

Verkeersstructuur De Liede

Cluster Ruimtelijke Ontwikkeling
Team Gebied Oost

10 april 2013

Bestemmingsplan.

Overwegingen met betrekking tot de verkeersstructuur binnen het bedrijventerrein De Liede in het licht van de zienswijzen op het ontwerp-bestemmingsplan.

Algemeen.

Het bedrijventerrein De Liede wordt op dit moment ontsloten door de Spaarnwouderweg, waar 60 km/h gereden mag worden. De bedrijven op het terrein zijn bereikbaar via een beperkt netwerk van wegen waar een 30 km/h regime heerst (zie tekening 1).

De Spaarnwouderweg is met 5 meter wegbreedte te smal voor de functie en ook is het snelheidsverschil met de er op aansluitende zijwegen te groot. De Spaarnwouderweg is een zogenaamd oud polderlint en minder geschikt voor zwaar verkeer. Vooruitlopend op de Structuurvisie Haarlemmermeer worden de polderlinten beschouwd als drager van de plaatselijke cultuurhistorie. Ze krijgen een functie als recreatieve route en voor de ontsluiting van de aanliggende percelen. Het is niet de bedoeling deze polderlinten te verzwaken of te verbreden om ze alsnog geschikt te maken voor uitbreiding van het verkeersaanbod. Dit geldt ook voor de Vijfhuizer- en Zwanenburgerdijk, die onderdeel zijn van de ringdijk om de Haarlemmermeer. Op termijn is ook hier slechts bestemmingsverkeer en recreatief verkeer mogelijk.

Met de uitbreiding van bedrijventerrein De Liede, waarvoor het vastgestelde masterplan De Liede uit 2007 het kader vormt, zal de hoeveelheid verkeer toenemen. Een groot deel van dat verkeer zal bestaan uit zwaar vrachtverkeer. Om de uitbreidingslocaties op De Liede goed te ontsluiten en de Spaarnwouderweg af te waarderen, voorziet het plan in een nieuwe ringweg op het terrein. Deze ringweg is geschikt voor zwaar vrachtverkeer. De nieuwe ringweg heeft een rijbaanbreedte van 7 meter en bermen met bomen. Hierop aangesloten zijn kleinere, ondergeschikte lussen met een wegbreedte van eveneens 7 meter en even brede bermen als de ring maar niet altijd met bomen (zie tekening 2). De Spaarnwouderweg heeft geen noemenswaardige ontsluitingsfunctie meer. Om deze afwaardering te ondersteunen zal de Spaarnwouderweg als secundaire weg worden aangesloten op de nieuwe ringweg en wordt de Spaarnwouderweg afgesloten (geknipt) voor doorgaand auto- en vrachtverkeer. Alleen voor (brom)fietzers is het nog een doorgaande route.

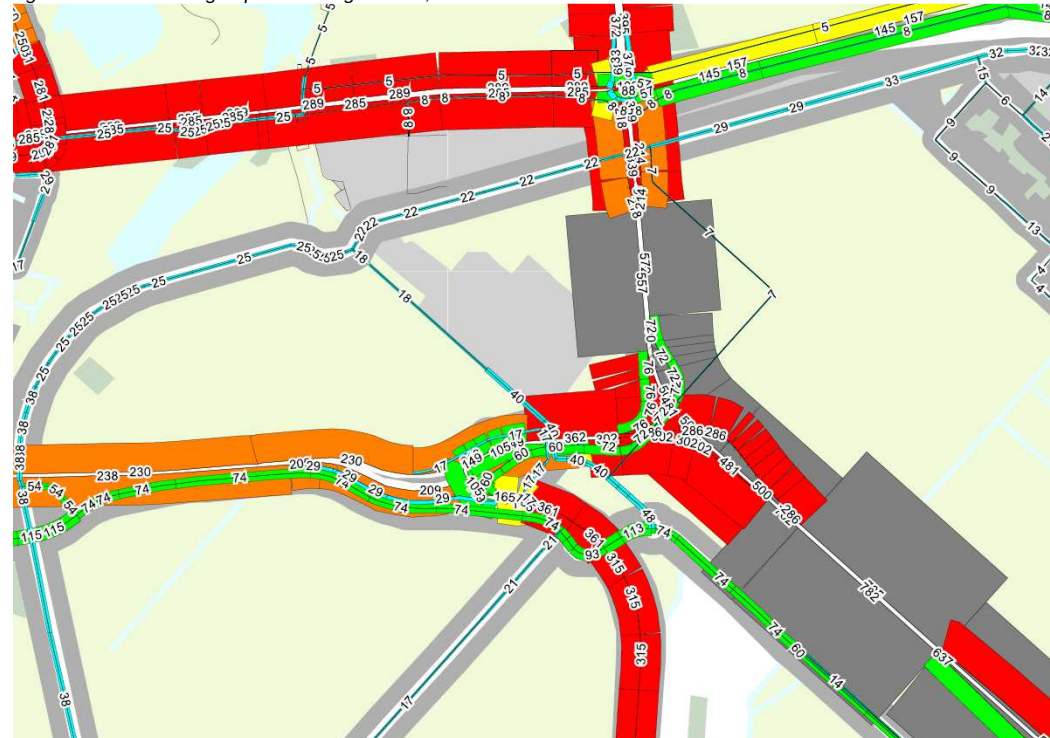
Doelstelling zal dan ook zijn om zoveel mogelijk inritten die aansluiten op de Spaarnwouderweg te verplaatsen en aan te laten sluiten op de nieuwe ringweg. Zo zou de inrit van Afvalzorg verlegd kunnen worden naar de nieuwe westelijke ringweg (zie tekening 2). Het is ongewenst dat zwaar verkeer over de Spaarnwouderweg rijdt, ook al is dit een klein stukje. Het deel Spaarnwouderweg tussen de westelijk ringweg en de Vijfhuizer- en Zwanenburgerdijk is buiten de bebouwde kom en wordt uitgevoerd als 60 km/h weg, aangegeven door bebording en kantmarkering in plaats van asmarkering.

De ringweg komt binnen de bebouwde kom, waar maximaal 50 km/h gereden mag worden. Op de overige wegen, ook binnen de bebouwde kom, geldt een maximum van 30 km/h. De Kromme Spieringweg tussen de N232 en de ringweg De Liede wordt uitgevoerd als 60 km/h gebiedsontsluitingsweg, met uitzondering van het weggedeelte nabij de woningen aan deze weg. Daar wordt de maximum snelheid verlaagd tot 50 km/h. Dit wordt ter plaatse kenbaar gemaakt door bebording en het versmallen van de rijloper door de kantmarkering aan te passen.

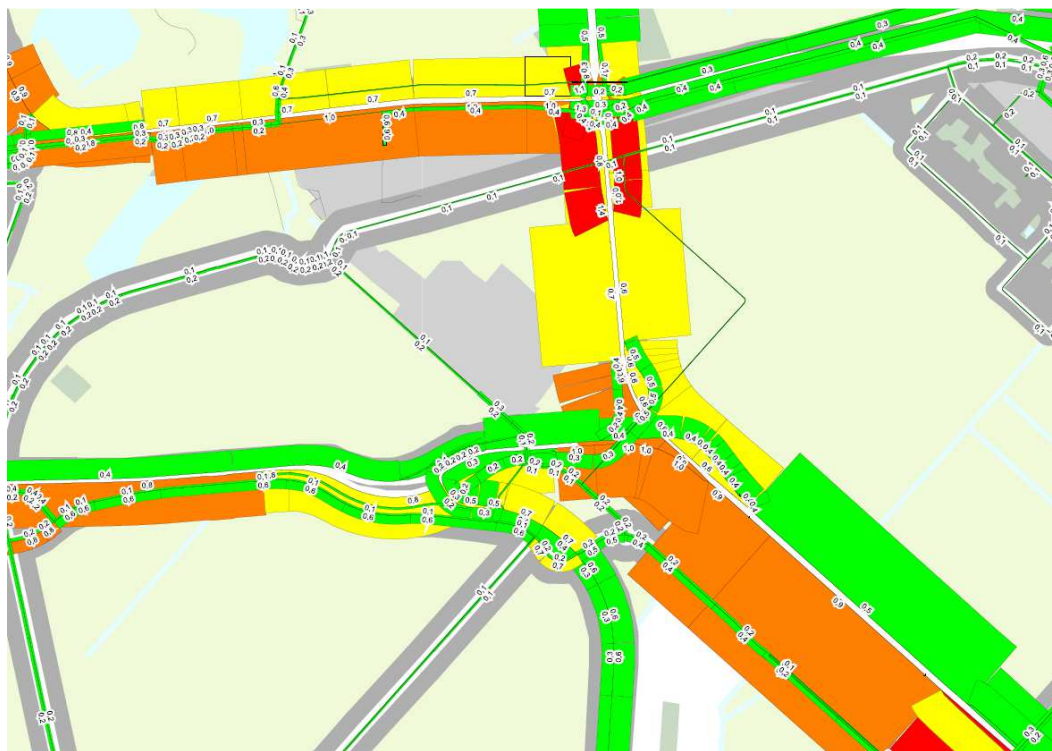
Verkeersprognose

In verhouding tot 2012 is in 2022 een verkeerstoename waarneembaar van ongeveer 2.000 motorvoertuigen per werkdag. Dit is een aanzienlijke toename van het verkeer (ongeveer 30%), desondanks blijft de absolute verkeersstroom relatief gering.

Figuur 1: motorvoertuigen per werkdag in x100, 2012



Figuur 3: IC-verhoudingen 2021



De verkeersstromen zijn inzichtelijk gemaakt met het verkeersmodel Noord-Holland Zuid van de gemeente Haarlemmermeer. Hierin is 37,6 hectare bedrijventerrein meegenomen voor De Liede. In het bestemmingsplan wordt echter uitgegaan van 40,6. Volgens de CROW richtlijnen zou dit verschil een extra 269 motorvoertuigen per werkdag generen, waarvan 87% op de N232 georiënteerd is en 13% op de Ringdijk. Dit zijn intensiteiten die in verhouding tot de totale verkeersstroom verwaarloosbaar zijn.

Uitgaande van het gemeentelijke verkeersmodel kan daarom geconcludeerd worden dat er geen problemen te verwachten zijn.

Ecoweg

Een deel van de nieuwe ringstructuur is de nieuwe verbinding tussen de Spaarnwouderweg en De Liede Noord over het terrein van NV Afvalzorg: deze noemen we de Ecoweg.

Op dit moment wordt het autoslopersterrein ontsloten via een "eigen" weg van NV Afvalzorg. Aangezien deze weg op dit moment de bedrijfsvoering van Afvalzorg hindert, is in overleg met Afvalzorg besloten om het nieuwe deel van de rondweg te situeren tussen het terrein van NV Afvalzorg en het autoslopersterrein. Deze weg zal in gemeentelijke eigendom en beheer komen en een toekomstige openbare weg zijn en deel uit maken van de ringstructuur.

Op deze manier kan NV Afvalzorg zijn bedrijfsvoering op het kavel optimaliseren en ontstaat een duidelijke scheiding tussen het gronddepot en de auto-bedrijven.

Plaats van het inrijdverbod in de Spaarnwouderweg.

Met de ringweg (50 km/h) kan de Spaarnwouderweg deels afgewaardeerd worden tot een echte erftoegangsweg (30 km/h). Voorlopig wordt dit nog niet fysiek afgedwongen met een afsluiting/knip in de weg, maar via een inrijdverbod (gesloten voor gemotoriseerd verkeer).

Dit verbod is geprojecteerd in het deel van de Spaarnwouderweg tussen de Ecoweg en de Remweg, juist ten westen van de kruising met de Remweg (zie tekening 2).

De eerder aangegeven knip in de Spaarnwouderweg, zoals vastgelegd in het aangepaste masterplan De Liede, heeft twee belangrijke bezwaren opgeroepen, die ook in de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan terug te vinden zijn:

1. De woningen aan de Spaarnwouderweg staan aan een afgesloten weg. De woningen zijn allemaal bedrijfswoningen bij de achtergelegen bedrijven. Bewoners/ondernemers maken bezwaar tegen het aan een doodlopende weg wonen en werken aangezien verondersteld wordt dat dit een afname van klanten met zich mee zal brengen. De woningen worden dan slechts eenzijdig ontsloten.
2. De bestaande bedrijvigheid rond Remweg en Motorweg is sterk gericht op toegankelijkheid vanaf de Remweg. De ondernemers geven aan dat bij het realiseren van de genoemde knip veel schade zal ontstaan omdat men niet meer aan de hoofdentree van het terrein is gevestigd.

Door de knip in de vorm van een inrijdverbod in de Spaarnwouderweg juist ten westen van de Remweg te leggen, blijft het mogelijk het bestaande deel van het bedrijventerrein te ontsluiten via de Spaarnwouderweg. Ook kunnen de bewoners, in geval van calamiteiten, via de Remweg en Motorweg van en naar hun woningen komen.

Het verkeer naar het nieuwe terrein, waaronder veel zwaar verkeer, wordt via de nieuwe ringstructuur geleid. Het inrijdverbod fungeert als scheiding tussen het zware verkeer en het overige verkeer van en naar De Liede.

De verlegging van de knip in de Spaarnwouderweg naar het inrijdverbod juist ten westen van de Remweg, doet recht aan de bezwaren van bewoners en de ondernemers rond de Remweg.

De verkeersmaatregel wordt gefaciliteerd door het bestemmingsplan De Liede, maar zal pas met een verkeersbesluit formeel geregeld kunnen worden. Dit besluit zal pas genomen worden nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden en de ringweg is aangelegd. Alvorens dit besluit te nemen, zal eerst overleg worden gevoerd met de bewoners aan de Spaarnwouderweg en de bedrijven in de nabijheid van de Remweg. De bedrijven Constar en Sita Recycling Services worden ontsloten via de Spaarnwouderweg naar het westelijke deel van de ringweg. Dergelijke bedrijven zouden juist niet via het oostelijk (bewoonde) deel van de Spaarnwouderweg ontsloten moeten worden.

Spaarnwouderweg tussen de Ringdijk en het inrijdverbod

Het gedeelte van de Spaarnwouderweg, gelegen tussen Ringdijk en het inrijdverbod zal voorlopig nog wel gebruikt worden voor zwaar vrachtverkeer. Het gedeelte van de Spaarnwouderweg dat gelegen is tussen de nieuwe rondweg en het verbod zal alleen gebruikt worden door de bedrijven die daar nu nog rechtstreeks op aangesloten zijn, zoals Dura Vermeer, Constar en het bestaande 150 kV transformatorstation.

Het stuk tussen de nieuwe rondweg en de Ringdijk zal de komende jaren ook nog geregeld gebruikt worden door zwaar vrachtverkeer. Immers, veel bedrijven aan de Ringdijk gebruiken dit deel van de Spaarnwouderweg om de woonkernen Nieuwebrug en Zwanenburg te ontwijken. Doelstelling van de gemeente is om de bedrijven aan de Ringdijk te verplaatsen zodat het genoemde gedeelte van de Spaarnwouderweg kan worden afgewaardeerd.

Van rotonde naar T-kruising.

In het masterplan De Liede is nabij het viaduct van de N205 sprake van een rotonde om de aansluiting van de Spaarnwouderweg op de ringweg te maken.

Ervaring heeft echter aangetoond dat een rotonde geen optimale oplossing is voor zwaar vrachtverkeer. Het vrachtverkeer ondervindt veel hinder van rotondes en deze worden dan ook snel kapot gereden. Omdat de intensiteit van het verkeer relatief laag is, is gekozen voor een T-kruising. Door deze zodanig te ontwerpen dat de doorgaande route via de Spaarnwouderweg ontmoedigd wordt, zal de snelheid daar sterk afnemen. Door, komend vanonder het viaduct, de linksafrichting de voorkeur te geven (voorrang), wordt ook het verkeer vanaf en naar de oostelijke ringweg afgeremd. Ondanks de voorrang, wordt ook het verkeer van en naar de westelijke ringweg door de scherpe bocht afgeremd. De kruising wordt ontworpen volgens de principes van "Duurzaam Veilig". Om de kruising goed te kunnen aanleggen, is de woning aan de Spaarnwouderweg 1121 aangekocht en inmiddels gesloopt.

Laad- en loswal.

De bestaande laad- en loswal is in de huidige situatie buiten gebruik. In het bestemmingsplan wordt een laad- en loswal mogelijk gemaakt. Bij een laagwaardig bedrijventerrein is een laad- en loswal wenselijk. De vormgeving moet zodanig zijn, dat er geen autoverbinding is met de Zwanenburgerdijk. Vrachtauto's laden zand, grind en dergelijke via een transportband op het achterliggende terrein De Liede Noord. De mogelijkheid van een doorgang voor nood- en hulpdiensten op die plaats wordt in het bestemmingsplan opgenomen. In verband met de toekomstige verkaveling van het gebied kan deze weg nog wat verschuiven ten opzichte van de huidige locatie.

Fasering van de ringweg.

Zie tekening 2.

In het kader van de ontwikkeling van het 380 kV trafostation, waarvan de voorbereidende werkzaamheden in het 2^e kwartaal van 2013 reeds gestart zijn, zal door TenneT een bouwweg worden aangelegd door het deelgebied De Liede West. De gemeente heeft met TenneT afgesproken dat deze bouwweg wordt aangelegd op de toekomstige locatie van de beoogde ringweg. Zodoende is mogelijk dat het bouwverkeer van de TenneT niet over de Spaarnwouderweg zal rijden maar direct na viaduct links de bouwweg zal volgen.

De bouwweg door De Liede West zal zodanig worden vormgegeven dat bij de start van de ontwikkeling van Liede Noord ook het bouwverkeer voor dit terrein over de bouwweg gestuurd kan worden. De Spaarnwouderweg zal ontlast worden. Dura Vermeer zal in het verlengde van de bouwweg de beoogde ontsluiting naar De Liede Noord realiseren over het terrein van NV Afvalzorg.

Zodoende krijgen we het voor elkaar om al een groot deel van de ringstructuur gereed te hebben bij aanvang van de bouwactiviteiten op De Liede Noord.

In het exploitatieplan is de ontwikkeling van De Liede Zuid in 2018 voorzien. Naar verwachting zal de ontwikkeling eerder zal plaatsvinden, aangezien de eigenaar heeft aangegeven dat bij het vaststellen van het bestemmingsplan de grond spoedig verkocht zal worden aan een partij. Mocht de ringweg over De Liede Zuid in 2018 nog niet zijn

gerealiseerd, dan biedt het exploitatieplan de mogelijkheid om de gronden voor de weg te onteigenen om alsnog de weg aan te leggen.

Wat betreft de Oostelijke ringweg wordt de verbinding met bestaand terrein (Motorweg) in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt, maar wordt niet fysiek aangesloten om de bestaande verkeersstructuur niet te verstoren. Pas na een eventuele herindeling van het terrein, op initiatief van NV Afvalzorg, kan deze aansluiting mogelijk een rol gaan spelen. Met andere woorden: een eventuele extra ontsluiting op de oostelijke ringweg wordt in het bestemmingsplan niet onmogelijk gemaakt.

Viaduct N205.

De doorgang onder het viaduct van de N205 kent een hoogtebeperking (4,10 m). Dit betekent dat sommige vrachtwagens, zoals de stenenbreker, hier niet onder door kunnen. Voor deze en dergelijk hoog vrachtverkeer is de route via de Vijfhuizer- of Zwanenburgerdijk mogelijk. Voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein De Liede en de bereikbaarheid van de bedrijven is het viaduct echter niet of nauwelijks beperkend.

Ontsluiting bij calamiteiten.

Met de ringstructuur is een twee-zijdige ontsluiting voor het bestaande bedrijventerrein De Liede en De Liede Noord verzekerd. Ook zonder een volledige ringstructuur (ivm fasering) is een goede bereikbaarheid in geval van calamiteiten mogelijk. Bovendien is er ter hoogte van de laad- en loswal een doorsteek ten behoeve van nood- en hulpdiensten. Ook een evacuatie zou op deze wijze geregeld kunnen worden. Deze doorsteek is geen extra ontsluiting voor ander verkeer.

Bijlagen.

1. Tekening huidige situatie (met projectie van de voorgestelde situatie).
2. Tekening voorgestelde situatie inclusief fasering.