

Samenvatting effectstudie verkeer, parkeren, geluid en luchtkwaliteit

Deze samenvatting is een vereenvoudigde weergave van de effecten van de Holland Outlet Mall op verkeersdoorstroming, parkeren, luchtkwaliteit en geluid.. De volledige inhoud van het onderzoek is te lezen in het rapport "Effectstudie Holland Outlet Mall" d.d. 25 oktober 2016 dat door bureau RoyalHaskoningDHV is opgesteld.

Inleiding

De winkeleigenaren van het Woonhart hebben samen met projectontwikkelaar Provast het initiatief genomen om het Woonhart te transformeren en uit te breiden tot een Factory Outlet Center, de Holland Outlet Mall (HOM) van uiteindelijk 31.000 m². De gemeente Zoetermeer wil een gedegen afweging en beoordeling van de plannen voor de HOM. Daarvoor zijn in opdracht van de gemeente diverse onderzoeken uitgevoerd, waaronder een verkeersonderzoek. Voor het verkeersonderzoek is, net zoals alle andere onderzoeken, uitgegaan van een volledig en succesvol functionerend HOM van 31.000 m² met maximaal 6,5 tot 7,3 miljoen bezoekers per jaar.

In het onderzoek zijn ook onderwerpen meegenomen die in het samenspraaktraject met de klankbordgroepen en tijdens informatieavonden zijn genoemd.

In het verkeersonderzoek zijn vier punten onderzocht: verkeersdoorstroming, parkeren, luchtkwaliteit en geluid.

Verkeersdoorstroming

Om een goed inzicht te krijgen in de verkeersdoorstroming in Zoetermeer zijn achtereenvolgens de huidige situatie, de toekomstige situatie in 2030 zonder HOM en de toekomstige situatie in 2030 met HOM onderzocht.

Huidige situatie

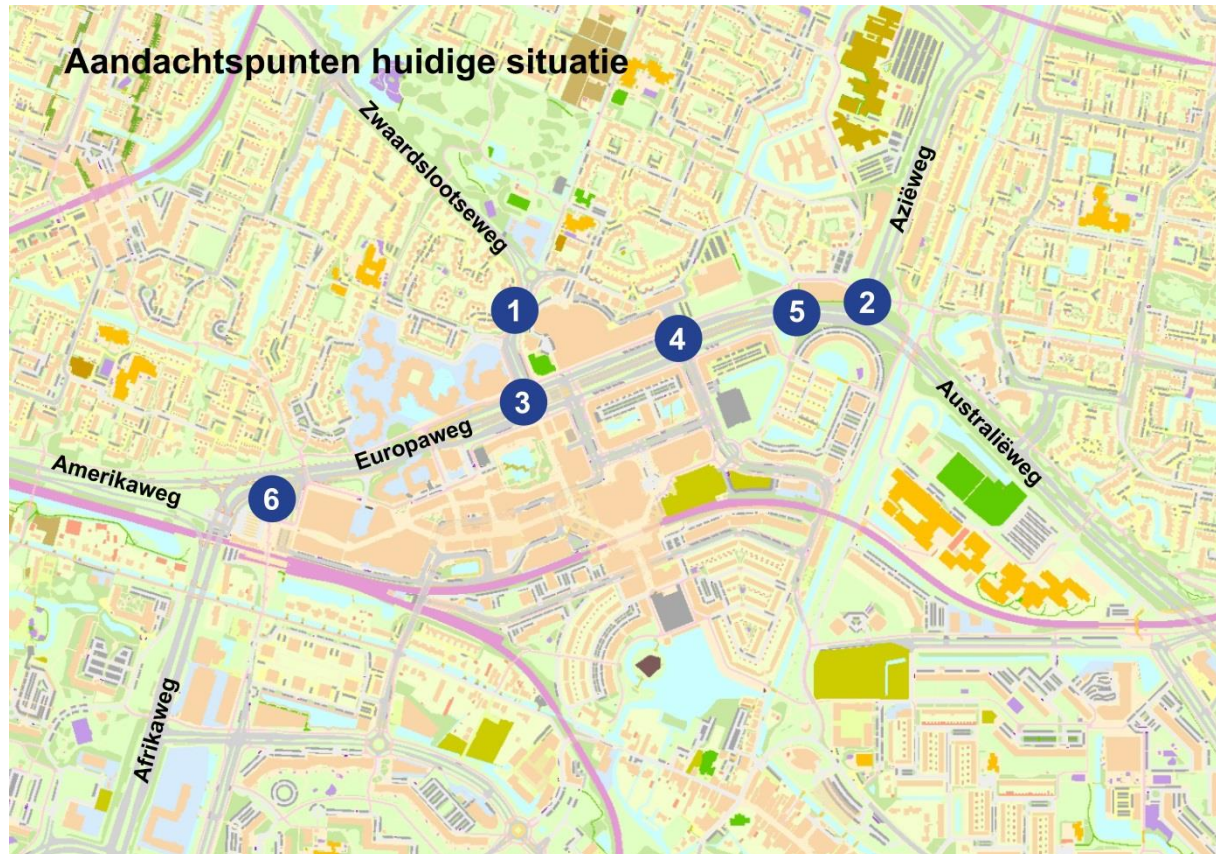
Hoewel het totale verkeerssysteem in de huidige situatie redelijk goed functioneert, zijn er wel diverse aandachtspunten, die ook in de samenspraak bevestigd zijn. Deze aandachtspunten zijn (zie kaart 1):

1. Ronde Zwaardslotseweg - Aïdaschouw (wachttijd; fietsoversteek) in combinatie met kruispunt Zwaardslotseweg - Herman Gorterhove (van en naar Herman Gorterhove)
2. Kruispunt Europaweg - Aziëweg - Australiëweg (wachttijd vanuit Aziëweg)
3. Kruispunt Europaweg - Zwaardslotseweg (wachttijd op hele kruising voor alle gebruikers)
4. Kruispunt Europaweg - Ondineschouw - Denemarkenlaan (wachttijd vanuit Ondineschouw)

Ook zijn er twee aandachtspunten, die niet in de samenspraak zijn benoemd, maar die volgens de gemeente Zoetermeer op zeer korte termijn een oplossing behoeven (zie ook kaart 1). Dit zijn:

5. Weefvak Europaweg Oostzijde (weefbeweging richting Australiëweg / Aziëweg tussen verkeer vanuit de tunnelbak en dat vanaf de parallelbaan)
6. Het inrijden van de parkeergarage Spazio die bij VOL de verkeersafwikkeling op het kruispunt Europaweg - Afrikaweg - Nederlandlaan belemmert

Kaart 1



Toekomstige situatie zonder HOM

In de periode tot aan 2030 neemt het verkeer op de Zoetermeerse wegen toe door nieuwe ontwikkelingen in de stad (zoals de uitbreiding met Cadenza en het bebouwen van nog braakliggende terreinen). Dit leidt tot een autonome groei van 1% per jaar van het autoverkeer. Naar verwachting resulteert deze toename in de periode 2025 - 2030 in een overbelasting van enkele van de hiervoor genoemde aandachtspunten. Dit zijn knelpunten waarvoor in de (nabije) toekomst in ieder geval maatregelen nodig zijn (zie kaart 2):

1. Rotonde Zwaardslootseweg – Aidaschouw.
De bestaande rotonde kan het verkeer niet meer verwerken en moet worden omgebouwd naar een kruispunt met verkeerslichten. Het ligt voor de hand om gelijktijdig verkeerslichten op de kruising Zwaardslootseweg - Herman Gorterhove te plaatsen.
2. Kruispunt Europaweg - Aziëweg - Australiëweg.
Vanaf de Aziëweg linksaf richting de Australiëweg is er onvoldoende capaciteit zodat er een tweede lange voorsorteerstrook voor deze linksafrichting aangelegd moet worden.
3. Kruispunt Europaweg - Zwaardslootseweg.
Het kerende verkeer op de Europaweg (vanuit de richting Belgiëlaan terug richting de Afrikaweg) verstoort de verkeersafwikkeling op de gehele kruising. Een aparte keerstrook kan dit probleem oplossen.

Kaart 2



Toekomstige situatie met HOM

Uitgangspunt bij alle onderzoeken is het maximale bezoekersaantal van 6,5 tot 7,3 miljoen per jaar. Dit maximum scenario geldt voor een volledig ontwikkelde en succesvolle HOM van 31.000 m², waarbij voor het verkeersmodel het jaar 2030 is aangehouden.

In dit maximale scenario is rekening gehouden met 95% autoverkeer, 2,5% touringcar en 2,5% openbaar vervoer. Een hoger openbaar vervoergebruik is zeker te verwachten omdat de HOM dichtbij het RandstadRailstation Stadhuis is gelegen en de bushalte van R-net richting Leiden vlak voor de ingang van het HOM ligt. Voorzichtigheidshalve is met potentieel hogere percentages OV-gebruik in de berekeningen geen rekening gehouden.

De meeste bezoekers van de HOM komen op een zaterdag en zondag: 20-25% per dag. Doordeweeks schommelt het bezoek tussen de 10-15% per dag. Dit betekent ongeveer 30.000 bezoekers op zaterdag of zondag en ongeveer 13.500 bezoekers op een werkdag. Als bezoekers met de auto komen zitten ze gemiddeld met 2,5 persoon in de auto.

Verkeer door HOM

Het bezoek aan de HOM verdeelt zich over de dag met het drukste moment tussen 15.00 en 16.00 uur. De zaterdagmiddagspits blijkt het drukste moment te zijn, daarom zijn hierop de berekeningen gemaakt om te onderzoeken wat er nodig is om dit verkeer goed te kunnen verwerken. Omdat de bezoekers van de HOM van verschillende kanten Zoetermeer inrijden (zie kaart 3) is er per weg een overzicht (tabel 1) gemaakt, waarin de hoeveelheid verkeer te zien is op twee momenten: situatie 2030 zonder HOM en situatie 2030 met HOM. Daarmee is het effect van de HOM zuiver inzichtelijk te maken.

Kaart 3



Tabel 1: Motorvoertuigen per uur in de avond en weekendspits

		2030 zonder HOM	2030 met HOM	
<i>Straatnaam</i>	<i>Spits</i>	<i>Motorvoertuigen per uur</i>	<i>Motorvoertuigen per uur</i>	<i>Percentuele toename t.o.v. 2030 zonder HOM</i>
<i>Afrikaweg</i>	<i>Avondspits</i>	3600	3900	7%
	<i>Weekendspits</i>	3200	3600	13%
<i>Zwaardslootseweg</i>	<i>Avondspits</i>	1800	1800	3%
	<i>Weekendspits</i>	1600	1600	5%
<i>Australiëweg</i>	<i>Avondspits</i>	3900	4200	10%
	<i>Weekendspits</i>	3800	4500	17%
<i>Amerikaweg</i>	<i>Avondspits</i>	2900	3000	4%
	<i>Weekendspits</i>	2700	2900	7%

De cijfers in tabel 1 zijn afgerond op honderdtallen, vandaar dat niet elke toename naar voren komt. Daarom zijn ook de percentages van de toename opgenomen in de tabel.

Aan de hand van de verkeersstromen is bepaald of er door de HOM in de toekomst problemen ontstaan. De conclusie is dat de hoofdwegen van Zoetermeer de extra verkeersbewegingen door de HOM kunnen verwerken. Een goede verkeersafwikkeling is echter vooral afhankelijk van de capaciteit van de kruispunten en het voorkomen dat verkeersstromen op kruispunten met elkaar conflicteren. Daarom zijn er een aantal aanpassingen noodzakelijk.

Behalve de knelpunten die in ieder geval vóór 2030 opgelost moeten worden (zie kaart 2) zijn er als gevolg van de komst van de HOM extra maatregelen nodig (zie kaart 4). Dit zijn:

- A. Verkeer van en naar De Leyens scheiden van het bezoekersverkeer naar de HOM:
 1. aan de westzijde een aparte toegangsweg maken op de kruising Aïdaschouw – Zwaardslootseweg;
 2. de verbinding naar de kruising Ondineschouw - Europaweg afsluiten;
 3. aan de oostzijde een nieuwe toegangsweg maken naar de Aziëweg;
 4. voor bewoners van de woontorens boven het Woonhart onderzoek doen naar een toegang via De Leyens of rechtstreeks op de Europaweg (niet op kaart 4 weergegeven)
- B. Voorkomen dat verkeer van en naar de garages elkaar kruist, door de toegangen naar de garages aan de rand van de HOM te leggen (niet op kaart 4 weergegeven)
- C. Aanleg van een derde rechtdoor strook op de Australiëweg om meer capaciteit te creëren op het kruispunt Europaweg-Aziëweg-Australiëweg.
- D. Ondineschouw alleen gebruiken als toegangsweg tot de parkeergarage HOM (en achterliggende kantoren) en de weg iets naar het oosten verschuiven, zodat hij niet meer direct tegenover de Denemarkenlaan komt te liggen. Hiermee wordt voorkomen dat uitrijdend verkeer kruist met links afslaand verkeer uit de Denemarkenlaan.

Kaart 4



Conclusie

De conclusie is dat de hoofdwegen van Zoetermeer extra verkeersbewegingen door de HOM kunnen verwerken. Er zijn echter wel meerdere aanpassingen nodig, vooral aan kruispunten. Hiermee kan het verkeerssysteem het extra verkeer opvangen en worden tegelijkertijd de huidige (en toekomstige) knelpunten, die ook zonder de HOM aanwezig zijn, opgelost.

Parkeren

Met betrekking tot het parkeren is berekend dat voor de volledig ontwikkelde HOM van 31.000 m² in de eindsituatie circa 3100 parkeerplaatsen nodig zijn. Dit is conform de parkeerkencijfers, zoals ze door het CROW zijn opgesteld.

Belangrijk uitgangspunt met betrekking tot het parkeren is dat wijkbewoners zo min mogelijk overlast ervaren van de HOM-bezoekers. Hiervoor kunnen de volgende maatregelen genomen worden:

1. invoeren van vergunninghoudersparkeren in delen van de wijken Buytenwegh en De Leyens, waardoor HOM-bezoekers daar niet kunnen parkeren.
2. zoveel mogelijk scheiden van verkeersstromen van HOM-bezoekers en wijkbewoners nabij de HOM. Hiervoor is het mogelijk om een alternatieve wijkontsluiting aan de Aziëweg te maken. Deze maatregel is ook nodig in het kader van de verkeersdoorstroming.
3. invoeren van een parkeerverwijssysteem naar de HOM garages.
4. voor de bewoners van de appartementen boven het Woonhart een eigen ingang naar de parkeergarage.

Ten behoeve van de verkeersdoorstroming is het nodig een parkeerverwijssysteem voor de hele binnenstad in te voeren.

Geluid

Uit het geluidsonderzoek komen de volgende resultaten naar voren:

- De opgetelde geluidbelasting door de HOM neemt met minder dan 1 dB toe als je kijkt naar de representatieve woningen. Hierbij is het geluid van alle wegen bij elkaar opgeteld. Er is geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie ten opzichte van een situatie zonder de HOM.
- Als bekend is welke wegen worden gewijzigd dan wordt er een reconstructieonderzoek uitgevoerd volgens de Wet geluidshinder.
- Op basis van expert judgement kan worden gesteld dat het nieuwe gebouw van de HOM boven de Europaweg niet zal leiden tot een hogere geluidbelasting dan in de situatie zonder het gebouw van de HOM. Daarvoor is wel het aanbrengen van geluidsabsorberend materiaal tegen de onderzijde van het gebouw van de HOM nodig. Wanneer meer duidelijk is over de vorm van het gebouw, dient in een vervolgonderzoek het effect van het HOM-gebouw te worden bepaald.

Luchtkwaliteit

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de HOM niet zal leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het plan voldoet op grond van art. 5.16 lid 1 sub a aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Op het gebied van luchtkwaliteit zijn er daarom geen belemmeringen om de HOM te realiseren.