweg

Tabel B9.1

waarneempunt	adres	waarneemh oogte (m)	geluidsbelasting huidig (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting plan (dB)	verschil (dB)	afgerond verschil (dB)
201_A	Aalsmeerderweg 8	1,5	48,70	48,70	50,99	2,29	2
201_B	Aalsmeerderweg 8	4,5	49,38	49,38	52,36	2,98	3
202_A	Aalsmeerderweg 8	1,5	44,57	48,00	47,95	n.v.t.	n.v.t.
202_B	Aalsmeerderweg 8	4,5	45,36	48,00	49,93	1,93	2
203_A	Aalsmeerderweg 8	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
203_B	Aalsmeerderweg 8	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
204_A	Aalsmeerderweg 8	1,5	44,56	48,00	46,69	n.v.t.	n.v.t.
204_B	Aalsmeerderweg 8	4,5	45,43	48,00	47,76	n.v.t.	n.v.t.
205_A	Aalsmeerderweg 10	1,5	47,16	48,00	49,30	1,30	1
205_B	Aalsmeerderweg 10	4,5	47,84	48,00	50,38	2,38	2
206_A	Aalsmeerderweg 10	1,5	48,77	48,77	50,92	2,15	2
206_B	Aalsmeerderweg 10	4,5	49,48	49,48	52,05	2,57	3
207_A	Aalsmeerderweg 10	1,5	45,10	48,00	46,93	n.v.t.	n.v.t.
207_B	Aalsmeerderweg 10	4,5	46,03	48,00	47,86	n.v.t.	n.v.t.
208_A	Aalsmeerderweg 10	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
208_B	Aalsmeerderweg 10	4,5	< 40	48,00	41,02	n.v.t.	n.v.t.
209_A	Aalsmeerderweg 14	1,5	44,71	48,00	46,32	n.v.t.	n.v.t.
209_B	Aalsmeerderweg 14	4,5	45,59	48,00	47,38	n.v.t.	n.v.t.
210_A	Aalsmeerderweg 14	1,5	48,21	48,21	50,70	2,49	2

Tabel B9.1

waarneempunt	adres	waarneemh oogte (m)	geluidsbelasting huidig (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting plan (dB)	verschil (dB)	afgerond verschil (dB)
210_B	Aalsmeerderweg 14	4,5	49,06	49,06	51,72	2,66	3
211_A	Aalsmeerderweg 14	1,5	44,39	48,00	46,77	n.v.t.	n.v.t.
211_B	Aalsmeerderweg 14	4,5	45,46	48,00	47,92	n.v.t.	n.v.t.
212_A	Aalsmeerderweg 14	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
212_B	Aalsmeerderweg 14	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
213_A	Aalsmeerderweg 16	1,5	49,46	49,46	51,32	1,86	2
213_B	Aalsmeerderweg 16	4,5	50,18	50,18	52,11	1,93	2
214_A	Aalsmeerderweg 16	1,5	45,59	48,00	48,17	0,17	0
214_B	Aalsmeerderweg 16	4,5	46,28	48,00	49,10	1,10	1
215_A	Aalsmeerderweg 16	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
215_B	Aalsmeerderweg 16	4,5	< 40	48,00	40,47	n.v.t.	n.v.t.
216_A	Aalsmeerderweg 16	1,5	45,43	48,00	46,86	n.v.t.	n.v.t.
216_B	Aalsmeerderweg 16	4,5	46,39	48,00	47,86	n.v.t.	n.v.t.
217_A	Aalsmeerderweg 18	1,5	49,52	49,52	51,32	1,80	2
217_B	Aalsmeerderweg 18	4,5	50,29	50,29	52,13	1,84	2
218_A	Aalsmeerderweg 18	1,5	45,39	48,00	46,81	n.v.t.	n.v.t.
218_B	Aalsmeerderweg 18	4,5	45,95	48,00	47,39	n.v.t.	n.v.t.
219_A	Aalsmeerderweg 18	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
219_B	Aalsmeerderweg 18	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
220_A	Aalsmeerderweg 18	1,5	45,34	48,00	46,66	n.v.t.	n.v.t.
220_B	Aalsmeerderweg 18	4,5	46,33	48,00	47,68	n.v.t.	n.v.t.
221_A	Aalsmeerderweg 20	1,5	49,56	49,56	51,53	1,97	2
221_B	Aalsmeerderweg 20	4,5	50,39	50,39	52,35	1,96	2
222_A	Aalsmeerderweg 20	1,5	44,94	48,00	46,33	n.v.t.	n.v.t.
222_B	Aalsmeerderweg 20	4,5	45,63	48,00	47,03	n.v.t.	n.v.t.
223_A	Aalsmeerderweg 20	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
223_B	Aalsmeerderweg 20	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
224_A	Aalsmeerderweg 20	1,5	44,03	48,00	45,31	n.v.t.	n.v.t.
224_B	Aalsmeerderweg 20	4,5	44,93	48,00	46,25	n.v.t.	n.v.t.
225_A	Aalsmeerderweg 22	1,5	50,10	50,10	51,76	1,66	2
225_B	Aalsmeerderweg 22	4,5	50,88	50,88	52,53	1,65	2
226_A	Aalsmeerderweg 22	1,5	44,32	48,00	45,69	n.v.t.	n.v.t.
226_B	Aalsmeerderweg 22	4,5	45,05	48,00	46,42	n.v.t.	n.v.t.
227_A	Aalsmeerderweg 22	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
227_B	Aalsmeerderweg 22	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
228_A	Aalsmeerderweg 22	1,5	45,69	48,00	47,03	n.v.t.	n.v.t.
228_B	Aalsmeerderweg 22	4,5	46,79	48,00	48,19	0,19	0

Tabel B9.1

waarneempunt	adres	waarneemh oogte (m)	geluidsbelasting huidig (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting plan (dB)	verschil (dB)	afgerond verschil (dB)
229_A	Aalsmeerderweg 24	1,5	49,57	49,57	51,14	1,57	2
229_B	Aalsmeerderweg 24	4,5	50,45	50,45	52,02	1,57	2
230_A	Aalsmeerderweg 24	1,5	45,46	48,00	46,88	n.v.t.	n.v.t.
230_B	Aalsmeerderweg 24	4,5	46,40	48,00	47,83	n.v.t.	n.v.t.
231_A	Aalsmeerderweg 24	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
231_B	Aalsmeerderweg 24	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
232_A	Aalsmeerderweg 24	1,5	46,37	48,00	48,05	0,05	0
232_B	Aalsmeerderweg 24	4,5	47,59	48,00	49,25	1,25	1
233_A	Aalsmeerderweg 28	1,5	49,99	49,99	51,52	1,53	2
233_B	Aalsmeerderweg 28	4,5	50,84	50,84	52,38	1,54	2
234_A	Aalsmeerderweg 28	1,5	46,55	48,00	47,97	n.v.t.	n.v.t.
234_B	Aalsmeerderweg 28	4,5	47,61	48,00	49,09	1,09	1
235_A	Aalsmeerderweg 28	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
235_B	Aalsmeerderweg 28	4,5	< 40	48,00	40,63	n.v.t.	n.v.t.
236_A	Aalsmeerderweg 28	1,5	43,22	48,00	44,46	n.v.t.	n.v.t.
236_B	Aalsmeerderweg 28	4,5	44,27	48,00	45,57	n.v.t.	n.v.t.
237_A	Aalsmeerderweg 30	1,5	49,96	49,96	51,50	1,54	2
237_B	Aalsmeerderweg 30	4,5	50,82	50,82	52,35	1,53	2
238_A	Aalsmeerderweg 30	1,5	43,47	48,00	44,82	n.v.t.	n.v.t.
238_B	Aalsmeerderweg 30	4,5	44,31	48,00	45,70	n.v.t.	n.v.t.
239_A	Aalsmeerderweg 30	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
239_B	Aalsmeerderweg 30	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
240_A	Aalsmeerderweg 30	1,5	46,27	48,00	47,61	n.v.t.	n.v.t.
240_B	Aalsmeerderweg 30	4,5	47,22	48,00	48,58	0,58	1
241_A	Aalsmeerderweg 30a	1,5	49,29	49,29	50,65	1,36	1
241_B	Aalsmeerderweg 30a	4,5	50,33	50,33	51,72	1,39	1
242_A	Aalsmeerderweg 30a	1,5	44,95	48,00	46,25	n.v.t.	n.v.t.
242_B	Aalsmeerderweg 30a	4,5	46,22	48,00	47,56	n.v.t.	n.v.t.
243_A	Aalsmeerderweg 30a	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
243_B	Aalsmeerderweg 30a	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
244_A	Aalsmeerderweg 30a	1,5	43,66	48,00	45,07	n.v.t.	n.v.t.
244_B	Aalsmeerderweg 30a	4,5	44,85	48,00	46,28	n.v.t.	n.v.t.
245_A	Aalsmeerderweg 32	1,5	49,21	49,21	50,59	1,38	1
245_B	Aalsmeerderweg 32	4,5	50,26	50,26	51,68	1,42	1
246_A	Aalsmeerderweg 32	1,5	43,63	48,00	45,00	n.v.t.	n.v.t.
246_B	Aalsmeerderweg 32	4,5	44,90	48,00	46,29	n.v.t.	n.v.t.
247_A	Aalsmeerderweg 32	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.

Tabel B9.1

waarneempunt	adres	waarneemh oogte (m)	geluidsbelasting huidig (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting plan (dB)	verschil (dB)	afgerond verschil (dB)
247_B	Aalsmeerderweg 32	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
248_A	Aalsmeerderweg 32	1,5	44,77	48,00	46,15	n.v.t.	n.v.t.
248_B	Aalsmeerderweg 32	4,5	46,16	48,00	47,58	n.v.t.	n.v.t.
249_A	Aalsmeerderweg 34	1,5	49,08	49,08	50,74	1,66	2
249_B	Aalsmeerderweg 34	4,5	50,17	50,17	51,80	1,63	2
250_A	Aalsmeerderweg 34	1,5	45,09	48,00	46,46	n.v.t.	n.v.t.
250_B	Aalsmeerderweg 34	4,5	46,38	48,00	47,76	n.v.t.	n.v.t.
251_A	Aalsmeerderweg 34	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
251_B	Aalsmeerderweg 34	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
252_A	Aalsmeerderweg 34	1,5	44,48	48,00	45,89	n.v.t.	n.v.t.
252_B	Aalsmeerderweg 34	4,5	45,81	48,00	47,23	n.v.t.	n.v.t.
253_A	Aalsmeerderweg 36	1,5	49,33	49,33	50,85	1,52	2
253_B	Aalsmeerderweg 36	4,5	50,40	50,40	51,89	1,49	1
254_A	Aalsmeerderweg 36	1,5	44,65	48,00	46,03	n.v.t.	n.v.t.
254_B	Aalsmeerderweg 36	4,5	45,98	48,00	47,37	n.v.t.	n.v.t.
255_A	Aalsmeerderweg 36	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
255_B	Aalsmeerderweg 36	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
256_A	Aalsmeerderweg 36	1,5	44,81	48,00	46,21	n.v.t.	n.v.t.
256_B	Aalsmeerderweg 36	4,5	46,22	48,00	47,64	n.v.t.	n.v.t.
257_A	Aalsmeerderweg 15	1,5	53,08	53,08	54,53	1,45	1
257_B	Aalsmeerderweg 15	4,5	53,63	53,63	55,06	1,43	1
258_A	Aalsmeerderweg 15	1,5	48,49	48,49	49,90	1,41	1
258_B	Aalsmeerderweg 15	4,5	48,98	48,98	50,38	1,40	1
259_A	Aalsmeerderweg 15	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
259_B	Aalsmeerderweg 15	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
260_A	Aalsmeerderweg 15	1,5	48,67	48,67	50,10	1,43	1
260_B	Aalsmeerderweg 15	4,5	49,29	49,29	50,73	1,44	1
261_A	Aalsmeerderweg 13	1,5	53,49	53,49	54,95	1,46	1
261_B	Aalsmeerderweg 13	4,5	54,00	54,00	55,45	1,45	1
262_A	Aalsmeerderweg 13	1,5	48,69	48,69	50,14	1,45	1
262_B	Aalsmeerderweg 13	4,5	49,32	49,32	50,74	1,42	1
263_A	Aalsmeerderweg 13	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
263_B	Aalsmeerderweg 13	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
264_A	Aalsmeerderweg 13	1,5	49,28	49,28	50,69	1,41	1
264_B	Aalsmeerderweg 13	4,5	49,89	49,89	51,30	1,41	1
265_A	Aalsmeerderweg 11b	1,5	53,17	53,17	54,67	1,50	2
265_B	Aalsmeerderweg 11b	4,5	53,72	53,72	55,21	1,49	1

Tabel B9.1

waarneempunt	adres	waarneemh oogte (m)	geluidsbelasting huidig (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting plan (dB)	verschil (dB)	afgerond verschil (dB)
266_A	Aalsmeerderweg 11b	1,5	49,00	49,00	50,48	1,48	1
266_B	Aalsmeerderweg 11b	4,5	49,59	49,59	51,04	1,45	1
267_A	Aalsmeerderweg 11b	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
267_B	Aalsmeerderweg 11b	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
268_A	Aalsmeerderweg 11b	1,5	50,58	50,58	52,05	1,47	1
268_B	Aalsmeerderweg 11b	4,5	51,18	51,18	52,66	1,48	1
269_A	Aalsmeerderweg 11a	1,5	53,54	53,54	55,07	1,53	2
269_B	Aalsmeerderweg 11a	4,5	54,11	54,11	55,62	1,51	2
270_A	Aalsmeerderweg 11a	1,5	48,79	48,79	50,23	1,44	1
270_B	Aalsmeerderweg 11a	4,5	49,39	49,39	50,82	1,43	1
271_A	Aalsmeerderweg 11a	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
271_B	Aalsmeerderweg 11a	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
272_A	Aalsmeerderweg 11a	1,5	48,23	48,23	49,72	1,49	1
272_B	Aalsmeerderweg 11a	4,5	48,85	48,85	50,33	1,48	1
273_A	Aalsmeerderweg 9	1,5	48,22	48,22	49,71	1,49	1
273_B	Aalsmeerderweg 9	4,5	48,92	48,92	50,39	1,47	1
274_A	Aalsmeerderweg 9	1,5	52,87	52,87	54,36	1,49	1
274_B	Aalsmeerderweg 9	4,5	53,54	53,54	55,02	1,48	1
275_A	Aalsmeerderweg 9	1,5	47,11	48,00	48,56	0,56	1
275_B	Aalsmeerderweg 9	4,5	47,71	48,00	49,25	1,25	1
276_A	Aalsmeerderweg 7	1,5	54,98	54,98	56,50	1,52	2
276_B	Aalsmeerderweg 7	4,5	55,49	55,49	57,01	1,52	2
277_A	Aalsmeerderweg 7	1,5	50,00	50,00	51,48	1,48	1
277_B	Aalsmeerderweg 7	4,5	50,63	50,63	52,09	1,46	1
278_A	Aalsmeerderweg 7	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
278_B	Aalsmeerderweg 7	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
279_A	Aalsmeerderweg 5	1,5	55,02	55,02	56,54	1,52	2
279_B	Aalsmeerderweg 5	4,5	55,56	55,56	57,05	1,49	1
280_A	Aalsmeerderweg 5	1,5	48,22	48,22	52,36	4,14	4
280_B	Aalsmeerderweg 5	4,5	50,61	50,61	52,39	1,78	2
281_A	Aalsmeerderweg 5	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
281_B	Aalsmeerderweg 5	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.

Tabel B9.1: Geluidsbelastingen t.g.v. aanpassingen Aalsmeerderweg, inclusief correctie 110g Wgh

Bijlage 10

Geluidsbelasting t.g.v. verlengde Molenvlietweg

Tabel B10.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v.	
			verlengde Molenvlietweg (dB)	
201_A	Aalsmeerderweg 8	1,5		44
201_B	Aalsmeerderweg 8	4,5		44
202_A	Aalsmeerderweg 8	1,5		51
202_B	Aalsmeerderweg 8	4,5		52
203_A	Aalsmeerderweg 8	1,5		50
203_B	Aalsmeerderweg 8	4,5		51
204_A	Aalsmeerderweg 8	1,5		< 40
204_B	Aalsmeerderweg 8	4,5		42
205_A	Aalsmeerderweg 10	1,5		< 40
205_B	Aalsmeerderweg 10	4,5		< 40
206_A	Aalsmeerderweg 10	1,5		41
206_B	Aalsmeerderweg 10	4,5		42
207_A	Aalsmeerderweg 10	1,5		< 40
207_B	Aalsmeerderweg 10	4,5		40
208_A	Aalsmeerderweg 10	1,5		45
208_B	Aalsmeerderweg 10	4,5		47
209_A	Aalsmeerderweg 14	1,5		41
209_B	Aalsmeerderweg 14	4,5		43
210_A	Aalsmeerderweg 14	1,5		< 40
210_B	Aalsmeerderweg 14	4,5		< 40
211_A	Aalsmeerderweg 14	1,5		< 40
211_B	Aalsmeerderweg 14	4,5		42
212_A	Aalsmeerderweg 14	1,5		44
212_B	Aalsmeerderweg 14	4,5		46
213_A	Aalsmeerderweg 16	1,5		< 40
213_B	Aalsmeerderweg 16	4,5		< 40
214_A	Aalsmeerderweg 16	1,5		41

Tabel B10.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v.	
			verlengde Molenvlietweg (dB)	
214_B	Aalsmeerderweg 16	4,5		43
215_A	Aalsmeerderweg 16	1,5		40
215_B	Aalsmeerderweg 16	4,5		43
216_A	Aalsmeerderweg 16	1,5		< 40
216_B	Aalsmeerderweg 16	4,5		< 40
217_A	Aalsmeerderweg 18	1,5		< 40
217_B	Aalsmeerderweg 18	4,5		< 40
218_A	Aalsmeerderweg 18	1,5		< 40
218_B	Aalsmeerderweg 18	4,5		< 40
219_A	Aalsmeerderweg 18	1,5		40
219_B	Aalsmeerderweg 18	4,5		43
220_A	Aalsmeerderweg 18	1,5		< 40
220_B	Aalsmeerderweg 18	4,5		< 40
221_A	Aalsmeerderweg 20	1,5		< 40
221_B	Aalsmeerderweg 20	4,5		< 40
222_A	Aalsmeerderweg 20	1,5		< 40
222_B	Aalsmeerderweg 20	4,5		< 40
223_A	Aalsmeerderweg 20	1,5		< 40
223_B	Aalsmeerderweg 20	4,5		43
224_A	Aalsmeerderweg 20	1,5		< 40
224_B	Aalsmeerderweg 20	4,5		< 40
225_A	Aalsmeerderweg 22	1,5		< 40
225_B	Aalsmeerderweg 22	4,5		< 40
226_A	Aalsmeerderweg 22	1,5		< 40
226_B	Aalsmeerderweg 22	4,5		< 40
227_A	Aalsmeerderweg 22	1,5		< 40
227_B	Aalsmeerderweg 22	4,5		43
228_A	Aalsmeerderweg 22	1,5		< 40
228_B	Aalsmeerderweg 22	4,5		< 40
229_A	Aalsmeerderweg 24	1,5		< 40
229_B	Aalsmeerderweg 24	4,5		< 40
230_A	Aalsmeerderweg 24	1,5		< 40
230_B	Aalsmeerderweg 24	4,5		< 40
231_A	Aalsmeerderweg 24	1,5		< 40
231_B	Aalsmeerderweg 24	4,5		42
232_A	Aalsmeerderweg 24	1,5		< 40
232_B	Aalsmeerderweg 24	4,5		< 40
233_A	Aalsmeerderweg 28	1,5		< 40
233_B	Aalsmeerderweg 28	4,5		< 40

Tabel B10.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v.	
			verlengde Molenvlietweg (dB)	
234_A	Aalsmeerderweg 28	1,5	< 40	
234_B	Aalsmeerderweg 28	4,5	< 40	
235_A	Aalsmeerderweg 28	1,5	< 40	
235_B	Aalsmeerderweg 28	4,5	< 40	
236_A	Aalsmeerderweg 28	1,5	< 40	
236_B	Aalsmeerderweg 28	4,5	< 40	
237_A	Aalsmeerderweg 30	1,5	< 40	
237_B	Aalsmeerderweg 30	4,5	< 40	
238_A	Aalsmeerderweg 30	1,5	< 40	
238_B	Aalsmeerderweg 30	4,5	< 40	
239_A	Aalsmeerderweg 30	1,5	< 40	
239_B	Aalsmeerderweg 30	4,5	< 40	
240_A	Aalsmeerderweg 30	1,5	< 40	
240_B	Aalsmeerderweg 30	4,5	< 40	
241_A	Aalsmeerderweg 30a	1,5	< 40	
241_B	Aalsmeerderweg 30a	4,5	< 40	
242_A	Aalsmeerderweg 30a	1,5	< 40	
242_B	Aalsmeerderweg 30a	4,5	< 40	
243_A	Aalsmeerderweg 30a	1,5	< 40	
243_B	Aalsmeerderweg 30a	4,5	< 40	
244_A	Aalsmeerderweg 30a	1,5	< 40	
244_B	Aalsmeerderweg 30a	4,5	< 40	
245_A	Aalsmeerderweg 32	1,5	< 40	
245_B	Aalsmeerderweg 32	4,5	< 40	
246_A	Aalsmeerderweg 32	1,5	< 40	
246_B	Aalsmeerderweg 32	4,5	< 40	
247_A	Aalsmeerderweg 32	1,5	< 40	
247_B	Aalsmeerderweg 32	4,5	< 40	
248_A	Aalsmeerderweg 32	1,5	< 40	
248_B	Aalsmeerderweg 32	4,5	< 40	
249_A	Aalsmeerderweg 34	1,5	< 40	
249_B	Aalsmeerderweg 34	4,5	< 40	
250_A	Aalsmeerderweg 34	1,5	< 40	
250_B	Aalsmeerderweg 34	4,5	< 40	
251_A	Aalsmeerderweg 34	1,5	< 40	
251_B	Aalsmeerderweg 34	4,5	< 40	
252_A	Aalsmeerderweg 34	1,5	< 40	
252_B	Aalsmeerderweg 34	4,5	< 40	
253_A	Aalsmeerderweg 36	1,5	< 40	

Tabel B10.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v.	
			verlengde Molenvlietweg (dB)	
253_B	Aalsmeerderweg 36	4,5	< 40	
254_A	Aalsmeerderweg 36	1,5	< 40	
254_B	Aalsmeerderweg 36	4,5	< 40	
255_A	Aalsmeerderweg 36	1,5	< 40	
255_B	Aalsmeerderweg 36	4,5	< 40	
256_A	Aalsmeerderweg 36	1,5	< 40	
256_B	Aalsmeerderweg 36	4,5	< 40	
257_A	Aalsmeerderweg 15	1,5	< 40	
257_B	Aalsmeerderweg 15	4,5	< 40	
258_A	Aalsmeerderweg 15	1,5	< 40	
258_B	Aalsmeerderweg 15	4,5	< 40	
259_A	Aalsmeerderweg 15	1,5	< 40	
259_B	Aalsmeerderweg 15	4,5	< 40	
260_A	Aalsmeerderweg 15	1,5	< 40	
260_B	Aalsmeerderweg 15	4,5	< 40	
261_A	Aalsmeerderweg 13	1,5	< 40	
261_B	Aalsmeerderweg 13	4,5	< 40	
262_A	Aalsmeerderweg 13	1,5	< 40	
262_B	Aalsmeerderweg 13	4,5	< 40	
263_A	Aalsmeerderweg 13	1,5	< 40	
263_B	Aalsmeerderweg 13	4,5	< 40	
264_A	Aalsmeerderweg 13	1,5	< 40	
264_B	Aalsmeerderweg 13	4,5	< 40	
265_A	Aalsmeerderweg 11b	1,5	< 40	
265_B	Aalsmeerderweg 11b	4,5	< 40	
266_A	Aalsmeerderweg 11b	1,5	< 40	
266_B	Aalsmeerderweg 11b	4,5	< 40	
267_A	Aalsmeerderweg 11b	1,5	< 40	
267_B	Aalsmeerderweg 11b	4,5	< 40	
268_A	Aalsmeerderweg 11b	1,5	< 40	
268_B	Aalsmeerderweg 11b	4,5	< 40	
269_A	Aalsmeerderweg 11a	1,5	< 40	
269_B	Aalsmeerderweg 11a	4,5	< 40	
270_A	Aalsmeerderweg 11a	1,5	< 40	
270_B	Aalsmeerderweg 11a	4,5	< 40	
271_A	Aalsmeerderweg 11a	1,5	< 40	
271_B	Aalsmeerderweg 11a	4,5	< 40	
272_A	Aalsmeerderweg 11a	1,5	< 40	
272_B	Aalsmeerderweg 11a	4,5	< 40	

Tabel B10.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v.
			verlengde Molenvlietweg (dB)
273_A	Aalsmeerderweg 9	1,5	< 40
273_B	Aalsmeerderweg 9	4,5	< 40
274_A	Aalsmeerderweg 9	1,5	< 40
274_B	Aalsmeerderweg 9	4,5	< 40
275_A	Aalsmeerderweg 9	1,5	< 40
275_B	Aalsmeerderweg 9	4,5	< 40
276_A	Aalsmeerderweg 7	1,5	< 40
276_B	Aalsmeerderweg 7	4,5	< 40
277_A	Aalsmeerderweg 7	1,5	< 40
277_B	Aalsmeerderweg 7	4,5	< 40
278_A	Aalsmeerderweg 7	1,5	< 40
278_B	Aalsmeerderweg 7	4,5	< 40
279_A	Aalsmeerderweg 5	1,5	< 40
279_B	Aalsmeerderweg 5	4,5	40
280_A	Aalsmeerderweg 5	1,5	< 40
280_B	Aalsmeerderweg 5	4,5	< 40
281_A	Aalsmeerderweg 5	1,5	< 40
281_B	Aalsmeerderweg 5	4,5	< 40
282_A	Ophelialaan 251	1,5	< 40
282_B	Ophelialaan 251	4,5	< 40
283_A	Ophelialaan 251	1,5	43
283_B	Ophelialaan 251	4,5	43
284_A	Ophelialaan 249	1,5	42
284_B	Ophelialaan 249	4,5	43
285_A	Parklaan 1-27	1,5	45
285_B	Parklaan 1-27	4,5	46
285_C	Parklaan 1-27	7,5	47
286_A	Seringenpark 2	1,5	44
287_A	Seringenpark 5	1,5	44
288_A	Geijlwijckerweg 8-10	1,5	42
288_B	Geijlwijckerweg 8-10	4,5	44
289_A	Geijlwijckerweg 8-10	1,5	44
289_B	Geijlwijckerweg 8-10	4,5	45

Tabel B10.1: Geluidsbelastingen t.g.v. Verlengde Molenvlietweg, inclusief correctie artikel 110g Wgh

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl