

Rapport

Ontwikkeling Albert Heijn Swanlaweg Zevenhuizen

Verkeerskundig onderzoek

COLOFON

Titel: Ontwikkeling Albert Heijn Swanlaweg Zevenhuizen
Subtitel: Verkeerskundig onderzoek

Opdrachtgever: Gemeente Zuidplas
Bart Schoonaen

Opdrachtnemer: DTV
Luuk van Diessen en Kim de Wit

Datum: 23-1-2026

Kenmerk: 250297a/KWi

Status rapport DEFINITIEF

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en doel	4
1.2	Aanpak	5
2	Verkeersgeneratie.....	6
2.1	Werkwijze	6
2.2	Resultaten	6
3	Huidige verkeerssituatie	8
3.1	Locatieschouw.....	8
3.2	Verkeersintensiteiten.....	11
4	Consultatie gemeente Zuidplas	12
5	Beschouwing verkeerssituatie.....	14
6	Maatregelen en advies	17
6.1	Overwegingen en uitgangspunten	17
6.2	Voorkeursvariant	17
7	Conclusies	19

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Aan de Swanlaweg 4-8 in Zevenhuizen is in 2025 het winkelpand en bijbehorende parkeerplaats van een nieuw Albert Heijn-filiaal opgeleverd (figuur 1.1). De gemeente Zuidplas, waar Zevenhuizen onder valt, heeft voor deze nieuwbouwontwikkeling enkele jaren geleden een vergunning verleend zonder vooraf onderzoek te doen naar de verkeerskundige effecten. De supermarkt opent in het voorjaar van 2026 en om te voorkomen dat er daarna nog ad-hoc maatregelen nodig zijn, heeft de gemeente aan DTV gevraagd om een verkeerskundig onderzoek uit te voeren.



Figuur 1.1: Onderzoeksgebied met locatie Albert Heijn en straatnamen omliggende wegen

Het doel van dit onderzoek is vast te stellen hoeveel verkeersbewegingen de supermarkt zal genereren en welke (eventuele) maatregelen nodig zijn om een goede ontsluiting op het omliggende wegennet te waarborgen, met aandacht voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling.

1.2 Aanpak

In het kader van het onderzoek zijn de volgende stappen achtereenvolgens doorlopen:

- Inventarisatie van de door de gemeente beschikbaar gestelde informatie, verkeersgegevens en (beleids)documenten;
- Berekening van de verkeersgeneratie van de supermarkt, oftewel het aantal verkeersbewegingen dat de supermarkt aantrekt en produceert;
- Locatieschouw bij de supermarkt en in de directe omgeving om een indruk te krijgen van de actuele verkeerssituatie, de inrichting van de (toegangs)wegen en nabijgelegen kruispunten, en (eventuele) knelpunten in de huidige situatie;
- Consultatiegesprek met de gemeente Zuidplas om zorgen, wensen en aandachtspunten op te halen met betrekking tot de verkeersveiligheid en ontsluiting. Er is getracht een vergelijkbaar gesprek te voeren met vertegenwoordigers van Albert Heijn, maar ondanks meerdere contactpogingen is hierop geen reactie ontvangen.
- Analyse van de huidige en verwachte toekomstige verkeerskundige knelpunten;
- Verkenning van de mogelijkheden om de supermarkt te ontsluiten op het omliggende wegennet;
- Werksessie met de gemeente Zuidplas om de varianten te bespreken en de meest wenselijke en passende ontsluitingsvariant te kiezen voor een vlotte en veilige ontsluiting van de supermarkt.

De bevindingen en resultaten van bovenstaande onderdelen zijn verwerkt in voorliggende rapportage en voorzien van een advies aan de gemeente Zuidplas.

2 Verkeersgeneratie

2.1 Werkwijze

Met behulp van actuele kencijfers van CROW¹ is berekend hoeveel verkeersbewegingen de supermarkt zal genereren (aankomend en vertrekkend verkeer). Dit wordt de verkeersgeneratie genoemd. De berekening resulteert in een indicatie van het aantal motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdagemaal. Het zegt niets over het aantal fiets- en OV-verplaatsingen.

In paragraaf 6.3 van CROW-publicatie ASVV 2021 zijn kencijfers voor de verkeersgeneratie van een supermarkt opgenomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen drie verschillende typen supermarkten: buurtsupermarkt, fullservice-supermarkt en een grote supermarkt (XL). De Albert Heijn in Zevenhuizen betreft een fullservice-supermarkt².

De hoogte van het te hanteren CROW-kencijfer is afhankelijk de stedelijkheidsgraad van het gebied waarin de ontwikkeling plaatsvindt en de stedelijke zone waarbinnen de locatie gelegen is. In overleg met de gemeente Zuidplas is gekozen voor de volgende uitgangspunten:

- Stedelijkheidsgraad (bron: CBS): *weinig stedelijk*³.
- Stedelijke zone: *rest bebouwde kom*.

2.2 Resultaten

Op basis van deze uitgangspunten bedragen het minimale en maximale aantal motorvoertuigbewegingen op een weekdagemaal respectievelijk 108,4 en 149,9 per 100 m² brutovloeroppervlak. In samenspraak met de gemeente is gekozen voor een worstcasebenadering, waarbij het maximale kencijfer wordt gehanteerd om onderschatting van de verkeersgeneratie te voorkomen (figuur 2.1).

¹ Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Kennisinstituut dat verkeerskundige (ontwerp)richtlijnen opstelt.

² Dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood. De verkoopvloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m² vvo (bron: CROW).

³ Sommige wijken in Zevenhuizen zijn geclassificeerd als 'weinig stedelijk' en sommige als 'matig stedelijk'. Omdat wordt aangenomen dat Zevenhuizen relatief auto-afhankelijk is, is gekozen om 'weinig stedelijk' als uitgangspunt te hanteren (worstcasebenadering, omdat hiervoor een hoger kencijfer geldt).

	Verkeersgeneratie (per 100 m ² bvo)							
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	31,1	72,7	57,0	98,6	70,0	111,6	n.v.t.	n.v.t.
Sterk stedelijk	43,6	85,2	75,8	117,4	91,9	133,5	n.v.t.	n.v.t.
Matig stedelijk	43,9	85,4	76,2	117,8	92,3	133,9	n.v.t.	n.v.t.
Weinig stedelijk	53,0	94,6	89,9	131,5	108,4	149,9	n.v.t.	n.v.t.
Niet stedelijk	56,2	97,8	94,7	136,3	113,9	155,5	n.v.t.	n.v.t.

Figuur 2.1: Kencijfers verkeersgeneratie fullservice-supermarkt (bron: CROW)

Uit gegevens van de gemeente Zuidplas blijkt dat het brutovloeroppervlak van de supermarkt 1.355 m² bedraagt. Omgerekend naar eenheden van 100 m² komt dit neer op 13,55. Vermenigvuldiging met het kencijfer van 149,9 resulteert in een totale verkeersgeneratie van 2.031,15 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag. Naar boven afgerond komt dit neer op **2.032 motorvoertuigbewegingen**.

Salderen

Voorheen waren op de locatie van de supermarkt een beddenwinkel en een tent- en vouwwagenwinkel gevestigd. Omdat deze functies nog actief waren en daarmee ook verkeer genereerden, kan bij de berekening van de verkeersgeneratie worden gesaldeerd. Dit betekent dat de verkeersgeneratie van de oude en nieuwe functie tegen elkaar wordt weggestreept: de toename van verkeer door de supermarkt wordt verminderd met de afname van verkeer door het vervallen van de eerdere winkels. Hierdoor wordt inzichtelijk hoeveel verkeer er netto extra bijkomt door de komst van de supermarkt.

Echter is de verwachting dat, gezien het type en de schaal van de voormalige voorzieningen, deze voormalige functies relatief weinig verkeersbewegingen genereerden. Daarom is saldering in de huidige berekening niet toegepast, maar het blijft een nuance waarbij de interpretatie van de resultaten rekening mee kan worden gehouden.

3 Huidige verkeerssituatie

3.1 Locatieschouw

Op donderdag 13 november 2025 is een schouw uitgevoerd in het onderzoeksgebied. Hierbij is de actuele verkeerssituatie en inrichting van de wegen en kruispunten bekeken. Enkele bevindingen van de schouw zijn hieronder uiteengezet en waar nodig ondersteund met foto's. Tijdens de locatieschouw vonden werkzaamheden plaats in de Multatulistraat en langs de (parallelweg) Swanlaweg, en was het parkeerterrein van de Albert Heijn nog in ontwikkeling.

Parallelweg Swanlaweg

De supermarktllocatie is bereikbaar via een weg die parallel aan de Swanlaweg ligt (ook Swanlaweg genaamd). Deze sluit aan de zuidzijde aan op de Potgietersingel en aan de noordzijde op de Swanlaweg. De parallelweg is circa 3,50 meter breed en uitgevoerd in asfaltverharding (figuur 3.1). De wettelijk toegestane maximumsnelheid is 30 km/h.

Over de hele lengte van de parallelweg ontbreekt er een trottoir voor voetgangers. Zij moeten daardoor de berm of de uiterste zijde van de rijbaan gebruiken. Langs de westzijde van de parallelweg zijn een aantal parkeervakken aanwezig (langsparkeren). Aan de oostzijde zijn ten noorden van de supermarkt twee woningen en ten zuiden twee bedrijfspanden gevestigd.

Op de aansluiting van de parallelweg op de Swanlaweg is RVV-bord⁴ C2 geplaatst. Verkeer vanaf de Swanlaweg mag de parallelweg dus niet oprijden (figuur 3.2). De parallelweg is daarmee uitsluitend toegankelijk via de Potgietersingel. Aan het begin van de parallelweg, vanaf de Potgietersingel gezien, staat RVV-bord D4 (gebod tot volgen van rijrichting rechtdoor). In het verleden was onder dit bord een onderbord aangebracht dat het gebod uitsluitend van toepassing verklaarde op vrachtauto's.

Gezien vanuit de Swanlaweg functioneert de parallelweg daarmee als een eenrichtingsweg. Gezien vanuit de Potgietersingel functioneert de parallelweg niet als officiële eenrichtingsweg, omdat RVV-bord C3 ontbreekt. Bord D4 impliceert echter wel dat er op de parallelweg een verplichte rijrichting richting het noorden geldt.

Verkeer dat de parallelweg verlaat moet voorrang verlenen aan verkeer op de Swanlaweg. Bestuurders zijn tevens verplicht rechtsaf te slaan richting de rotonde met de Ambachtssingel, omdat er een rechtsafgebod geldt (RVV-bord D5) (figuur 3.2).

⁴ Verkeersbord dat is opgenomen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990.



Figuur 3.1: Inrichting parallelweg met aan de rechterkant de uitritten van de aanwezige woningen⁵.



Figuur 3.2: Aansluiting parallelweg op Swanlaweg (gezien vanuit Swanlaweg) met RVV-bord C2 (rechts) en bord D5 (links).

Aan het einde van de parallelweg bij de aansluiting op de Swanlaweg is in de berm een zogenoemd *olifantenpad* aanwezig (figuur 3.3). Deze leidt richting de Ambachtssingel. Een olifantenpad is een informeel pad dat ontstaat doordat voetgangers of fietsers steeds dezelfde korte route nemen, in plaats van de officiële route volgen. Door veelvuldig gebruik ontstaat er een zichtbaar pad, in dit geval in het gras.



Figuur 3.3: Olifantenpad vanaf de parallelweg richting de Ambachtssingel

Swanlaweg

De Swanlaweg is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h (GOW50) en maakt deel uit van de hoofdwegenstructuur van Zevenhuizen. De weg is voorzien van asfaltverharding en heeft aan beide zijden rood geasfalteerde fietsstroken met onderbroken markering (figuur 3.4). Voor fietsverkeer zijn dus geen vrijliggende voorzieningen aanwezig. Daarnaast maakt de Swanlaweg deel uit van een route voor openbaar vervoer (buslijn 383).

Op het wegvak tussen het kruispunt met de Potgietersingel en de rotonde met de Ambachtssingel zijn twee tweezijdige wegversmallingen met een fietsvoorziening aanwezig. Hierbij loopt de fietsstrook langs de versmappingsgeleiders, waardoor fietsers ongehinderd kunnen doorrijden (figuur 3.4).

⁵ Tijdens de schouw vonden er werkzaamheden plaats aan de parkeerplaats van de supermarkt, waardoor er zandsporen op het asfalt te zien zijn.

Het kruispunt van de Swanlaweg met de Potgietersingel (erftoegangsweg (ETW) 30 km/h) en De Oprit (GOW50) ligt op een plateau en wordt gekenmerkt door een gelijkwaardige voorrangregeling; verkeer van rechts heeft voorrang. Vlak voor het kruispunt is op de Swanlaweg en op de Burgemeester Klinkhamerweg (GOW50) RVV-bord A3 '30 km/h' langs de rijbaan geplaatst (figuur 3.5). Hierdoor geldt er op het kruispunt een adviessnelheid van 30 km/h.



Figuur 3.4: Inrichting Swanlaweg met fietsstroken en een tweezijdige wegversmalling.



Figuur 3.5: Kruispunt Swanlaweg met de Potgietersingel (links) en De Oprit (rechts) en RVV-bord A3 dat een adviessnelheid van 30 km/h aangeeft.

Multatulistraat

De Multatulistraat is een woonstraat met een wettelijk toegestane maximumsnelheid van 30 km/h. De straat is circa 5,60 meter breed en uitgevoerd in klinkerverharding. De inrichting en het profiel zijn passend bij het karakter van een erftoegangsweg, waarbij verschillende modaliteiten de ruimte met elkaar delen.

Over het merendeel van de weg is aan één zijde van de rijbaan een trottoir aanwezig voor voetgangers. Parkeren vindt plaats aan weerszijden van de straat, waarbij aan één zijde haakse parkeervakken zijn en aan de andere zijde langspareervakken. Daarnaast zijn aan deze zijde meerdere woningen met een eigen oprit aanwezig.

De Multatulistraat sluit via meerdere gelijkwaardige kruispunten aan op omliggende woonstraten, waaronder de Bilderdijkstraat, Staringstraat en Perkstraat. Deze kruispunten zijn ingericht als gelijkwaardige kruispunten en voorzien van een zogeheten punaise of een wit kruispuntvlak. Een punaise is een verhoogd, rond element in het midden van het kruispunt dat de gelijkwaardigheid visueel benadrukt en bestuurders attendeert op kruisend verkeer. Het witte kruispuntvlak heeft een vergelijkbare functie en draagt bij aan snelheidsremming en attentieverhoging bij het naderen van het kruispunt.



Figuur 3.6 Inrichting Multatulistraat met klinkerverharding en haakse parkeervakken



Figuur 3.7 Inrichting kruispunt Multatulistraat met de Bilderdijkstraat, inclusief een wit kruispuntvlak

3.2 Verkeersintensiteiten

Uit door de gemeente aangeleverde intensiteitsgegevens blijkt dat er op een gemiddelde werkdag 3.906 motorvoertuigen en 145 fietsers per etmaal op de (hoofdrijbaan) Swanlaweg rijden. De verkeerstelling waaruit deze gegevens afkomstig zijn, is uitgevoerd in maart 2025 op het wegvak tussen de Potgietersingel en de Ambachtssingel.

Van de overige wegen in het onderzoeksgebied zijn geen intensiteiten bekend.

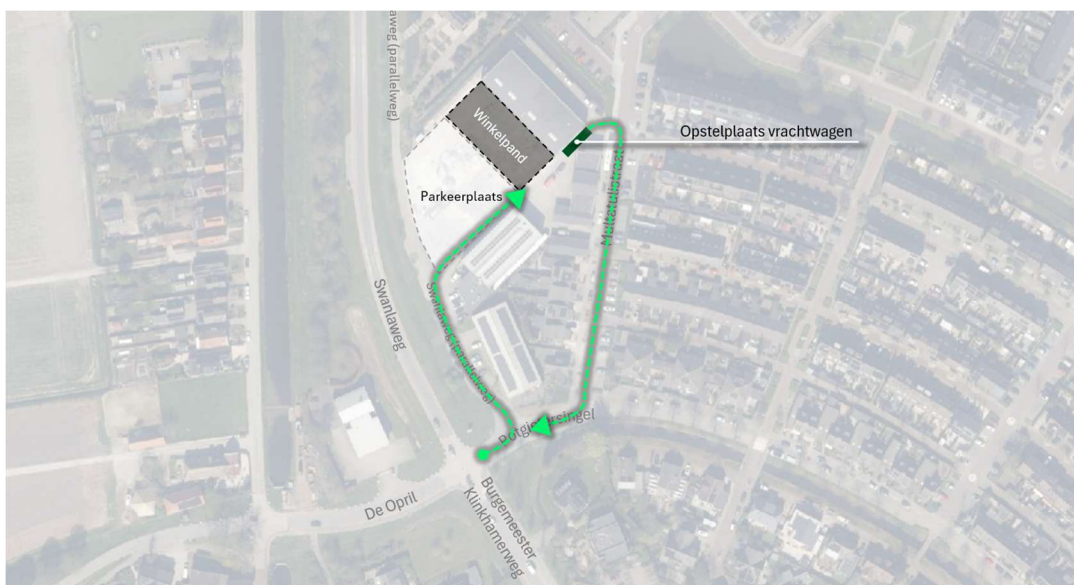
4 Consultatie gemeente Zuidplas

Met enkele vertegenwoordigers van de gemeente Zuidplas is een gesprek gevoerd om nadere informatie te verkrijgen over de nieuwbouwontwikkeling en om eventuele zorgen, wensen en aandachtspunten ten aanzien van de toekomstige verkeerssituatie en ontsluiting op te halen.

Daarnaast is geprobeerd een vergelijkbaar gesprek te voeren met Albert Heijn; ondanks meerdere pogingen is dit contact niet tot stand gekomen. In dit hoofdstuk volgt een korte samenvatting van de resultaten van het gesprek

Bevoorrading supermarkt

De supermarkt zal gemiddeld vier keer per dag worden bevoorraad, voornamelijk door vrachtwagens (trekker met oplegger). Deze bereiken de supermarkt via de Burgemeester Klinkhamerweg en De Opril. Voor het laden en lossen van de goederen gebruiken zij de opstelplaats langs de oostkant van het winkelpand. Na het laden en lossen rijden ze via de Multatulistraat weer terug richting de Burgemeester Klinkhamerweg (figuur 4.1).



Figuur 4.1 Aan- en afrijroute bevoorradend (vracht)verkeer supermarkt inclusief opstelplaats

Kruispunt Swanlaweg-De Opril

Volgens de gemeente is de Burgemeester Klinkhamerweg een belangrijke verkeersader in Zevenhuizen. Vanaf het kruispunt met De Opril gaat deze weg over in de Swanlaweg. Bewoners ervaren het kruispunt Swanlaweg-De Opril als verkeersonveilig. De gemeente erkent dat de huidige vorm en inrichting van het kruispunt niet volledig voldoen aan de geldende richtlijnen. Zodra de supermarkt in gebruik wordt genomen, zal er meer verkeer over dit kruispunt gaan rijden, ongeacht hoe de supermarkt precies ontsloten zal worden. Om die reden beschouwt de gemeente dit kruispunt als een belangrijk aandachtspunt.

In november 2024 heeft de gemeenteraad van Zuidplas besloten de huidige vorm en inrichting van het kruispunt te behouden en de inrichting opnieuw te onderzoeken en te koppelen aan de ontwikkeling van de nieuwe supermarkt. Anno 2025 voorziet de gemeente geen korte termijn maatregelen op het kruispunt, maar onderzoekt ze de verkeerssituatie op de lange termijn.

Effecten voor omgeving

Bij de toekomstige verkeersontsluiting van de supermarkt dient rekening te worden gehouden met mogelijke effecten van extra verkeer op de leefbaarheid voor de bewoners van de direct woningen langs de parallelweg, ten noorden van de supermarkt.

Ruimtelijke beperkingen parallelweg

Ten behoeve van de stroomvoorziening van de supermarkt is direct langs de westzijde van de parallelweg, direct naast de rijbaan, een ondergrondse hoogspanningskabel aangelegd. Hierdoor is verbreding van de parallelweg niet mogelijk, omdat de kabel te allen tijde bereikbaar moet blijven. De aanleg van een trottoir behoort daarentegen wel tot de mogelijkheden, omdat tegelverharding demontabel is.

Wensen en voorkeuren vanuit de gemeente

De gemeente geeft aan dat eenrichtingsverkeer op de parallelweg van de Swanlaweg de meest realistische en wenselijke oplossingsrichting lijkt te zijn. Daarbij is het belangrijk expliciet aandacht te hebben voor fietsverkeer in twee richtingen en voor de verkeersveiligheid bij eventueel tegen de rijrichting in rijdend gemotoriseerd verkeer.

Ruimtelijke ontwikkeling Swanladriehoek

De Swanladriehoek in Zevenhuizen is een grootschalig nieuwbouwproject met 212 woningen, een sportpark en veel groen. De bouw van het project is reeds gestart. Het nieuwbouwproject ligt ten noorden van de rotonde met de Ambachtssingel, nabij de geplande locatie van de nieuwe Albert Heijn. Door de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk neemt het verkeer in het gebied verder toe. De gemeente heeft de verkeersintensiteiten aangeleverd op basis van het verkeersmodel, inclusief een doorkijk naar 2040, waarin zowel zekere (nog te realiseren) als onzekere plannen zijn verwerkt. De intensiteiten zijn weergegeven in figuur 4.2.



Figuur 4.2 Verkeersintensiteiten prognose 2040

Inrichting parkeerterrein

Het beoordelen van de inrichting van het parkeerterrein van de nieuwe Albert Heijn valt buiten de reikwijdte van dit onderzoek.

5 Beschouwing verkeerssituatie

Op basis van de resultaten uit de voorgaande stappen en de bestudeerde achtergrondinformatie is een beschouwing opgesteld van de verkeerssituatie rond de supermarkontwikkeling en de aansluiting op het omliggende wegennet. Deze beschouwing bestaat uit een beoordeling van de geplande aansluiting(en) op het bestaande wegennet, de ontsluitingsroute voor vrachtverkeer en de inrichting van de wegen waarover de ontsluiting van de supermarkt plaatsvindt. Daarbij wordt zowel de huidige situatie beschreven als de (potentiële) knelpunten die kunnen ontstaan als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

De geconstateerde knelpunten en risico's zijn in figuur 5.1 weergegeven en genummerd. De nummers in de figuur corresponderen met de toelichting die onder de figuur is opgenomen.



Figuur 5.1 Geconstateerde knelpunten en risico's

1. Beperkte rijbaanbreedte parallelweg Swanlaweg

De rijbaanbreedte van de parallelweg voldoet aan de door CROW gestelde minimale maatvoering van 3,40 meter voor eenrichtingsverkeer (personenauto's en fietsers), maar niet aan de optimale maatvoering van 3,85 meter. De huidige beschikbare rijbaanbreedte is ook onvoldoende om eenrichtingsverkeer (personenauto's) en tweerichtingsverkeer fiets te faciliteren, aangezien hiervoor een minimale breedte van 3,85 meter nodig is.

2. Risico's voor kwetsbare weggebruikers

De parallelweg wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer, fietsers én voetgangers. Indien de supermarkt in gebruik wordt genomen zonder aanvullende maatregelen op de parallelweg, kan dit leiden tot hinder, ongemak en mogelijk onveilige situaties, vooral voor fietsers en voetgangers. In de huidige situatie zijn bovendien geen voetgangersvoorzieningen richting de supermarkt aanwezig.

3. Naleving rechtsafgebod

Het rechtsafgebod aan het einde van de parallelweg heeft een beperkte geloofwaardigheid. Weggebruikers die in zuidelijke richting willen rijden, moeten een omrij- en keerbeweging via de noordelijk gelegen rotonde met de Ambachtssingel maken. Het is daardoor aannemelijk dat (een deel van de) weggebruikers het gebod niet naleeft.

4. Inrichting Swanlaweg (hoofdrijbaan)

De Swanlaweg vormt onderdeel van de ontsluitingsroute van en naar de beoogde supermarktontwikkeling. De huidige inrichting van de Swanlaweg voldoet echter niet volledig aan de door CROW aanbevolen ontwerpeisen voor een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. Voor dergelijke wegen geldt dat fietsers bij voorkeur gescheiden van het gemotoriseerde verkeer moeten worden geleid via vrijliggende fietspaden. In de huidige situatie zijn aan weerszijden van de Swanlaweg fietsstroken aangebracht in plaats van vrijliggende fietspaden.

Door de toename van verkeersbewegingen als gevolg van de supermarktontwikkeling, waaronder ook extra vrachtverkeer, neemt de belasting van de Swanlaweg toe. Dit leidt tot een grotere interactie tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer op de hoofdrijbaan, hetgeen vanuit verkeersveiligheidsoogpunt een aandachtspunt is. Juist in combinatie met de supermarktontwikkeling vraagt dit om een toekomstige inrichting die het fietsverkeer veiliger faciliteert.

Met de introductie van de nieuwe wegcategorie GOW30 (een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h) wordt het onderscheid tussen 30 km/h- en 50 km/h-wegen scherper, waardoor bij GOW50 wegen de voorkeur steeds meer uitgaat naar vrijliggende fietspaden in plaats van fietsstroken.

5. Kruispunt Swanlaweg-De Oprit

De huidige gelijkwaardige voorrangsregeling op het kruispunt Swanlaweg-De Oprit wijkt af van de uitgangspunten uit de CROW-richtlijnen. Op kruispunten tussen een erftoegangsweg (ETW30) en een gebiedsontsluitingsweg (GOW50) is het wenselijk dat de voorrang expliciet wordt geregeld, zodat de hiërarchie in het wegennet duidelijk herkenbaar is. Voor dit kruispunt zou op de langere termijn kunnen worden onderzocht of een voorrangsregeling beter aansluit bij de functie en de dominante verkeersstromen. Het ligt daarbij voor de hand om de Swanlaweg en Burgemeester Klinkhamerweg als voorrangsweg te laten functioneren, omdat dit de hoofdstroom vormt (qua verkeersaantallen).

6. Toegang tot terrein

De aansluiting van het terrein van de Albert Heijn op de Multatulistraat is voorzien van een hek dat de toegang reguleert. Wanneer dit hek overdag geopend is, is de verwachting dat voetgangers en mogelijk ook fietsers deze route richting de Albert Heijn gebruiken. Dit leidt tot een verhoogd risico, omdat zij het pad van bevoorradend vrachtverkeer kruisen. Het ontbreken van een gescheiden voetgangers- en fietsvoorziening kan in combinatie met het vrachtverkeer leiden tot onveilige situaties. Het is daarom van belang om ongewenst gebruik door voetgangers en fietsers via deze aansluiting te beperken.

7. Zichtlijnen uitrit Multatulistraat

Direct naast de uitrit van het terrein van de Albert Heijn op de Multatulistraat is een parkeervak aanwezig (figuur 5.2). Wanneer hier een bestelbus of een vergelijkbaar voertuig staat geparkeerd, wordt de zichtlijn voor vrachtverkeer dat het terrein verlaat beperkt. Dit vergroot het risico dat kwetsbare weggebruikers over het hoofd worden gezien, wat kan leiden tot gevaarlijke situaties bij het verlaten van het terrein.



Figuur 5.2 Uitrit Multatulistraat en nabijgelegen parkeervak

6 Maatregelen en advies

6.1 Overwegingen en uitgangspunten

Op basis van alle verzamelde informatie en de beschouwing van de verkeerssituatie is bekeken welke mogelijkheden er zijn om de supermarkt te ontsluiten op het omliggende wegennet. Bij deze verkenning zijn de volgende overwegingen in acht genomen:

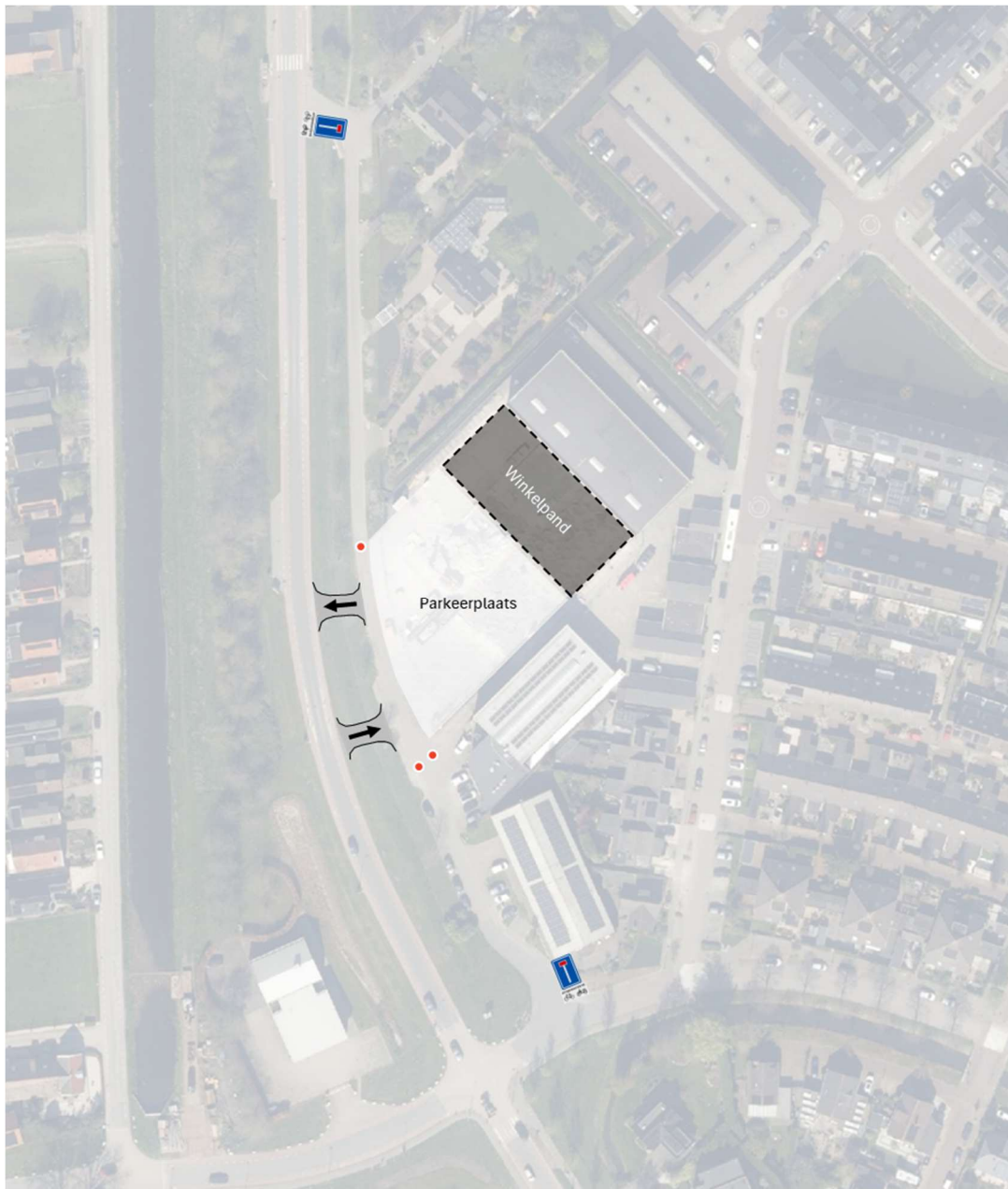
- Bereikbaarheid: goede toegankelijkheid voor alle modaliteiten.
- Invloed op omgeving: effecten op bereikbaarheid, leefbaarheid en eventuele overlast voor bewoners en ondernemers langs de parallelweg.
- Bevoorrading: goede toegankelijkheid voor het bevoorradend verkeer.
- Verkeersveiligheid: minimaliseren van conflicten tussen langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) en gemotoriseerd verkeer.
- Verkeersafwikkeling: vlotte en efficiënte afwikkeling op het bestaande wegennet.
- Uitvoerbaarheid: maatregelen op korte termijn realiseerbaar, bij voorkeur vóór de opening van de supermarkt of zo snel mogelijk daarna.

Daarnaast is als uitgangspunt gehanteerd dat de rijbaan van de parallelweg vanwege de aanwezigheid van kabels en leidingen niet kan worden verbreed.

6.2 Voorkeursvariant

Op 17 december 2025 is een werksessie georganiseerd met vertegenwoordigers van de gemeente Zuidplas. Tijdens deze sessie zijn de verschillende varianten besproken die voortkwamen uit de verkenning en is gezamenlijk een voorkeursvariant vastgesteld. Deze voorkeursvariant is weergegeven in figuur 6.1 en omvat de volgende maatregelen:

- **Het realiseren van twee nieuwe aansluitingen op de Swanlaweg.** De zuidelijke aansluiting fungeert als inrit naar het parkeerterrein van de supermarkt, terwijl de noordelijke aansluiting uitsluitend als uitrit dient. Dit kan door middel van bebording aan de weggebruiker duidelijk worden gemaakt.
Verkeer dat vanaf de uitrit de Swanlaweg (hoofddrijbaan) oprijdt, moet daarbij voorrang verlenen aan verkeer op de Swanlaweg (hoofddrijbaan).
Er is gekozen voor een gescheiden in- en uitrit, omdat dit beter aansluit bij de inrichting van het parkeerterrein. Daarnaast krijgt het bevoorradend verkeer hiermee een directe route richting de opstelplaats, zonder dat er lastige manoeuvres nodig zijn.
- **Het plaatsen van afsluitpaaltjes op de parallelweg aan weerszijden van de supermarkt.** Hierdoor blijft de parallelweg toegankelijk voor fietsers en voetgangers, maar wordt gemotoriseerd verkeer geweerd. Dit creëert een veilige toegang voor fietsers en voetgangers richting de supermarkt. Daarnaast behouden bewoners en ondernemers van de Swanlaweg nog steeds toegang tot hun woning of bedrijfspand.
De afsluitpaaltjes dienen conform de CROW-richtlijnen te worden uitgevoerd in een opvallende kleurstelling (rood-wit of zwart-wit) en te worden voorzien van inleidende ribbelmarkering. Daarnaast is het belangrijk dat er goede verlichting aanwezig is.
- **Het opheffen van het rechtsafgebod** bij de huidige aansluiting van de parallelweg op de Swanlaweg. Hierdoor hoeven de bewoners geen omrijbeweging via de rotonde met de Ambachtssingel te maken als zij naar het zuiden willen rijden.
- **Het verplaatsen van de huidige wegversmalling** op de Swanlaweg (hoofddrijbaan). Dit is noodzakelijk vanwege de realisatie van de twee nieuwe aansluitingen.



Figuur 6.1: Voorkeursvariant

7 Conclusies

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies van het verkeersonderzoek naar de ontwikkeling van de nieuwe Albert Heijn in Zevenhuizen samengevat. Hierbij is aangesloten op de analyses van de huidige en toekomstige verkeerssituatie en de beoordeelde knelpunten. De conclusies vormen de basis voor eventuele vervolgstappen en aanbevelingen richting de gemeente.

- **Verkeersgeneratie ontwikkeling Albert Heijn**
Geconcludeerd wordt dat de totale verkeersgeneratie van de ontwikkeling van de Albert Heijn circa 2.000 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde weekdag betreft. Ten noorden van het kruispunt bedraagt de verkeersintensiteit op de Swanlaweg volgens het verkeersmodel circa 4.100 motorvoertuigen per etmaal in 2040. Naar verwachting zullen de extra verkeersbewegingen die worden gegenereerd door de komst van de Albert Heijn niet tot problemen leiden.
- **Toegang tot terrein vanaf Multatulistraat**
Wanneer het hek bij de aansluiting op de Multatulistraat overdag geopend is, bestaat het risico dat voetgangers en mogelijk ook fietsers deze route gebruiken richting de supermarkt. Dit kan in combinatie met het bevoorradend vrachtverkeer tot onveilige situaties leiden. Aanbevolen wordt om het ongewenst gebruik door voetgangers en fietsers via deze aansluiting actief te voorkomen, bijvoorbeeld door het hek zoveel als mogelijk gesloten te houden buiten bevoorradings tijden of door aanvullende visuele maatregelen.
- **Parkeervak Multatulistraat verwijderen**
Geparkeerde voertuigen in het parkeervak direct naast de uitrit op de Multatulistraat, kunnen mogelijk het zicht voor uitrijdend vrachtverkeer beperken. Hierdoor neemt het risico toe dat kwetsbare weggebruikers onvoldoende worden waargenomen. Aanbevolen wordt om dit parkeervak te verplaatsen of op te heffen, zodat de zichtbaarheid bij het verlaten van het terrein wordt verbeterd.
- **Inrichting Swanlaweg (hoofdrijbaan)**
De Swanlaweg is in de huidige situatie voorzien van fietsstroken in plaats van vrijliggende fietspaden, waarmee de weg niet volledig voldoet aan de door CROW aanbevolen ontwerpeisen voor gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/h. Door de introductie van de nieuwe wegcategorie GOW30 dient bovendien het onderscheid tussen 30 km/h- en 50 km/h-wegen scherper te worden. Het wordt daarom aanbevolen om de huidige inrichting met fietsstroken kritisch te bekijken en te beoordelen of vrijliggende fietspaden aangelegd kunnen worden om de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren.

- **Inrichting kruispunt Swanlaweg – De Oprit – Burg. Klinkhamerweg – Potgietersingel**

Het kruispunt Swanlaweg – Potgietersingel wordt volgens de gemeente door bewoners als verkeersonveilig ervaren en is niet conform de geldende CROW-richtlijnen ingericht. De huidige gelijkwaardige voorrangregeling past niet bij de functie van de betrokken wegen, aangezien hier een ETW30 aansluit op twee GOW50-wegen. Door de komst van de supermarkt is het aannemelijk dat de verkeersbelasting op dit kruispunt verder toeneemt, waardoor de bestaande verkeersveiligheidsrisico's kunnen worden versterkt.

Tegelijkertijd is in het raadsvoorstel van 24 november 2024 (R24.000061) besloten om de inrichting van het kruispunt vooralsnog ongewijzigd te handhaven. In lijn met dit raadsbesluit wordt op korte termijn geen aanpassing van de voorrangssituatie voorzien. Het wordt echter wel geadviseerd om de verkeerssituatie op dit kruispunt op de langere termijn nader te onderzoeken in samenhang met de opening van de Albert Heijn. Daarbij kan worden gezien of een voorrangregeling waarbij de Swanlaweg en Burgemeester Klinkhamerweg als voorrangswegen functioneren beter aansluit bij de verkeersfunctie en de dominante verkeersstromen. Daarbij wordt geadviseerd om de verkeersafwikkeling op dit kruispunt door te (laten) berekenen, zodat inzicht ontstaat in de effecten op doorstroming en eventuele wachttijden.

- **Realiseren voorkeursvariant met twee nieuwe aansluitingen**

Tot slot wordt aanbevolen om de in het voorgaande hoofdstuk gepresenteerde voorkeursvariant, met de twee nieuwe aansluitingen, zo spoedig mogelijk uit te werken tot een concreet plan inclusief civieltechnische uitwerking en dit te realiseren. Vroegtijdige realisatie helpt om verkeersveiligheidsproblemen op de huidige ontsluitingsroute van de supermarkt te voorkomen en draagt bij aan een veilige en efficiënte afwikkeling van het verkeer rondom de locatie.

DTV



DTV.
Waar we
nieuwe wegen
vinden