

Onderwerp:	Mobiliteitstoets Dwarstocht, Zoetermeer
Datum:	07 mei 2020
Referentie:	ing. R. Meijs

Inleiding

Het plan betreft de ontwikkeling van woningen op het Dwarstocht-terrein in Zoetermeer. Het voorgestelde programma bestaat uit 165 koopwoningen en 40 huurappartementen in de sociale sector. Omdat het programma nog niet definitief is, wordt in deze mobiliteitstoets worst-case uitgegaan van een maximum aantal van 205 woningen. Deze ontwikkeling zal leiden tot veranderingen op het gebied van verkeer en parkeren. In deze mobiliteitstoets zal ingegaan worden op de verkeerskundige gevolgen van deze ontwikkeling.

Opbouw memo

De memo is als volgt opgebouwd. Allereerst wordt de huidige verkeerstructuur beschreven, met daarin de kenmerken en intensiteiten van de ontsluitende wegen. Daarna wordt ingegaan op de parkeerbehoefte van de ontwikkelingen, hiervoor is het parkeerbeleid van de gemeente Zoetermeer leidend. Tenslotte volgt een berekening van de verkeersgeneratie. De afwikkeling van het verkeer op het wegennet wordt beschreven en is daarnaast ook met enkele kruispuntberekeningen beoordeeld. Tenslotte volgen de conclusies van alle verkeersaspecten.

Verkeersstructuur

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied is gelegen tussen de Oostweg, Franklinstraat en Aralmeer. Het momenteel braakliggende terrein is te bereiken vanaf de Oostweg, via Aralmeer en vanaf de Franklinstraat via de Galvanistraat, welke in het plangebied is gelegen. De Oostweg en Franklinstraat zijn gebiedontsluitingswegen, waarbij met name de Oostweg een belangrijke ontsluitende functie heeft richting het hoger gelegen netwerk. In zuidelijke richting wordt via de Oostweg namelijk ontsloten op de Verlengde Australiëweg en de A12. Vanaf de Oostweg en de Olof Palmelaan anderzijds kan via de Verlengde Australiëweg in oostelijke richting de N209 worden bereikt.

Het plangebied krijgt twee ontsluitingen vanaf het bestaande wegennet, vanaf de Oostweg via de Aralmeer en vanaf de Franklinstraat, zie figuur 1. De Aralmeer wordt daarbij afgewaardeerd naar erftoegangsweg, met een maximum snelheid van 30 km/u. In het plangebied wordt een interne 'ringweg' (30 km/h) gerealiseerd aan de randen van het plan. Aan deze ringweg komen meerdere parkeerkeffers. Parkeren wordt hierdoor niet direct mogelijk gemaakt bij de woningen, maar centraal bij meerdere parkeerkeffers die op acceptabele loopafstand bereikbaar zijn. De woningen zullen wel bereikbaar zijn voor calamiteiten en uitzonderlijke situaties zoals tijdens verhuizingen.



Figuur 1 Ontsluiting gemotoriseerd verkeer Dwarstocht

Openbaar vervoer

De dichtstbijzijnde bushalte is op enkele minuten loopafstand gelegen aan de Oostweg, nabij het kruispunt met de Franklinstraat. Hier halteren momenteel (situatie 2019) gemiddeld 1 keer per uur bussen tussen Alphen aan den Rijn en Zoetermeer (Willem Dreeslaan en Centrum West). Bij de haltes Willem Dreeslaan en Centrum West kan worden overstapt op de tram (RandstadRail). RandstadRail verbindt Zoetermeer met Den Haag. Daarnaast kan via de bus- en tramverbindingen worden overstapt op de treinstations Zoetermeer en Zoetermeer-Oost. Op deze stations halteren sprinters naar onder meer Utrecht, 's-Hertogenbosch, Gouda en Den Haag. In 2019 is daarnaast treinstation Landsingerland-Zoetermeer aangesloten op de lijn Den Haag – Utrecht. Dit nieuwe treinstation is vanuit het plangebied goed bereikbaar per fiets en biedt een snelle verbinding richting Utrecht en Den Haag. Het Randstadrailnetwerk van Zoetermeer wordt eveneens in 2019 aangesloten op dit nieuwe treinstation.

Langzaam verkeer

Binnen het plangebied, op de 30 km/h erftoegangswegen, delen de fietsers de rijbaan met het gemotoriseerd verkeer. Aan de Franklinstraat en de Oostweg zijn vrijliggende tweerichtingenfietspaden gelegen. Door het plangebied wordt een doorgaande fietsroute gerealiseerd welke de wijk Oosterheem en onderhavig plangebied Dwarstocht met het centrum verbindt. De bushaltes aan de Oostweg zijn lopend te bereiken via de aanwezige trottoirs. Tevens zijn de Randstadrailhaltes Javalaan en Willem Dreeslaan lopend en fietsend te bereiken vanuit het plangebied.

De doorgaande fietsroute door het plangebied wordt aangesloten op het bestaande hoofdfietsnetwerk. Dit vindt plaats aan de oostelijke zijde van de Oostweg. Ter hoogte van het kruispunt met de Franklinstraat worden oversteken gerealiseerd over de Oostweg. Tevens wordt over de Aralmeer een fiets- en voetgangersoversteek gerealiseerd nabij de verkeerslichten. De fietsroute wordt ook doorgetrokken ten noorden van de Franklinstraat naar de rotonde met de Slotermeer, zodat een rechtstreekse verbinding hier ontstaat tussen de wijk Oosterheem en het centrum van Zoetermeer via het plangebied.

Parkeren

De parkeerbehoefte is bepaald aan de hand van het voorgenomen programma 205 woningen. De parkeerbehoefte is bepaald aan de hand van de parkeernormen zoals de gemeente Zoetermeer deze heeft opgenomen in haar parkeerbeleid (Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels 2012). De parkeernormen zijn opgenomen met een bandbreedte, waarin een minimale en maximale norm is opgenomen. Er wordt voldaan aan de bandbreedte die wordt gehanteerd voor parkeernormen. Het programma en de parkeerbehoefte is opgenomen in tabel 1.

Op 16 december 2019 heeft de gemeenteraad de Actualisatie Parkeerbeleid Zoetermeer 2019 en de Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 vastgesteld. In het geactualiseerde parkeerbeleid zijn de laatste inzichten ten aanzien van het parkeren en de toetsing op parkeernormen meegenomen. Voor voorliggend initiatief is, op basis van de

overgangsregeling voor lopende aanvragen in de nieuwe Nota Parkeernormen en

Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019, de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2012 nog

van toepassing. Overigens voldoet het voorliggende plan ook aan de parkeernormen die in 2019 zijn vastgesteld.

Functie	Benaming parkeerbeleid	Hoeveelheid	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
	Gestapeld			
Appartementen	Woning zeer klein	40	1,2	48,0
Levensloop	Woning groot	16	1,7	27,2
	Niet gestapeld			
2kapper	Woning midden	40	1,8	72,0
3spanner	Woning midden	51	1,8	91,8
4spanner	Woning midden	20	1,8	36,0
Dijkwoning	Woning midden	18	1,8	32,4
Vrijstaand klein	Woning midden	10	1,8	18,0
Vrijstaand groot	Woning midden	10	1,9	19,0
Totaal				344,4 pp

De parkeerbehoefte is berekend op 345 parkeerplaatsen. In het plangebied wordt de parkeerbehoefte opgevangen in verschillende parkeerkoffers. In totaal worden 345 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarmee de parkeerbalans sluitend is.

Verkeersgeneratie plangebied

De verkeersgeneratie is berekend aan de hand van CROW kencijfers (publicatie 317). Uitgaande van maximaal 205 woningen op circa 8 hectare betekent dit per hectare circa 25 woningen. Volgens het CROW (tabel 3 uit publicatie 317), moet dan worden aangesloten bij een woonmileotype 'groen-stedelijk'. Hiervoor geldt per woning een verkeersgeneratie van 5,8 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) per woning, waarmee de totale verkeersgeneratie circa 1.200 mvt/weekdagetmaal bedraagt. Maatgevend voor de verkeersafwikkeling is de verkeersgeneratie van een gemiddelde werkdag, waarvoor de verkeersgeneratie wordt vermenigvuldigd met de standaardfactor 1,11. De verkeersgeneratie op een gemiddelde werkdag bedraagt hierdoor circa 1.400 mvt/etmaal. Deze verkeersgeneratie verdeelt zich over twee ontsluitingen en over verschillende richtingen. De hierbij optredende aantallen zijn niet zodanig dat de hoofdwegenstructuur dient te worden aangepast. Wel dient de kruising Aralmeer-Oostweg te worden uitgebreid naar een volwaardig kruispunt.

Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling vindt plaats ten zuiden vanaf de Franklinstraat en ten noorden vanaf de Aralmeer. Voor de verkeersverdeling op deze ontsluitingen en de verdere verdeling op het onderliggende wegennet zijn aannames gedaan. De verdeling van circa 1.400 mvt/werkdagetmaal zijn weergegeven in figuur 2. Om het verkeer na planontwikkeling goed te verwerken liggen maatregelen voorhanden op de aanwezige kruispunten rondom het plangebied.



Figuur 2 Verdeling verkeer in onderliggende wegennet

Kruispunt Aralmeer - Oostweg

Het verkeer dat gebruik maakt van de noordelijke ontsluiting maakt gebruik van de Aralmeer. De Aralmeer ontsluit in de huidige situatie alleen het (vracht)verkeer van het distributiebedrijf, wat ten noorden van het plangebied is gevestigd. Dit kruispunt is momenteel gericht op afwikkeling naar de A12, ten zuiden van de Oostweg. Hierdoor zijn enkel afslaan bewegingen in zuidelijke richting mogelijk (linksaf). Er zijn geen mogelijkheden om vanaf de Oostweg (noord) af te slaan naar de Aralmeer of vanaf de Aralmeer rechtsaf te slaan naar de Oostweg (noord).

In de toekomstige situatie wordt dit kruispunt gereconstrueerd en worden alle rijrichtingen mogelijk gemaakt. De Aralmeer wordt ingericht als erftoegangsweg met één rijbaan. Richting het kruispunt met de Oostweg wordt een middenberm gerealiseerd en sorteert het verkeer voor op één rijstrook voor links- en rechtsafslaan verkeer. Vanaf de Oostweg (zuid) wordt de voorsorteerstrook (rechtsaf) verlengd en breder gemaakt conform richtlijnen van het CROW. Vanaf de Oostweg (noord) wordt in de middenberm een nieuwe voorsorteerstrook aangelegd voor linksafslaan verkeer naar de Aralmeer.

Kruispunt Franklinstraat - plangebied

Het merendeel van het verkeer (60%) zal naar verwachting gebruik maken van de zuidelijke ontsluiting op de Franklinstraat. Het gaat hier om ruim 800 mvt/etmaal. In een maatgevend spitsuur bedraagt de toename op de Franklinstraat circa 81 mvt. De ontsluiting vindt plaats door middel van een voorrangskruispunt. Ten westen van dit wegvak is een geregeld kruispunt gelegen en ten oosten van het wegvak een rotonde. Hierdoor zullen tussen deze kruispunten genoeg hiaten ontstaan om het verkeer van en naar het plangebied acceptabel te kunnen afwikkelen. Het verkeer dat vervolgens in oostelijke richting via de rotonde zal ontsluiten is gering. Naar verwachting bedraagt dit 10% van de etmaalwaarde. Deze 135 mvt/etmaal, 14 mvt in een maatgevend spitsuur, zullen naar verwachting opgaan in de dagelijkse fluctuaties op de rotonde.

Kruispunt Oostweg – Franklinstraat

De Oostweg heeft een belangrijke ontsluitende functie. Naar verwachting maakt 50% van de totale verkeersgeneratie via de zuidelijke ontsluiting gebruik van dit kruispunt. Daarnaast ontsluit ook een groot deel van de verkeersgeneratie via de noordelijke ontsluiting op dit kruispunt. Deze wijzigingen kunnen de verkeerssituatie op het kruispunt beïnvloeden. Hierdoor wordt door de beheerder van de VRI (verkeersregel installatie) de regeling op het kruispunt geoptimaliseerd. Dit vindt in ogenschouw plaats met het gehele netwerk waar de VRI mee in contact staat.