

Stallingsbedrijf

Glastuinbouw Nieuw-Rijsehout

Stallingsbedrijf

Glastuinbouw Nieuw-Rijzenhout

Datum	4 december 2008
Kenmerk	GTN002/Prt/0012
Eerste versie	29 september 2008

Documentatiepagina

Oprachtgever(s) Stallingsbedrijf

Titel rapport
Glastuinbouw Nieuw-Rijsenhout

Kenmerk GTN002/Prt/0012

Datum publicatie 4 december 2008

Projectteam opdrachtgever(s) SGN ()

Projectteam Goudappel Coffeng

Projectomschrijving

Trefwoorden

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	1
1.1 Doelstelling en werkwijze	1
1.2 Masterplan Primaviera	1
2 Huidige situatie	4
2.1 Beleid van de gemeente Haarlemmermeer	4
2.2 Verkeersintensiteiten	4
2.3 Verkeersknelpunten	5
3 Referentiesituatie 2017	7
3.1 Ontwikkelingen	7
3.2 Verkeersprognoses Referentiesituatie	8
3.3 Knelpunten	9
4 Effecten Masterplan Primaviera	10
4.1 Uitgangspunten voor de verkeersberekeningen	10
4.2 Resultaten verkeersberekeningen	11
4.3 Conclusies Masterplan	13
5 Nadere analyse van het verkeer	14
5.1 Analyse herkomst en bestemming	14
5.2 Kans op sluipverkeer	15
6 Verkeerssituatie 2010	18
6.1 Situatie 2010	18
6.2 Verkeerseffecten 2010	18
7 Conclusies	20
 Bijlagen	
1	Categoriseringsplan binnen bebouwde kom 2004, gemeente Haarlemmermeer
2	Categoriseringsplan buiten bebouwde kom 2004, gemeente Haarlemmermeer
3	Etmaalintensiteiten Referentiesituatie 2017
4	Etmaalintensiteiten plansituatie 2017
5	Verschilplot Referentiesituatie versus plansituatie 2017
6	Doorstroming in de plansituatie 2017, ochtendspits
7	Doorstroming in de plansituatie 2017, avondspits

1 Inleiding

1.1 Doelstelling en werkwijze

In deze rapportage staat de verkeersstructuur van het Masterplan Primaviera centraal en worden de consequenties hiervan in beeld gebracht.

De plannen zijn getoetst voor het planjaar 2017, namelijk het jaar waarin het Masterplan in zijn geheel is gerealiseerd. Voor het planjaar wordt de situatie geanalyseerd met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Haarlemmermeer.

De voorstellen in het Masterplan worden vergeleken met een referentiesituatie. Deze referentiesituatie betreft de situatie waarin de wijzigingen zijn doorgevoerd, waarover bestuurlijke besluiten zijn genomen en waarvoor geld beschikbaar is, de zogenaamde “harde” maatregelen. Een van de belangrijkste harde maatregelen is de aanleg van de zuidelijke aansluiting N201 op de A4 ten zuiden van de Geniedijk.

De verschillen tussen de plansituatie en de referentiesituatie voor 2017 worden beschouwd als de planbijdrage en getoetst aan het beleid van de gemeente Haarlemmermeer. De verkeersresultaten worden vervolgens ook gebruikt om de lucht- en de geluidskwaliteit te toetsen. De toetsing van de lucht- en geluidskwaliteit is in afzonderlijke rapporten opgenomen.

1.2 Masterplan Primaviera

Op 4 september 2008 heeft de gemeenteraad van Haarlemmermeer unaniem ingestemd met het Masterplan Primaviera. Dit Masterplan voorziet in de realisatie van:

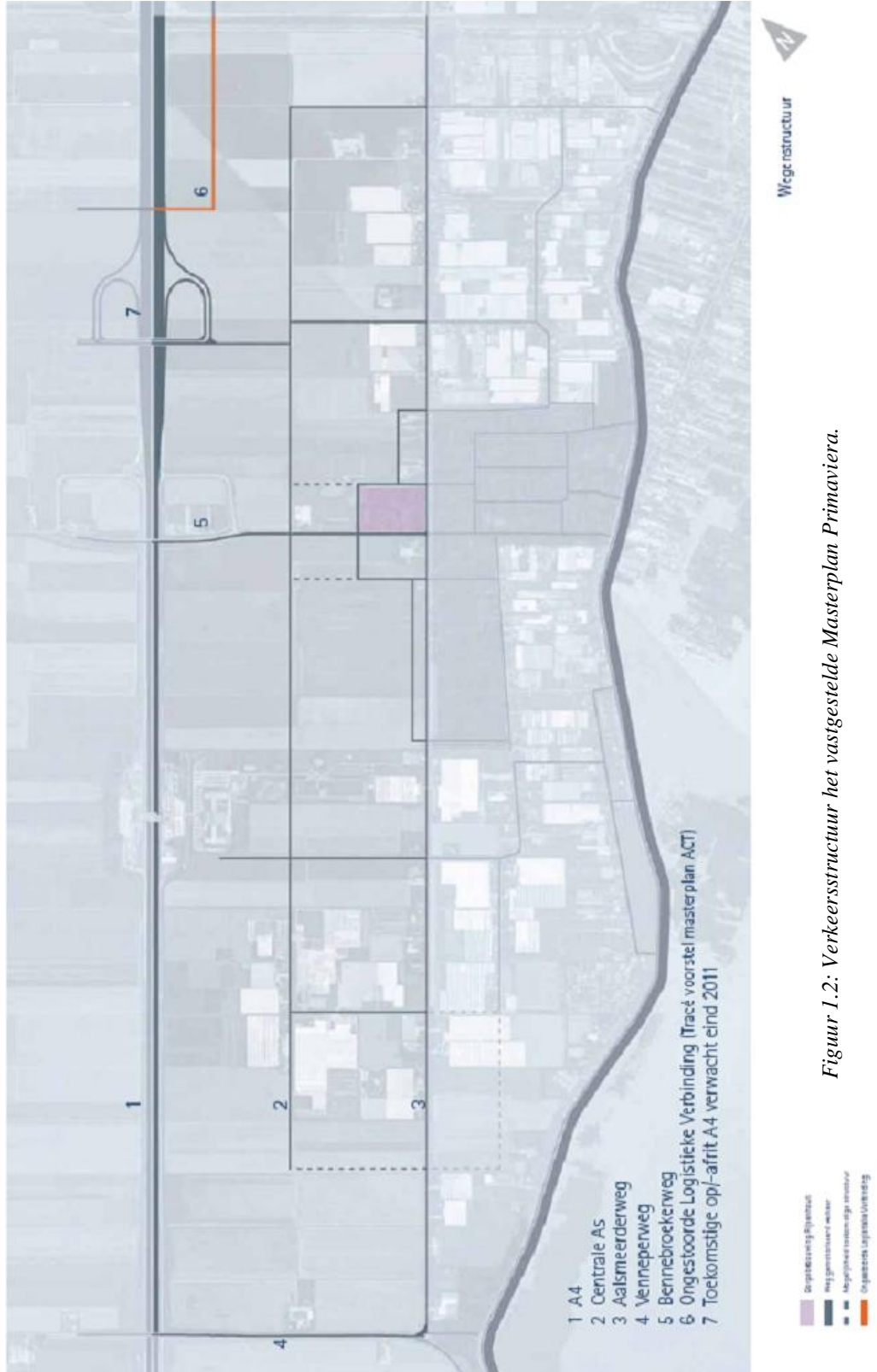
- 220 ha. Glastuinbouw;
- het Geniepark, met mogelijkheid van realisatie van kantoren;
- een logistiek centrum bij de aansluiting op de A4;
- de Poldertuin langs de Bennebroekerweg;
- specifieke infrastructuur voor de ontsluiting van het plangebied en de aantakking op de aan te leggen aansluiting op de A4.

In figuur 1.1 is de bebouwingsstructuur uit het Masterplan Primaviera opgenomen en figuur 1.2 bevat de verkeersstructuur.

De infrastructuur uit Masterplan Primaviera wordt nader beschreven in paragraaf 4.1.



Figuur 1.1: Kaartbeeld van het vastgestelde Masterplan Prima-



Figuur 1.2: Verkeersstructuur het vastgestelde Masterplan Primaviera.

2 Huidige situatie

2.1 Beleid van de gemeente Haarlemmermeer

De visie op het wegennet heeft de gemeente Haarlemmermeer vastgelegd in het Categori-seringsplan uit 2004. Dit plan heeft betrekking op het wegennet van 2004. In figuur 2.1 is een afbeelding opgenomen van het deel rond Rijsenhout. Stroomwegen zijn hierbij in blauw aangegeven en gebiedsontsluitingswegen in rood. Alle andere wegen zijn erf-toegangswegen. In de huidige situatie is de A4 een stroomweg en zijn de Venneperweg, de Bennebroekerweg (zowel binnen als buiten de bebouwde kom) en de N201 (Kruisweg) een gebiedsontsluitingsweg.



Figuur 2.1: Categori-seringsplan 2004 van de gemeente Haarlemmermeer

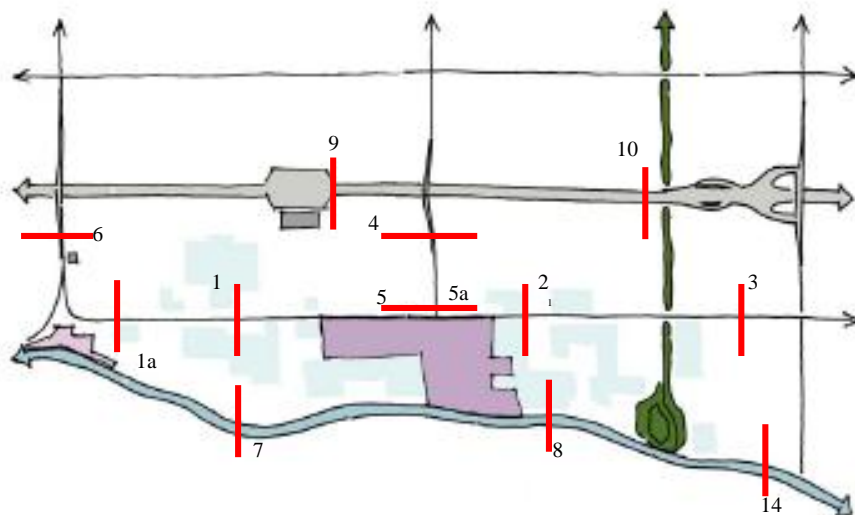
2.2 Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegen zijn opgenomen in bijlage 3 tabel 2.1 en de ligging van de telpunten is opgenomen in figuur 2.2:

nr	weg (locatie)	weginformatie			intensiteiten 2004	
		maximum snelheid	fietspad	wegtype	streefwaarde intensiteit	etmaal
1	Aalsmeerderweg-zuid	60	eenzijdig	ETW	6.000	2.300
2	Aalsmeerderweg-midden	50	eenzijdig	ETW	4.000	2.200
3	Aalsmeerderweg-noord	60	eenzijdig	ETW	6.000	4.800
4	Bennebroekerweg bubeko	80	eenzijdig	GOW	3.000-15.000	5.100
5	Bennebroekerweg bibeko	50	geen	GOW	3.000-8.000	3.200
6	Venneperweg	80	eenzijdig	GOW	3.000-15.000	5.200
7	Leimuiderdijk	60	fietsstroken	ETW	6.000	2.900
8	Aalsmeerderdijk R'hout	60	fietsstroken	ETW	6.000	8.300 ¹
9	A4-zuid	100	n.v.t.	SW	n.v.t.	208.700
10	A4-noord	100	n.v.t.	SW	n.v.t.	208.700
14	Aalsmeerderdijk-noord	60	fietsstroken	ETW	6.000	7.200

¹ De modelintensiteit voor 2004 (8.300 mvt) ligt hoger dan recente tellingen uit 2007. Bij de lucht-kwaliteitberekeningen is uitgegaan van de hogere intensiteiten uit het verkeersmodel.

Tabel 2.1: Kenmerken en verkeersintensiteiten van de huidige verkeerssituatie



Figuur 2.2: Locaties van de telpunten

Toelichting op tabel 2.1:

- Het wegtype is overgenomen uit het Categoriseringsplan van de gemeente Haarlemmermeer (2004). ETW = erftoegangsweg, GOW = gebiedsontsluitingsweg, SW = stroomweg. In bijlage 1 en 2 zijn de kenmerken van de diverse wegen binnen en buiten de bebouwde kom uit het Categoriseringsplan opgenomen.
- De streefwaarde voor de etmaalintensiteit is afkomstig uit het Categoriseringsplan.
- De bron van de intensiteiten is het verkeersmodel van de gemeente Haarlemmermeer basissituatie 2004.
- De ochtend- en de avondspitssituatie hebben betrekking op een 2-uursperiode.
- Op de grijs gearceerde wegvakken voldoen de intensiteiten niet aan de streefwaarden.

2.3 Verkeersknelpunten

Gelegd naast de uitgangspunten van het Categoriseringsplan van de gemeente doen zich de volgende knelpunten voor:

- Het gedeelte van de Bennebroekerweg binnen de bebouwde kom heeft geen lay-out en uitstraling die past bij een gebiedsontsluitingsweg, maar veel eerder bij een erftoegangsweg.
- De intensiteiten op de Aalsmeerderdijk zijn, voor het deel ten noorden van Rijsenhout, duidelijk te hoog (8.300 versus 6.000 mvt/etmaal).

Een belangrijk knelpunt in de huidige situatie is dat de polder lange, gestrekte wegen heeft, waar hard op wordt gereden. Om deze snelheden terug te brengen zijn verkeersremmende maatregelen genomen. Zo zitten er in de Aalsmeerderweg ruim 35 drempels: alleen hierdoor is het mogelijk de feitelijke snelheid op circa 60 km/h te houden. Dit zorgt echter wel voor de nodige irritatie bij de weggebruikers.

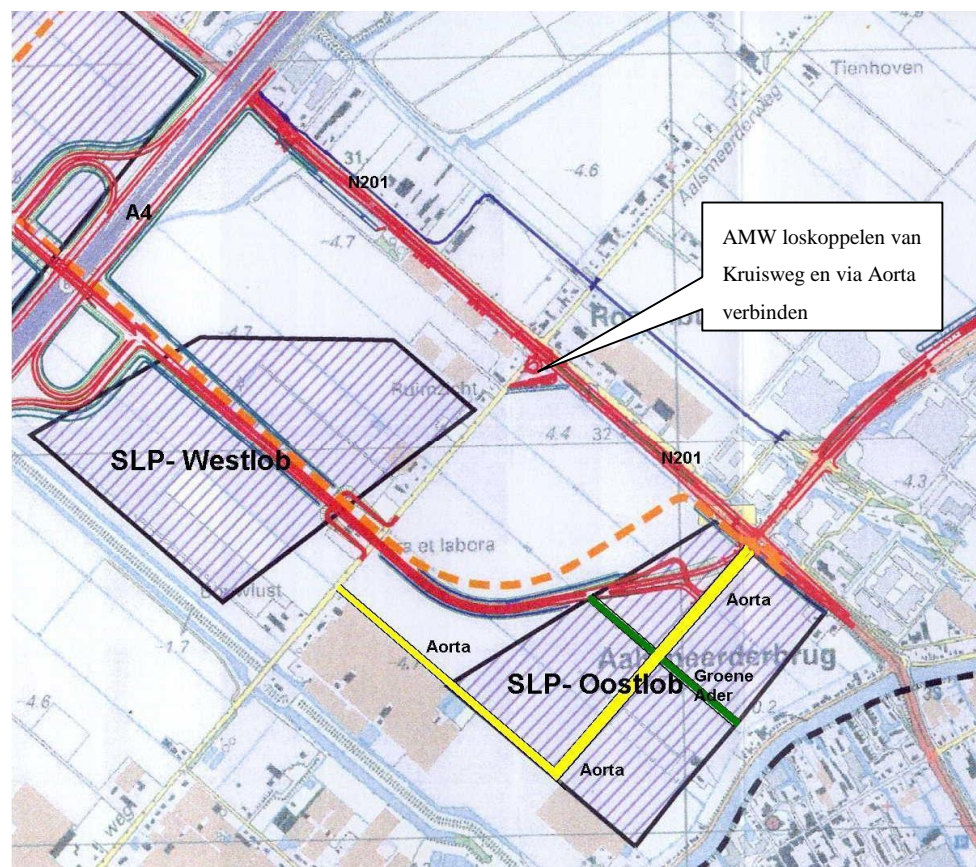
De Bennebroekerweg, Aalsmeerderweg en de dijk (Aalsmeerderdijk en Leimuiderdijk) zijn gevoelig voor sluipverkeer bij het optreden van incidentele of structurele files op het hoofdwegennet (A4) en de aansluitingen daarop.

3 Referentiesituatie 2017

3.1 Ontwikkelingen

In de omgeving van het plangebied worden de nodige ontwikkelingen voorzien:

- De omlegging van de N201 (gepland voor 2011) met daarbij de realisatie van twee aansluitingen op de A4 en de aanleg van parallelbanen langs de A4. De noordelijk aansluiting wordt gerealiseerd tussen de Geniedijk en Kruisweg en de zuidelijke ten noordwesten van de Bennebroekerweg². Ingebruikname is gepland in 2011.
- Het loskoppelen van de Aalsmeerderweg (AMW) van de Kruisweg en via de zogenaamde Aorta aansluiten op de Fokkerweg (gepland voor 2010).



Figuur 3.1: Plannen rond de verlegging N201 en de aansluitingen op de A4
(bron: www.noord-holland.nl/projecten/n201)

² Deze aansluiting wordt in deze rapportage de aansluiting Rijsenhout genoemd.

- De realisatie Werkstad A4: de werkstad is feitelijk de paraplu waaronder alle ruimtelijke ontwikkelingen ten zuiden van Schiphol plaatsvinden.
- De realisatie van Schiphol Logistics Park (als onderdeel van Werkstad A4) in het gebied waar de Aalsmeerderweg aansluit op de aan te leggen N201.

Deze ontwikkelingen zijn alle meegenomen in de verkeersberekeningen.

Niet meegenomen is de reconstructie van het glasgebied ten noorden en zuiden van Rijsenhout, omdat hier nog geen definitieve besluiten over zijn genomen. Ook zijn geen veranderingen opgenomen in de kruising Aalsmeerderdijk – Kruisweg (N201): alle afslagbewegingen blijven hier mogelijk³.

Op de langere termijn kunnen nog een aantal zaken spelen, zoals mogelijke extra aansluitingen op de A4. Echter, bij de prognoses wordt uitgegaan van het planjaar 2017 en de maatregelen die voor het planjaar een grote mate van hardheid hebben.

In deze Referentiesituatie zijn de plannen voor de glastuinbouw en de bijbehorende infrastructuur weggelaten. Deze ontwikkeling wordt in hoofdstuk 4 en verder beschreven. Door de Referentiesituatie te vergelijken met de varianten kan het effect van de glastuinbouw inzichtelijk worden gemaakt.

3.2 Verkeersprognoses Referentiesituatie

De effecten van de autonome ontwikkelingen zijn met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Haarlemmermeer doorgerekend. Nu kent een verkeersmodel onzekerheden, hierbij is met het trekken van conclusies rekening gehouden.

Hierbij zijn de plannen voor glastuinbouw en de daarmee samenhangende infrastructuur bij Rijsenhout achterwege gelaten. Op deze wijze kunnen, met het doorrekenen van de varianten, de effecten van de plannen in kaart worden gebracht. In bijlage 3 en tabel 3.1 zijn resultaten van de referentiesituatie 2017 opgenomen.

nr	weg (locatie)	etmaalintensiteiten		
		2004	REF 2017	index
1	Aalsmeerderweg-zuid	2.300	3.200	139
2	Aalsmeerderweg-midden	2.200	2.400	109
3	Aalsmeerderweg-noord	4.800	3.100	65
4	Bennebroekerweg bubeko	5.100	11.100	218
5	Bennebroekerweg bibeko ¹	3.200	7.400	231
6	Vennepeweg	5.200	6.700	129
7	Leimuiderdijk	2.900	700	24
8	Aalsmeerderdijk R'hout	8.300	3.500	42
9	A4-zuid	208.700	233.500	112
10	A4-noord	208.700	254.800	122
14	Aalsmeerderdijk-noord	7.200	3.900	54

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten in de huidige situatie en de Referentiesituatie
(bron: verkeersmodel Haarlemmermeer)

³ Dit geldt overigens ook voor alle toekomstvarianten.

De gebruikte kleuren in tabel 3.1 en andere tabellen zijn opgenomen in tabel 3.2.

kleur	betekenis	verandering intensiteiten rustige wegen (I <50.000 mvt/etm)	verandering verkeersintensiteiten op drukke wegen (I >50.000 mvt.etm)
	Grote afname verkeersintensiteiten	Afname > 40%	Afname > 20%
	Significante afname verkeersintensiteiten	Afname tussen 20% en 40%	Afname tussen 10% en 20%
	Neutraal	Tussen toename van 20% en afname van 20%	Tussen toename van 10% en afname van 10%
	Significante toename verkeersintensiteiten	Toename tussen 20% en 40%	Toename tussen 10% en 20%
	Grote toename verkeersintensiteiten	Toename > 40%	Toename > 20%
	overig	Intensiteiten overschrijden streefwaarden uit Categoriseringsplan gemeente Haarlemmermeer	

Tabel 3.2: Gebruikte kleuren in de intensiteitstabel

Autonoom (zonder glastuinbouwontwikkeling) laten veel wegen in en om Rijsenhout een groei van het verkeer zien. Verklaringen hiervoor zijn:

- een autonome mobiliteitsgroei;
- de realisatie van A4 Werkstad;
- de realisatie van een nieuwe aansluiting op de A4;
- de gewijzigde verkeersstructuur door onder andere de omlegging van de N201.

Het meest in het oog springt hierbij de Bennebroekerweg, zowel het deel binnen als buiten de bebouwde kom, waar de intensiteiten ruim verdubbelen. Dit heeft te maken met de nieuwe aansluiting op de A4. De intensiteiten op de Bennebroekerweg passen binnen de grenzen van het Categoriseringsplan.

De intensiteit op de Aalsmeerder- en Leimuiderdijk daalt fors: 50% tot 75%. Op het noordelijk deel van de Aalsmeerderweg nemen de verkeersintensiteiten af, vanwege de loskoppeling van deze weg aan de Kruisweg.

3.3 Knelpunten

Het Categoriseringsplan van de gemeente Haarlemmermeer heeft betrekking op de situatie in 2004 en bevat geen uitspraken over de toekomstige wegenstructuur en de bijbehorende intensiteiten. Er is echter geen reden aan te nemen dat de grenswaarden voor de intensiteiten zullen wijzigen voor de toekomst.

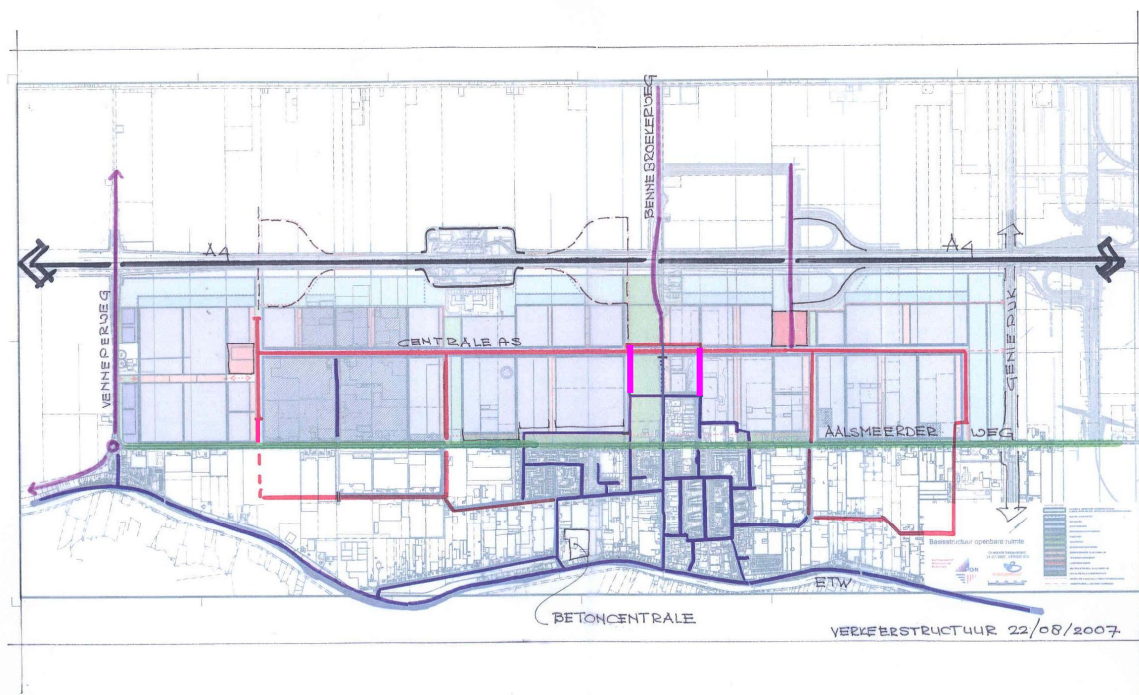
Op geen van de lokale wegen doen zich in 2017 onder normale omstandigheden doorstromingsproblemen voor. De wegenstructuur in de omgeving is wel gevoelig voor congestie, bijvoorbeeld op de A4, de N201 en de N207. Deze structurele congestie geeft kans op sluipverkeer⁴. Door optredend sluipverkeer kan de intensiteit op met name de Aalsmeer-

⁴ Onder sluipverkeer wordt in dit kader verstaan: autoverkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in het gebied van de gemeente Haarlemmermeer tussen de Venneperweg, de A4 en de Kruisweg. Met de beschikbare instrumenten is het sluipverkeer niet te berekenen.

derweg en Bennebroekerweg hoger uitvallen. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op het sluijpvverkeer.

4 Effecten Masterplan Primaviera

4.1 Uitgangspunten voor de verkeersberekeningen



Figuur 4.1: Uitwerking verkeersstructuur Masterplan

In figuur 4.1 is verkeersstructuur voor het gebied in en rond het glastuinbouwgebied uitgewerkt. Een uitgangspunt voor de ontwikkeling van de verkeersstructuur is het bieden van een afzonderlijke verkeersstructuur voor het verkeer van en naar het glastuinbouwgebied ten opzichte van de bestaande kern. In figuur 4.1 is deze structuur in rood aangegeven. Er wordt overigens vanuit gegaan dat het hele wegennet toegankelijk is voor alle soorten verkeer.

Het plan bestaat uit:

- De aanleg van een Centrale As, parallel aan de Aalsmeerderweg. Door tegelijkertijd de snelheid op de Aalsmeerderweg omlaag te brengen wordt het verkeer zoveel mogelijk via de Centrale As gestuurd.
- Een verbindingsweg tussen de Centrale As en de nieuwe zuidelijke aansluiting van de N201 op de A4.
- Een afronding van de kern Rijsenhout aan de westzijde van de Aalsmeerderweg ("Nieuwe Aalsmeerderweg").

- Aanleg van een dubbele parallelstructuur langs de Bennebroekerweg tussen Rijsenhout en de Centrale As.

Bij de ontwikkeling van de verkeersstructuur is rekening gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen zoals de reconstructie van het glasgebied ten noorden en ten zuiden van de kern Rijsenhout. Indien hiertoe wordt besloten kan dit gebied goed worden aange-takt. Ook een eventuele aanleg van mogelijke extra aansluitingen op de (parallelbaan van de) A4 kan worden verwerkt in de structuur.

Alle erftoegangswegen binnen de bebouwde kom krijgen een afwikkelingssnelheid van 30 km/h en buiten de bebouwde kom van 60 km/h. Ook de Bennebroekerweg, voor het deel dat binnen de bebouwde kom ligt, wordt in 2017 gerekend tot de erftoegangswegen. Voor de gebiedsontsluitingswegen Bennebroekerweg (bubeko) en Venneperweg geldt een maximum snelheid van 80 km/h.

Het Masterplan Primaviera bevat de volgende onderdelen:

- 220 ha glastuinbouwbedrijven. De werknemers van de glastuinbouwbedrijven worden overwegend per busjes van en naar de bedrijven vervoerd⁵.
- De aanleg van een Poldertuin voor streekproductie en streekverkoop, zorgfuncties en onderwijs, bezoekerscentrum voor de glastuinbouw en algemeen buurtcentrum.
- 45 bedrijfswoningen tegen de kern van Rijsenhout.
- Het Geniepark met 7500 m² kantoren, dit komt overeen met 250 medewerkers.
- Entree (bij de aansluiting A4) met een logistieke knoop: 25.000 m² met 250 werknemers.

4.2 Resultaten verkeersberekeningen

In bijlage 4 en tabel 4.1 zijn de verkeersprognoses inclusief het Masterplan opgenomen voor 2017. Bijlage 5 bevat de intensiteitsverschillen met referentiesituatie.

In tabel 4.1 zijn vooral de verandering tussen de referentiesituatie en de Masterplanvariant van belang. Hieruit is af te lezen wat de verkeersconsequenties van het Masterplan zijn. Het gebruik van de kleuren staat in tabel 3.2.

⁵ Voor het bepalen van de verkeersproductie van glastuinbouwgebieden is het verkeer geanalyseerd van bestaande glastuinbouwbedrijven en geplande bedrijven in andere plannen.

locatie	REF		MP	index	index
	2004	2017	2017	2004-MP	REF-MP
1 Aalsmeerderweg-zuid	2.300	3.200	2.000	87	63
1a Aalsmeerderweg bij Burgerveen	2.300	3.200	3.800	165	119
2 Aalsmeerderweg-noord Aarbergerweg	2.200	2.400	1.600	73	67
3 Aalsmeerderweg-noord Geniedijk	4.800	3.100	3.300	69	106
4 Bennebroekerweg bubeko	5.100	11.100	8.600	169	77
5 Bennebroekerweg bibeko	3.200	7.400	20	1	0
6 Venneperweg	5.200	6.700	6.900	133	103
7 Leidmuiderdijk	2.900	700	500	17	71
8 Aalsmeerderdijk R'hut	8.300	3.500	3.400	41	97
9 A4-zuid van Bb-weg	208.700	233.500	238.800	114	102
10 A4-noord van aansluiting R'hout	208.700	254.800	259.800	124	102
11 Centrale As-zuid	-	-	5.500	-	-
11a Verbinding Centrale As - Aalsmeerderweg	-	-	3.900	-	-
12 Centrale As thv. Konnetlaantje	-	-	6.900	-	-
13 Aantakking aansluiting A4	-	-	12.900	-	-
14 Aalsmeerderdijk-noord	7.200	3.900	3.900	54	100

Tabel 4.1: Etmaalintensiteiten (werkdaggemiddelde) in de huidige situatie, de Referentiesituatie (REF) en de Masterplanvariant (MP)
(bron: verkeersmodel Haarlemmermeer)

Uit de figuur en tabel blijkt dat de verkeersintensiteiten op de Aalsmeerderweg in de Masterplanvariant afnemen voor het gedeelte parallel aan de Centrale As. Een voorwaarde voor deze afname is echter wel dat de snelheid op de grote delen van de Aalsmeerderweg effectief wordt teruggebracht naar 30 km/h. Voor de andere delen van de Aalsmeerderweg (de “uiteinden” bij Burgerveen en de Geniedijk) neemt het verkeer (licht) toe.

Op de Bennebroekerweg neemt het verkeer af, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Voor het deel buiten de bebouwde kom is er nog wel een forse toename ten opzichte van de huidige situatie. Binnen de bebouwde kom wordt de functie van de Bennebroekerweg overgenomen door de aanleg van een “Nieuwe Bennebroekerweg” (met 3.500 mvt/etmaal) en het doorgetrokken Konnetlaantje (3.700 mvt/etmaal). Het verkeer op deze nieuwe wegen overschrijdt niet de streefwaarden uit het Categoriseringsplan.

Op de dijken is er een verdere afname van het verkeer in de Masterplanvariant, na de forse afname die reeds wordt verwacht in de Referentiesituatie.

De grootste invloed gaat uit van de wijzigingen in de verkeersstructuur, waar zowel het verkeer van en naar Rijsenhout, als het verkeer van en naar het glastuinbouwgebied, gebruik van maakt. De effecten op de A4 zijn zeer beperkt, ongeveer 2%.

Op geen van de verbindingen worden de grenswaarden voor de intensiteiten uit het Categoriseringsplan 2004 overschreden.

4.3 Conclusies Masterplan

Door de aanleg van een aparte wegenstructuur conform het Masterplan Primaviera ontstaan er goede mogelijkheden de Aalsmeerderweg (behalve het noordelijke deel) autoluw te maken. Ook de grote verkeersintensiteiten die zich in de autonome situatie voordoen op de Bennebroekerweg worden in het Masterplan aanzienlijk teruggebracht door de aanleg van de Centrale As, de Verbindingsweg met de aansluiting A4 en de parallelwegen langs de Bennebroekerweg.

5 Nadere analyse van het verkeer

De verkeerssituatie wordt in dit hoofdstuk nader geanalyseerd. In de eerste plaats wordt gekeken naar de herkomst en bestemming van het verkeer op de verbindingsweg bij de A4 (paragraaf 5.1). In de tweede plaats is nagegaan of welke vormen van sluipverkeer zich kunnen voordoen (paragraaf 5.2).

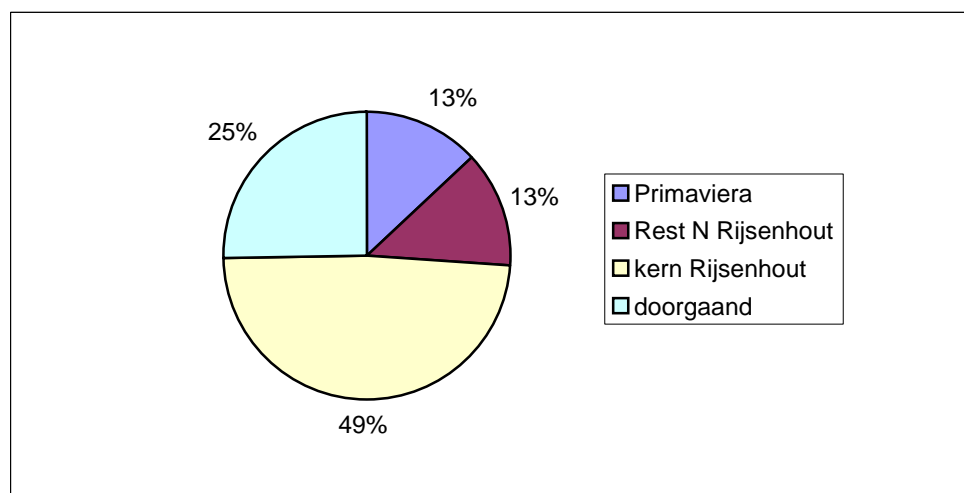
5.1 Analyse herkomst en bestemming

Het verkeer op de nieuwe Verbindingsweg naar de aansluiting A4 in de Masterplanvariant is nader geanalyseerd. Op deze verbindingsweg zitten per etmaal bijna 13.000 motorvoertuigen. Van deze 13.000 motorvoertuigen heeft:

- 75% herkomst of bestemming in het gebied Rijsenhout/Burgerveen (inclusief Nieuw Rijsenhout) en 25% is doorgaand verkeer ten opzichte van het gebied;
- bijna 50% herkomst of bestemming in de bestaande kern Rijsenhout;
- 25% van het verkeer komt uit/gaat naar het gebied Nieuw Rijsenhout, waaronder de glastuinbouw;
- 13% van het verkeer heeft een relatie met het de projecten die in het kader van het plan Primaviera worden gerealiseerd.

Het meeste verkeer dat via de Verbindingsweg de A4 opgaat komt dus uit het bestaande dorp Rijsenhout (50%) en tevens is er een grote groep doorgaand verkeer (25%).

In figuur 5.1 is dit grafisch weergegeven:



Figuur 5.1: Herkomst en/of bestemming van het verkeer op de Verbindingsweg tussen Centrale As en de nieuwe aansluiting op de A4 in de Masterplanvariant (bron: verkeersmodel gemeente Haarlemmermeer)

5.2 Kans op sluijverkeer

Door de bewoners van het studiegebied wordt veel geklaagd over sluijverkeer in het gebied. Wat is de kans dat dit in de toekomst optreedt en waar moet dit dan worden verwacht?

Incidenteel sluijverkeer

In de eerste plaats is er incidenteel sluijverkeer als zich calamiteiten of uitzonderlijke omstandigheden voordoen, zoals een ongeluk op de A4, N201 of N207 of problemen met bruggen of verkeersinstallaties. Gemiddeld zal zich zoiets enkele keren per jaar voordoen. Er zijn hiervoor geen maatregelen mogelijk, omdat plaats noch tijd bekend is. Het beste instrument om dit incidentele sluijverkeer te voorkomen is om veilige hoofdwegen aan te leggen en een goed systeem te ontwikkelen voor reacties bij het optreden bij dergelijke calamiteiten.

Structureel sluijverkeer

Indien er zich structurele doorstromingproblemen voordoen op het hoofdwegennet, dan bestaat de kans op sluijverkeer. In bijlage 6 en 7 is de doorstroming in de ochtend- respectievelijk avondspits opgenomen voor de Masterplanvariant⁶. Hier doen zich de volgende doorstromingsproblemen voor:

weg	ochtendspits	avondspits
A4	zuidelijk van de nieuwe aansluiting "Rijsenhout"	zuidelijk van de nieuwe aansluiting "Rijsenhout"
N201	aansluiting A4-N201 tussen Rijnlanderweg en de Douglassingel (Schiphol Rijk)	tussen Rijnlanderweg en de Douglassingel (Schiphol Rijk)
N207	bij Leimuiderbrug en Leimuident richting Alphen a/d Rijn	bij Leimuiderbrug en Leimuident richting Alphen a/d Rijn

Tabel 5.1: Doorstromingsproblemen op het hoofdwegennet in de Masterplanvariant (bron: verkeersmodel gemeente Haarlemmermeer)

Geconcludeerd kan worden dat er zich in 2020 de nodige doorstromingsproblemen op het hoofdwegennet zullen voordoen. Als gevolg daarvan kan er sluijverkeer optreden, in aanvulling op de verkeersstromen die reeds zijn opgenomen in de verkeersprognoses.

In figuur 5.2 zijn de stromen weergegeven, waarbij de kans op optreden van sluijverkeer het grootst is.

⁶ De doorstroming in de Referentiesituatie laat structureel geen andere resultaten zien dan de Masterplanvariant, kortom realisatie van het Masterplan is niet van invloed op de doorstroming.



Figuur 5.2: Kans op structureel sluijverkeer

Ter toelichting op de aangegeven stromen in figuur 5.1 het volgende:

1. Verkeer tussen de N207 (Leimuiderbrug) en de A4 (aansluiting “Rijsenhout”) of de N201 (Schiphol-Rijk/Aalsmeer). De kans op sluijverkeer op deze richting lijkt het grootst in de avondspits, vanwege het knelpunt Leimuiderbrug.
In de referentiesituatie is de kans op sluijverkeer op deze richting even groot. In het Masterplan kan dit sluijverkeer worden afgewikkeld via de Centrale As, zodat het niet/minder via de Aalsmeerderweg en/of de dijk rijdt. Op de Centrale As is er niet veel overlast, dit geldt mogelijk wel voor de “uiteinden” van de Aalsmeerderweg. Indien dit sluijverkeer zich gaat afwikkelen via de Aalsmeerderweg en/of de dijk is het mogelijk aanvullende maatregelen te nemen, bijvoorbeeld in de vorm van snelheids- of verkeersremmende maatregelen.
2. Verkeer tussen de A4 (aansluiting “Rijsenhout”) en de N201 (Schiphol-Rijk/ Aalsmeer). Door de nieuwe aansluiting op de A4 (autonome ontwikkeling) en de Verbin-

dingsweg (onderdeel Masterplan) ontstaan er mogelijkheden om de aansluiting N201 en een deel van de N201 te ontlopen. Zowel in de ochtend- als de avondspits worden dan de doorstromingsproblemen bij de aansluiting en de N2101 ontlopen. Dit verkeer zal gebruik maken van de Centrale As en het noordelijk deel van de Aalsmeerderweg en/of de Aalsmeerderdijk.

De eerste maatregel moet zijn: voldoende capaciteit bieden op de problematische wegvakken en kruisingen. In de tweede plaats lijkt het denkbaar maatregelen te nemen op de dijk; op het noordelijk deel van de Aalsmeerderweg lijkt dit minder voor de hand te liggen.

Geconcludeerd kan worden dat er in het gebied sluipverkeer op kan treden ten gevolge van doorstromingsproblemen op de hoofdwegen. Met de aanleg van de Central As ontstaan er wel mogelijkheden om dit verkeer voor een groot deel af te leiden naar een weg waar het geen problemen veroorzaakt.

Aanbevolen wordt de verkeersontwikkeling op de gevoelige wegen (de dijk en de uiteinden van de Aalsmeerderweg) goed te monitoren. Hoe ontwikkelt zich het verkeer op de wegen? Welk verkeer (herkomst en bestemming) zit er op deze wegen? Voldoen de intensiteiten aan het beleid van de gemeente?

6 Verkeerssituatie 2010

Hoe ziet de verkeerssituatie in de tussenliggende jaren eruit? Teneinde hier meer zicht op te krijgen is 2010 als tussenjaar gekozen waarbij de verkeerssituatie wordt geanalyseerd. Dit jaartal heeft te maken met de milieutoetsing.

6.1 Situatie 2010

Autonome situatie 2010

De eerste vraag is: hoe ziet de omgeving er in 2010 uit zonder ontwikkeling van het Masterplan Primaviera? In paragraaf 3.1 zijn de ontwikkelingen aangegeven. Voor 2010 wordt uitgegaan van de loskoppeling van de Aalsmeerderweg van de Kruisweg. De nieuwe aansluiting op de A4 is gepland voor 2011 en vormt dus geen onderdeel van de autonomie situatie 2010.

Plansituatie 2010

Voor wat betreft het Masterplan Primaviera wordt uitgegaan van de realisatie van 80 ha. glastuinbouw en de helft van de Poldertuin. 40 ha. glastuinbouw wordt gerealiseerd aan de Vennepeweg en krijgt ook een voorlopige uitgang aan deze weg. De andere 40 ha wordt gerealiseerd bij de Poldertuin (bij de Bennebroekerweg).

6.2 Verkeerseffecten 2010

Met het verkeersmodel van de gemeente Haarlemmermeer is zowel een autonome situatie 2010 berekend als de plansituatie. De resultaten hiervan zijn opgenomen in tabel 6.1.

nr	weg (locatie)	etmaalintensiteiten		
		2004	REF 2010	Plan 2010
1	Aalsmeerderweg-zuid	2.300	4.300	4.300
2	Aalsmeerderweg-midden	2.200	6.200	6.200
3	Aalsmeerderweg-noord	4.800	9.900	9.900
4	Bennebroekerweg bubeko	5.100	5.500	5.500
5	Bennebroekerweg bibeko	3.200	5.600	5.600
6	Vennepeweg	5.200	6.600	6.600
7	Leimuiderdijk	2.900	600	600
8	Aalsmeerderdijk	8.300	2.900	2.900
9	A4-zuid	208.700	206.200	206.200
10	A4-noord	208.700	206.200	206.200

Tabel 6.1: Etmaalintensiteiten (werkdaggemiddelde) in de huidige situatie, de Referentievariant 2010 en de Planvariant 2010 (bron: verkeersmodel Haarlemmermeer)

De effecten van het Masterplan zijn voor wat betreft de etmaalintensiteiten in 2010 niet terug te vinden in tabel 6.1. Geconcludeerd kan worden dat de verkeerseffecten dan ook zeer gering zijn.

7 Conclusies

Met de realisatie van het Masterplan Primaviera en de bijbehorende infrastructuur, wordt het “kantelen” van de oriëntatie van het dorp Rijsenhout richting de A4 versterkt. Door de aanleg van de Centrale As, als onderdeel van het Masterplan, worden de meest gevoelige delen van de Aalsmeerderweg ontlast, wel krijgen de uiteinden van deze weg iets meer verkeer te verwerken.

De zware belasting van de Bennebroekerweg ten gevolge van de aanleg van de aansluiting “Rijsenhout” wordt binnen de bebouwde kom tegengegaan door parallelwegen aan te leggen. Hierdoor wordt de Bennebroekerweg verkeersluw gemaakt.

Door de autonome ontwikkeling neemt de verkeersintensiteit op de dijken fors af, het Masterplan zorgt hier slechts voor geringe aanvullende veranderingen in het verkeersbeeld.

De hoofdwegen in de omgeving zijn gevoelig voor structureel slechte doorstroming. Hierdoor kan er sluipverkeer in het gebied ontstaan. Aanbevolen wordt alert te zijn op het optreden van sluipverkeer. De beste maatregel hiertegen is het zorgen voor voldoende capaciteit op het hoofdwegenet. Aanbevolen wordt het verkeer op de dijk en de Aalsmeerderweg goed te monitoren.