

Ambtelijke conceptbeantwoording schriftelijke vragen CDA

Verkeersgevolgen nieuwe DHL CityHub - Meerkamp 1, Den Hoorn

1. Is het college op de hoogte van de komst van deze DHL CityHub en de verwachte groei naar 14.000 pakketten per dag?

Antwoord

Ja, de komst van de DHL Parcel CityHub aan Meerkamp 1 is bekend vanuit de vergunningprocedure. Bij de verkeerskundige beoordeling is gebruikgemaakt van de door de initiatiefnemer aangeleverde bedrijfsopzet en de daarbij behorende vervoersbewegingen. Daarbij is rekening gehouden met een groei van het aantal bestelbusjes op langere termijn.

2. Is bij de vergunningverlening een inschatting gemaakt van het aantal extra verkeersbewegingen per dag, inclusief piekmomenten, en is de ontsluitingsroute naar de A4 daarop berekend?

Antwoord

De initiatiefnemer heeft een overzicht van de vervoersbewegingen per werkdag aangeleverd. Op een normale dag gaat het om 1 à 2 trailers in de vroege ochtend, circa 30 elektrische bestelbusjes overdag en 1 trailer in de middag. Op drukke dagen kan het aantal bestelbusjes oplopen tot circa 45 en bij verdere groei op langere termijn tot circa 60. Een deel van de bestelbusjes rijdt ook een avondroute. Daarnaast is sprake van woon-werkverkeer van medewerkers en chauffeurs. De bewegingen zijn over de dag gespreid en vallen daardoor slechts gedeeltelijk samen met de reguliere spitsperioden.

Voor de bereikbaarheidsbeoordeling is gebruikgemaakt van het verkeersmodel V-MRDH 3.0.2 (2025). Volgens dit model bedraagt de intensiteit/capaciteitsverhouding in de spits op Meerkamp, Harnaskade en Harnaschdreef minder dan 0,20. Als beoordelingsgrens is 0,85 gehanteerd. De omliggende wegen hebben daarmee voldoende restcapaciteit en door deze ontwikkeling wordt geen relevante congestie verwacht.

Voor het verkeer richting de A4 is uitgegaan van een evenredige verdeling in noordelijke en zuidelijke richting. Voor beide routes bedraagt de reistijd circa drie minuten. De A4 zit tijdens de maatgevende twee-uursavondspits tegen de netwerkcapaciteit aan. Uit de door de initiatiefnemer aangeleverde bedrijfsopzet blijkt echter dat de verkeersbewegingen zoveel mogelijk over de dag worden gespreid. Ook zonder deze spreiding blijft de verkeersbelasting op de lokale ontsluitingswegen onder de gehanteerde grenswaarde. De verbreding van de N211/Wippolderlaan en de infrastructurele aanpassingen rond de Harnaschknoop dragen naar verwachting bij aan een betere verkeersafwikkeling aan de noordzijde.

3. In hoeverre is rekening gehouden met de verkeerseffecten van andere ontwikkelingen op Harnaspolder, zoals het azc en overige bedrijvigheid, op dezelfde ontsluitingsroute?

Antwoord

De tijdelijke opvanglocatie is niet als afzonderlijke ontwikkeling opgenomen in het verkeersmodel dat voor de beoordeling van de DHL CityHub is gebruikt. De verkeerseffecten van de opvanglocatie zijn echter wel afzonderlijk onderzocht in de ruimtelijke onderbouwing die onderdeel uitmaakt van de daarvoor verleende vergunning.

Voor de opvanglocatie is uitgegaan van circa 26 aankomende voertuigen en in totaal circa 52 verkeersbewegingen per etmaal. Deze verkeersbewegingen zijn verdeeld over verschillende wisselmomenten. In de ruimtelijke onderbouwing is geconcludeerd dat deze beperkte en gespreide verkeersgeneratie niet tot problemen leidt voor de verkeersafwikkeling op de Harnaskade, Weteringseweg en het omliggende wegennet.

Andere ontwikkelingen die vóór 2025 zijn vergund, zijn in het gebruikte verkeersmodel opgenomen. De toevoeging van de afzonderlijk beoordeelde verkeersgeneratie van de opvanglocatie verandert de conclusie over de beschikbare wegcapaciteit niet. De gemodelleerde intensiteit/capaciteitsverhouding op Meerkamp, Harnaskade en Harnaschdreef blijft in de spits met minder dan 0,20 ruim onder de gehanteerde grenswaarde van 0,85.

4. Levert de toename van verkeer knelpunten op bij kruispunten of rotondes tussen het bedrijventerrein en de A4, en zijn hier maatregelen voor voorzien?

Antwoord

Op basis van de verkeerskundige beoordeling wordt door de DHL CityHub geen nieuwe capaciteitsknelpunten verwacht op Meerkamp, Harnaskade en Harnaschdreef of op de tussenliggende kruispunten en rotondes richting de A4. De verkeersbewegingen zijn bovendien over de dag gespreid. Voor deze ontwikkeling zijn daarom geen afzonderlijke capaciteitsmaatregelen aan kruispunten of rotondes voorzien.

De ontsluitingsstructuur via de Hooipolderweg en de Woudse Knoop is aangelegd voor de ontwikkeling van Harnaspolder en de verbinding met de A4. Het bij het geldende bestemmingsplan vastgestelde verkeersonderzoek uit 2014 onderbouwt deze ontsluitingsstructuur planologisch. Voor de actuele beoordeling van de DHL CityHub is het verkeersmodel uit 2025 gebruikt. De verbreding van de N211/Wippolderlaan en de infrastructurele aanpassingen rond de Harnaschknoop hebben naar verwachting een positief effect op de verkeersafwikkeling aan de noordzijde.

5. Wat betekent de toename van verkeer voor de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers die de ontsluitingsroute of aangrenzende wegen gebruiken?

Antwoord

De toename betreft, ten opzichte van de totale verkeersbelasting op het omliggende wegennet, een beperkte intensivering. Bovendien vinden de vervoersbewegingen verspreid over de dag plaats. De verkeersbewegingen van de CityHub worden via Meerkamp afgewikkeld. Op het eigen terrein worden voetgangers en fietsers gescheiden van het gemotoriseerde verkeer en is een oversteekvoorziening

opgenomen. Ook zijn de toegang voor personen- en bestelauto's en de toegang voor vrachtverkeer van elkaar gescheiden. Dit beperkt onderlinge conflicten en biedt voldoende manoeuvreerruimte.

Vanuit verkeer zijn nadere voorwaarden gesteld voor de fietsveiligheid, waaronder bebording bij de in- en uitritten en voorrang voor kruisend fietsverkeer. Ook is een concrete onderbouwing van het aantal fietsparkeerplaatsen verlangd. Vanuit vergunningverlening is bevestigd dat deze voorwaarden zijn opgenomen in de verleende vergunning, dossier Z2025-00000834.

6. Zijn er afspraken met DHL gemaakt over spreiding van bezorgmomenten en het gebruik van elektrische bestelbusjes, en zo ja, welke?

Antwoord

Nee. Er zijn geen afzonderlijke schriftelijke afspraken of vergunningvoorschriften vastgelegd over de spreiding van bezorgmomenten en het gebruik van elektrische bestelbusjes. Bij de verkeerskundige beoordeling is wel uitgegaan van de door DHL aangeleverde bedrijfsopzet. Daarin zijn de vervoersbewegingen over de dag gespreid en is aangegeven dat de bestelbusjes elektrisch zijn.