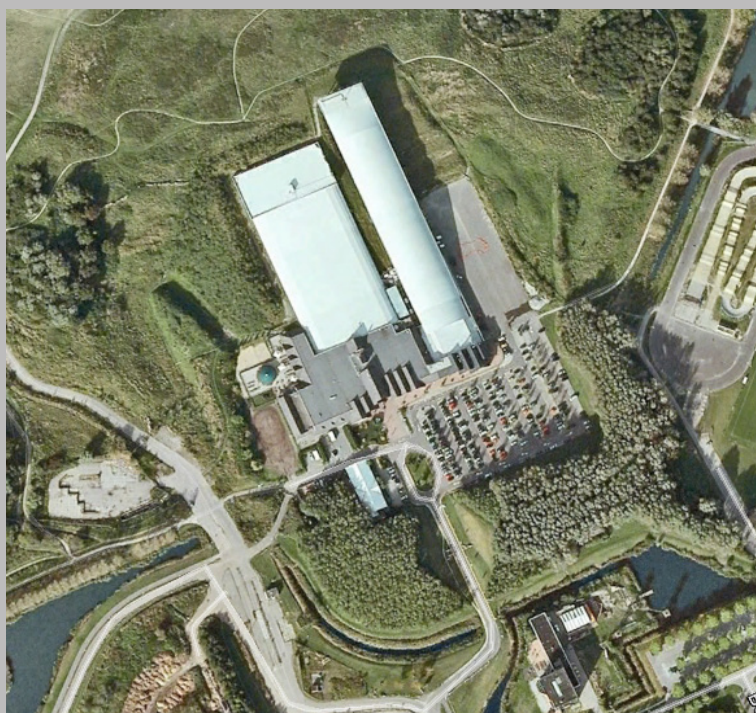


ZOETERMEER

SnowWorld



OPLEGNOTITIE MER-BEOORDELING



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Zoetermeer

Uitbreiding SnowWorld

Oplegnotitie mer-beoordeling

identificatie

projectnummer:

191401.17594.00

projectleider:

drs. M. van der Meulen

auteur(s):

mw. drs. L.M. de Ruijter
drs. M. van der Meulen

planstatus

datum:

23-05-2014

opdrachtgever:

SnowWorld Zoetermeer

definitief

mw. ing. W. Sondorp

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Voorgeschiedenis: vierde baan	3
1.3. Gewijzigde voornemen: verlengde derde baan	4
1.4. Opzet oplegnotitie mer-beoordeling	4
2. Voorgenomen activiteit	5
2.1. Ontwerp verlengde derde baan	5
2.2. Bezoekersaantallen	6
3. Actualisatie milieusituatie en gevolgen voor het milieu	9
3.1. Bodem en water	9
3.2. Ecologie	10
3.3. Landschap, cultuurhistorie en archeologie	16
3.4. Verkeer	18
3.5. Woon- en leefmilieu	21
3.6. Energieverbruik en klimaat	24
4. Conclusie	27

Bijlagen:

1. Bezoekersaantallen, verkeersgeneratie en parkeerbehoefte
2. 3D-visualisaties

1.1. Aanleiding

SnowWorld heeft plannen voor de uitbreiding van de bestaande locatie in Zoetermeer. Doel van de uitbreiding is het aantal bezoekers te verhogen en bestaande bezoekers beter/ langer te binden om daarmee de toekomst van het complex veilig te stellen.

In eerste instantie zijn plannen uitgewerkt voor een geheel nieuwe vierde skibaan. De beoogde uitbreiding met een nieuwe vierde skibaan en de daarmee samenhangende maatregelen en aanpassingen aan het complex bleken echter financieel niet haalbaar. Als alternatief uitbreidingsplan wordt nu ingezet op het verlengen van de bestaande derde baan.

Voor de uitbreiding met een vierde baan is in het verleden vrijwillig een mer-beoordelingsprocedure¹ doorlopen. Ook voor de verlengde derde baan is de vraag aan de orde in hoeverre sprake is van belangrijke negatieve milieugevolgen die aanleiding geven tot het doorlopen een mer-procedure. Deze vraag staat centraal in de voorliggende oplegnotitie bij de oorspronkelijke mer-beoordelingsnotitie. De oplegnotitie vormt een bijlage bij het bestemmingsplan SnowWorld waarmee het verlengen van de derde baan planologisch mogelijk wordt gemaakt.

1.2. Voorgeschiedenis: vierde baan

Het oorspronkelijke plan voor de uitbreiding van SnowWorld Zoetermeer ging uit van de realisatie van een volledig nieuwe, vierde skibaan. Gelet op de schaal, de gevoelige locatie van de uitbreiding en de mogelijk daarmee samenhangende milieueffecten heeft SnowWorld, mede in overleg met de gemeente, er destijds voor gekozen een mer-beoordeling uit te laten voeren. Het betrof een vrijwillige mer-beoordeling; de uitbreiding met een vierde baan was op grond van de toen geldende regelgeving formeel niet mer-beoordelingsplichtig. Uit de mer-beoordeling bleek dat er geen belangrijke negatieve effecten optreden die het doorlopen van een mer-procedure noodzakelijk maken. Ook bleek uit het onderzoek naar mogelijke varianten, dat een diepgaander onderzoek naar alternatieven in het kader van een mer geen meerwaarde heeft. Op basis van de mer-beoordelingsnotitie heeft de gemeenteraad in Zoetermeer op 31 januari 2011 het besluit genomen geen mer-procedure te doorlopen voor de uitbreiding van SnowWorld.

De nieuwe vierde baan was opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan Buytenpark dat begin 2011 door de gemeente Zoetermeer in procedure is gebracht. Uiteindelijk is in het verdere verloop van de bestemmingsplanprocedure voor het Buytenpark de uitbreiding van SnowWorld uit het plan gehaald en alleen het bestaande complex positief bestemd.

¹ De afkorting mer wordt gebruikt om de mer-procedure aan te duiden. Het resultaat van de procedure, het milieueffectrapport zelf, wordt afgekort met MER.

1.3. Gewijzigde voornemen: verlengde derde baan

Om te komen tot een uitvoerbaar initiatief voor de uitbreiding van SnowWorld Zoetermeer is een alternatief plan uitgewerkt dat uitgaat van het verlengen van de bestaande derde baan. In hoofdstuk 2 van deze oplegnotitie is nader ingegaan op de voorgenomen uitbreiding.

Gewijzigde mer-regelgeving

Na afronding van de mer-beoordelingsnotitie in 2009 is de mer-regelgeving op onderdelen gewijzigd. Zo is in de C- en D-lijst bij het Besluit milieueffectrapportage de oude categorie die betrekking had op 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van één of meer recreatieve of toeristische voorzieningen' nader gespecificeerd in een aantal concrete activiteiten. Op grond van categorie D10 in de D-lijst bij het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage is 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van skihellingen' mer-beoordelingsplichtig in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 250.000 bezoekers of een oppervlakte van 25 hectare of meer (of 10 hectare in gevoelig gebied). Volgens de toelichting bij het Besluit milieueffectrapportage vallen ook kunstmatige skihellingen onder deze categorie D10. De uitbreiding met de verlengde derde leidt ten opzichte van de bestaande situatie in 2011 tot maximaal 86.000 extra bezoekers (inclusief personeel). Dit aantal blijft ver onder de drempelwaarde van 250.000 bezoekers zoals opgenomen in de D-lijst bij het Besluit mer. Formeel is voor de beoogde uitbreiding dan ook geen sprake van een mer-beoordelingsplicht.

Met een wijziging van het Besluit milieueffectrapportage is daarnaast de zogenaamde 'vormvrije mer-beoordeling' geïntroduceerd. Dit betekent dat ook voor projecten onder de drempelwaarden dient te worden beoordeeld of sprake kan zijn van belangrijke nadelige milieugevolgen, waardoor het opstellen van een volwaardig milieueffectrapport wenselijk of noodzakelijk is. Met deze oplegnotitie bij de oorspronkelijke mer-beoordelingsnotitie wordt invulling gegeven aan de vormvrije mer-beoordeling.

1.4. Opzet oplegnotitie mer-beoordeling

De wettelijke regeling voor de mer-beoordeling gaat daarbij uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een mer-procedure is alleen noodzakelijk als de activiteit als gevolg van bijzondere omstandigheden 'belangrijke nadelige gevolgen' voor het milieu kan hebben. Bij de beoordeling of voor een project al dan niet een volwaardige mer-procedure nodig is, dient de gemeenteraad volgens de Wet milieubeheer rekening te houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EER-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- het kenmerk van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de potentiële effecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

In hoofdstuk 2 van deze oplegnotitie is een beschrijving opgenomen van de plannen voor de verlenging van de bestaande derde baan. Vervolgens zijn in hoofdstuk 3 de te verwachten milieugevolgen beschreven. Daarbij is per thema ingegaan op:

- de vraag in hoeverre de beschrijving van de bestaande situatie zoals opgenomen in de oorspronkelijke mer-beoordelingsnotitie nog actueel is. Waar relevant is deze beschrijving geactualiseerd;
- de gevolgen van het verlengen van de bestaande derde baan (waarbij de bestaande situatie als referentie is gehanteerd);
- een vergelijking op hoofdlijnen van de effecten van de verlengde derde baan en de effecten van de oorspronkelijke plannen voor de vierde baan.

De oplegnotitie sluit in hoofdstuk 4 af met de beoordeling of sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' voor het milieu die het doorlopen van een mer-procedure noodzakelijk maken.

2. Voorgenomen activiteit

5

2.1. Ontwerp verlengde derde baan

Met de beoogde uitbreiding wordt de bestaande derde baan die een lengte heeft van 210 meter, verlengd tot ruim 300 meter. De baan heeft een breedte van ongeveer 30 meter, waardoor sprake is van een uitbreiding met circa 3.100 m² sneeuw (het huidige sneeuwoppervlak van de drie bestaande banen bedraagt in totaal 12.400 m²). De bestaande baan en de uitbreiding hebben een hellingshoek van circa 14 graden. De uitbreiding vindt plaats op het vlakke deel bovenop de puinstort. De top van de verlengde derde baan komt op 68.7 meter +NAP te liggen (de bestaande top van de derde baan ligt op 32.2 meter +NAP). Bij het oorspronkelijke plan voor de nieuwe vierde baan lag de top op circa 63 meter +NAP. Het hoogteverschil tussen de verlengde derde baan en de oorspronkelijke vierde baan is te verklaren door verschillen in de hellingshoek en het ontwerp van de kop. Figuur 2.1 geeft een overzicht van de situering van de uitbreiding ten opzichte van het bestaande complex.



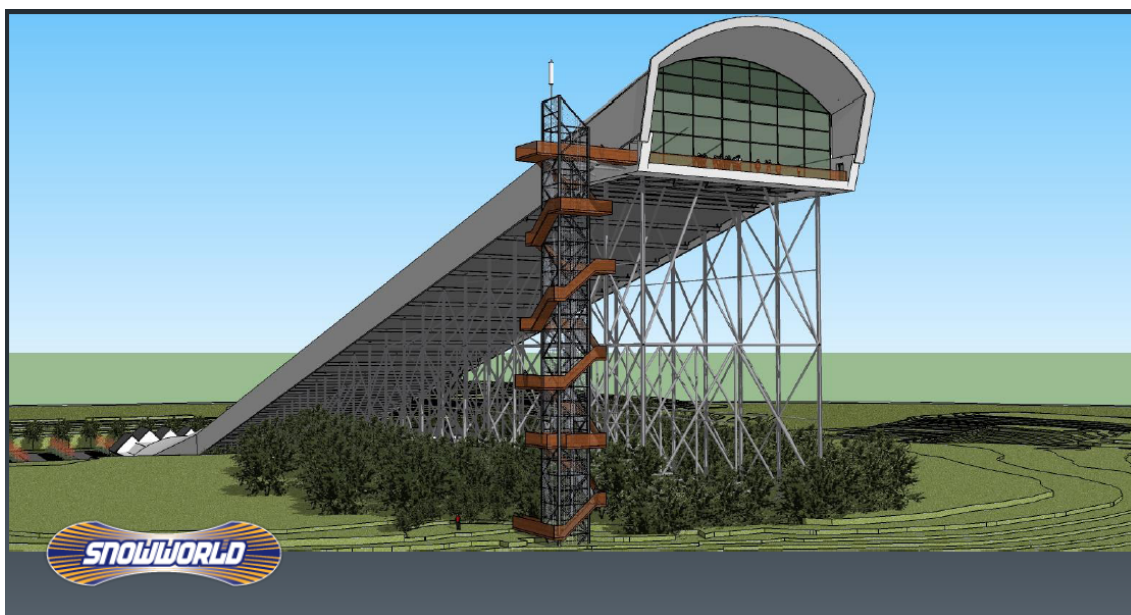
Figuur 2.1 Plattegrond beoogde situatie na uitbreiding

Bij het ontwerp van de verlengde derde baan zijn de door gemeente Zoetermeer geformuleerde criteria als uitgangspunt gehanteerd:

1. Het landschap reageert op de baan;
2. Zo transparant en regelmatig mogelijke constructie, zicht houden op de lucht;
3. Verbijzondering van de kop, voorkant naar het landschap maken;
 - a. Onderdeel hiervan vormt de publiek toegankelijke trap naar de top, een andere belangrijke beelddrager;
4. Lichte kleur van het hoofdvolume van de baan, die opgaat in de lucht;
5. Eenduidig vormconcept, robuust, strak en "industrieel";
6. Expressie van snelheid, benadrukken van de lengterichting in één materiaal, vooral in de zijkanten;

7. Goede aansluiting op de voorgebouwen, zijkant van de baan loopt door tot op parkeerniveau.

De bestaande derde baan en de uitbreiding worden op dezelfde wijze vormgegeven zodat sprake is van één geheel. De baan wordt uitgevoerd in een lichte kleur, die opgaat in de lucht. De open constructie met kolommen wordt ingepast door middel van bosschages. Op de kop van de verlengde derde baan worden een uitkijktoren en panoramabalkon gerealiseerd die vanaf de buitenzijde vrij toegankelijk zijn (zie figuur 2.2). De trap en het balkon zullen worden afgesloten na zonsondergang.



Figuur 2.2 Verlengde derde baan met panoramabalkon en uitkijktoren

2.2. Bezoekersaantallen

Verwachte toename van het aantal bezoekers

Met het verlengen van de derde baan zullen de bezoekersaantallen toenemen. Tabel 2.1 geeft een overzicht van de verwachte toename van het aantal bezoekers. Daarbij is een vergelijking gemaakt met de situatie in 2011 (in 2013 bedroeg het totale aantal bezoekers 461.618). In bijlage 1 is een nadere toelichting opgenomen op deze prognoses en de daarmee samenhangende verkeersgeneratie. De verwachte toename van het aantal bezoekers zal naar verwachting niet in één jaar gerealiseerd worden. Het vergt immers enige tijd voordat bij alle potentiële klanten bekend is geworden dat de uitbreiding is gerealiseerd. SnowWorld verwacht dat in het eerste jaar 70% van de groei wordt gerealiseerd en het restant in het jaar daarna. In de afgelopen jaren is het aantal bezoekers verder gedaald.

Tabel 2.1 Verwacht toekomstig aantal bezoekers

	Huidig aantal (2011)	Toename piste- bezoekers	Toename horeca- bezoekers	Toename personeel	Totaal toekomst
totaal per jaar	498.676	54.789	27.394	3.547	584.407
daggemiddelde gehele jaar	1.366	150	75	10	1.601
daggemiddelde drukste 10 dagen	3.855	533	267	35	4.690

In de mer-beoordeling voor de vierde baan was uitgegaan van (in totaal, inclusief personeel):

- 625.467 bezoekers per jaar in de bestaande situatie;
- 708.305 bezoekers per jaar na uitbreiding verwacht;
- 804.320 bezoekers per jaar uitgaande van de maximale capaciteit.

De prognoses voor de bezoekersaantallen na uitbreiding zijn in lijn met de uitgangspunten die het CROW hanteert voor het bepalen van de verkeersgeneratie van skicomplexen. Het CROW gaat uit van 2.850 bezoekers (per jaar) per 100 m² sneeuw (en 5.7 mvt/etmaal per 100 m² sneeuw). Personeel is daarin meegenomen. Uitgaande van 15.500 m² sneeuw bedraagt het aantal bezoekers 441.750. Wanneer daar de 137.001 fitness-bezoekers (gegevens 2011) bij worden opgeteld, bedraagt het totale aantal bezoekers per jaar 578.751. Dit ligt dicht bij de door SnowWorld verwachte 584.407 bezoekers.

Maximale capaciteit

Het aanbod van recreatieve voorzieningen neemt nog steeds toe. Dit betekent dat aanbieders zich steeds meer moeten inspannen om bezoekers te trekken. Het toenemende aanbod van recreatieve voorzieningen is een van de oorzaken van de teruglopende bezoekersaantallen voor SnowWorld Zoetermeer. De toenemende concurrentie leidt er mede toe dat de toename van de bezoekersaantallen als gevolg van het verlengen van de derde baan relatief beperkt blijft. Naast de verwachte bezoekersaantallen is bij de beoordeling van de mogelijke milieugevolgen echter ook van belang wat het verlengen van de derde baan betekent voor de maximale capaciteit van het SnowWorld-complex.

In de mer-beoordelingsnotitie voor de vierde baan is naast de verwachte bezoekersaantallen ook ingegaan op de maximale capaciteit na uitbreiding van het complex (de maximale capaciteit van het complex inclusief vierde baan werd geraamd op in totaal 804.320 bezoekers per jaar). In tegenstelling tot de oorspronkelijke plannen voor de uitbreiding met een nieuwe vierde baan, leidt het verlengen van de bestaande derde baan niet tot een vergroting van de maximale capaciteit van het SnowWorld-complex. Dit is gevolg van het feit dat ondanks de toename van de totale oppervlakte sneeuw, de benodigde vierkante meters sneeuw per pistebezoekers toenemen door het verlengen van de derde baan en de benodigde veiligheid. Om een beeld te krijgen van de gevolgen van het verlengen van de derde baan voor de benodigde vierkante meters sneeuw per pistebezoeker is een vergelijking gemaakt met het SnowWorld-complex in Landgraaf, waarbij rekening is gehouden met het totale aantal vierkante meters sneeuw, de maximale aantallen bezoekers die tegelijkertijd op de piste mogen zijn (1.315 in Landgraaf, 550 in Zoetermeer) en de verdeling van de capaciteit over de beginnerspistes en gevorderde piste. De gegevens uit Landgraaf kunnen niet 1-op-1 worden vertaald naar Zoetermeer omdat enerzijds baan 1 en 2 in Zoetermeer twee keer zo lang zijn als de beginnerspistes in Landgraaf en anderzijds de verlengde baan drie in Zoetermeer aanzienlijk korter is dan de gevorderde piste in Landgraaf. Wanneer rekening wordt gehouden met correctie vanwege het verschil in moeilijkheidsgraad van de verschillende banen wordt gekomen tot de verdeling zoals opgenomen in tabel 2.2.

Tabel 2.2 Gevolgen verlengde derde baan voor de maximale capaciteit

	m ² sneeuw			Verdeling capaciteit pistebezoekers		Aantal m ² per bezoeker	
	<i>Totaal</i>	<i>Oefen-pistes</i>	<i>Gevorderde piste</i>	<i>Oefen-pistes</i>	<i>Gevorderde piste</i>	<i>Oefen-pistes</i>	<i>Gevorderde piste</i>
Landgraaf	35.000	8.400 (24%)	26.600 (76%)	578	737	14.5	36.1
Zoetermeer – bestaand	12.400	6.200 (50%)	6.200 (50%)	293	258	21.5	24.4
Zoetermeer – na uitbreiding	15.500	6.300 (41%)	9.200 (59%)	293	255	21.5	36.1

Een pistebezoeker op de verlengde derde baan heeft aanzienlijk meer m² sneeuw nodig vanwege de hogere snelheid. Op de bestaande derde baan (gevorderde piste) heeft iedere pistebezoeker minimaal 24.4 m² sneeuw nodig. Voor de verlengde derde baan is aangesloten bij het aantal m² per bezoeker op de gevorderde piste in Landgraaf (36.1 m²). Op basis van dit uitgangspunt en de totale oppervlakte van de verlengde derde baan, bedraagt de maximale capaciteit van de derde baan na uitbreiding 255. Ten opzichte van de huidige maximale capaciteit van de derde baan (258) leidt de verlenging daarmee niet

tot een verhoging van de maximale capaciteit. Evenals in de bestaande situatie zal in de toekomstige situatie het totale aantal pistebezoekers zijn gemaximaliseerd op 550. Het verlengen van de derde baan heeft daardoor geen gevolgen voor de theoretische maximale capaciteit van het complex. Wel is het mogelijk dat de maximale capaciteit van 550 een aantal keer extra zal worden bereikt (in de huidige situatie zo'n twee keer per jaar). Zoals blijkt uit tabel 2.1 is de verwachting dat het gemiddelde aantal bezoekers op de tien drukste dagen hoger komt te liggen dan in de huidige situatie. In combinatie met de verwachting dat de mensen langer blijven op de baan en in de horeca, leidt dit tot een intensiever gebruik van de derde baan. De maximale capaciteit is met name van belang vanwege de verkeersgeneratie en de daaraan gerelateerde effecten (verkeerseffecten, parkeren, luchtkwaliteit en wegverkeerslawaaï). In de sectorale analyses is niet alleen gekeken naar de jaargemiddelde aantallen, maar ook nadrukkelijk aandacht besteedt aan de 'pieksituaties'.

Conclusie

De verlenging van de derde baan leidt tot een jaarlijkse toename van het aantal bezoekers met circa 86.000 (inclusief horecabezoekers en personeel). Ook het daggemiddelde aantal bezoekers voor de tien drukste dagen zal toenemen. De maximale capaciteit van het SnowWorld-complex wijzigt echter niet als gevolg van het verlengen van de derde baan. Dit komt door het feit dat op de verlengde derde baan meer vierkante meters sneeuw per pistebezoeker noodzakelijk is dan op de bestaande derde baan.

3. Actualisatie milieusituatie en gevolgen voor het milieu

9

3.1. Bodem en water

Bestaande situatie

In de mer-beoordeling zijn de toetsingscriteria opgenomen waaraan de beoogde ontwikkeling in het kader van het aspect 'bodem en water' zal worden getoetst. Het gaat hierbij om de bodemkwaliteit, bodemopbouw, grondwater en oppervlaktewater. In de bestaande situaties van de aspecten bodemkwaliteit, bodemopbouw, grondwater en oppervlaktewater zoals deze zijn beschreven in de mer-beoordelingsnotitie uit 2009, is de afgelopen jaren geen verandering opgetreden.

Effecten verlengde derde baan

Vergelijking bestaande situatie

Bodemopbouw en bodemkwaliteit

Uitgangspunt bij de uitbreiding van SnowWorld is dat voorkomen moet worden dat de puinstort wordt aangetast. De fundering vindt plaats op betonnen platen. Er wordt zettingsonderzoek uitgevoerd om de mogelijke effecten in beeld te brengen. De uiteindelijke definitieve uitwerking zal zo worden gerealiseerd dat het drainagesysteem wordt ontzien en in stand gehouden. De monitorings- en onderhoudsputten blijven te allen tijde bereikbaar. De uitbreiding van de derde baan wordt zo gerealiseerd dat geen sprake is van negatieve milieueffecten voor de bodemopbouw, de bodemkwaliteit of het grondwater.

Grondwater

De verlenging van de derde baan wordt geheel gerealiseerd ter plaatse van de aanwezige puinstort. Gezien de kunstmatige grondwaterbeheersing in het gesloten systeem van de puinstort zal de verlenging van de skibaan naar verwachting geen effecten hebben op grondwaterstanden, -stroming en -kwaliteit. Hemelwater afkomstig van de skihal zal op gecontroleerde wijze naast/onder de baan worden gebracht (voorkomen wordt dat grote hoeveelheden hemelwater voortdurend op hetzelfde punt terechtkomen, waardoor schade zou kunnen ontstaan aan de afdeklaag van de puinstort). Er zal dan ook nauwelijks een verandering in de grondwaterstand optreden ten opzichte van de huidige situatie. Aangezien de voormalige puinstort ook na de uitbreiding van de skibaan geïsoleerd zal blijven, treden geen negatieve effecten op met betrekking tot de kwaliteit van het grondwater (en het kwelwater in de omgeving).

Oppervlaktewater

De waterbeheerder, het Hoogheemraadschap van Rijnland, stelt een aantal randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen. Zo dienen duurzame en niet-uitlogbare materialen te worden gebruikt, dient schoon hemelwater te worden geïnfiltreerd of afgevoerd naar het oppervlaktewater en dient een toename aan verharding te worden gecompenseerd in de vorm van open water. Met inachtneming van deze uitgangspunten kan gesteld worden dat als gevolg van de ontwikkeling geen negatieve effecten voor oppervlaktewater te verwachten zijn.

In overleg met de waterbeheerder is bezien of compensatie van de toename in verharding door de beoogde ontwikkeling nodig is. Volgens de eis van het Hoogheemraadschap van Rijnland dient bij een toename in verharding van meer dan 500 m² 15% van deze toename te worden gecompenseerd door de

aanleg van functioneel open water. Uit overleg met het waterschap blijkt dat in 2014 extra water gecompenseerd zal worden in het peilvak waarbinnen SnowWorld is gelegen, ter hoogte van de volkstuinen. De vergunning (V57472, d.d. 30 september 2013) hiervoor is reeds door het Hoogheemraadschap verleend aan de gemeente Zoetermeer. De vergunning is verleend voor het aanleggen en hebben van een overige watergang met een oppervlakte van 5.929 m² en het aanleggen en hebben van 3 duikers. 853 m² van het aan te leggen water wordt gerealiseerd als watercompensatie voor eerder aangebrachte verharding. Er blijft dan ook nog ruim 5.000 m² water over dat kan dienen als compensatie voor de toename in verharding door de beoogde uitbreiding van SnowWorld. Deze watercompensatie is ruim voldoende. Wel dient voor de toename in verharding een vergunning op basis van de Keur te worden aangevraagd bij het waterschap.

Vergelijking effect 4^e baan

Bodemopbouw en bodemkwaliteit

De potentiële gevolgen van de verlengde derde baan voor de bodemopbouw en bodemkwaliteit zijn beperkter dan de gevolgen van de vierde baan. Bij de realisatie van de 4^e baan was de aanleg van een kelder voorzien die resulteerde in uitkomend puin. Omdat deze (half) verdiepte kelder niet meer is voorzien, zullen de effecten van de derde baan op de bodemopbouw en –kwaliteit minder groot zijn dan de effecten van de vierde baan.

In de plannen voor de vierde baan was sprake van een herinrichting van het voorterrein waardoor het aantal parkeerplaatsen werd vergroot. In de huidige plannen is vooralsnog geen sprake van een aanpassing van het bestaande parkeerterrein (in paragraaf 3.4 is ingegaan op de wijze waarop de parkeercapaciteit wordt vergroot). Dit betekent dat de aanwezige grondwal niet hoeft te worden vergraven. De beoogde ontwikkeling zal, in tegenstelling tot de eerder voorziene ontwikkeling van de aanleg van de vierde baan, ter plaatse van de grondwal dan ook geen effect hebben op de bodemopbouw en –kwaliteit.

Grondwater

Uit de mer-beoordeling blijkt dat de aanleg van de vierde baan geen gevolgen zou hebben voor de grondwaterstanden, -stromingen en –kwaliteit. Op dit punt leidt de verlengde derde baan dan ook zeker niet tot onderscheidende effecten.

Oppervlaktewater

Door de uitbreiding van de derde baan ontstaat er een minder grote toename in verharding dan bij de aanleg van de gehele nieuwe nieuwe baan. Het effect van de beoogde ontwikkeling op het oppervlaktewater zal daardoor kleiner zijn.

Conclusie

Door rekening te houden met een aantal uitgangspunten als gevolg van de situering op een puinstort, leidt de uitbreiding van SnowWorld met een verlengde derde baan niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen die het doorlopen van een mer-procedure noodzakelijk maken.

3.2. Ecologie

Bestaande situatie

In de mer-beoordeling zijn de toetsingscriteria opgenomen waaraan de beoogde ontwikkeling in het kader van het aspect 'ecologie' zal worden getoetst. Het gaat hierbij om de aantasting en verstoring van beschermde gebieden, de toe- of afname van ecologisch waardevol areaal en de aantasting of verstoring van bestaande natuurwaarden.

In de beschrijving van de bestaande situatie zoals opgenomen in de mer-beoordeling, zijn de afgelopen jaren slechts kleine veranderingen opgetreden. Ook is er in het gemeentelijk beleid een en ander gewijzigd. Het Stadsnatuurplan is vervangen door de Groentrilogie. De Groenkaart en de Visie

Biodiversiteit vormen samen met het Bomenbeleid de zogeheten groentriologie; de uitwerking van het collegeprogramma 2010-2014 voor het beleid rond het groen in de stad.

Groenkaart

Zoetermeer is een compacte groene stad, direct gelegen aan het Groene Hart. Belangrijke oude structuren, zoals de weteringen en oude linten zijn opgenomen in de stad. Om de groene kwaliteit van de stad te waarborgen is een afwegingskader nodig voor de ontwikkeling van de groene ruimte van Zoetermeer: de Groenkaart. De Groenkaart geeft inzicht in het huidige groen op stads-, wijk- en buurtniveau en bevat spelregels over hoe om te gaan met dit groen. De belangrijkste spelregels zijn dat natuurkernen worden beschermd en dat eventuele ontwikkelingen in regionale recreatiegebieden worden gecompenseerd.

Uitbreiding of toevoeging van functies is in principe mogelijk mits het karakter en de draagkracht van het gebied dit toelaat. Conform het raadsbesluit van 14 december 2009 is uitbreiding van SnowWorld in het Buytenpark mogelijk, onder voorbehoud van (onder andere) natuurcompensatie. De natuurkern Buytenpark wordt hier te zijner tijd herbegrensd.

Biodiversiteit

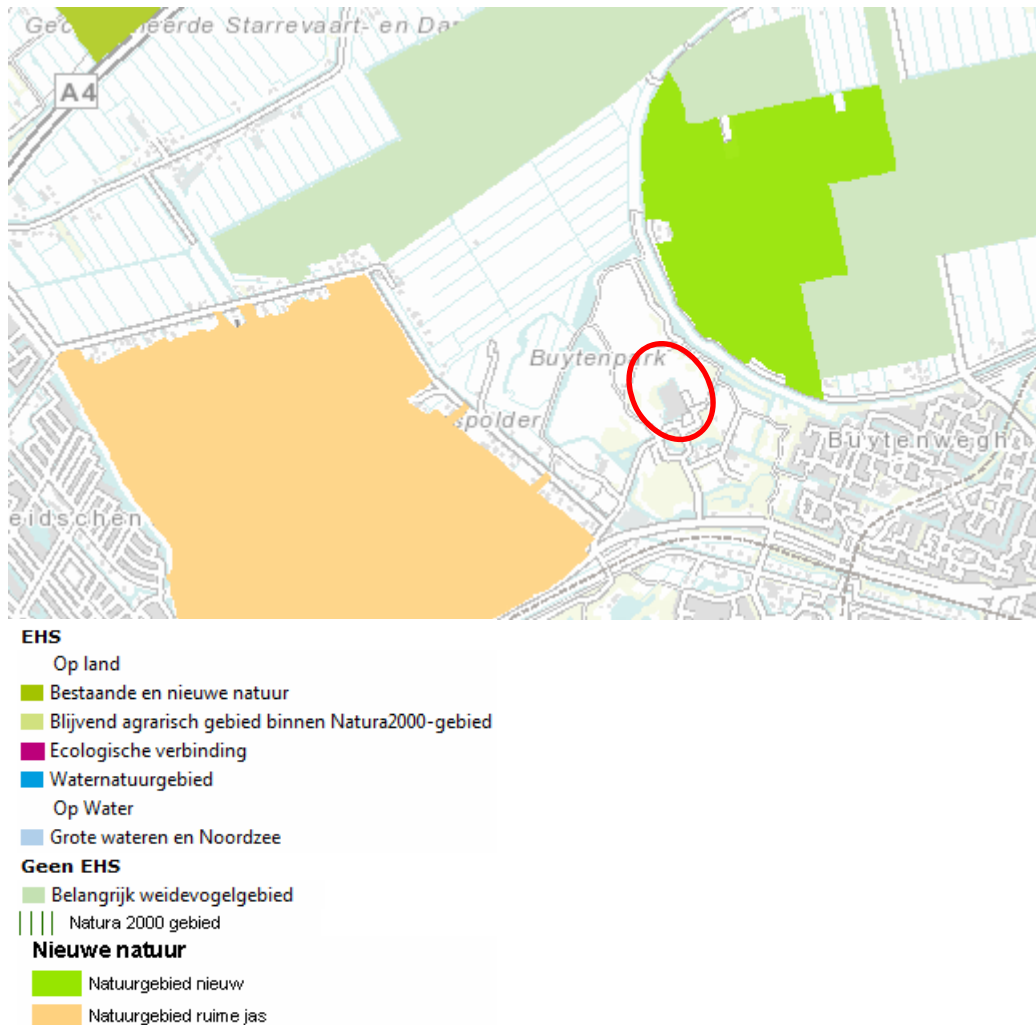
Zoetermeer heeft 180 beschermde plant- en diersoorten. Deze en alle andere soorten wil de gemeente behouden en waar mogelijk de verscheidenheid aan soorten vergroten. Om dit te bereiken heeft de gemeente de visie Biodiversiteit gemaakt. Met deze visie wil het college ook de trots en waardering voor groen en natuur bij inwoners en bedrijven verder vergroten en samen met hen werken aan een duurzame groene stad. Komende jaren zet de gemeente zich in voor het behoud en vergroten van het leefgebied voor beschermde soorten die het moeilijk hebben, zoals gebouwbewonende vogel- en vleermuissoorten. Samen met de waterschappen gaat de gemeente zich ook inzetten voor het verbeteren van nat leefgebied voor soorten in en om het water waaronder moerasvogels, amfibieën en libellen.

Bomenbeleid

Het bomenbeleid is gericht op het handhaven van het groene karakter van de gemeente Zoetermeer. Dit houdt in dat zorgvuldig om wordt gegaan met alle bomen en boomstructuren in de stad. Gestreefd wordt naar het realiseren van een boomwaardige standplaats, waarbij de boom zowel ondergronds als bovengronds voldoende ruimte heeft om uit te groeien. De verlenging van de derde baan vindt plaats in het begrazingsgebied van het Buytenpark. Dit deel van het Buytenpark is aangewezen als natuurkern op de Groenkaart van de gemeente Zoetermeer (vastgesteld door de gemeenteraad september 2013).

Beschermde gebieden

Met betrekking tot beschermde gebieden is het provinciale beleid gewijzigd. De Zoetermeersche Meerpolder is niet langer aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het westelijk deel van de polder is nog steeds als nieuwe natuur aangewezen in het kader van het Natuurbeheerplan, maar heeft niet meer de status van EHS. De Nieuwe Driemanspolder ten zuidwesten van het plangebied is ook aangewezen als nieuwe natuur.



Figuur 3.1 Ligging plangebied (rode cirkel) t.o.v. beschermde natuurgebieden (bron: geo-loket provincie Zuid-Holland)

Beschermde soorten

Voor de beschermde soorten geldt dat er in 2010 aanvullend veldonderzoek is uitgevoerd dat niet is verwerkt in de mer-beoordeling. Voor de leesbaarheid is in deze paragraaf een volledige beschrijving van de aanwezige beschermde soorten ter plaatse van en in de omgeving van de derde baan opgenomen. Overigens wordt in 2014 ten behoeve van het bestemmingsplan nog een actualiserend ecologisch veldonderzoek uitgevoerd. De verwachting is dat deze actualisatie niet leidt tot andere conclusies met betrekking tot de aanwezige natuurwaarden.

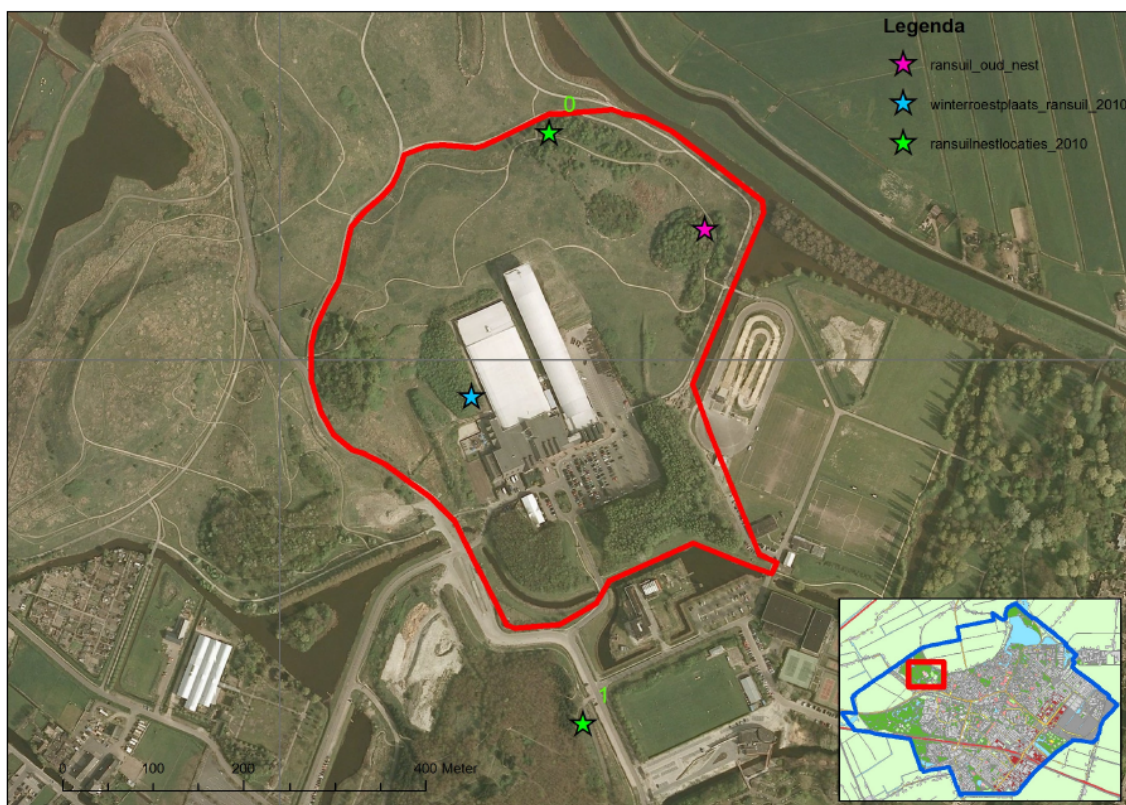
In het kader van de mer-beoordeling is onderzoek gedaan naar de aanwezige ecologische waarden. De onderzoeksresultaten zijn opgenomen in het rapport "Veldinventarisatie beschermde soorten SnowWorld Zoetermeer" van september 2009. De conclusies van het onderzoek zijn dat het gebied rondom SnowWorld van waarde is voor:

- vleermuizen als foerageergebied, voor met name de gewone dwergvleermuis;
- broedvogels, ransuil en grote bonte specht hebben er vaste rust- en broedplaatsen.

Het gebied is verder van belang voor onder andere de algemene beschermde soorten als de gewone kaardenbol, middelste groene kikker (=bastaardkikker), bosmuis, mol, egel en huisspitsmuis. Er komen verder algemene vogels voor.

In 2010 is er door bSR nader onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke gevolgen van de uitbreiding van SnowWorld voor de flora en fauna, omdat in het seizoen waarin het voornoemde onderzoek is verricht,

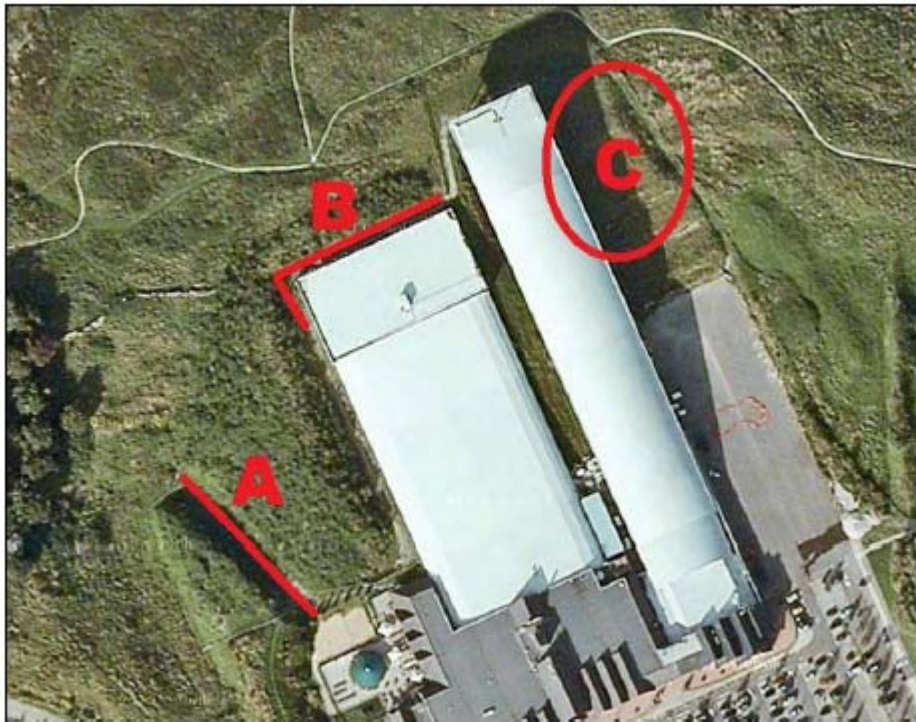
niet alle diersoorten en plantensoorten in kaart konden worden gebracht. De resultaten van dit aanvullende onderzoek zijn opgenomen in het rapport "Beschermd en bedreigde natuurwaarden SnowWorld Zoetermeer", van november 2010. Ten aanzien van de aanwezigheid van de ransuil is in het rapport geconcludeerd dat er twee broedlocaties zijn in de omgeving van SnowWorld.



Figuur 3.2 Vaste verblijfplaatsen ransuil

Ten aanzien van de vleermuizen is vastgesteld dat in de directe omgeving van SnowWorld en in het gebouwencomplex van SnowWorld geen vaste rust- en verblijfplaatsen zijn van vleermuizen. Het gebied is ook geen essentieel foerageergebied voor vleermuizen, het waargenomen aantal vleermuizen is, zeker in vergelijking met andere delen van het Buytenpark en andere locaties in Zoetermeer, relatief laag. De reden hiervoor is vrijwel zeker het ontbreken van open water. Het gebruik van het gebied als vliegroute is niet aangetoond.

Rond SnowWorld komt daarnaast belangrijk leefgebied van wespbijen, waaronder één rode lijstsoort, voor.



Figuur 3.3 Belangrijke foerageer- en nestellocaties wespbijen
(A= ten noorden van het SnowWorldterras, B= noordkant 1^e en 2^e baan, C= ten oosten van de 3^e baan)

Effecten verlengde derde baan

Vergelijking bestaande situatie

Buytenpark

Een deel van het Buytenpark is door de gemeente aangewezen als natuurkern, daarbinnen is voor het begrazingsgebied ruigtestruweel als natuurdoeltype aangegeven. De beoogde uitbreiding ligt in het meer extensief gebruikte deel van het park, met een minder dicht padennetwerk en dus relatief minder recreatief gebruik dan in de rest van het park. Dit deel van het Buytenpark is aangewezen als natuurkern op de Groenkaart van de gemeente Zoetermeer. De uitbreiding van SnowWorld in dit deel van het Buytenpark zal op twee wijzen gecompenseerd worden, te weten kwantitatief en kwalitatief:

- De kwantitatieve compensatie houdt in dat de oppervlakte aan natuurkerngebied dat door de uitbreiding van SnowWorld verloren gaat aan de noordwestzijde van het Buytenpark wordt gecompenseerd door het natuurkerngebied op deze locatie met dezelfde oppervlakte te vergroten.
- De kwalitatieve compensatie, die mogelijk wordt gemaakt door de financiële bijdrage van SnowWorld, bestaat uit de kwaliteitsverbetering van het Buytenpark. De padenstructuur wordt verlegd en de rondom de verlengde baan zullen bosschages worden aangeplant, zodat de baan op maaiveldniveau ingepast wordt. Gekozen wordt voor de soorten van de zogenoemde Zeeuwse haag. Dit zijn soorten die van oudsher in Nederland voorkomen en ook in het Buytenpark veel zijn terug te vinden. De Zeeuwse haag bestaat uit: Sleedoorn, meidoorn, veldesdoorn, aangevuld met onder andere hondsroos, egelantier en vlier. Dit struweel houdt de grote grazers onder de skibaan vandaan en is aantrekkelijk voor onder andere vogels en muizen. De beplanting reikt na vijf jaar ongeveer tot ooghoogte. Uiteindelijk groeit het struweel uit tot een hoogte variërend tussen de 2 en de 8 meter. Daarnaast wordt ter plaatse van de kwantitatieve compensatie ook geïnvesteerd in de verhoging van de biodiversiteit door het nemen van beheermaatregelen.

Beschermde natuurgebieden

Het plangebied grenst niet aan de EHS. De Zoetermeersche Meerpolder, aangewezen als belangrijk weidevogelgebied, ligt op zo'n 190 m ten oosten van de uitbreiding. Met name de broedende vogels in dit gebied zijn deels gevoelig voor verstoring. Binnen een afstand van 200 m van de Ringdijk bevinden zich echter als gevolg van bestaande verstoring door het gebruik van de Ringdijk naar verwachting

nauwelijks weidevogels. Gelet op de afstand van SnowWorld tot de polder, is een verstoring van natuurwaarden in de situatie dat de uitbreiding van de 3^e baan gerealiseerd is niet te verwachten. Tijdens de aanlegfase kan mogelijk, afhankelijk van de wijze van bouwen, wel enige verstoring ontstaan door geluid. De geluidsverstoring kan een tijdelijk negatief effect hebben op de weidevogels. Aangezien tijdens de daguren wordt gebouwd is verstoring door licht niet of nauwelijks aan de orde.

De uitbreiding van de derde baan staat de realisatie van nieuwe natuur in de Zoetermeersche Meerpolder en de Nieuwe Driemanspolder niet in de weg.

Beschermde en Rode Lijstsoorten

De uitbreiding van de derde baan zal naar verwachting geen van de bestaande broedplaatsen doen verdwijnen. De struwelen waarin de nesten zijn gevonden blijven gehandhaafd. De uitbreiding van de derde baan betekent wel een afname van het beschikbare oppervlakte aan foerageergebied voor de ransuil. Echter de totale oppervlakte beschikbaar foerageergebied voor de ransuil neemt slechts een fractie af en er blijft in ruime mate foerageergebied aanwezig in de rest van het Buytenpark. De kwaliteit hiervan als jachtgebied is vrijwel zeker niet lager dan het terrein waar gebouwd moet worden. In het gehele Buytenpark zijn jagende ransuilen waargenomen. Het is zeer onwaarschijnlijk dat door het verdwijnen van het jachtgebied waar de uitbreiding van de baan plaats moet vinden de functionaliteit van het gebied als jachtterrein voor de ransuil significant wordt aangetast. Vanwege het natuurkerngebied vindt overigens compensatie plaats aan de noordwestzijde van het Buytenpark.

De bestaande derde baan heeft geen functie als vaste verblijfplaats voor vleermuizen. Ook zijn geen vaste vliegroutes vastgesteld en de directe omgeving van SnowWorld vormt geen primair foerageergebied.

De uitbreiding van de derde baan leidt door het glas op de kop van het gebouw tot iets meer uitstraling van licht naar de omgeving. De kans dat foeragerende vleermuizen hier last van ondervinden is vrij klein. In het bestemmingsplan wordt een regeling opgenomen waarmee de toegestane lichtuitstraling wordt gemaximaliseerd om op die wijze ongewenste effecten op de aanwezige natuurwaarden te voorkomen.

Rondom de bebouwing van SnowWorld is leefgebied van wespbijen aanwezig. De uitbreiding van de derde baan richting het noorden tast dit leefgebied niet aan.

Op de kop van de derde baan is sprake van een glazen gevel (aan de zijkant van de baan is geen glas voorzien). De uitbreiding wordt zodanig vorm gegeven (in ontwerp dan wel door maatregelen) dat wordt voorkomen dat er onnodig vogels tegen het gebouw aan zullen vliegen.

Vergelijking effect vierde baan

Buytenpark

De uitbreiding van de derde baan beslaat een veel kleiner oppervlak dan de vierde baan. De aantasting van het oppervlak ruigtestruweel is dan ook beperkter.

Beschermde natuurgebieden

De effecten op de Zoetermeersche Meerpolder zijn nagenoeg gelijk. De bouwperiode van de uitbreiding van de derde baan is aanzienlijk korter, waardoor de verstoringperiode ook korter is.

Beschermde en Rode Lijstsoorten

De afstand van de derde baan tot de verblijfplaats van de ransuil is iets groter dan de afstand van de oorspronkelijk beoogde vierde baan, waardoor het optreden van verstoring nog minder waarschijnlijk is. De uitbreiding van de derde baan leidt ook tot minder aantasting van het jachtgebied van de ransuil.

Doordat de uitbreiding van de derde baan geen ramen aan de zijkanten heeft en geen restaurant krijgt op de kop van het gebouw, is de lichtuitstraling veel beperkter dan die van de vierde baan.

De aanleg van de vierde baan zou leiden tot een aantasting van het leefgebied van de wespbijen. Dit is niet het geval bij de uitbreiding van de derde baan.

Conclusies

De uitbreiding van de derde baan leidt niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen die het doorlopen van een mer-procedure noodzakelijk maken.

3.3. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Bestaande situatie

In de mer-beoordeling zijn de toetsingscriteria opgenomen waaraan de beoogde ontwikkeling in het kader van het aspect 'landschap, cultuurhistorie en archeologie' zal worden getoetst. Het gaat hierbij om de aantasting van de openheid van het omringende landschap, visuele verstedelijking, behoud/ontwikkeling landschappelijke karakteristiek en cultuurhistorische waarden (gebiedskenmerken, patronen, elementen), inpassing in/ kwaliteitsverbetering van het Buytenpark en verstoring van archeologische waarden.

De beschrijving van de bestaande situatie zoals opgenomen in de mer-beoordelingsnotitie is nog actueel. Sinds het opstellen van de mer-beoordeling heeft de provincie voor het gebied ten noorden van het Buytenpark het regioprofiel Zoeterwoude/Stompwijk opgesteld. In dit regioprofiel komen dezelfde waarden terug als die in de mer-beoordeling zijn beschreven.

Het aspect archeologie behoeft een kleine aanvulling, omdat er feitelijk niks aan de bestaande situatie verandert. Binnen het plangebied zijn geen waardevolle vindplaatsen aangewezen. In de gemeentelijke Rapportage "Archeologisch waardevolle gebieden in Zoetermeer" is het plangebied evenmin aangewezen als archeologisch waardevol gebied. Ten noorden van het plangebied is de Ringvaart aangewezen als beschermd archeologisch monument.

Effecten verlengde derde baan

Vergelijking bestaande situatie

Visuele effecten

De uitbreiding van de derde baan, waarbij de top uitkomt op een hoogte van ca. 68,7 meter + NAP heeft onvermijdelijk invloed op de beleving van het park en het omringende landschap. Met betrekking tot de beleving zijn drie landschappen te onderscheiden waarin SnowWorld een verschillende rol vervult. Deze drie – als het ware over elkaar gelegen – landschappen bepalen elk een eigen context waarin SnowWorld steeds in een andere beleving voorkomt:

- de snelwegen A4/A12;
- het omringende cultuurlandschap;
- het Buytenpark.

Voor de mer-beoordeling zijn de visuele effecten van de uitbreiding van SnowWorld met een vierde baan beoordeeld in een haalbaarheidsonderzoek. De uitbreiding van de derde baan komt qua effecten voor een groot deel (de kop van het gebouw steekt ongeveer even ver het Buytenpark in) overeen met de effecten van variant 4 in dat onderzoek. Voor de uitbreiding van de derde baan zijn eigen visualisaties gemaakt, die zijn opgenomen in bijlage 2.

Snelwegen A4/A12

Vanaf de snelwegen gezien ligt SnowWorld in de achtergrond. De afstand tot de A12 is 2 km, tot de A4 3 km. Als gevolg daarvan is SnowWorld wel zichtbaar, maar niet in detail. SnowWorld is te zien als een ver weg liggend gebouw van grote omvang, onderdeel van het stedelijke decor dat langs dit deel van het snelwegennet algemeen is. Vanwege de ijle constructie kan ook onder het gebouw door gekeken worden. Een van de visualisaties in bijlage 2 laat de verlengde derde baan vanaf de A4 zien. Op dit schaalniveau is er geen sprake van visuele verstedelijking of aantasting van de openheid.

Omringend cultuurlandschap

SnowWorld ligt in het Buytenpark, op beperkte afstand van het oude cultuurlandschap van de omringende polders. Openheid betekent in het Groene Hart vooral 'zicht op de horizon'. Vanuit de Nieuwe Driemanspolder en de Zoetermeersche Meerpolder is er in de huidige situatie door het heuvelachtige karakter van het Buytenpark en de huidige banen van SnowWorld reeds sprake van belemmering van zicht op de horizon en een verstedelijkt beeld. Op de achtergrond, met name vanuit de Drooggemaakte Grote Polder, is tevens het stedelijke gebied van Zoetermeer zichtbaar. De visualisaties in bijlage 2 geven ook een overzicht van het bestaande beeld vanuit de omliggende polders.

Vanuit het landschap van de oude polders vormt SnowWorld een contrast: een afwijkend element, dat bovendien op alle aspecten een andere wereld vertegenwoordigt dan het polderlandschap: groot, gebouwd, 'modern'. In deze context kan de uitbreiding van SnowWorld worden beschouwd als een (extra) verstoring van het polderlandschap, vergelijkbaar met de windmolens bij Leiden en Alphen aan den Rijn en de skyline van Den Haag. Bepalend daarvoor zijn de omvang van het gebouw en de mate van dominantie over het groene cultuurlandschap, die samenhangt met de hoogte, de architectuur en de kleur van de uitbreiding.

De uitbreiding van de derde baan is in de directe omgeving en vanuit de polders duidelijk waarneembaar en herkenbaar. De uitbreiding van SnowWorld leidt in het omringende cultuurlandschap tot een extra visuele verstedelijking. Doordat de uitbreiding plaatsvindt op een ijle constructie kan er goed onder de baan doorgekeken worden. Dit leidt tot een beperkte aantasting van de beleving van de openheid. De visualisaties in bijlage 2 geven een beeld van de verlengde derde baan vanuit de omliggende polders.

De uitbreiding van SnowWorld leidt niet tot aantasting van de hoge cultuurhistorische waarden van de Zoetermeersche Meerpolder en de Drooggemaakte Grote Polder zelf. De Meerpolder is door de gemeente aangewezen als beschermd stads- en dorpsgezicht, omdat het de oudste droogmakerij van Rijnland is. Beide polders zijn Topgebied Cultureel Erfgoed. De aanleg van een verlengde derde baan heeft geen directe aantasting tot gevolg van de cultuurhistorische waarden van het beschermd stads- en dorpsgezicht en topgebied, omdat de ontwikkeling niet in deze gebieden zelf is geprojecteerd. Wel is vastgesteld dat de uitbreiding van SnowWorld met een verlengde derde baan leidt tot een toename van de visuele verstedelijking van het landschap, waardoor het open landschap meer verstoord wordt dan in de huidige situatie. Deze toename van de verstoring is echter beperkt.

Buytenpark

Het Buytenpark is opgebouwd uit landschapselementen die een natuurlijke uitstraling ambiëren, hoewel de vormen duidelijk kunstmatig zijn (afgevlakte toppen). In de context van het Buytenpark is er sprake van ruimtelijke dominantie van het gebouw over het park: dichtbij SnowWorld en op de heuvels overheerst het gebouw de omgeving.

De uitbreiding zal vanwege de hoogte en de lengte meer en over grotere afstand in het Buytenpark waarneembaar zijn dan de huidige banen en leidt daarmee tot een zekere extra visuele verstedelijking van het Buytenpark. De uitbreiding ligt ook meer over het park heen en het gebouw is dominant voor de beleving van het park. De visualisaties in bijlage 2 geven een beeld van de verlengde derde baan vanuit verschillende posities binnen het Buytenpark. Door de uitkijktoren naast en het panoramabalkon op de kop van de derde baan wordt er ook een extra beleving van het Groene Hart voor de recreanten in het Buytenpark toegevoegd.

Behoud en ontwikkeling landschappelijke karakteristiek

Ter plaatse van de uitbreiding zijn geen waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische waarden aanwezig. In de omgeving zijn wel waardevolle lijnen en vlakken gelegen, zoals de Zoetermeersche Meerpolder met bijbehorende Ringsloot. De historische waarde van de linten zit met name in de continuïteit van de lijn (weg en wetting, dijklichaam, verspreide kleinschalige bebouwing, kwelsloot) en

de historische bebouwing die hier vaak nog is te vinden. De bebouwing van Zoetermeer en SnowWorld ligt echter duidelijk achter de historische linten, waarbij de bebouwing en de contouren van de linten zijn gerespecteerd. Ondanks dat de verlengde derde baan meer in het oog zal springen, is deze niet van invloed op de beeldkarakteristiek van de linten.

Inpassing in en kwaliteitsverbetering van het Buytenpark

In de Visie Buytenpark heeft de gemeente randvoorwaarden geformuleerd voor een eventuele uitbreiding van recreatieve voorzieningen in het park. Deze hebben betrekking op de zonering, het invulling geven aan de ruimtelijke strategie voor het park en het toevoegen van kwaliteit. De uitbreiding van de derde baan ligt binnen de begrazingszone van het Buytenpark. In de Visie Buytenpark is wel een uitbreiding van SnowWorld opgenomen, maar die ligt op de plek waar eerst de vierde baan was voorzien. Door aanplant van bosschages worden de huidige derde baan en de uitbreiding landschappelijk ingepast. De baan komt op palen te staan, waardoor een al te massieve uitstraling wordt voorkomen. De uitkijktoren en het panoramabalkon voegen een recreatieve kwaliteit toe aan het park. De wandelpaden lopen langs de kop van de verlengde derde baan.

Archeologie

Gezien het voormalige gebruik van het terrein van SnowWorld bestaat op dit terrein geen relevante kans op archeologische waarden. Aantasting van het archeologisch monument de Ringvaart wordt uitgesloten.

Vergelijking effect vierde baan

De uitbreiding van de derde baan steekt verder het Buytenpark in en is zo'n 5 m hoger dan de vierde baan. Dit verschil in hoogte is dermate klein dat geen sprake is van relevante verschillen in de landschappelijke effecten. Ook de effecten op cultuurhistorische en archeologische waarden zijn gelijk.

Conclusies

De uitbreiding van de derde baan leidt tot een verstedelijking en een beperkte aantasting van de openheid aan de rand van Zoetermeer. Er is echter geen sprake van belangrijke nadelige effecten die het doorlopen van een mer-procedure noodzakelijk maken. Ook is (in tegenstelling tot de uitbreiding met een vierde baan) geen sprake van mogelijk alternatieven die zullen leiden tot sterk onderscheidende effecten.

3.4. Verkeer

Bestaande situatie

In de mer-beoordeling zijn de toetsingscriteria opgenomen waaraan de beoogde ontwikkeling in het kader van het aspect 'verkeer' zal worden getoetst. Het gaat hierbij om de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en parkeren.

Ten opzichte van de destijds beschreven verkeersstructuur zijn de afgelopen jaren veranderingen opgetreden. Zo is de rotonde Buytenparklaan – Amerikaweg inmiddels gerealiseerd, dit komt de verkeersafwikkeling alleen maar ten goede. Tevens is de bereikbaarheid per openbaar vervoer enigszins verbeterd. Op 600 m van SnowWorld is een bushalte gelegen langs de Amerikaweg ter hoogte van de Buytenparklaan. Hier halteren de openbaar vervoerdiensten in de richtingen van en naar Den Haag en Zoetermeer Centrum West via Leidschendam-Voorburg. Tevens zijn op circa 1.000 meter afstand de RandstadRailhaltes Voorweg-Laag en Voorweg-Hoog gelegen die verbinding geven met het RandstadRailnetwerk in Zoetermeer en de regio.

Effecten verlengde derde baan

Vergelijking bestaande situatie

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

Door de verlenging van de derde baan zal naar verwachting het aantal piste- en horecabezoekers toenemen, dit heeft effect op de verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van het gebied. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van het aantal bezoekers en de verkeersgeneratie in zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie. Hierbij is uitgegaan van de bezoekersaantallen in 2011. De bezoekersaantallen in 2013 lagen lager dan in 2011 (in totaal 461.618 bezoekers in 2013 tegenover 498.676 bezoekers in 2011). In onderstaande tabel is een korte samenvatting opgenomen van het aantal verkeersbewegingen op basis van de bezoekersaantallen in 2011.

Tabel 3.1 Overzicht aantal auto's

	huidige situatie 2011	verwachting toekomst
totaal per jaar	187.747	219.570
daggemiddelde gehele jaar	514	601
daggemiddelde drukste 10 dagen	1.428	1.738

Uit bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat op een gemiddelde dag in de huidige situatie 514 auto's naar SnowWorld komen en in de toekomstige situatie 601 auto's. Dit leidt tot een toename in het aantal verkeersbewegingen van 174 (2x 87) mvt/etmaal. Op de drukste tien dagen is sprake van een toename van maximaal 620 (2x310) mvt/etmaal.

Het verkeer zal in de toekomst net als in de huidige situatie gebruikmaken van de Buytenparklaan. Vanaf de Buytenparklaan zal het overgrote deel van het verkeer via de Amerikaweg ten oosten van de Buytenparklaan rijden. Het verkeer verdeelt zich als volgt: 60% van het verkeer in oostelijke richting (A12) en 40% van het verkeer in westelijke richting (A4). De rotonde van de Buytenparklaan met de Amerikaweg heeft voldoende capaciteit om ook het extra verkeer in de toekomst af te kunnen wikkelen (ook op piekdagen). De beperkte toename aan verkeersbewegingen welke hoofdzakelijk buiten de spits zal optreden heeft geen aanleiding tot infrastructurele aanpassingen.

Parkeren

In de huidige situatie beschikt SnowWorld over 450 parkeerplaatsen op eigen terrein. Gedurende het overgrote deel van het jaar is dit ruim voldoende. Op piekdagen komt SnowWorld in de huidige situatie parkeerplaatsen tekort. Bezoekers parkeren dan in de omgeving (o.a. langs de Buytenparklaan, bij Ayers Rock en bij de begraafplaats).

Door de verwachte toename van het aantal bezoekers en de verwachte langere gemiddelde verblijfsduur neemt ook de behoefte aan parkeerplaatsen toe. Uitgaande van een autobezetting van 2.5 inzittenden per auto (op basis van het onderzoek dat eind 2009 / begin 2010 is uitgevoerd door DTV Consultants), bedraagt het aantal benodigde parkeerplaatsen op een topdag maximaal 718. Dit aantal ligt 268 parkeerplaatsen boven het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein beschikbaar is. In de praktijk zullen echter geen parkeerproblemen ontstaan als gevolg van het verlengen van de derde baan, omdat er in de directe omgeving voldoende parkeerplaatsen zijn om dit tekort op te vangen.

Bestaande parkeerterreinen in de omgeving

In het Buytenpark zijn verschillende parkeerterreinen die kunnen worden benut om op de topdagen de pieken in de omgeving op te vangen. Zie voor een overzicht hiervoor het integraal parkeerbehoefteonderzoek Buytenpark d.d. 12 april 2011. Uit dit overzicht blijkt dat er 376 parkeerplaatsen in het Buytenpark zijn gelegen.

SnowWorld heeft overleg gevoerd met zowel Ayers Rock als een vertegenwoordiger van de begraafplaats. Hieruit komt naar voren dat voor het overgrote deel van de topdagen SnowWorld gebruik kan maken van de parkeerplaatsen van Ayers Rock en de begraafplaats voor wat betreft de overloop.

De situatie beschreven in het memo d.d. 12 april 2011 gaat nog uit van de uitbreiding van SnowWorld met een vierde baan en de aanpassing van het parkeerterrein. Met de verlenging van de derde baan bedraagt de parkeerbehoefte van SnowWorld niet meer 820 parkeerplaatsen, maar 718 en voorziet het parkeerterrein van SnowWorld niet in 540 parkeerplaatsen, maar in 450 parkeerplaatsen. Dit betekent voor het maatgevende moment (een zaterdagmiddag in de winter) dat er een tekort kan ontstaan van 101 parkeerplaatsen.

Nieuwe parkeervoorzieningen in het bestemmingsplan SnowWorld

In het bestemmingplan waarmee de verlenging van de derde baan planologisch wordt mogelijk gemaakt, wordt op een tweetal manieren het potentiële aantal parkeerplaatsen op het SnowWorld-terrein en in de directe omgeving daarvan vergroot:

- In het vigerende bestemmingsplan Buytenpark is het parkeerterrein geregeld met een specifieke aanduiding, waardoor het bestemmingsplan weinig flexibiliteit biedt. In het bestemmingsplan SnowWorld wordt parkeren algemeen mogelijk gemaakt binnen de bestemming Sport - Skibaan en niet specifiek aangeduid op de verbeelding. Deze wijze van bestemmen biedt mogelijkheden om eventueel in de toekomst als de situatie daar om vraagt alsnog het terrein aan de voorzijde van het complex aan te passen om op de manier het aantal parkeerplaatsen te vergroten;
- Een deel van de groenbestemming langs de Buytenparklaan, direct ten zuiden van het SnowWorld-complex, wordt mede bestemd voor parkeren. Hier is langs de Buytenparklaan reeds een aantal parkeerplaatsen aanwezig. De groenstrook ten zuidwesten van de watergang kan in pieksituaties worden benut voor tijdelijk parkeren. De locatie heeft een omvang van ruim 5.000 m². Op basis van een grove schets bedraagt het aantal mogelijke parkeerplaatsen ter plaatse circa 175.

Het bestemmingsplan biedt voldoende flexibiliteit om, indien er parkeerproblemen ontstaan, parkeeroplossingen te vinden op het eigen terrein van SnowWorld en langs de Buytenparklaan. Daarvoor is er een extra aanduiding 'parkeren' opgenomen in het bestemmingsplan SnowWorld. Ter plaatse van deze extra aanduiding ligt een halfverhard terrein dat ingezet kan worden als extra overloopgebied. Vooralsnog wordt er echter van uitgegaan (gezien de ervaringen van de afgelopen jaren, de aanname van de bezettingsgraad, en de verandering in de piekmomenten en de duur van de piekmomenten) dat dit overloopgebied voor parkeren niet nodig zal zijn.

Vergelijking effect vierde baan

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

De verwachte toename van het aantal bezoekers door het verlengen van de derde baan is ongeveer even groot als de toename van het aantal bezoekers die als uitgangspunt is gehanteerd in de merbeoordelingsnotitie voor de vierde baan. Het effect van de aangepaste uitbreidingsplannen op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid is daardoor niet anders.

Parkeren

Hoewel de verwachte toename van het aantal bezoekers vrijwel gelijk is, lag in de merbeoordelingsnotitie voor de vierde baan het benodigde aantal parkeerplaatsen op een gemiddelde dag iets hoger dan geraamd voor de verlengde derde baan. Dat hangt samen met het referentiejaar. De afgelopen jaren zijn de bezoekersaantallen verder gedaald, waardoor het totale verwachte aantal bezoekers (situatie 2011 + toename als gevolg van uitbreiding) lager ligt dan de prognose in de merbeoordeling uit 2010.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen op een topdag bedraagt na verlenging van de derde baan maximaal 718 en bedroeg voor de situatie met vierde baan maximaal 704. Dit heeft te maken met de verdeling van de bezoekers over de dag. Het blijkt dat de spreiding van de top 26 dagen (38% van het bezoek komt tussen 11.00 en 15.00; met een piek tussen 14.00 en 15.00), die is gebruikt voor de berekening van baan 4, gelijkmatiger was dan de spreiding van de top 10 dagen die is gebruikt voor

baan 3 (tussen 12.00 en 16.00 komt 46% van onze bezoekers binnen met een piek tussen 15.00 en 16.00). Dit betekent dat de piek is intenser geworden. Uit de mer-beoordeling bleek dat bij de aanleg van de vierde baan in de pieksituaties een tekort optrad (ondanks de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein). Per saldo zullen de gevolgen van de verlengde baan niet wezenlijk anders zijn dan de gevolgen van de vierde baan.

Conclusies

De uitbreiding van SnowWorld leidt voor de aspecten verkeer en parkeren niet tot belangrijke nadelige effecten die het doorlopen van een mer-procedure noodzakelijk maken.

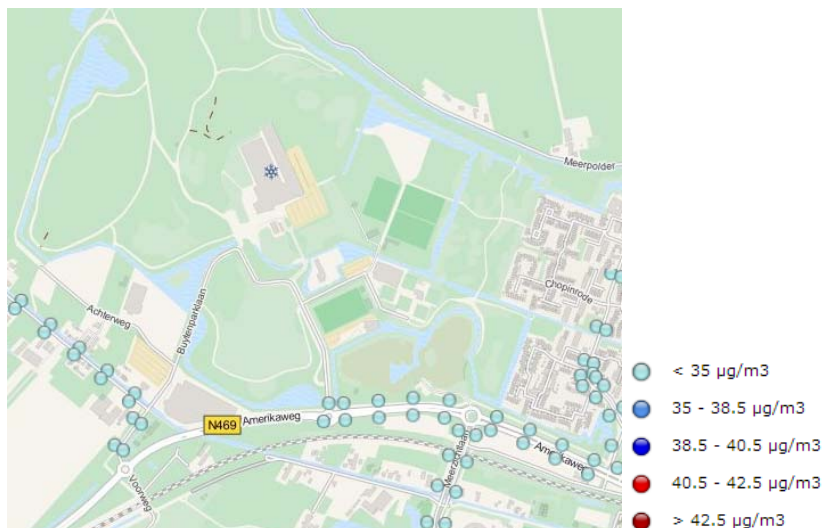
3.5. Woon- en leefmilieu

Bestaande situatie

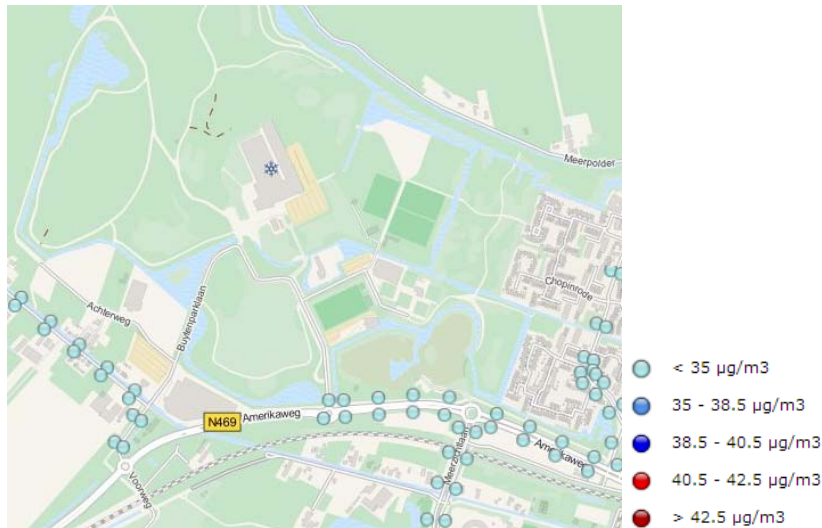
In de mer-beoordeling zijn reeds de toetsingscriteria opgenomen waaraan de beoogde ontwikkeling in het kader van het aspect 'woon- en leefmilieu' zal worden getoetst. Het gaat hierbij om wegverkeerslawaaï, luchtkwaliteit, milieuhinder en externe veiligheid.

In de bestaande situaties van de aspecten milieuhinder en externe veiligheid zoals deze in de mer-beoordeling zijn weergegeven, is de afgelopen jaren geen verandering opgetreden. In deze oplegnotitie worden de effecten van de beoogde ontwikkeling op deze aspecten dan ook gerelateerd aan de bestaande situaties zoals deze in de mer-beoordeling zijn beschreven.

Door een verandering in de verkeersintensiteiten in en rondom het plangebied is de bestaande situatie voor wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit wel veranderd. De wijzigingen in de geluidbelastingen langs de Amerikaweg zullen zeer beperkt zijn. Voor luchtkwaliteit zijn de verschillen groter (mede als gevolg van de wijzigingen in de achtergrondconcentraties die sinds 2009 zijn opgetreden). Uit de gegevens die beschikbaar zijn via de monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl, monitoringsronde 2013) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort, blijkt dat in 2012 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof direct langs de Amerikaweg (als maatgevende doorgaande weg in de omgeving van het plangebied) ruimschoots onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer waren gelegen.



Figuur 3.4 Concentraties stikstofdioxide in de omgeving van het plangebied (in 2012)
(bron: monitoringstool NSL, monitoringsronde 2013))



Figuur 3.5 Concentraties fijn stof in de omgeving van het plangebied (in 2012)
(bron: monitoringstool NSL, monitoringsronde 2013)

Effecten verlengde derde baan

Vergelijking bestaande situatie

Wegverkeerslawaaï

De bepalingen van de Wet geluidhinder zijn niet van toepassing op de uitbreiding van SnowWorld; er is geen sprake van nieuwe gevoelige bebouwing respectievelijk nieuwe infrastructuur of reconstructie van bestaande infrastructuur nabij bestaande woningen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel onderzocht of het extra verkeer langs ontsluitende wegen tot extra geluidhinder kan leiden.

Onderzoek naar de effecten op het gebied van geluidhinder is zinvol indien de ontwikkeling leidt tot een wijziging van de verkeersintensiteit met meer dan 20 à 25%. Bij een kleiner verschil bedraagt de toe- of afname van de ondervonden geluidsbelasting minder dan 1 dB. Een dergelijk klein verschil is niet voor het menselijk oor hoorbaar.

Uit de paragraaf 3.4 blijkt dat de toename in het aantal verkeersbewegingen 174 mvt/etmaal bedraagt (jaargemiddeld). Op de 10 drukste dagen is gemiddeld sprake van een toename van 620 mvt/etmaal. Dit verkeer zal zich voor 60% afwikkelen over de Amerikaweg in oostelijke richting en voor 40% in westelijke richting.

Uit het verkeersmodel voor 2022 van de gemeente Zoetermeer blijkt dat de intensiteit op een weekdag op de Amerikaweg ten oosten van de Buytenparklaan 18.251 mvt/etmaal bedraagt. Een toename van 104 mvt/etmaal (jaargemiddeld) is dan een toename van 0,6 %. Een toename van 372 mvt/etmaal (piekdag) is dan een toename van 2 %.

De intensiteit op de Amerikaweg ten westen van de Buytenparklaan zal 17.395 mvt/etmaal bedragen. Een toename van 70 mvt/etmaal (jaargemiddeld) is een toename van 0,4 %. Een toename van 248 mvt/etmaal (piekdag) is dan een toename van 1,4 %.

Zoals gesteld leidt een toename van ca 20 % tot een toename van de geluidsbelasting van minder dan 1 dB. Dit is voor het menselijk oor niet hoorbaar. De voorgenoemde toenames van de verkeersintensiteiten op de Amerikaweg worden dan ook als aanvaardbaar beschouwd en zullen niet leiden tot onaantvaardbare akoestische situaties.

Luchtkwaliteit

Uit het onderzoek naar de bezoekersaantallen door SnowWorld blijkt dat er door de beoogde ontwikkeling een verkeerstoename ontstaat van 174 motorvoertuigbewegingen per etmaal (jaargemiddelde). Bij de toetsing van de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit is 'worstcase' uitgegaan van een piekdag (gemiddeld een toename van 620 mvt/etmaal op de tien drukste dagen). Verder wordt uitgegaan van een aandeel vrachtverkeer (bussen) van 2%. Uit de NIBM-tool blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van $0,70 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en van fijn stof van $0,16 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Beide toenames blijven ruim onder de $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (drempelwaarde 'in betekenende mate'). Het plan draagt dan ook niet in betekenende mate bij aan de concentraties stikstofdioxide en fijn stof in de lucht.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		620
Aandeel vrachtverkeer		2.0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0.70
	PM ₁₀ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0.16
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		1.2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 3.6 Bijdrage van ontwikkeling aan concentratie luchtverontreinigende stoffen (NIBM-tool)

Milieuhinder

Naast indirecte hinder zoals wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit als gevolg van het verkeer, kunnen ook activiteiten binnen het SnowWorld-complex leiden tot milieuhinder. De beoogde uitbreiding van SnowWorld betreft de verlenging van de reeds aanwezige derde baan. Op basis van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) geldt voor skifaciliteiten een richtafstand van 50 m tot een rustige woonwijk in verband met het aspect gevaar (SBI-code 2008: 931.I). Aangezien de meest nabijgelegen woning op een afstand van minstens 340 m van het terrein van SnowWorld is gelegen, wordt ruimschoots aan de richtafstanden uit de VNG-brochure voldaan. Dit zal ook het geval zijn na verlenging van de derde baan. De uitbreiding van SnowWorld zal dan ook in geen geval leiden tot een onaanvaardbare milieuhinder ter plaatse van woningen. Activiteiten binnen de inrichtingen kunnen gevolgen hebben voor de geluidbelasting in de directe omgeving. In het kader van de aanvraag van de revisievergunning milieu vindt een nadere toetsing plaats van de akoestische gevolgen van de activiteiten en/of installaties binnen de inrichting.

Externe veiligheid

Uit de beschrijving van de bestaande situatie in de mer-beoordeling is reeds gebleken dat er in de omgeving van SnowWorld geen risicovolle activiteiten plaatsvinden die gevolgen kunnen hebben voor de beoogde uitbreiding.

De ontwikkeling bij SnowWorld zelf kan daarnaast wel van invloed zijn op de risicosituatie in de directe omgeving. Met verlenging van de derde baan zal de huidige koel/vriesapparatuur bij SnowWorld worden vervangen door installaties die gebruikmaken van ammoniak als koelmiddel. De inhoud van deze installatie zal meer dan 1.500 kg ammoniak bedragen, waardoor het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing is op SnowWorld. Er dient dan ook rekening gehouden te worden met een grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoording van het groepsrisico (GR). De hoeveelheid ammoniak in de nieuwe installatie zal tussen de 1.500 en 3.500 kilogram bedragen. De installatie wordt in pandig opgesteld. Op grond van de Regeling externe veiligheid inrichtingen geldt bij deze hoeveelheden geen afstand voor de grenswaarde van het PR van 10^{-6} en is er voor het GR geen

relevant invloedsgebied van toepassing. Zodoende gelden er geen belemmeringen ten aanzien van het PR buiten de inrichting. Daarnaast is, conform het gestelde bij tabel 3 van bijlage 2 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen, een verantwoording van het GR in dit geval niet aan de orde.

Vergelijking effect vierde baan

Wegverkeerslawaaï

Aangezien in beide situaties de ontwikkeling niet leidt tot een onaanvaardbaar geluidsniveau langs de Amerikaweg, is er geen verschil in de milieuhinder die optreedt ter plaatse van de omliggende woningen tussen beide uitbreidingsplannen. De toename van de geluidsbelasting langs de ontsluitende wegen bedraagt minder dan 1 dB.

Luchtkwaliteit

De verwachte toename van het aantal bezoekers door het verlengen van de derde baan is ongeveer even groot als de toename van het aantal bezoekers die als uitgangspunt is gehanteerd in de mer-beoordelingsnotitie voor de vierde baan. Het effect van de aangepaste uitbreidingsplannen op de luchtkwaliteit is daardoor vrijwel gelijk.

Milieuhinder

Omdat zowel bij de verlenging van de derde baan als de aanleg van de vierde baan nog ruimschoots wordt voldaan aan de richtafstanden, is er geen verschil in de milieuhinder die optreedt ter plaatse van de omliggende woningen tussen beide uitbreidingsplannen.

Externe veiligheid

Voor de verlenging van de derde baan zal minder sneeuw nodig zijn dan bij de realisatie van een volledig nieuwe baan. Ook de inhoud van de ammoniakinstallatie (ter vervanging van de bestaande R22-installaties) zal daardoor minder kunnen zijn, waardoor de risico's voor de omgeving lager zijn. Uit de effectbeoordeling van de vierde baan bleek echter al dat de aan te houden afstand voor het PR en GR 0 m is. Het effect van de verlenging van de derde baan verschilt dan ook niet van het effect van de volledige nieuwe baan.

Conclusies

Bij geen van de onderzochte aspecten ten aanzien van het woon- en leefmilieu is sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen die het doorlopen van een mer-procedure noodzakelijk maken.

3.6. Energieverbruik en klimaat

Bestaande situatie

Er is geen sprake van relevante wijzigingen in de bestaande situatie zoals deze is beschreven in de mer-beoordelingsnotitie.

Effecten verlengde derde baan

Vergelijking bestaande situatie

Het verbruik van elektriciteit zal niet toenemen als gevolg van het verlengen van de derde baan. De verlengde derde baan heeft dezelfde isolatiewaarden als de bestaande derde baan. Ondanks de extra koeling die noodzakelijk is voor de extra m² sneeuw neemt het energieverbruik per saldo niet toe door:

- nieuwe besturing van alle apparatuur;
- ombouw van de bestaande R22-installaties worden vervangen door een ammoniakgekoelde installatie;
- een verandering in het ontdooisysteem;
- het gebruik van restwarmte.

Het gebruik van restwarmte zal leiden tot een halvering van het gasverbruik.

Vergelijking effect 4^e baan

De toename van het sneeuwoppervlak ligt voor de verlengde derde baan aanzienlijk lager dan bij de vierde baan. Ook de benodigde koeling en verlichting zijn lager, en daarmee het energieverbruik. Daar staat tegenover dat in het kader van de vierde baan is gekeken naar een uitgebreider maatregelenpakket (waaronder het toepassen van lichtkoepels op de bestaande en nieuwe pistes en de eventuele toepassing van zonnepanelen). Dergelijke maatregelen zijn bij het verlengen van de derde baan niet aan de orde.

Conclusies

Voor het thema duurzaamheid is geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen die het doorlopen van een mer-procedure noodzakelijk maken.

Bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling en de Wet milieubeheer benoemen drie criteria die bij een mer-beoordeling moeten worden betrokken:

- het kenmerk van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de potentiële effecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

In hoofdstuk 4 van de mer-beoordelingsnotitie uit 2009 zijn deze criteria voor de verschillende milieuthema's geconcretiseerd. In deze oplegnotitie is in aanvulling op de mer-beoordeling voor de vierde baan beoordeeld of het gewijzigde uitbreidingsplan (dat uitgaat van een verlenging van de derde baan), leidt tot belangrijke negatieve milieueffecten die een volwaardige mer-procedure wenselijk of noodzakelijk maken. Voor geen van de milieuthema's blijkt sprake te zijn van dergelijke belangrijke negatieve milieueffecten. Om deze reden kan het opstellen van een MER achterwege blijven.

Bijlage 1 Bezoekersaantallen, verkeersgeneratie en parkeerbehoefte¹

Deze bijlage geeft nadere informatie over de (berekening van) huidige en toekomstige bezoekersaantallen en de daarmee samenhangende verkeersbewegingen en parkeerbehoefte.

In het onderzoek wordt de bestaande situatie vergeleken met de verwachte situatie.

(Tussen haakjes wordt er steeds commentaar geleverd op het verschil tussen deze notitie en de notitie voor de bezoekersaantallen in verband met de aanleg van baan 4.)

(Er wordt geen vergelijking meer gemaakt met een uitbreiding van de maximum capaciteit. Dit omdat de verlenging van de derde baan geen capaciteit toevoegt in vergelijking tot de bouw van een hele nieuwe 4^e piste. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2 van deze oplegnotitie. Voor SnowWorld is de uitbreiding toch interessant, omdat de maximum capaciteit van het complex nu niet of nauwelijks wordt behaald.)

1.1 Bezoekersaantallen

Huidige bezoekers

De bezoekers van SnowWorld in Zoetermeer kunnen in een aantal categorieën worden uitgesplitst, te weten:

- Pistebezoekers
- Horecabezoekers
- Fitnessbezoekers
- Personeel
- Winkelbezoekers

De onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal bezoekers². Daarna volgt een toelichting van de gegevens per kolom.

Tabel 1.1 Huidig aantal bezoekers (inclusief personeel, 2011)

	pistebezoekers	horecabezoekers	fitnessbezoekers	personeel	totaal
totaal per jaar	223.628	111.814	137.001	26.233	498.676
daggemiddelde gehele jaar	613	306	375	72	1.366
daggemiddelde drukste 10 dagen	2.177	1.089	334	255	3.855

(In de notitie over de bezoekersaantallen voor de vierde baan was een top 26 opgenomen. Dit waren alle dagen in 2008 waarop er meer dan 2.000 pistebezoekers waren. In 2011 zijn er maar 8 dagen

² SnowWorld heeft de aanname gedaan dat de bezoekers van de wintersportwinkel Duijvestein dezelfde bezoekers zijn als diegene die de pistes, de horeca en de fitness bezoeken. Er zijn hiervoor dus geen extra bezoekers berekend.

geweest met meer dan 2.000 bezoekers. De 'top 26' komt in deze notitie dan ook niet meer voor. Alleen de top 10 blijft beschreven.)

(In 2008 betrof het totaal aantal bezoekers 625.467 (daling 20% in 2011) en het daggemiddelde van de 10 drukste dagen 5.195 (daling 26% in 2011). Het aantal fitnessbezoekers en personeel is relatief beperkt gedaald (6% respectievelijk 7%). De daling in het aantal piste- en horeca bezoekers bedraagt echter 26%.)

Het totaal aantal bezoekers (inclusief personeelsleden) in 2011 van SnowWorld Zoetermeer bedroeg 498.676. Hieronder wordt toegelicht waarop dit aantal is gebaseerd. In 2013 was het aantal bezoekers minder dan in 2011 namelijk 461.618.

Pistebezoekers

Het aantal pistebezoekers in de periode 1 januari 2011 tot en met 31 december 2011 bedroeg 223.628. Dit is gebaseerd op een rapportage uit het ticket- en toegangssysteem van SnowWorld (Team Access). Het aantal pistebezoekers over het kalenderjaar 2011 is 26% (77.539) minder dan over het kalenderjaar 2008, waarop de notitie voor de uitbreiding van baan 4 was gebaseerd.

Horecabezoekers

Het aantal horecabezoekers wordt door SnowWorld niet separaat gemeten. De aanname die SnowWorld hanteert, is dat elke twee pistebezoekers een extra horecabezoeker meebrengen. Dit betreft bijvoorbeeld de opa's en oma's die naar hun kleinkinderen komen kijken als deze skiles krijgen, maar ook de zakelijke bezoekers die in hun arrangement geen pistebezoek hebben opgenomen.

Als het aantal horecabezoekers, gebaseerd op deze aanname wordt vergeleken met de gerealiseerde horecaomzet, blijkt dat in Zoetermeer de gemiddelde besteding van de bezoeker € 8,52 bedraagt en in Landgraaf € 9,59. Dit verschil wordt verklaard door de horecabesteding van de hotelgasten in Landgraaf. Deze groep besteedt relatief meer in de horeca.

(De horeca besteding lag in 2008 in Zoetermeer nog hoger dan in Landgraaf. Dit is omgeslagen door de toename van de hotelbezetting. Ten opzichte van 2008 is het aantal hotelgasten in 2011 gestegen met 81%, dit mede door het feit dat het hotel pas in de loop van 2008 is geopend.)

Fitnessbezoekers

Het aantal fitnessbezoekers is gebaseerd op het toegangsregistratiesysteem dat SnowWorld gebruikt (Insight). Berekend is het gemiddeld aantal bezoekers over een periode van 4 weken. Over de periode 19 maart tot en met 15 april 2012 zijn een kleine 11.000 bezoekers de toegangspoort gepasseerd. Gemiddeld per week zijn dit 2.630 bezoekers. Het gemiddelde van deze vier weken is in het overzicht met het totaal aantal bezoekers als basis gehanteerd.

(In het voorjaar van 2009 was dit aantal nog iets hoger met ruim 11.000 bezoekers in vier weken tijd, met een gemiddelde van 2.776 per week).

Personeel

Voor wat betreft het aantal personeelsleden is uitgegaan van 113 fte's voor SnowWorld Zoetermeer. Dit aantal is ontleend aan de door BDO Accountants gecontroleerde (en bij de Kamer van Koophandel gedeponeerde) jaarrekening over het boekjaar 1 oktober 2010 tot en met 30 september 2011.

Uitgaande van 52 werkweken, 28 vakantiedagen en werkweken van 38 uur, betekent het dat een werknemer 1.810 uur werkt. Het totaal aantal gewerkte uren afgezet tegen het aantal pistebezoekers betekent 54,9 minuten per piste bezoeker. Deze ratio is gebruikt om de inzet van het personeel over het jaar te verdelen.

(Over het boekjaar 1 oktober 2007 tot en met 30 september 2008 waren bij SnowWorld Zoetermeer nog 127 fte's werkzaam. Per pistebezoeker werd toen 43,9 minuten gewerkt.)

Winkelbezoekers

SnowWorld heeft de aanname gedaan dat de bezoekers van de wintersportwinkel Duijvestein dezelfde bezoekers zijn als diegene die de pistes, de horeca en de fitness bezoeken. Er zijn hiervoor dus geen extra bezoekers berekend.

Verwachte toekomstige bezoekersaantallen

Door de verlenging van de 3^e baan zal naar verwachting het aantal pistebezoekers en horecabezoekers toenemen. De bouw heeft geen effect op het aantal fitnessbezoekers. Wel zal door de toename van de piste- en horecabezoekers het aantal personeelsleden toenemen.

De onderstaande tabel geeft een overzicht waarin de verwachte toename van het aantal bezoekers is opgenomen. Daarna volgt opnieuw een toelichting van de gegevens per kolom.

Tabel 1.2 Verwacht toekomstig aantal bezoekers

	Huidig aantal (2011)	Toename piste- bezoekers	Toename horeca- bezoekers	Toename personeel	Totaal toekomst
totaal per jaar	498.676	54.789	27.394	3.547	584.407
daggemiddelde gehele jaar	1.366	150	75	10	1.601
daggemiddelde drukste 10 dagen	3.855	533	267	35	4.690

Pistebezoekers

Door de uitbreiding en de daardoor toegenomen aantrekkingskracht, verwacht SnowWorld dat gasten bereid zijn een grotere afstand te overbruggen. In SnowWorld Landgraaf bezoekt 3,9% van het aantal inwoners binnen een straal van 75 km de pistes ('opkomstindex'). In Zoetermeer is dit slechts 2,7%. SnowWorld verwacht dat dit percentage (de opkomstindex) voor SnowWorld Zoetermeer gaat stijgen naar 3,3%. SnowWorld Zoetermeer blijft qua piste immers minder aantrekkelijk vergeleken met Landgraaf (maar liefst 2 nog langere pistes dan de beoogde uitbreiding in Zoetermeer) en 75 km Randstad betekent meer reistijd dan in Zuid-Limburg. Ook heeft SnowWorld Zoetermeer te maken met de concurrentie van de Uithof (Den Haag), Snowplanet (Spaarnwoude) en Skidome (Ruchpen). Derhalve verwacht SnowWorld dat de opkomstindex van 3,9% van Landgraaf niet gehaald zal gaan worden. Voor de berekening van de groei wordt ervan uitgegaan dat het verschil tussen Zoetermeer en Landgraaf gehalveerd zal worden. Op basis van 8,4 miljoen inwoners binnen een straal van 75 km komt de prognose van het aantal pistebezoekers op 278.417. Dit betekent een stijging van 54.789 (24,5%) ten opzichte van het huidig aantal pistebezoekers. Dit percentage is pro rato per dag toegerekend aan het huidige aantal bezoekers.

(In de notitie over de bezoekersaantallen voor de uitbreiding met de 4^e baan gingen we nog uit van een toename van 53.005 (17,6%) tot 354.172. Ook daarbij was het uitgangspunt dat het verschil in de opkomstindex van Zoetermeer en Landgraaf zou halveren. Het verschil in de opkomstindex in 2008 bedroeg 1,2% en dat is in 2011 opgelopen tot 1,3%.)

Horecabezoekers

Voor wat betreft de toename van het aantal horecabezoekers hanteert SnowWorld dezelfde aanname als in de huidige situatie: elke twee pistebezoekers brengen een extra horecabezoeker mee. De toename van 24,5% in de pistebezoekers leidt derhalve tot eenzelfde procentuele toename van het aantal horecabezoekers, zijnde 27.394 extra bezoekers.

(In het plan voor de verlenging van de derde baan is geen uitbreiding van het aantal vierkante meters horeca voorzien. Dit was wel onderdeel van het plan voor de bouw van de 4^e baan.)

Fitnessbezoekers

De uitbreiding zal geen effect hebben op de toename van het aantal fitnessleden en daarmee het aantal fitnessbezoekers.

Personeel

Op dit moment werken bij SnowWorld Zoetermeer 113 mensen (fte's). In Landgraaf zijn dat er 133. Als deze aantallen worden vergeleken met het aantal bezoekers per vestiging, blijkt dat beide bedrijven even 'efficiënt' werken (aantal bezoekers per fte). In de berekening van het aantal extra werknemers door de verwachte verlenging van de derde baan, houden we toch rekening met een (beperkte) toename van de efficiency. Naar verwachting zal de uitbreiding 15 nieuwe banen (fte's) opleveren. Dit betreft extra horeca, uitgifte en technisch personeel. Ondersteunende diensten zoals receptie en reserveringen, maar ook de overhead (boekhouding, personeelszaken enzovoort) hoeven niet te worden uitgebreid.

Uitgaande van de eerder genoemde 1.810 uur per werknemer en het extra aantal pistebezoekers van 54.789, betekenen deze 15 fte's extra, 30,3 minuten per extra pistebezoeker. Deze ratio is gehanteerd om de inzet van de 15 nieuwe werknemers over het jaar te verdelen.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat de verlenging van de derde baan van SnowWorld Zoetermeer leidt tot een toename van 85.731 bezoekers tot 584.407 (tabel 1.2 laatste kolom).

(In de notitie over de bezoekersaantallen voor de uitbreiding met de 4^e baan gingen we nog uit van 82.838 extra bezoekers tot 708.305.)

Hoe de bezoekersaantallen in de tijd verspreid zijn, komt in de analyse van het aantal verkeersbewegingen, dan wel de berekening van de parkeerdruk aan de orde.

Spreiding verwachte groei van de bezoekersaantal in tijd

De verwachte toename van het aantal bezoekers zal naar verwachting niet in één jaar gerealiseerd worden. Het vergt immers enige tijd voordat bij alle potentiële klanten bekend is geworden dat de uitbreiding is gerealiseerd. SnowWorld verwacht dat in het eerste jaar 70% van de groei wordt gerealiseerd en het restant in het jaar daarna.

1.2 Verkeersgeneratie**Huidig aantal verkeersbewegingen**

Voor de inschatting van het aantal verkeersbewegingen zijn de volgende variabelen van belang:

- Aantal bezoekers
- Inschatting gebruik van fiets / openbaar vervoer
- Aantal bezoekers per touringcar
- Aantal inzittenden per auto

Tabel 1.3 Huidig aantal bezoekers en auto's

	Aantal bezoekers	Ander vervoer personeel	busvervoer	Aantal auto- bezoekers	Aantal auto's
totaal per jaar	498.676	9.182	20.127	469.367	187.747
daggemiddelde gehele jaar	1.366	25	55	1.286	514
daggemiddelde drukste 10 dagen	3.855	89	196	3.570	1.428

Aantal bezoekers

Als basis voor de inschatting van het aantal verkeersbewegingen geldt het aantal bezoekers. Hiervoor wordt uitgegaan van het berekende aantal huidige bezoekers (zie tabel 1.1).

Inschatting gebruik van fiets/openbaar vervoer

In verband met de moeilijke bereikbaarheid van SnowWorld Zoetermeer met het openbaar vervoer, is SnowWorld in haar berekeningen ervan uitgegaan dat geen van de gasten van SnowWorld Zoetermeer hier gebruik van maakt. Alleen voor wat betreft het personeel is de aanname gedaan dat 35% per fiets of openbaar vervoer komt. SnowWorld kent een relatief jong personeelsbestand, velen komen dan ook per (brom)fiets of het openbaar vervoer omdat zij niet beschikken over een eigen auto. Uit de personeelslijst over de maand december 2008 blijkt dat 51% van de in die maand werkzame personen in Zoetermeer zelf woont, dit maakt de aanname van 35% per openbaar vervoer of fiets aannemelijk. Deze inschatting uit 2008 is inmiddels nog aannemelijker geworden omdat de bereikbaarheid per openbaar vervoer ten opzichte van 2008 is verbeterd. Sinds 2012 is er een bushalte aan de kop van de Buytenparklaan, ter hoogte van de rotonde, gerealiseerd.

Aantal bezoekers per touringcar

Het aantal bezoekers dat per touringcar naar SnowWorld komt, wordt niet separaat geregistreerd, maar naar inschatting komt 6% van de piste-, dan wel horecabezoekers per touringcar. Het gaat hierbij om bedrijfsevenementen, scholen, skiverenigingen enzovoort. Voor scholen regelt SnowWorld soms zelf het busvervoer. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een vaste busmaatschappij. Op basis van de informatie op de ontvangen facturen over het kalenderjaar 2008, kan worden opgemaakt dat het, voor wat het eigen busvervoer door SnowWorld betreft, hier om 3% van het aantal pistebezoekers gaat.

SnowWorld heeft DTV Consultants opdracht gegeven om een verkeerstelling te verrichten. De opzet van het onderzoek is in nauw overleg met de verkeersdeskundige van de gemeente Zoetermeer opgezet. Gedurende twee hele drukke dagen, te weten dinsdag 29 december 2009 en zondag 17 januari 2010, is het onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek geeft aan dat er op 29 december (tussen 8.00 en 17.00) 2 bussen zijn geweest. Ugaande van gemiddeld 50 inzittenden per bus, betekent dit 5% van het aantal pistebezoekers op die dag tussen 8.00 en 17.00. Op 17 januari heeft DTV geen bussen geteld. Het tellen van bussen op twee dagen in het jaar is niet representatief voor meten van het daadwerkelijke aantal bezoekers per touringcar gedurende het jaar. Er wordt dan ook voor de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte vastgehouden aan de geschatte 6%. DTV heeft overigens gedurende de twee teldagen ook wandelaars geteld, die vermoedelijk met het openbaar vervoer zijn gekomen. Dit betreft geen personeel, omdat deze op de teldagen hebben geparkeerd bij Locomotion en met busjes naar het pand zijn vervoerd. In de berekeningen van de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte in deze notitie is geen rekening gehouden met bezoekers die met het openbaar vervoer komen.

Op basis van bovenstaande komen naar schatting van de 498.676 bezoekers op jaarbasis er 469.367 met de auto.

(in de notitie over de bezoekersaantallen voor de uitbreiding met de 4^e baan gingen we nog uit van 588.474 bezoekers met de auto, op een totaal aantal bezoekers van 625.467.)

Aantal inzittenden per auto

De uitkomst van het DTV-onderzoek laat zien dat de bezoekers die met de auto komen, met gemiddeld 2,5 personen in een auto zitten. Op basis hiervan en de eerder benoemde uitgangspunten wordt het huidige aantal auto's dat SnowWorld Zoetermeer bezoekt berekend op 187.747 per jaar.

Verwachte verkeerstoename

Op basis van de verwachte toename van het aantal bezoekers zal vanzelfsprekend ook het aantal verkeersbewegingen met de auto gaat groeien. De onderstaande tabel geeft inzicht in de verwachte aantallen auto's. Deze zijn gebaseerd op 2,5 inzittende per auto en de toename van het aantal

bezoekers van de piste en horeca alsmede het extra personeel. Er is ook weer rekening gehouden met het personeel dat niet met de auto komt en het busvervoer.

Tabel 1.4 Toekomstig aantal auto's

	Huidig aantal auto's	Toename aantal auto's	Totaal aantal auto's
totaal per jaar	187.747	31.823	219.570
daggemiddelde gehele jaar	514	87	601
daggemiddelde drukste 10 dagen	1.428	310	1.738

(in de notitie over de bezoekersaantallen voor de uitbreiding met de 4^e baan gingen we nog uit van een toename tot 266.151 auto's met een daggemiddelde op de drukste 10 dagen van 2.257 auto's. Dat lag 21% respectievelijk 30% hoger).

SnowWorld verwacht dat niet alleen het aantal bezoekers en de gemiddelde verblijfsduur van de gasten op de pistes zal toenemen, maar dat ook het gemiddeld aantal inzittende per auto zal gaan toenemen. Met deze verwachting is echter in de verder analyse geen rekening gehouden.

Scenario's opkomstindex

In de hieronder opgenomen tabel is het effect te zien van een hoger aantal inzittenden per auto op het totaal aantal auto's, op basis van verschillende scenario's qua opkomstindex.

Tabel 1.5 Scenario's aantal auto's (afhankelijk van opkomstindex en het aantal inzittenden)

'opkomstindex'	Totaal aantal bezoekers	Totaal aantal auto- bezoekers	Auto- bezetting	Auto- bezetting
			2,5	3,3*
2,7% (huidig)	498.676	469.367	187.747	142.233
3,3% (verwachting)	584.407	548.926	219.570	166.341
3,9% (overeenkomstig Landgraaf)	663.683	622.495	248.998	188.635

*Bron: Kentallen verkeer en vervoer ten gevolge van Megacomplexen, TNO Inro en Grontmij d.d. juli 2002.

Verkeersbewegingen verspreid over de dag

Op basis van de rapportage van de huidige pistebezoekers, blijkt dat 34% van SnowWorld's piste- en horecabezoekers SnowWorld Zoetermeer in de avond (vanaf 18.00 uur) bezoekt (2008: 36%). Na de uitbreiding zal dit naar verwachting zelfs nog iets toenemen tot 40 %. Kijkend naar de 'top 10' ligt dit percentage lager: 25% respectievelijk 30%. Dit heeft te maken met het feit dat de 'top 10' hoofdzakelijk weekend en vakantiedagen zijn.

Verkeersbewegingen verspreid over de week

34% van de bezoeker van SnowWorld Zoetermeer bezoekt de vestiging in het weekeinde (2008: 42%).

Verkeersbewegingen verspreid door het jaar

Op basis van de beschikbare gegevens blijkt voorts dat 74% van de pistebezoekers SnowWorld Zoetermeer bezoekt tijdens de winter (oktober tot en met maart). (2008: 76%)

Top 10

Tijdens een 'top 10' dag heeft SnowWorld Zoetermeer gemiddeld 2.177 pistebezoekers (dus exclusief bezoekers fitness, horeca en personeel) per dag. De 'top 10' betreft hoofdzakelijk dagen in het weekeinde en de vakanties.

In tabel 1.1 is het gemiddeld aantal bezoekers (piste, fitness, personeel en horeca) tijdens top 10 dagen weergegeven. Het daggemiddelde voor een top-10 dag bedraagt 3.855 bezoekers. Voor het bepalen van de benodigde parkeerplaatsen is het van belang te weten hoe deze aantallen zijn verdeeld over de betreffende dag.

Uitgaande van een gemiddelde verblijfsduur van 3 uur (gebaseerd op 2,3 uur op de piste en 0,7 uur in de horeca) en de bekende verdeling van de pistetoegang op een gemiddelde top 10-dag, valt het aantal bezoekers in het pand verspreid over de dag, per uur te berekenen. Berekend wordt dat het maximum aantal bezoekers dat op enig moment tegelijk aanwezig is in het pand op een gemiddelde top 10-dag (tussen 15.00 en 16.00 uur) op basis van het huidige aantal bezoekers 1.346 bedraagt.

(In de notitie over de bezoekersaantallen voor de uitbreiding met de 4^e baan gingen we uit van een gemiddelde verblijfsduur van 2,0 uur op de piste en 1,0 horecaverblijf. In totaal 3,0 uur. Dit zou door langer verblijf op de piste naar verwachting groeien tot 4,0 uur (2,6 uur piste en 1,4 uur horeca). Uitgaande van de ticketverkoop over 2011 zou het huidige piste verblijf 2,3 uur bedragen en zou dit groeien (op basis van het zelfde uitgangspunt als in de vorige notitie: namelijk het gemiddelde van het pisteverblijf in Zoetermeer en Landgraaf) tot 3,1 uur. Voor deze notitie blijft hetzelfde uitgangspunt gehandhaafd: huidige verblijfsduur 3,0 uur en toekomstige verblijfsduur 4,0 uur.)

1.3 Parkeerbehoefte

Huidig aantal parkeerplaatsen

Het huidige aantal parkeerplaatsen bedraagt 450 op 'eigen terrein' . Tijdens de piekdagen worden er ook nog plaatsen in de omgeving gebruikt (Buytenparklaan, Ayers Rock, de begraafplaats etc.).

Benodigd aantal parkeerplaatsen

Voor de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen zijn de volgende variabelen van belang:

- Het aantal bezoekers
- Het aantal bezoekers dat per auto SnowWorld bezoekt
- Het aantal inzittenden per auto
- De gemiddelde verblijfsduur

Aantal bezoekers

Als basis voor de inschatting van het aantal benodigde parkeerplaatsen geldt het aantal bezoekers. Het huidige aantal bezoekers bedraagt 498.676. Dit groeit door de verlenging van de derde baan naar verwachting naar 584.407.

Aantal bezoekers dat per auto SnowWorld bezoekt

Een deel van de bezoekers van SnowWorld Zoetermeer komt niet met zijn of haar eigen auto. Personeel komt bijvoorbeeld gedeeltelijk met de (brom) fiets of het openbaar vervoer. Ook komen de nodige gasten per touringcar. Het huidige aantal bezoekers dat met de auto SnowWorld bezoekt bedraagt 469.367. Dit neemt naar verwachting toe tot 548.926.

Aantal inzittenden per auto

Het aantal inzittenden per auto wordt voor deze analyse op 2,5 gesteld. Dit is overeenkomstig de uitkomsten van het DTV-onderzoek.

Gemiddelde verblijfsduur, parkeerbehoefte top 10

De huidige verblijfsduur van de gemiddelde pistebezoeker in het complex bedraagt 3,0 uur. Dit zal naar verwachting door de verlenging van baan drie gaan toenemen tot 4,0 uur. Deze verwachting ligt nog altijd onder de gemiddelde verblijfsduur van de gasten in Landgraaf. SnowWorld neemt echter aan dat het huidige verschil in verblijfsduur tussen de vestigingen Zoetermeer en Landgraaf na de realisatie van de uitbreiding zal worden gehalveerd.

Op basis van het gemiddeld aantal bezoekers tijdens de top 10-dagen na de verlenging, rekening houdend met de toegenomen verblijfsduur tot 4 uur, zal het hoogste aantal autobezoekers tegelijkertijd op een topdag naar verwachting 1.796 bedragen. Op basis van 2,5 inzittenden per auto zullen er dan 718 ($1.796 / 2,5$) parkeerplaatsen nodig zijn.

De benodigde 718 parkeerplaatsen op een top 10-dag, na verlenging van de derde, ligt iets hoger dan het benodigde aantal parkeerplaatsen op een top 26-dag zoals opgenomen in de mer-beoordeling voor de vierde baan. Dit heeft te maken met de verdeling van de bezoekers over de dag. Het blijkt dat de spreiding van de top 26 dagen (38% van het bezoek komt tussen 11.00 en 15.00; met een piek tussen 14.00 en 15.00), die is gebruikt voor de berekening van baan 4, gelijkmatiger was dan de spreiding van de top 10 dagen die is gebruikt voor baan 3 (tussen 12.00 en 16.00 komt 46% van onze bezoekers binnen met een piek tussen 15.00 en 16.00). Dit betekent dat ondanks de lagere bezoekersaantallen, de piek in de situatie met verlengde baan iets hoger is dan de piek in de situatie met nieuwe vierde baan.

Tabel 1.6 Spreiding bezoek op topdagen

spreiding bezoek	top 26	top 10
	baan 4	baan 3
8.00-9.00	4%	3%
09:00-10:00	10%	8%
10:00-11:00	17%	15%
11:00-12:00	27%	24%
12:00-13:00	34%	32%
13:00-14:00	44%	44%
14:00-15:00	55%	59%
15:00-16:00	65%	70%
16:00-17:00	72%	76%
17:00-18:00	76%	80%
18:00-19:00	79%	83%
19:00-20:00	91%	95%
20:00-21:00	98%	99%
21:00-22:00	100%	100%
22:00-23:00	100%	100%
23:00-24:00	100%	100%

Aanbod aan parkeerplaatsen

In de huidige situatie heeft SnowWorld 450 parkeerplaatsen op het eigen terrein. Gedurende het overgrote deel van het jaar zal dit ruim voldoende zijn.

Uitgaande van het beschikbare aantal parkeerplaatsen op eigen terrein en rekening houdend met de extra bezoekers en langere verblijfsduur na verlenging van de derde baan, zijn er 27 dagen dat het eigen parkeer terrein te klein is. Op 338 dagen (93%) van het jaar voldoet de eigen parkeerplaats na verlenging van de derde baan.

In het Buytenpark zijn verschillende parkeerterreinen die kunnen worden benut om op de topdagen de pieken in de omgeving op te vangen. Zie voor een overzicht hiervoor het integraal parkeerbehoefteonderzoek Buytenpark d.d. 12 april 2011. Uit dit overzicht blijkt dat er 376 parkeerplaatsen in het Buytenpark zijn gelegen. SnowWorld heeft overleg gevoerd met zowel Ayers Rock als een vertegenwoordiger van de begraafplaats. Hieruit komt naar voren dat voor het overgrote

deel van de top dagen SnowWorld gebruik kan maken van de parkeerplaatsen van Ayers Rock en de begraafplaats voor wat betreft haar overloop.

Scenario's

Bovenstaande analyse gaat uit van eerdere veronderstellingen zoals een verwachte opkomstindex van 3,3% en 2,5 inzittenden per auto. Ingeval van meer inzittenden per auto, stel 3,3, dan zijn er op piekmomenten (tijdens een gemiddelde top-10 dag) minder parkeerplaatsen nodig. Onderstaande tabel toont het effect van een ander aantal inzittenden per auto op de benodigde parkeerplaatsen.

Tabel 1.7 Scenario's aantal benodigde parkeerplaatsen (tijdens een gemiddelde top 10-dag)

'opkomstindex'	Hoogste aantal autobezoekers tegelijk op een top-10 dag	Auto-bezetting	Auto-bezetting
		2,5	3,3
2,7% (huidig)	1.260	504	381
3,3% (verwachting)	1.796	718	544
3,9% (overeenkomstig Landgraaf)	2.074	830	628

SnowWorld Zoetermeer

Viewpoints 3-D impressies van Presentatie aan Gemeenteraad

d.d. 28-10-2013

Datum : 23-04-2014



















