

Raadsinformatiebrief

Onderwerp	: Voortgang ontwikkeling Containerterminal Alblasserdam
Aanleiding	: Verkeersmonitor containerterminal, verkeersmonitor Nieuwland en klankbordgroep containerterminal
Datum	: 31 mei 2016
Doel	: Het ter kennisname verstrekken van informatie
Portefeuillehouder	: Wethouder P.J. Verheij (078) 770 6003 p.verheij@alblasserdam.nl
Primaathouder	: P. van der Hoek (078) 770 6111 p.vanderhoek@alblasserdam.nl

Te verstrekken informatie

Zoals beloofd houden wij u op de hoogte van de ontwikkelingen op en rondom het containerterminal Alblasserdam.

De terminal is een jaar geleden in gebruik genomen. Het havenbedrijf heeft vanaf dat moment de verkeerstromen van en naar de terminal gemonitord. Deze maand heeft het havenbedrijf hun rapport opgeleverd met de resultaten over het jaar 2015. Deze monitor heeft vooral betrekking op het verkeer van en naar de containerterminal.

Daarnaast voert de gemeente sinds 2012 twee keer per jaar een algehele verkeersmonitor uit voor heel Nieuwland Parc en omliggende wegen. In het rapport 'Monitor najaar 2015 Bereikbaarheid Nieuwland Parc Alblasserdam' staan de resultaten van de metingen uit november 2015 en de ontwikkelingen ten opzichte van de eerdere monitorresultaten.

Tevens is een klankbordgroep in het leven geroepen die halfjaarlijks de ontwikkelingen rondom het containerterminal afstemmen. Aan deze klankbordgroep nemen naast de gemeente Alblasserdam, BCTN en het havenbedrijf ook de gemeente Papendrecht, OV De Noord, een wijkplatform uit Papendrecht en de fietsersbond deel.

Met deze brief willen wij u informeren over de resultaten uit de twee monitorrapporten, over de afstemming met de klankbordgroep en over onze eerste bevindingen.

Op basis van onderstaande gegevens is de conclusie dat de verkeersbewegingen van de containerterminal op dit moment geen bijzonder consequenties heeft op het omliggende wegennet. Komende jaren wordt de monitoring voortgezet en zal blijken hoe de verkeerstromen zich verder ontwikkelen.

1. Algemene ontwikkeling containerterminal

Sinds 28 mei 2015 is de containerterminal in Alblasserdam in gebruik. Het havenbedrijf constateert dat de ontwikkelingen zich nog in een opstartfase bevinden, waarbij een stijgende lijn wordt waargenomen.

Uiteindelijke volledige ingebruikname van de terminal zal tijd vergen. Ook autonome factoren, zoals het feit dat de Maasvlakte nauwelijks operationeel is en de volumes (China) onder druk staan, zijn van invloed.

Met de betrokken partijen is een maximum overslagcapaciteit van 200.000 TEU overeengekomen, waarvan 10% van schip naar schip. Deze grens is vastgelegd in het bestemmingsplan.

De locatie kan daardoor in de toekomst geleidelijk doorgroeien en genereert maximaal 180.000 vervoersbewegingen (aan- en afvoer). Concreet betekent dit circa 550 vrachtwagens per etmaal.

2. Monitor wegverkeer containerterminal Alblasserdam 2015 (havenbedrijf, mei 2016)

Het monitorrapport van het havenbedrijf heeft betrekking op verkeerscijfers over het gehele jaar 2015.

Het havenbedrijf voert continue metingen uit via een teller bij de poort van de containerterminal, via een teller op de Van Wenaeweg en via bluetooth-ontvangers op een vijftal plaatsen bij omliggende wegen: bij de poort, Van Wenaeweg, Burgemeester Keijzerweg in Papendrecht, op de A15 bij Papendrecht, bij de Noordtunnel en bij de Brug over de Noord.

Het havenbedrijf heeft de analyse uitgevoerd van het (vracht)verkeer bij containerterminal Alblasserdam. Deze analyse moet meer inzicht geven in de effecten van de containerterminal op het vracht- en personenverkeer over de weg in de omgeving van de terminal.

Aantal vrachtwagenbewegingen aan de poort

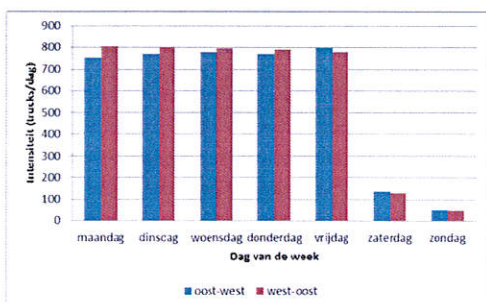
Het aantal vrachtwagenbewegingen aan de poort van de containerterminal bedraagt 50 à 60 per dag. Vanaf 2016 is er een dagelijkse afvoer waarbij gebruik gemaakt wordt van de bestaande vloot.

Intensiteiten

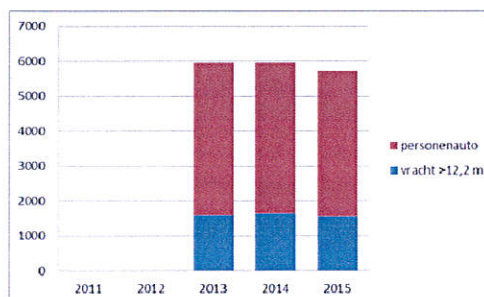
Uit onderstaande tabellen blijkt dat het vrachtverkeer op de Van Wenaeweg van maandag tot en met vrijdag redelijk gelijk verdeeld is. De intensiteit op de weekenddagen liggen aanzienlijk lager.

Over de periode 2013 t/m 2015 is het vrachtverkeer op de Van Wenaeweg niet of nauwelijks toegenomen. Het aantal personenauto's is in 2015 afgenomen.

Weekverdeling vrachtverkeer Van Wenaeweg



Gemiddelde per werkdag per jaar (Van Wenaeweg en terminal)



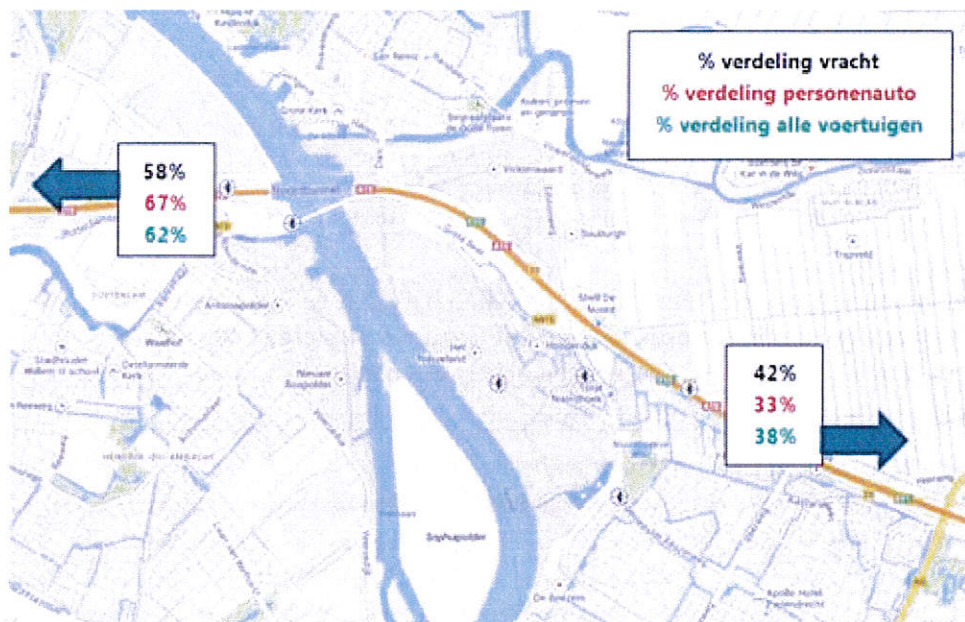
Verdeling rijrichtingen

Op onderstaande afbeelding is de verdeling van het vrachtverkeer vanuit de containerterminal weergegeven. Deze gegevens zijn gegenereerd op basis van Bluetooth-signalen.

Op basis van deze verdeling is de conclusie dat 42% van het verkeer van de containerterminal een verbinding heeft naar het oosten.

Het merendeel (58%) van het verkeer van de containerterminal heeft een verbinding met het westen. De oorzaak dat de meeste vrachtwagenbewegingen richting Rotterdam gaan, is voornamelijk te verklaren door leeg equipment vanwege de opstart van de containerterminal. Per 1 januari wordt een vaste route met boten ingezet, waarmee het leeg equipment over de weg afneemt.

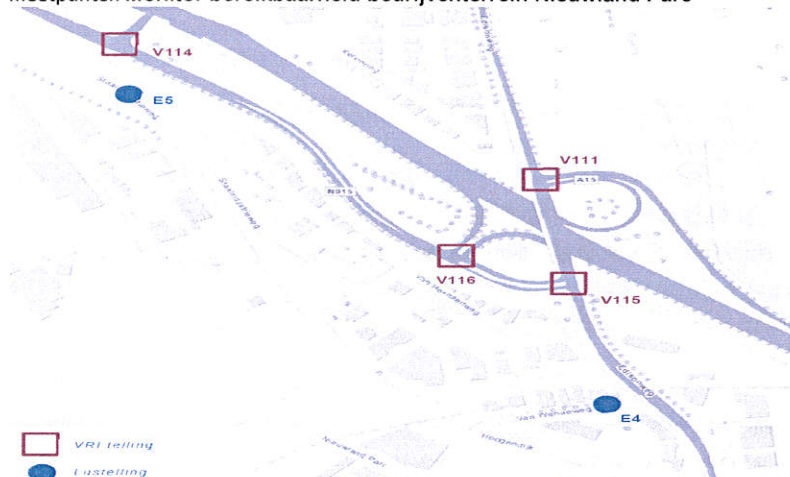
Verdeling verkeer vanuit containerterminal



3. Verkeersmonitor Nieuwland Parc (Dufec, november 2015)

De gemeente voert twee keer per jaar een algehele verkeersmonitor uit voor heel Nieuwland Parc en omliggende wegen. In het voor- en najaar vinden daartoe tellingen plaats bij de Staalindustrieweg en de Van Wenaeweg. Tevens worden cijfers opgehaald vanuit de verkeersregelinstanties op de kruisingen van de N915 (Grote Beer, Edisonweg en aansluitingen A15).

meetpunten Monitor bereikbaarheid bedrijventerrein Nieuwland Parc

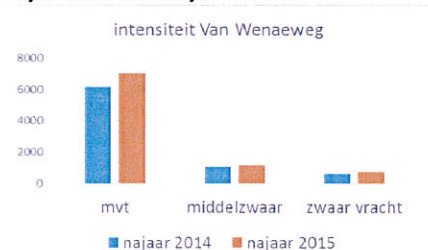


- E4: lustelling Van Wenaeweg
- E5: lustelling Staalindustrieweg
- V111: vri-telling Edisonwegg / noordelijke aansluiting A15
- V114: vri-telling Grote Beer / De Helling
- V115: vri-telling Grote Beer / Edisonweg
- V116: vri-telling Grote Beer / zuidelijke aansluiting A15

Van Wenaeweg (E4)

Uit de verkeersmonitor Nieuwland Parc van najaar 2015 blijkt dat de intensiteit op de Van Wenaeweg is toegenomen ten opzichte van het najaar 2014. Vergeleken met de modelberekeningen blijft de gemeten intensiteit achter ten opzichte van wat gemodelleerd is.

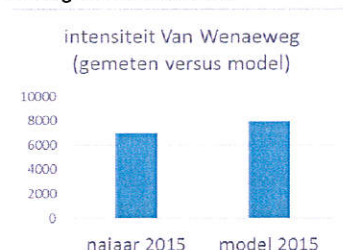
Intensiteitsontwikkeling Van Wenaeweg, najaar 2015 t.o.v. najaar 2014 en



intensiteit Van Wenaeweg (gemiddelde werkdag)

	mvt	middelzwaar	zwaar vracht
najaar 2014	6192	1053	623
najaar 2015	7004	1161	749

meting t.o.v. model 2015



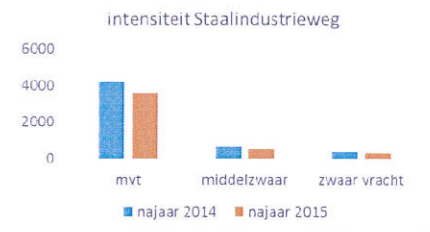
intensiteit Van Wenaeweg (gemeten versus model)

	mvt
najaar 2015	7004
model 2015	7900

Staalindustrieweg (E5)

Bij de Staalindustrieweg is de intensiteit in het najaar 2015 afgenomen ten opzichte van najaar 2014. Vergeleken met de modelberekening blijft ook hier de gemeten intensiteit achter ten opzichte van wat gemodelleerd is.

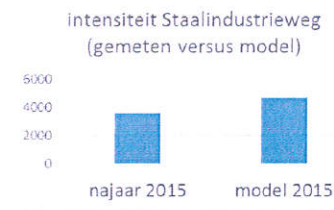
**Intensiteitsontwikkeling Staalindustrieweg,
najaar 2015 t.o.v. najaar 2014 en**



intensiteit Staalindustrieweg
(gemiddelde werkdag)

	mvt	middelzwaar	zwaar vracht
najaar 2014	4207	689	388
najaar 2015	3583	545	305

meting t.o.v. model 2015



intensiteit Staalindustrieweg
(gemeten versus model)

	mvt
najaar 2015	3583
model 2015	4700

Verskil Van Wenaeweg versus Staalindustrieweg

Uit de bovengenoemde intensiteitresultaten is een verschuiving merkbaar van de route via de Staalindustrieweg (afname) naar route via de Van Wenaeweg (toename).

Intensiteitsontwikkeling Van Wenaeweg versus Staalindustrieweg (najaar 2014-2015)

intensiteitontwikkeling (najaar 2014 - 2015)

Van Wenaeweg (toename) en Staalindustrieweg (afname)

	mvt	middelzwaar	zwaar vracht
ontwikkeling Van Wenaeweg	812	108	123
ontwikkeling Staalindustrieweg	-624	-144	-83
saldo ontwikkeling totale gebied	188	-36	40

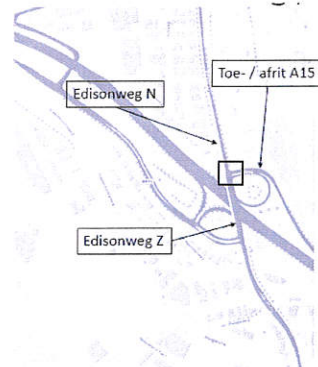
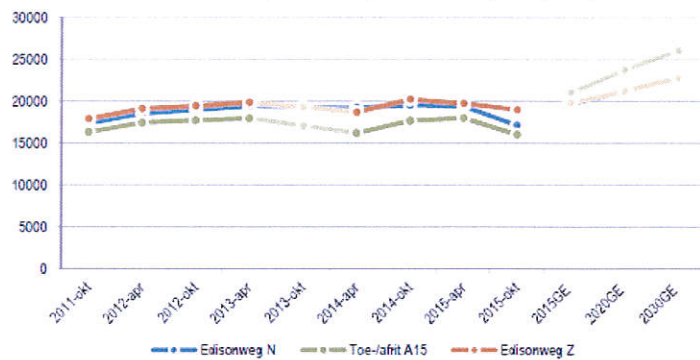
Trend intensiteiten op de N915 (Grote Beer, Edisonweg en aansluitingen A15)

Voor de intensiteiten van de vier kruisingen op de N915 (Grote Beer, Edisonweg en aansluitingen A15) zijn gegevens opgehaald uit de verkeersreglinstallaties. Met behulp van de gegevens van voorgaande jaren is de trend van de intensiteiten geanalyseerd. Tevens is dit uitgezet ten opzichte van de modelberekeningen. Dit is in de volgende grafieken weergegeven. Hieruit is het volgende op te maken.

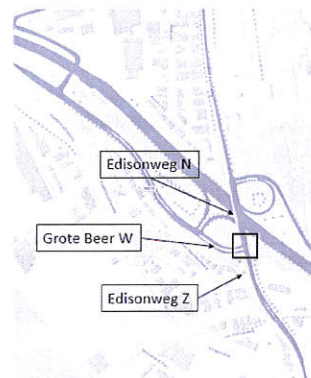
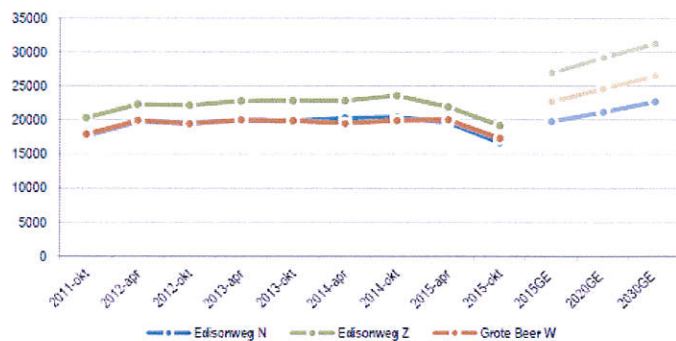
Op de kruising Edisonweg / noordelijke aansluiting en op de kruising Edisonweg / Grote Beer daalt de intensiteit. Dit is een voortzetting van de voorjaarsmeting.

Op de kruising Grote Beer / zuidelijke aansluiting en op de kruising Grote Beer / De Helling is geen duidelijke opwaartse of neerwaartse trend zichtbaar.

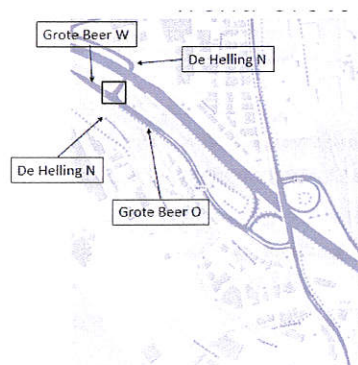
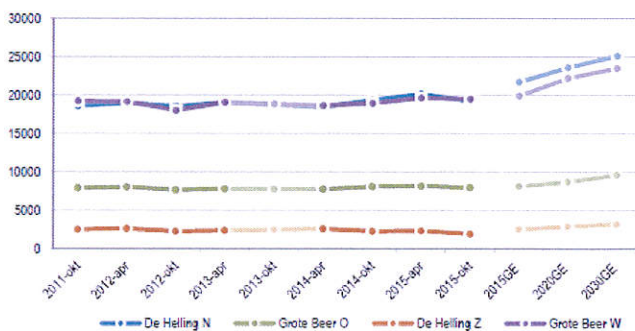
Trend intensiteiten Edisonweg / noordelijke aansluiting A15 (V111)



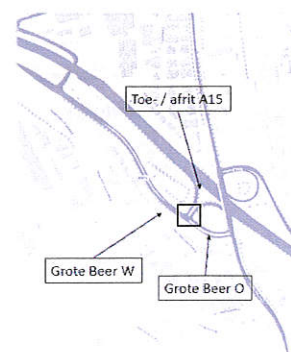
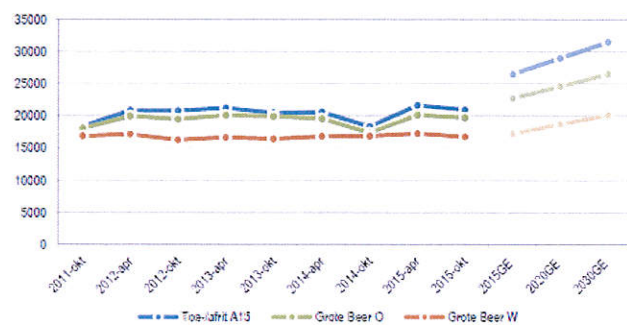
Trend intensiteiten Grote Beer / Edisonweg (V115)



Trend Intensiteiten Grote Beer / De Helling (V114)



Trend intensiteiten Grote Beer / zuidelijke aansluiting A15 (V116)



4. Klankbordgroep containerterminal

Er is een klankbordgroep in het leven geroepen die halfjaarlijks de ontwikkelingen rondom het containerterminal monitort en evalueert. Aan deze klankbordgroep nemen naast de gemeente Alblasserdam, BCTN en het Havenbedrijf Rotterdam ook de gemeente Papendrecht, OV De Noord, het wijkplatform Papendrecht en de fietsersbond deel.

Belangrijkste agendapunt is de halfjaarlijkse monitoringrapportage. Als er substantiële afwijkingen zijn in de routing met consequenties voor de verkeersafwikkeling op het wegennet in de omgeving, waardoor meer verkeerslawaaï optreedt en de luchtkwaliteit minder wordt, dan zal de gemeente in overleg treden met het havenbedrijf Rotterdam en BCTN.

De klankbordgroep is in januari 2016 bijeen geweest waarbij de bovengenoemde resultaten (deels in concept) zijn gedeeld en besproken.

Op basis van de huidige gegevens concludeert de klankbordgroep dat de vervoersbewegingen van de containerterminal op dit moment geen bijzondere consequenties heeft op het omliggende wegennet en dat dit niet tot knelpunten leidt.

De klankbordgroep spreekt af om door te gaan met het monitoren van de verkeersstromen en dat zij aan de hand van nieuwe gegevens in september opnieuw bij elkaar te komen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders

secretaris



burgemeester

