

VERKEERSCIRCULATIEPLAN AALSMEER DORP



In opdracht van de
gemeente Aalsmeer

Verantwoording

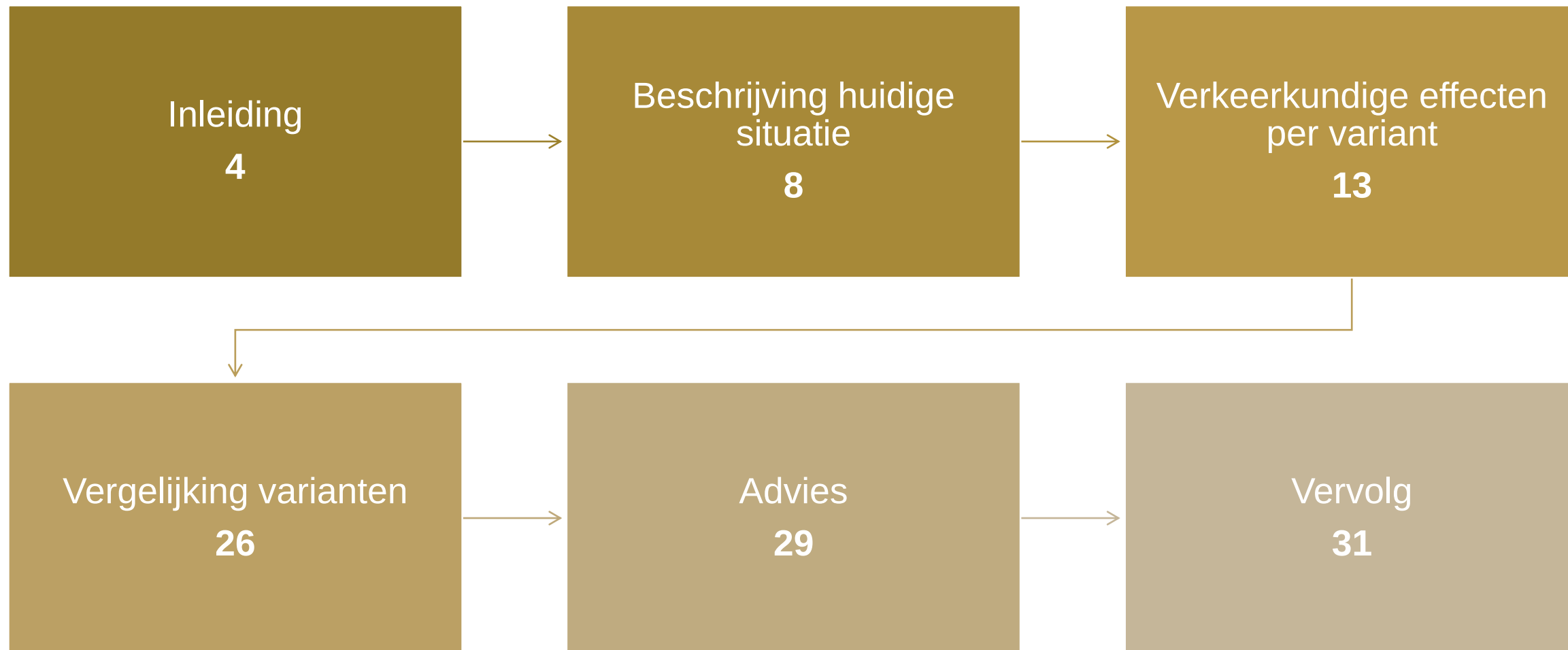
Titel	Verkeerscirculatieplan Aalsmeer Dorp
Projectnummer	361930
Referentienummer	SWNL0228798
Versie	Definitief
Datum	11-07-2018

Auteur(s)	Ross Ruiter en Willem Scheper
E-mailadres	Ross.ruiter@sweco.nl

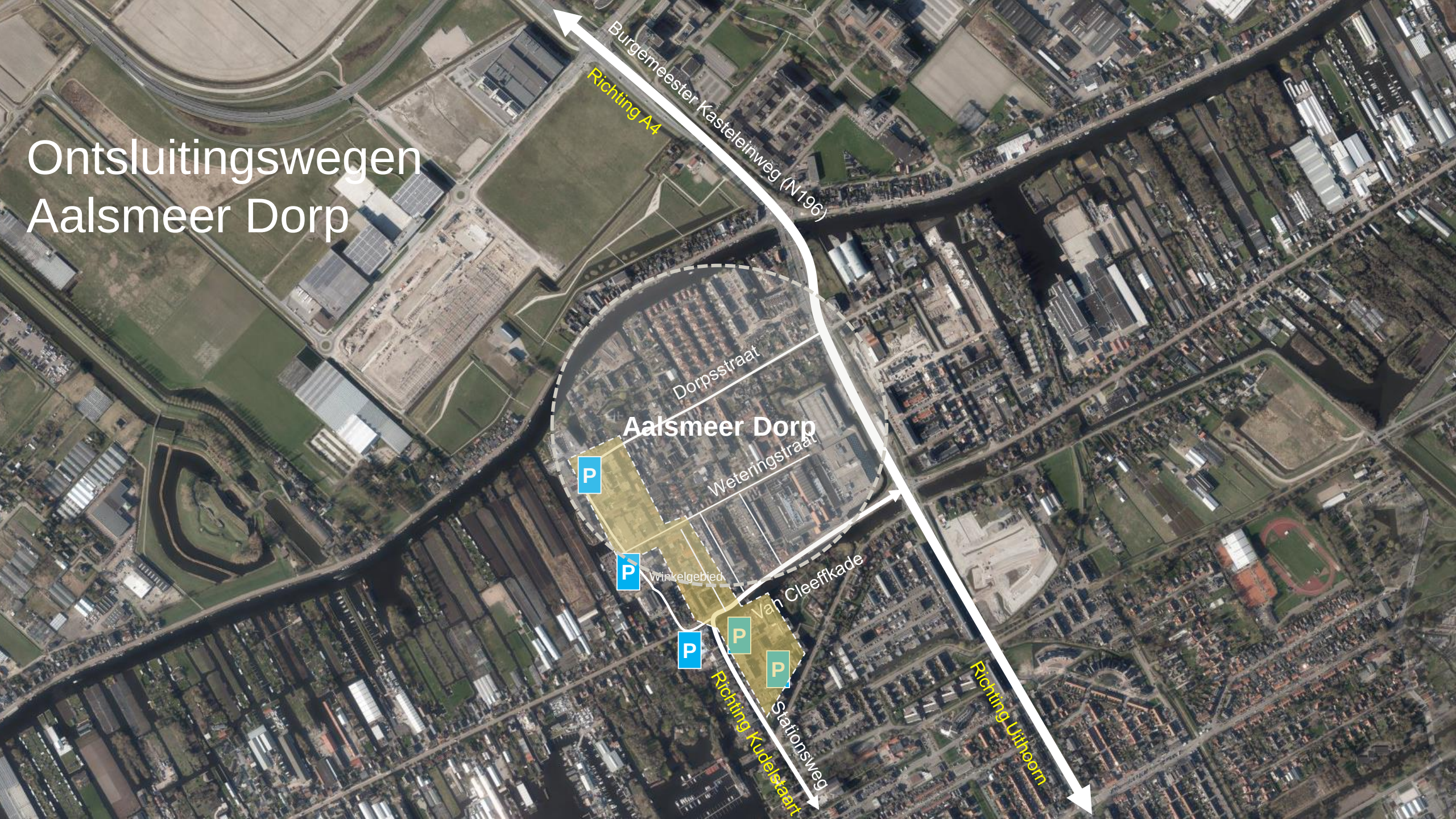
Gecontroleerd door	Willem Scheper
Paraaf gecontroleerd	

Goedgekeurd door	Willem Scheper
Paraaf goedgekeurd	

Inhoud



Ontsluitingswegen Aalsmeer Dorp



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het kader van de centrumvisie Aalsmeer werkt de gemeente Aalsmeer aan een beeldkwaliteitsplan voor Aalsmeer Dorp. De ambitie van het beeldkwaliteitsplan is, onder andere, om verblijfskwaliteit van het kernwinkelgebied te verbeteren.

Voor het verbeteren van de verblijfskwaliteit zijn door de inwoners, ondernemers en gemeente per deelgebied een aantal scenario's met inrichtingsprincipes opgesteld. Op hoofdlijnen zijn er drie scenario's:

1. Functioneel winkelen met aandacht voor bereikbaarheid
2. Functioneel en specialistisch winkelen met verblijfsruimte
3. Functioneel en specialistisch winkelen met meer verblijfsruimte

Verkeerscirculatie en autobereikbaarheid speelt in deze scenario's een belangrijke rol. Het is daarom van belang dat de verkeerskundige effecten van de aangedragen maatregelen in kaart worden gebracht.



Raadhuisplein

Sweco is gevraagd een Verkeerscirculatieplan op te stellen voor Aalsmeer Dorp en een advies te geven met betrekking tot de haalbaarheid van een voorkeursvariant. Het advies van Sweco weegt samen met het advies van de klankbordgroep en de financiën mee in de bestuurlijke keuze die gemaakt moet worden.

1.2 De verkeerskundige varianten

De verkeerskundige varianten hebben betrekking op de maatregelen die per scenario zijn aangedragen. De verkeerskundige effecten van de volgende varianten zijn geanalyseerd:

1. Knip Punterstraat
2. Verbinding Weteringsstraat – N196
3. Combinatie variant 1 en 2
4. Eenrichtingsverkeer
 - a) Eenrichtingscircuit Dorpsstraat
 - b) Eenrichtingsverkeer Molenpad
 - c) Combinatie variant 1 en 4b
5. Knip Stommeerweg

mei

- Startoverleg
- Kwalitatieve analyse varianten
- Selectie kansrijke varianten

juni

- Berekeningen verkeersmodel kansrijke varianten
- Verkeerskundige analyse kansrijke varianten
- Presentatie voorlopige resultaten aan gemeente

juli

- Presentatie aan de klankbordgroep
- Verwerking feedback klankbordgroep
- Advies voorkeursvariant en vervolgstappen

1.3 Proces

Op basis van een kwalitatieve analyse van de verkeerskundige effecten is een selectie gemaakt van de kansrijke varianten. Met behulp van het verkeersmodel is per kansrijke variant inzicht verkregen in de verandering van de verkeersstromen in 2030. De varianten met onwenselijke effecten die haaks staan op de centrumvisie zijn in overleg met de gemeente alleen kwalitatief geanalyseerd.

Met behulp van het verkeersmodel en de kwalitatieve analyse zijn vervolgens de verkeerskundige effecten per kansrijke variant is kaart gebracht. De varianten zijn met elkaar vergeleken op basis van de ambities in de centrumvisie en criteria uit de klankbordgroep.

De klankbordgroep van Aalsmeer Dorp is actief meegenomen in de totstandkoming van de centrumvisie. Sweco heeft de door de klankbordgroep aangedragen scenario (knip Stommeerweg) opgenomen in het onderzoek. Op 5 juli 2018 zijn de resultaten van de verkeerskundige analyse aan de klankbordgroep gepresenteerd.

1.4 Toepassing verkeersmodel

De kansrijke varianten zijn modelmatig doorerekend in het verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2.3 (NHZ2.3) in de situatie 2030TH (TrendHoog). Het verkeersmodel geeft inzicht in de intensiteiten in de ochtendspits, avondspits en per etmaal. Uit de verkeerstellingen blijkt dat vanwege de vele winkels in het gebied het maatgevend moment in Aalsmeer Dorp op zaterdagmiddag rond 13 uur is. Het is op de meeste wegen in Aalsmeer Dorp dan ongeveer 5 tot 20 procent drukker dan tijdens de avondspits.

Het verkeersmodel wordt daarom gebruikt om de relatieve verandering van verkeersstromen in kaart te brengen. Met andere woorden: waar en hoe veranderen de verkeersstromen op het moment dat een verkeerskundige variant wordt ingevoerd.

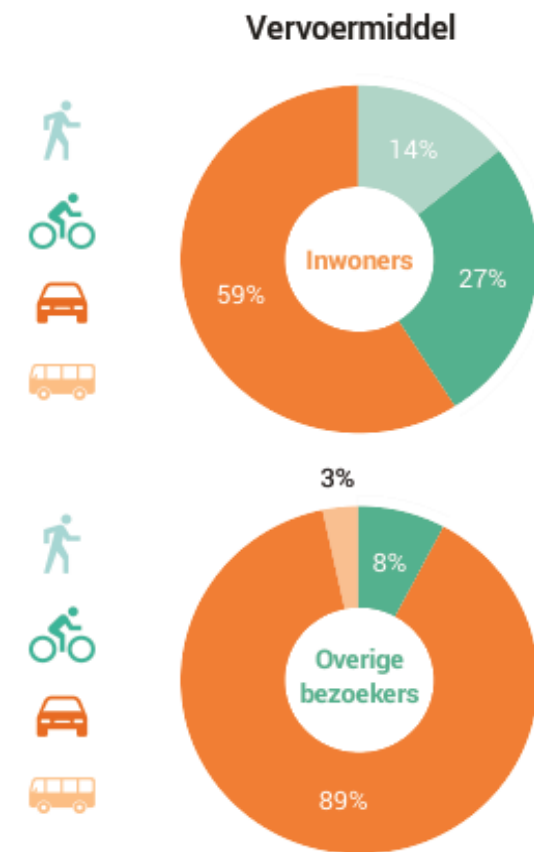
De relatieve verandering per verandering ten opzichte van de basisprognose is door middel van een indexering inzichtelijk gemaakt. De huidige intensiteiten op het maatgevend moment zijn inzichtelijk gemaakt op basis van verkeerstellingen en VRI-data.

2 Beschrijving huidige situatie

2.1 Functies en bereikbaarheid

Het centrum van Aalsmeer heeft voornamelijk een functie voor Aalsmeer en Kudelstaart. Er is een combinatie aanwezig van detailhandel voor dagelijkse boodschappen (o.a. supermarkten), en winkels die minder frequent worden bezocht.

De auto vervult een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van Aalsmeer Dorp. Zowel inwoners en bezoekers maken vooral gebruik van de auto. Van de eigen inwoners komt 59 procent met de auto en van de bezoekers van buiten het dorp komt maar liefst 89 procent met de auto.



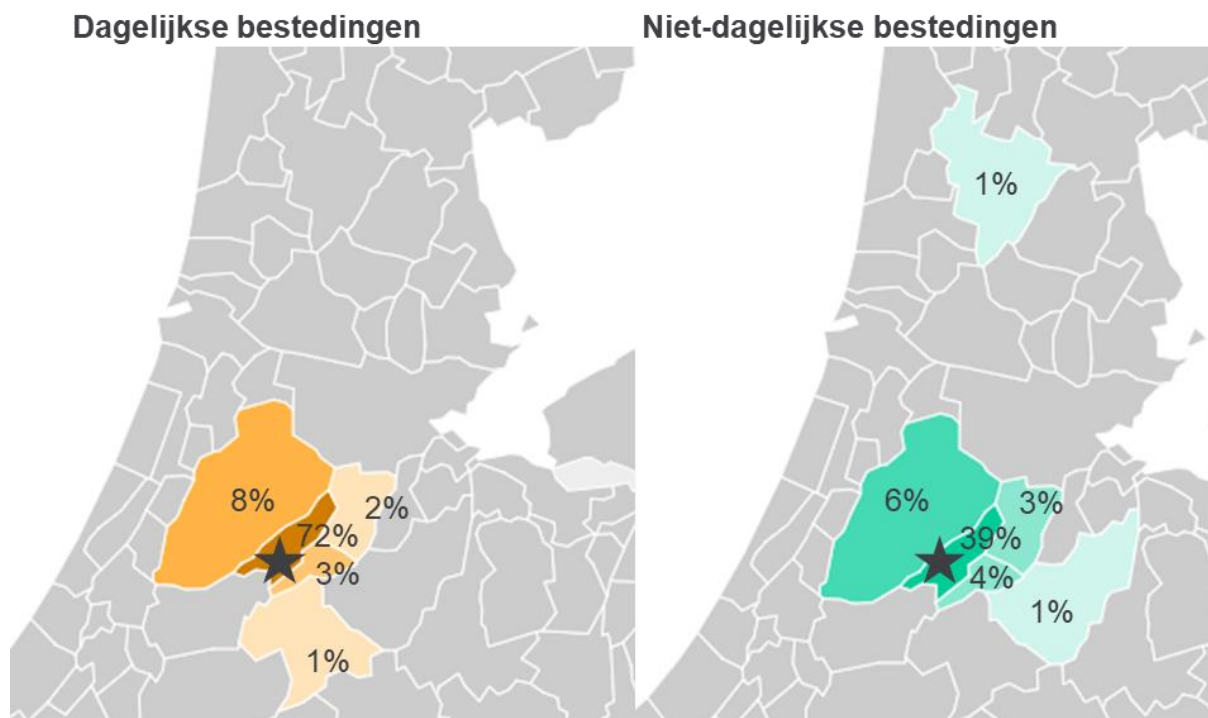
*Vervoermiddel van winkelvoorzieningen
Centrum Aalsmeer (KSO, 2016)*

2.2 Herkomst bezoekers Aalsmeer Dorp

De herkomst van de bezoekers is van grote invloed op de effecten van de maatregelen die worden onderzocht. Zo hebben verkeerskundige ingrepen aan de Stommeerweg met name invloed op bezoekers uit Aalsmeer, Uithoorn en Kudelstaart en niet op bezoekers uit de Haarlemmermeer.

Op basis van het Koopstromenonderzoek 2016 is de herkomst van de bezoekers van Aalsmeer Centrum in kaart gebracht. Hieruit blijkt dat voor dagelijkse en niet-dagelijkse bestedingen slechts 8 resp. 6 procent uit de Haarlemmermeer komt. Dit heeft mogelijk te maken met het eigen winkelaanbod binnen de Haarlemmermeer en het ontbreken daarvan aan de zuidoostzijde van Aalsmeer Dorp.

De herkomst van de bezoekers toont aan dat de Stationsweg en N196 / Van Cleeffkade de twee belangrijkste aanrijroutes zijn van de autobezoekers.



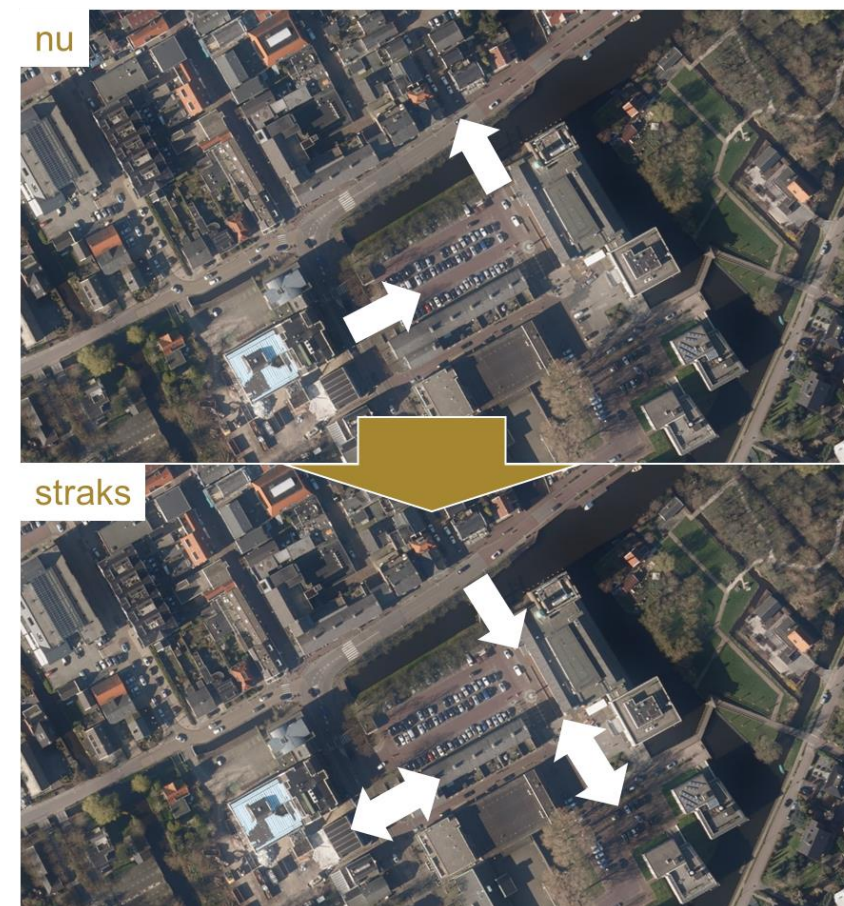
2.3 Aanpassen rijrichting Raadhuisplein

Het kruispunt Van Cleeffkade/Stationsweg/Uiterweg is door de klankbordgroep aangedragen als het voornaamste knelpunt op het gebied van bereikbaarheid. Om de druk op het kruispunt te verlichten heeft de gemeente een verkeersbesluit genomen om de rijrichting op het Raadhuisplein om te draaien.

Door deze maatregel hoeft autoverkeer vanaf de N196 voor het oprijden van het Raadhuisplein niet langer het kruispunt van Cleeffkade/Stationsweg/Uiterweg te gebruiken, maar kan het via de brug rechtstreeks het Raadhuisplein oprijden.

Voor het kruispunt Cleeffkade/Stationsweg/Uiterweg betekent dit dat voertuigen vanuit de Uiterweg gemakkelijker het kruispunt kunnen oprijden.

De effecten van deze maatregel beperken zich tot het wegvak tussen beide in- en uitgangen. De maatregel zorgt er voor dat er sprake is van minder verkeer van noord naar zuid en meer verkeer van zuid naar noord.



2.4 Intensiteiten nu en in 2030

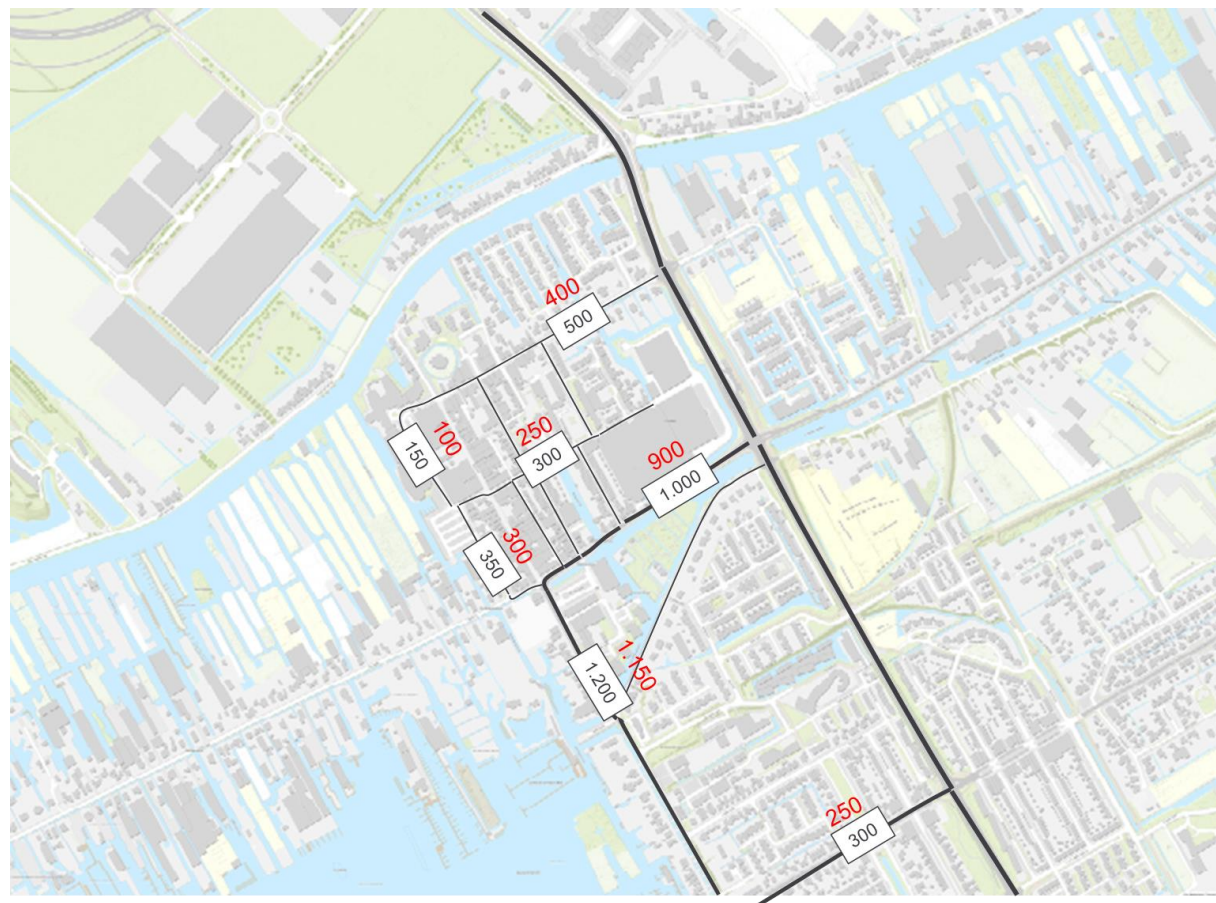
Bij de analyse van de verkeerskundige varianten weegt de intensiteit tijdens het maatgevend moment zwaar mee. Op basis van de intensiteiten wordt per variant een inschatting gemaakt of de leefbaarheid van het gebied wordt aangetast in positieve of negatieve zin.

Op de kaart hiernaast zijn de huidige intensiteiten in het **rood** weergegeven en de intensiteiten in 2030 in het zwart. Er is uitgegaan van een autonome groei van 1,5 procent per jaar tot en met 2030.

De varianten worden vergeleken met de situatie in het basisjaar 2030.

Op de volgende pagina is de basisprognose van de avondspits in het jaar 2030 te zien. Let wel, in tegenstelling tot de kaart hiernaast betreft de basisprognose een avondspits van 2 uur.

Zaterdag 12-13 uur in 2030 en **2015**





Legend

Bandwidths

Mvt as

- 0
- 500
- 1000
- 2500
- 5000
- 10000
- 15000
- 25000

Basisprognose 2030 (AS)

3 Verkeerskundige effecten per variant



3.1 Variant 1: knip Punterstraat

Beschrijving

In de huidige situatie kan het autoverkeer van en naar het Praamplein zowel via de Grundelweg als via de Weteringsstraat rijden. Ter hoogte van de Zijdstraat wordt een knip gemaakt om de route Punterstraat – Weteringsstraat te onderbreken.

Doel

Het doel van deze maatregel is om ruimte te creëren voor langzaam verkeer tussen de Zijdstraat en Praamplein.



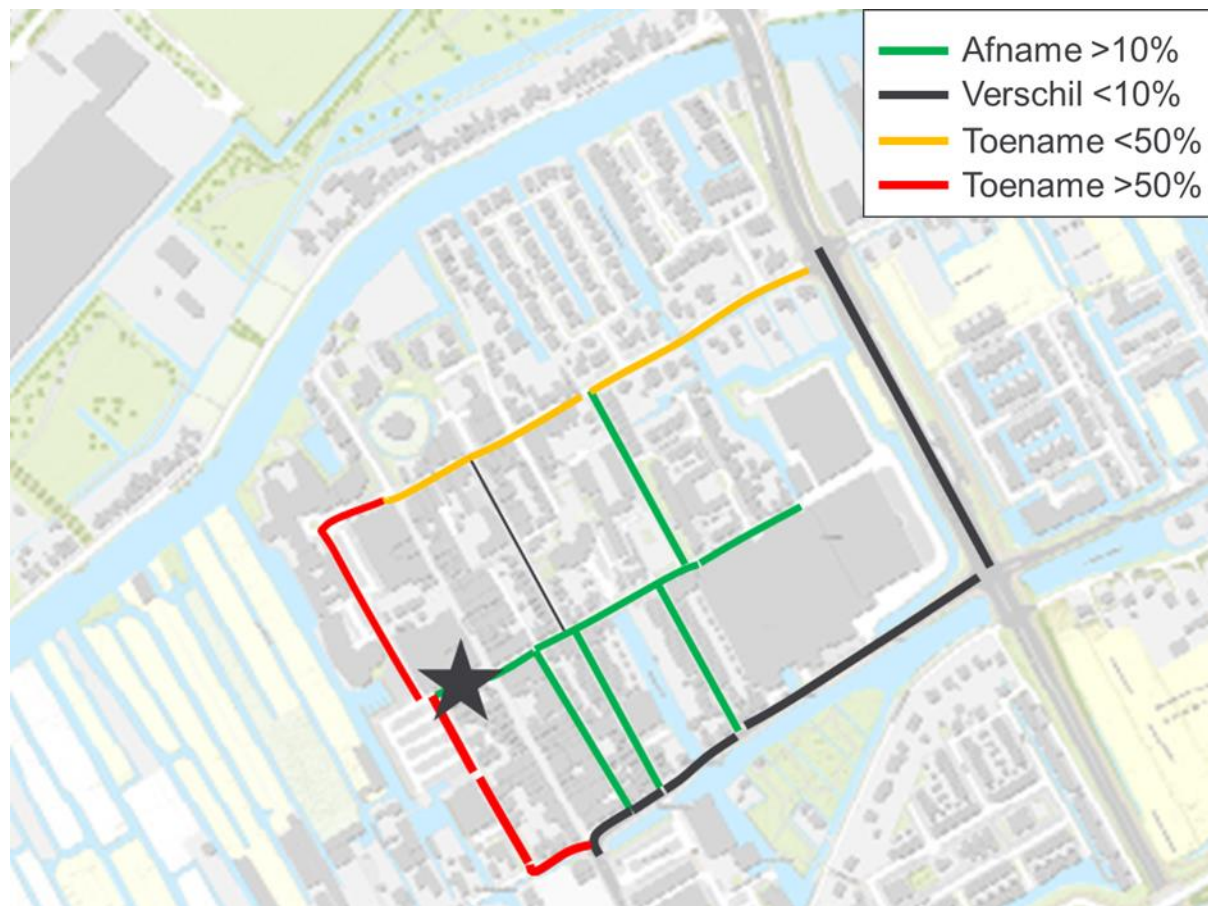
Analyse

De knip heeft een lokaal effect. Het verkeer op de Weteringsstraat en Rozenstraat verplaatst zich naar het Molenpad, Dorpsstraat en Grundelweg. Dit heeft als gevolg dat ook de druk op het kruispunt met de van Cleeffkade toeneemt.

Op de Grundelweg (700 motorvoertuigen) en Molenpad (300 motorvoertuigen) is er sprake van een verdubbeling van het verkeer. Op de Dorpsstraat is er sprake van een stijging van circa 20 procent.

Hoewel er sprake is van een grote stijging, is de inschatting dat de weg dit aan kan. Ter illustratie: 700 voertuigen per uur komt neer op circa 12 voertuigen per minuut (6 in beide richtingen). Met name de afwikkeling op het kruispunt is een aandachtspunt. Dit wordt in het volgende hoofdstuk besproken.

Op het schaalniveau van Aalsmeer (N196 en Ophelialaan) zijn de effecten van de knip verwaarloosbaar.



3.2 Variant 2: Verbinding Weteringsstraat – N196

Beschrijving

Tussen de Weteringsstraat en de N196 wordt, in verband met de nieuwe busbaan, een halve aansluiting gemaakt. Deze nieuwe verbinding is toegankelijk voor rechts afslaand verkeer op de N196. Op de N196 wordt een rechtsafvak gerealiseerd.

Doel

Met deze nieuwe verbinding krijgt Aalsmeer Dorp een alternatieve toegang voor het centrum en neemt de verkeersdruk op de Van Cleeffkade af.



Analyse

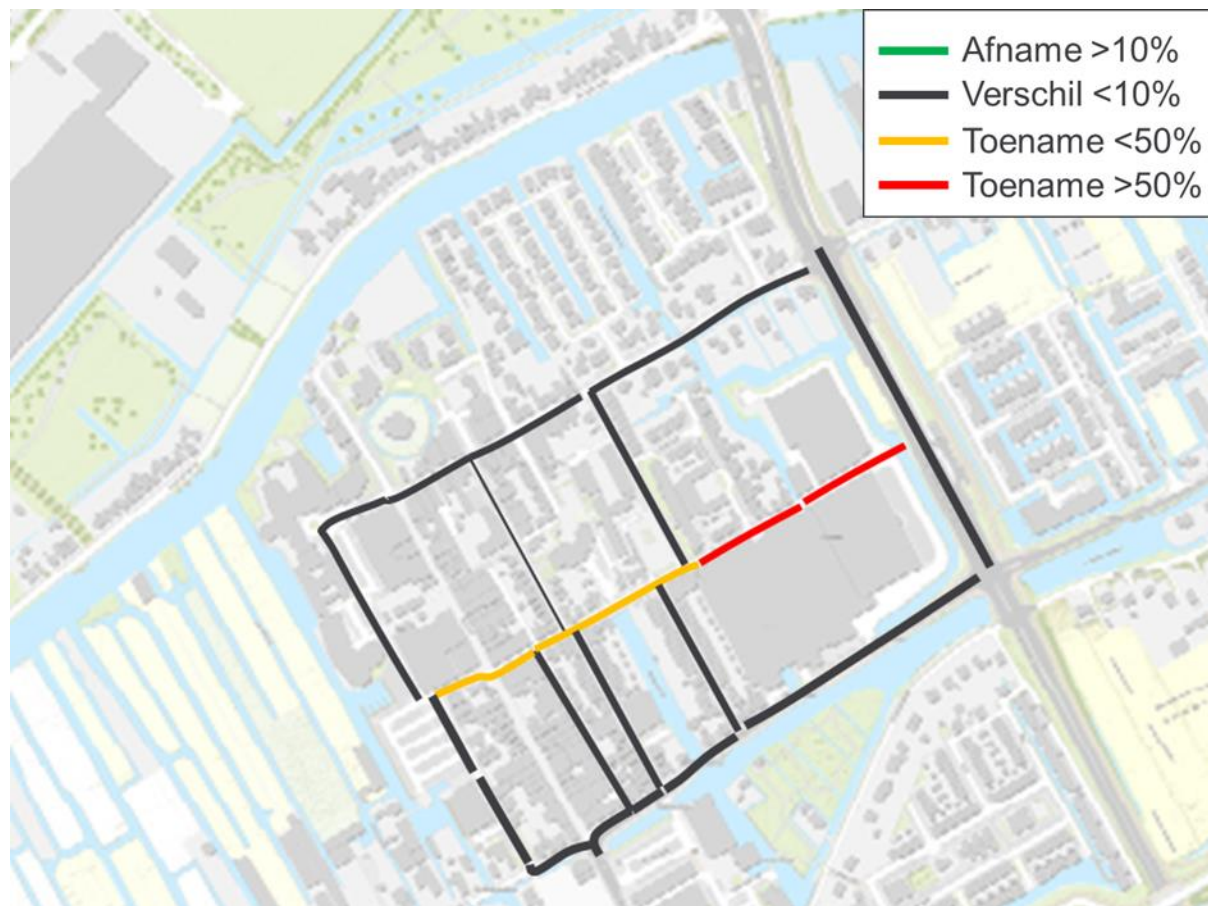
De voorzieningen in Aalsmeer Dorp worden vooral gebruikt door bezoekers aan de oostkant van het centrum. Het aantal bezoekers vanuit de Haarlemmermeer is zeer beperkt.

Door het ontbreken van een linksafstrook ter hoogte van de nieuwe verbinding is de Weteringsstraat geen logische route voor verkeer vanuit Aalsmeer en Kudelstaart. Bovendien kunnen deze ook via de Van Cleeffkade rijden.

De verbinding is ook geen logische route voor het beperkt aantal auto's uit de Haarlemmermeer (100 op het maatgevend moment). Deze rijden via de Dorpsstraat richting de voorzieningen.

Conclusie

De nieuwe verbinding heeft geen toegevoegde waarde voor de centrumvisie.



3.3 Variant 3: Combinatie knip en verbinding Weteringsstraat – N196

Beschrijving

Dit scenario is een combinatie van de knip in de Punterstraat (variant 1) en de verbinding Weteringsstraat met de N196 (variant 2).

Doel

Het doel van deze combinatie is om de nieuwe verbinding met name aantrekkelijk te maken voor bewoners en bezoekers van de Weteringsstraat en omliggende straten. Verkeer richting het Praamplein dient nog steeds gebruik te maken van de Dorpsstraat of Van Cleeffkade.



Analyse

Bij deze variant gelden dezelfde kanttekeningen als bij variant 2:

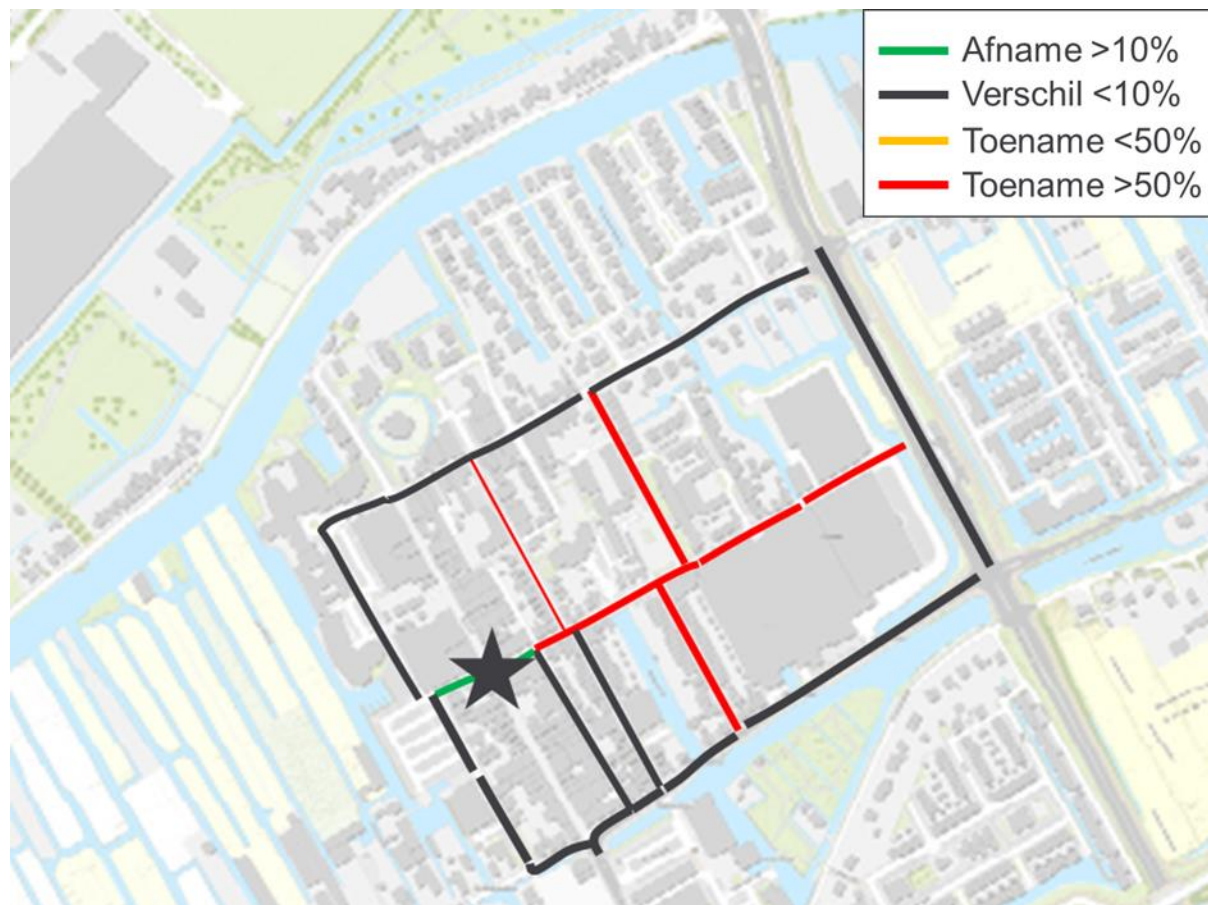
- Geen logische route voor verkeer vanuit Aalsmeer en Kudelstaart
- Geen logische route voor verkeer vanuit Haarlemmermeer

Daarbij komt dat de combinatie van deze maatregelen zorgen voor veel extra verkeer in de woonstraten. Daarnaast is er een risico op parkeeroverlast en kerende voertuigen in de Weteringsstraat omdat verkeer vanaf de N196 het Praamplein niet kan bereiken en het vanaf de Weteringsstraat verboden is de Markstraat en Gedempte Sloot in te rijden.

Om het gebied te verlaten is er meer verkeersdruk in de woonstraten (o.a. Schoolstraat, Rozenstraat en Seringenstraat).

Conclusie

De nieuwe verbinding in combinatie met de knip heeft geen toegevoegde waarde voor de centrumvisie.



3.4 Variant 4a: Eenrichtingscircuit Dorpsstraat – Molenpad – Grundelweg

Beschrijving

Over het gehele traject Dorpsstraat – Molenpad – Grundelweg wordt eenrichtingsverkeer ingesteld.

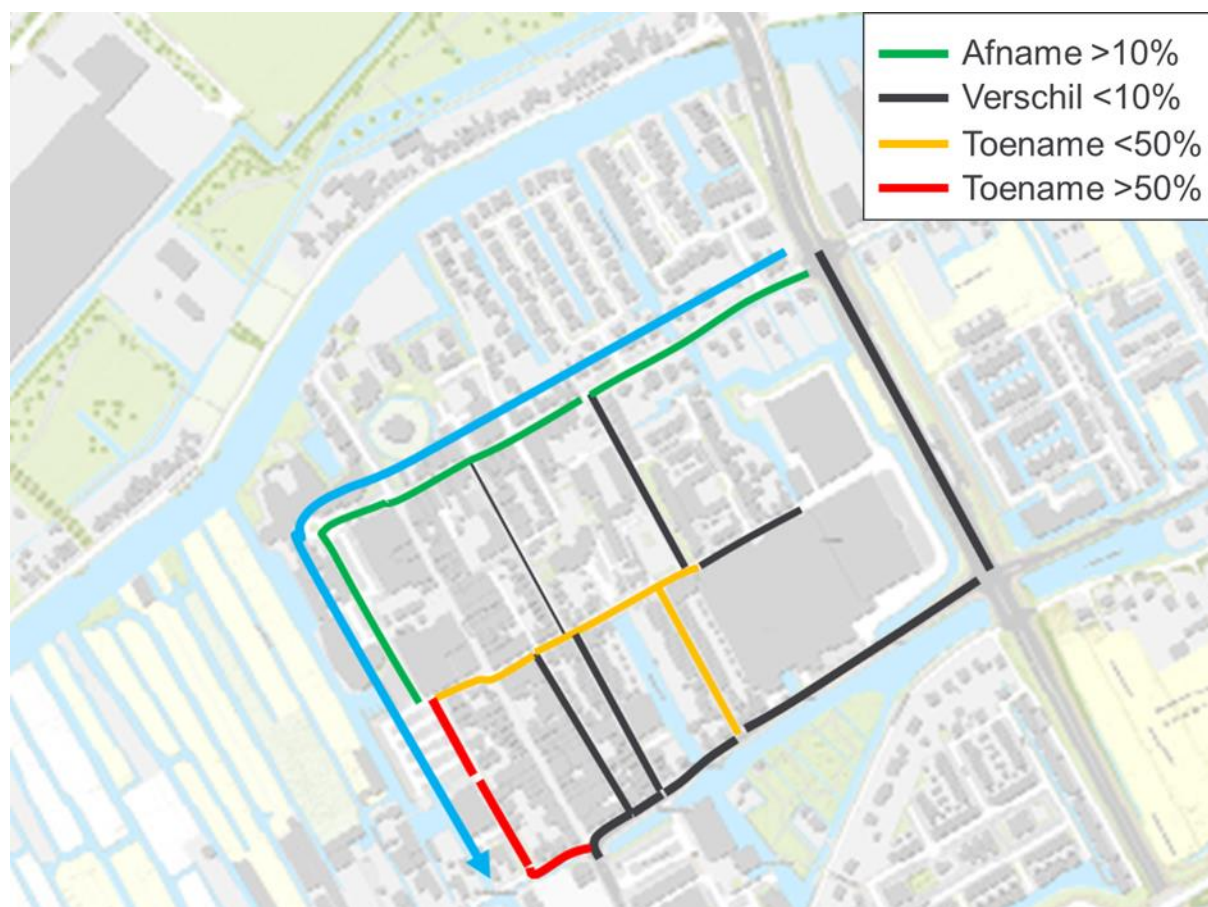
Doel

Minder belasten van de Dorpsstraat. Ook in relatie tot bevoorrading voorzieningen.

Analyse

- Veel extra omrijdkilometers voor bewoners Aalsmeer Dorp
- Hogere rijksnelheid eenrichtingsverkeer
- Verkeer uit Aalsmeer en Kudelstaart richting Praamplain kan niet via Grundelweg
- Kruispunt Van Cleeffkade/Stationsweg/Uiterweg zwaarder belast.

De variant is aangepast naar eenrichtingsverkeer van het Molenpad richting Praamplain (variant 4b).



3.5 Variant 4b: Eenrichtingsverkeer Molenpad

Beschrijving

Op het Molenpad wordt richting het Praamplein eenrichtingsverkeer ingesteld en wordt de rijbaan aangepast.

Doel

Deze maatregel zorgt voor een verkeersluwere omgeving ter hoogte van de Albert Heijn en de Puntstraat. Door het versmallen van de rijbaan wordt meer ruimte gecreëerd voor langzaam verkeer en kan worden geïnvesteerd in de verblijfskwaliteit van het gebied.



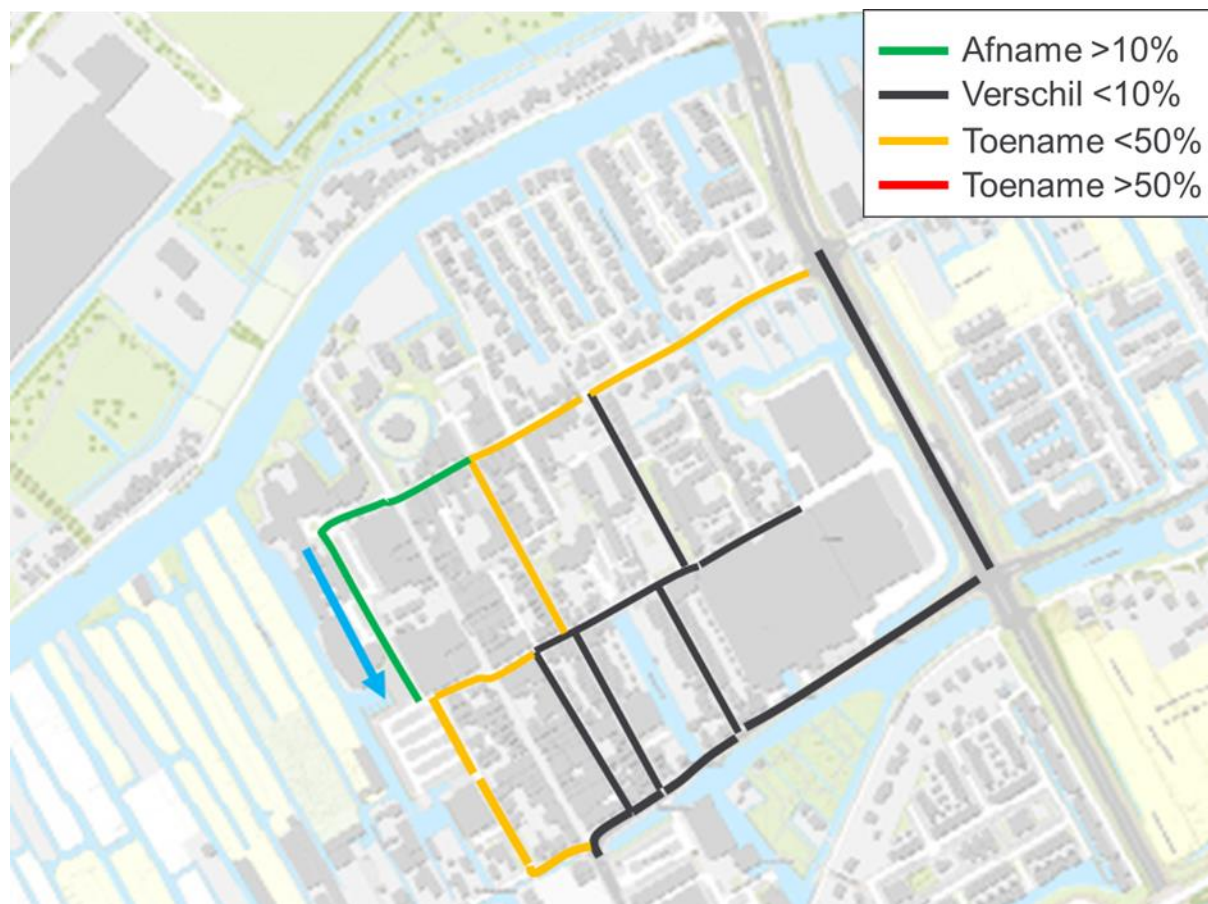
Analyse

De maatregel heeft een beperkt lokaal effect. Met het instellen van eenrichtingsverkeer wordt het parkeerterrein aan het Molenpad minder bereikbaar.

De maatregel resulteert in meer zoekverkeer. Verkeer vanaf het Praamplein richting Molenpad moet via de Punterstraat en Schoolstraat. Op de Punterstraat en Weteringsstraat is sprake van een beperkte toename van verkeer (circa 10 procent). Met andere woorden: meer voertuigen steken de Zijdstraat over en kruisen hiermee het winkelend publiek.

Conclusie

De maatregel heeft beperkt invloed op de verkeerscirculatie. Het levert echter ook geen bijdrage aan het realiseren van de ambities in de centrumvisie.



3.6 Variant 4c: Knip Punterstraat en eenrichtingsverkeer Molenpad

Beschrijving

De combinatie van variant 1 en variant 4b is geanalyseerd om inzichtelijk te maken of er een meerwaarde is ten opzichte van de individuele varianten.

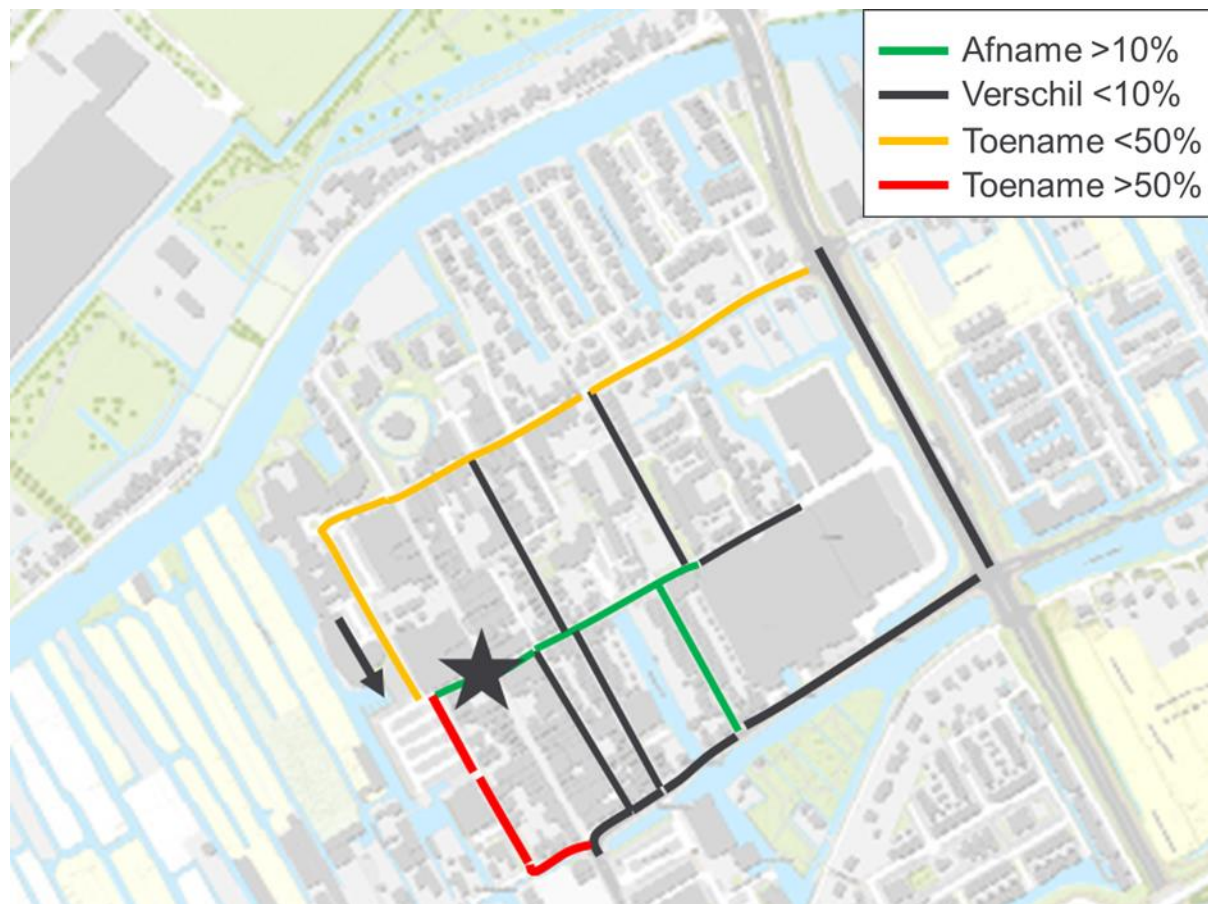
Analyse

Het combineren van de twee varianten levert verkeerskundig gezien geen voordelen op in vergelijking met de individuele varianten. De extra effecten ten opzichte van variant 1 en 4b zijn:

- Parkeerterrein Molenpad uitsluitend via Dorpsstraat bereikbaar
- Al het verkeer vanaf Praamplein afgewikkeld via Grundelweg en kruispunt met Van Cleeffkade (circa 100%)
- Verkeersdrukke Dorpsstraat en Molenpad stijgt (circa 25%)

Conclusie

Deze variant maakt een deel van het parkeeraanbod minder bereikbaar. Ook neemt de druk op het kruispunt sterk toe in vergelijking met variant 1 en 4b.



3.7 Variant 5: Knip Stommeerweg

Beschrijving

Op de Stommeerweg wordt aan de oostzijde van de Stommeerkade een knip gemaakt. Deze variant is toegevoegd op verzoek van klankbordgroep.

Doel

Het doel van deze maatregel is om het doorgaand verkeer van de Stationsweg en Van Cleeffkade af te halen. Hiermee wordt een verkeersluwe(re) omgeving gecreëerd rondom Aalsmeer Dorp. Deze maatregel creëert daarmee de ruimte om een nadrukkelijker verbinding te realiseren tussen het Raadhuisplein en de Zijdstraat.

Analyse

In tegenstelling tot de andere varianten zorgt deze knip voor een grote verandering van de verkeersstromen op het niveau van Aalsmeer. Op de Ophelialaan is er tijdens de piek een stijging van circa 300 procent.



De maatregel zorgt er voor dat autobezoekers van Aalsmeer Dorp moeten omrijden.

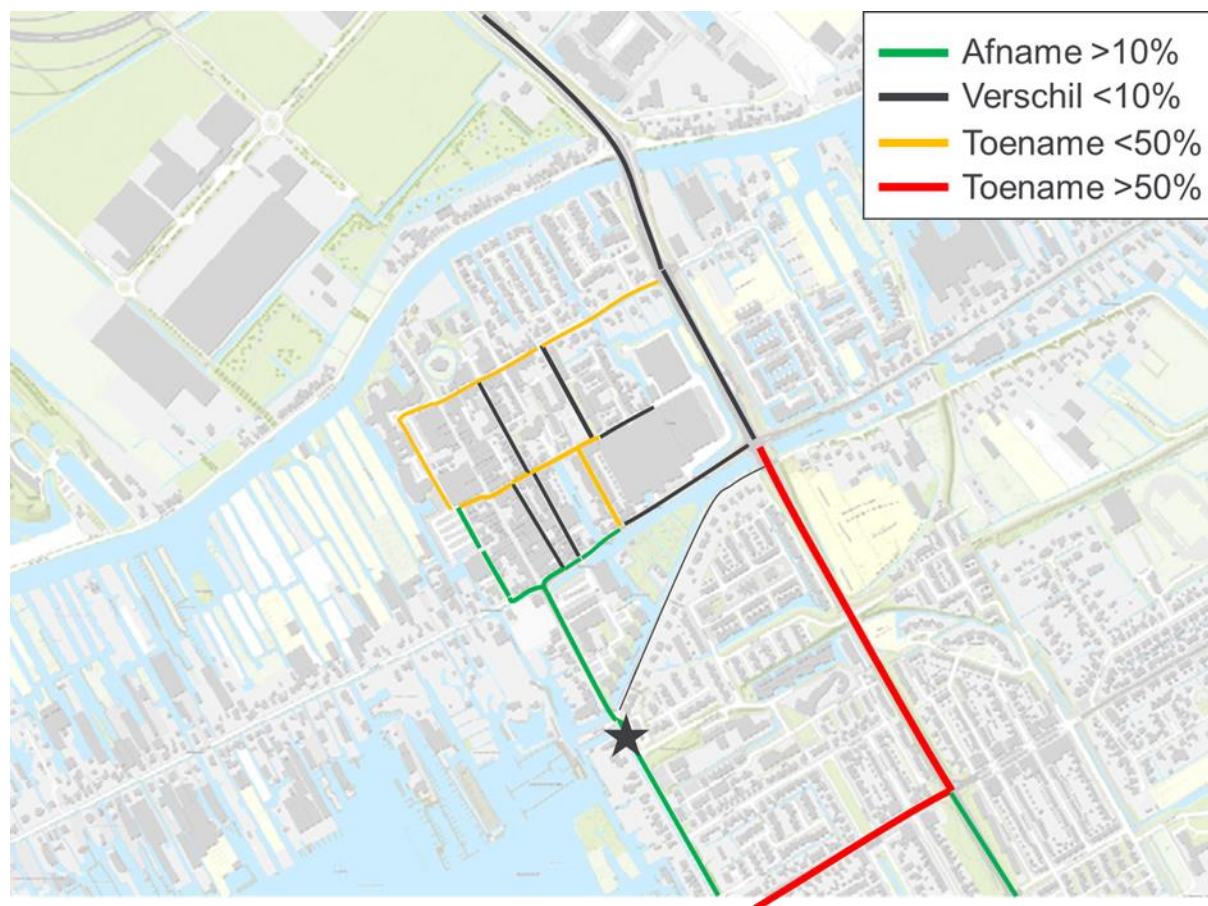
Dit zien we terug in de geringe afname van het verkeer op de Van Cleeffkade tussen de Seringenstraat en de N196. Op een totaal van circa 1.500 verkeersbewegingen is er een afname van 70 verkeersbewegingen. Met andere woorden: bezoekers van het centrum vervangen het doorgaand verkeer op dit stuk.

Op de N196 tussen de Dorpsstraat en de Van Cleeffkade neemt de verkeersdruk iets af omdat doorgaand verkeer eerder voor de N201 zal kiezen.

Binnen Aalsmeer Dorp zijn de effecten van deze maatregel relatief klein. In deze variant wordt het kruispunt wel ontlast.

Conclusie

Het kruispunt wordt rustiger, maar bezoekers van Aalsmeer Dorp moeten omrijden. De maatregel zorgt voor een grote stijging van de verkeersdruk op de Ophelialaan.



4 Vergelijking varianten

4.1 Criteria

De aandachtspunten uit de klankbordgroep en de ambities van de centrumvisie vormen de basis van de criteria op basis waarvan de varianten met elkaar worden vergeleken.

De kansrijke varianten zijn getoetst op 7 criteria. De voorkeursvariant moet in ieder geval voldoen aan de volgende eisen:

- De belasting van het kruispunt Van Cleeffkade/Stationsweg/Uiterweg mag niet verslechteren
- De autobereikbaarheid van het centrum mag niet verslechteren

De criteria hebben daarnaast betrekking op de langzaam verkeersverbinding Raadhuisplein – Zijdstaat, de leefbaarheid van het winkelgebied en omliggende woonstraten en de verkeersveiligheid.

Er is gekozen voor een 5-stappen beoordelingskader van zeer positief effect (+ +) tot zeer negatief effect (- -). Er is geen totaalscore per variant. De scores dienen alleen aan te geven hoe varianten scoren ten opzichte van elkaar.

Omschrijving	Beoordeling
Zeer positief effect	++
Positief effect	+
Geen of weinig effect	0
Negatief effect	-
Zeer negatief effect	--

4.2 Vergelijking kansrijke varianten

Criteria:	Knip Punterstraat (1)	Eenrichtingsverkeer Molenpad (4b)	Combinatie knip - eenrichtingsverkeer (4c)	Knip Stommeerweg (5)
Belasting kruispunt Van Cleeffkade / Stationsweg / Uiterweg	-	-	- -	+ +
Autobereikbaarheid vanuit alle windrichtingen	0	0	0	- -
Verbinding langzaam verkeer Raadhuisplein – Zijdstaat	0	0	0	+ +
Leefbaarheid Winkelstraat (Zijdstaat)	+ +	-	+ +	-
Leefbaarheid Weteringstraat en omliggende woonstraten	+ +	-	+ +	-
Leefbaarheid Ophelialaan	0	0	0	- -
Verkeersveiligheid Dorpsstraat	-	0	-	-

4.3 Conclusie varianten

- De variant met knip in Stommeerweg (variant 5) heeft een te grote impact op de bereikbaarheid van het centrum en een negatief effect op o.a. de Ophelialaan.
- De knip Punterstraat (variant 1 en 4c) levert toegevoegde waarde voor de veiligheid en leefbaarheid van het winkelgebied.
- De knip Punterstraat (variant 1 en 4c) zorgt voor een aanvaardbare stijging van de verkeersbelasting op de Grundelweg
- De knip Punterstraat (variant 1) zorgt voor een stijging van de verkeersbelasting op de Dorpsstraat, maar blijft binnen de aanvaardbare grenzen vanuit veiligheid en leefbaarheid.
- Eenrichtingsverkeer Molenpad (variant 4b) heeft verkeerskundig gezien weinig meerwaarde, wel voor mogelijkheden toevoegen ruimtelijke kwaliteit op die locatie.
- De verkeersbelasting op het kruispunt Van Cleeffkade/Stationsweg/Uiterweg neemt toe in alle varianten behalve de knip op de Stommeerweg (variant 5). De belasting wordt nader onderzocht.



Punterstraat ter hoogte van de Zijdstaat

5 Advies

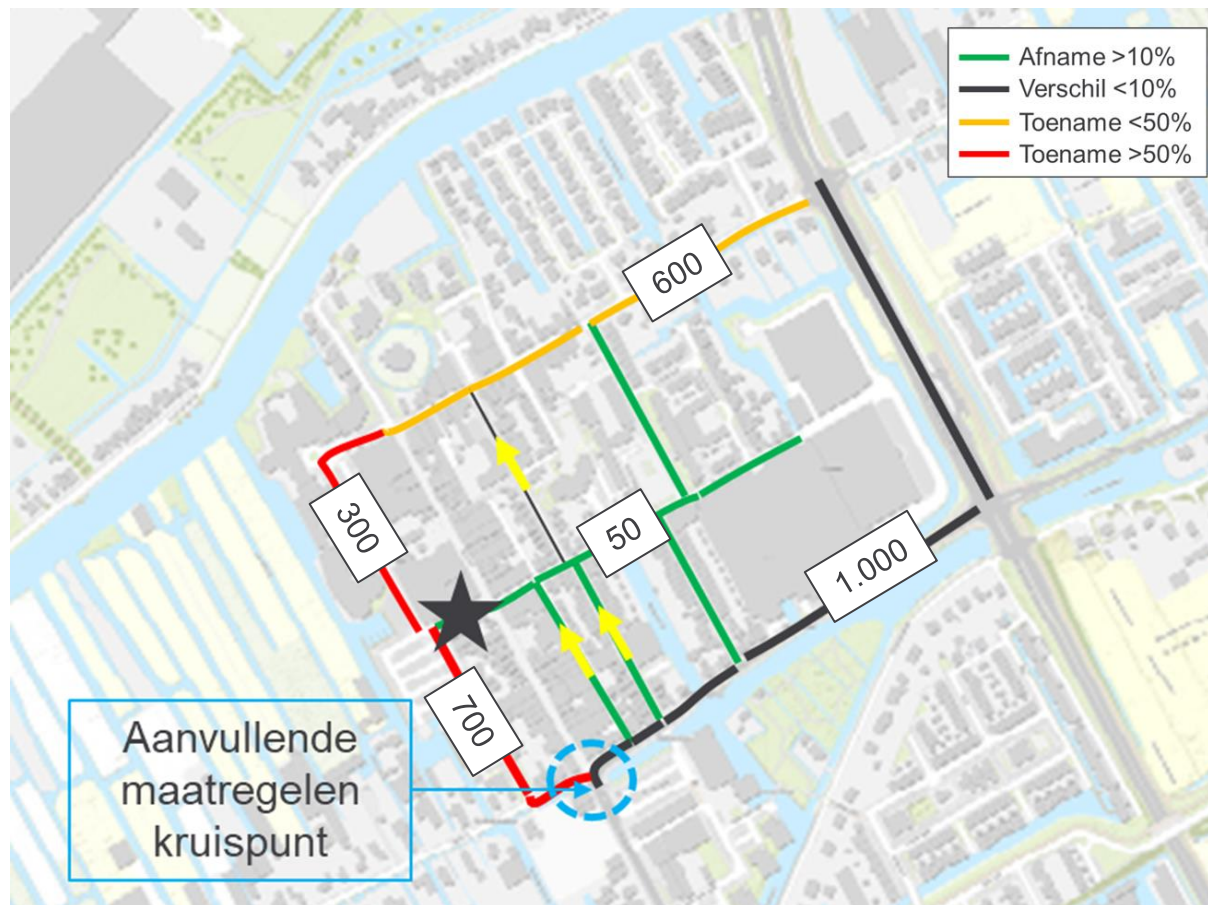
5.1 Belasting kruispunt

Er is op dit moment geen sprake van overbelasting van het kruispunt Van Cleeffkade/Stationsweg/Uiterweg. De wachttijden voor het verkeer vanuit de Uiterweg naderen tijdens de piek wel de grens van wat doorgaans als acceptabel wordt geacht.

Het omdraaien van de rijrichtingen op het Raadhuisplein en de doorsteek naar het Drie Kolommenplein geeft het kruispunt meer lucht. Het positieve effect van de maatregel is tijdelijk: door de autonome groei van het autoverkeer zijn er richting 2030 aanvullende maatregelen nodig om de belasting van het kruispunt niet te laten verslechteren.

5.2 Knip Punterstraat is kansrijk

De knip Punterstraat is een kansrijke variant die bijdraagt aan de ambities in de centrumvisie. Net als in de autonome situatie geldt ook bij de knip dat er aanvullende maatregelen op het kruispunt nodig om tijdens de piek een goede verkeersafwikkeling te garanderen.



De knip zorgt voor een toename op de Grundelweg, Molenpad en Dorpsstraat. Ondanks de relatief grote stijging op de Grundelweg en het Molenpad blijft de stijging binnen de aanvaardbare grenzen vanuit veiligheid en leefbaarheid. De geschetste situatie betreft bovendien de piekdrukke op zaterdagmiddag. De rest van de week zijn de verkeerskundige effecten van de knip veel beperkter.

Een bijkomend (positief) effect van de knip is dat verkeer van en naar het Praamplein geen gebruik meer maakt van de Weteringsstraat en omliggende woonstraten.

Behoud van een goede verkeersafwikkeling op het kruispunt is een voorwaarde voor de haalbaarheid van deze variant. In het volgende hoofdstuk worden denkrichtingen ten behoeve van de verbetering van de kruispuntbelasting besproken.

6 Vervolg

6.1 Denkrichtingen

Ten behoeve van een goede verkeersafwikkeling op het kruispunt zijn diverse maatregelen mogelijk. Het uitgangspunt hierbij is het behoud van een goede autobereikbaarheid van Aalsmeer Dorp. Tijdens de klankbordsessie zijn de volgende opties besproken:

- *Verlagen snelheid Van Cleeffkade en Stationsweg van 50 km/uur naar 30 km/uur:* De verwachting is dat deze maatregel niet het gewenste effect heeft omdat uit de verkeerstellingen blijkt dat de gemiddelde snelheid nu circa 35 km/uur is.
- *Verplaatsen zebrapaden*
- *Omdraaien voorrang kruispunt* (zie afbeelding)
- *Snelheidsremmende maatregel* (verkeersplateau kruispunt)
- *Andere vormgeving parkeerrouting Raadhuisplein – Drie Kolommenplein*

6.2 Hoe verder?

Aanbevolen wordt om voor het kruispunt Stationsweg – Van Cleeffkade – Uiterweg een nadere verkenning uit te laten voeren, waarbij de denkrichtingen getoetst worden op inpassing en effecten voor de afwikkeling in beeld worden gebracht.

Straat	Gem. snelheid	V85
Van Cleeffkade	32 km/uur	38 km/uur
Stationsweg	40 km/uur	48 km/uur

