

In opdracht van:
Gemeente Zoetermeer

Projectnummer:
M08703A-R-E

Datum:
9 december 2025

Resultaten proefopstellingen Stadshart Zoetermeer



1.	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
2.	CONTEXT EN UITGANGSPUNTEN	4
2.1	Uitgevoerde onderzoek	4
2.2	Verwacht effect in het onderzoek 2022	4
2.3	Uitgangspunten proefopstelling 2025	5
3.	RESULTATEN	6
3.1	Overzicht resultaten	6
3.2	Beschouwing resultaten	6
4.	CONCLUSIE	10
5.	BIJLAGEN	11
5.1	Bijlage 1: Detailresultaten effect proefopstelling	12

Colofon
Jasper Doeven
Wim van tilburg

Copyright
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.





1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In september 2020 is de visie binnenstad Zoetermeer 2040 vastgesteld. Deze visie gaat uit van de ontwikkeling van de binnenstad tot een leefbare, gezonde en duurzame binnenstad met ruimte voor 3.100 extra woningen en 35.000 m² aanvullende voorzieningen. Wat betreft de mobiliteit en de verkeersafwikkeling in het Stadshart waren twee maatregelen voor de verkeersstructuur opgenomen:

- toepassen van éénrichtingsverkeer op de Duitslandlaan;
- het opheffen van de lus bij Bovenlangs.

Door de raad is bij de vaststelling van de visie binnenstad Zoetermeer besloten dat de effecten van deze maatregelen nader onderzoek vergen. In juni 2022 heeft Mobycon daartoe uitgebreide tellingen gedaan en is een analyse uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling in het Stadshart. Daarbij zijn de beoogde ontwikkelingen in de Binnenstad en de autonome groei van het verkeer doorgerekend naar het jaar 2040. Mede op basis van dit onderzoek is de mobiliteitsstrategie 2040 voor de binnenstad verder uitgewerkt. Bij de vaststelling door de raad van de mobiliteitsstrategie op 7 april 2025 is besloten dat door het houden van een proefopstelling wordt gezien of de analyses uit 2022 kunnen worden herbevestigd.

In deze rapportage worden de resultaten van de proefopstellingen weergegeven en geanalyseerd.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de context en uitgangspunten beschreven van het onderzoek uit 2022 en uit 2025. In hoofdstuk 3 worden de resultaten behandeld met de belangrijkste opvallendheden en verschillen met het onderzoek in 2022.



2. CONTEXT EN UITGANGSPUNTEN

In het onderzoek uit 2022 zijn in overleg met de gemeente aannames gedaan voor de herverdeling van het verkeer na het toepassen van de beoogde verkeersmaatregelen. Om te toetsen of deze uitgangspunten kloppen, zijn in juni 2025 de maatregelen door middel van proefopstellingen doorgevoerd. Gedurende deze periode zijn verkeerstellingen uitgevoerd om het effect te meten. In dit hoofdstuk worden de context en uitgangspunten van beide onderzoeken behandeld.

2.1 Uitgevoerde onderzoek

Het onderzoek uit 2022 had als doel om de verkeerskundige situatie in het stadshart voor de toekomstige situatie in kaart te brengen. Hiervoor zijn de volgende rekenstappen gevolgd:

1. In kaart brengen huidige situatie, door middel van cameratellingen en doorsnedetellingen.
2. Het in kaart brengen van de autonome toekomstige situatie 2040 uitgaande van 1% jaarlijkse autonome groei.
3. Toevoegen van in totaal 2.678 woningen (dat was uitgangspunt in de studie 2023) in verschillende deelgebieden.
4. Toepassen van éénrichtingsverkeer op de Duitslandlaan en het opheffen van de verkeerslus bij de Bovenlangs.

Het in 2025 uitgevoerde onderzoek richt zich enkel op het toetsen van het effect van de verkeersmaatregelen, hierboven de 4^e rekenstap. De aannames die zijn gemaakt voor de herverdeling van het verkeer worden dus toegepast op de telgegevens uit juni 2022, eventuele autonome groei en het toevoegen van woningen wordt buiten beschouwing gelaten. Door deze resultaten te vergelijken met de telresultaten tijdens de proefopstellingen (juni 2025), kunnen de aannames op een zuivere manier worden vergeleken. Tevens zal worden gezien of uit de proefopstelling blijkt dat de capaciteit van het wegennet in het stadshart voldoende is.

2.2 Verwacht effect in het onderzoek 2022

In 2022 zijn op basis van ervaringsgegevens en expert judgement uitgangspunten geformuleerd voor de herverdeling van het verkeer als gevolg van de verkeerscirculatiemaatregelen. Per rijrichting is in kaart gebracht hoe het verkeer in de huidige situatie reed, en hoe werd verwacht dat het na het opheffen van de verkeerslus Bovenlangs en het invoeren van éénrichtingverkeer op de Duitslandlaan zou rijden.

2.2.1 Verwacht effect opheffen verkeerslus Bovenlangs

Voor de verkeerslus Bovenlangs is het uitgangspunt gehanteerd dat deze maatregel niet alleen leidt tot een herverdeling van het bestemmingsverkeer (circa 60% van de intensiteit op de Bovenlangs) voor het stadshart, maar vooral leidt tot een afname in doorgaand verkeer door het Stadshart. De verwachting was dat een substantieel deel van het verkeer dat nu via de Bovenlangs rijdt, in de toekomstige situatie via de Afrikaweg en Europaweg zal gaan rijden.



2.2.2 Verwacht effect instellen éénrichtingsverkeer Duitslandlaan

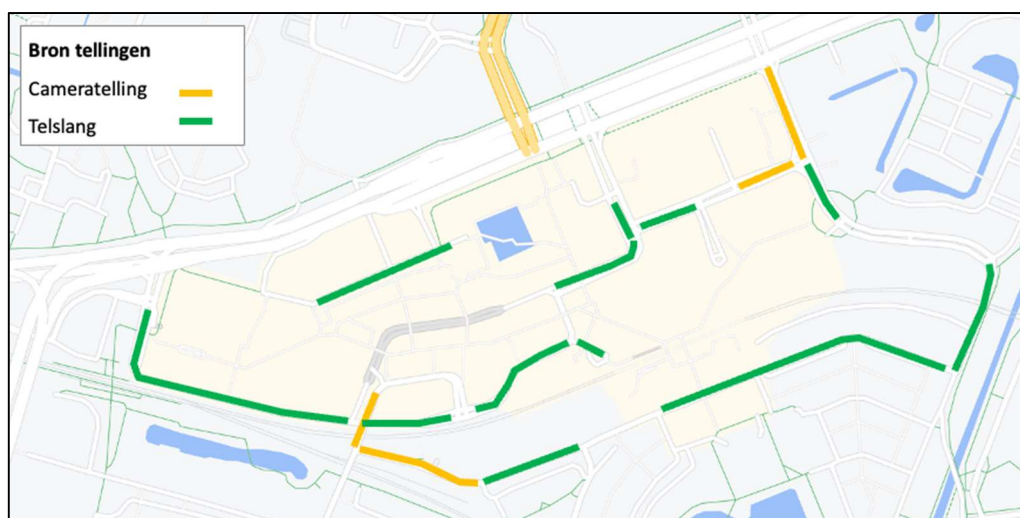
Voor het toepassen van eenrichtingsverkeer op de Duitslandlaan van oost naar west (van de Denemarkenlaan naar de Luxemburglaan) was het verwachte effect minder omvangrijk dan door het opheffen van de verkeerslus Bovenlangs. De voornaamste verwachting was dat verkeer dat nu via de Duitslandlaan (van west naar oost) reed, zou moeten omrijden via de Luxemburglaan naar de Europaweg.

2.3 Uitgangspunten proefopstelling 2025

Om de bevindingen uit het onderzoek uit 2022 te toetsen hebben in juni 2025 proefopstellingen plaatsgevonden. In deze tijdelijke situatie zijn de beoogde verkeersmaatregelen als tijdelijke situaties gerealiseerd. Vervolgens zijn opnieuw verkeerstellingen uitgevoerd.

De proefopstellingen zijn per 2 juni ingevoerd en na een gewenningsperiode van 11 dagen zijn de verkeerstellingen tussen 13 en 30 juni 2025 uitgevoerd. Er is gemeten gedurende dezelfde periode als in 2022 zodat eventuele seizoensinvloeden bij het vergelijken kunnen worden uitgesloten. Figuur 1 laat de wegvakken zien waarop is geteld. De verkeerstellingen betreffen een herhaling van de verkeerstellingen uit 2022, waar dezelfde wegvakken zijn gemeten met dezelfde methode (camera/telslang).

Een uitzondering is de toegangsweg van parkeergarage P5. Op verzoek van de gemeente is hier een telpunt toegevoegd ten opzichte van het telprogramma uit 2022. De 0-meting voor dit telpunt is uitgevoerd in mei 2025.



Figuur 1: Wegvakken waarop is geteld.

3. RESULTATEN

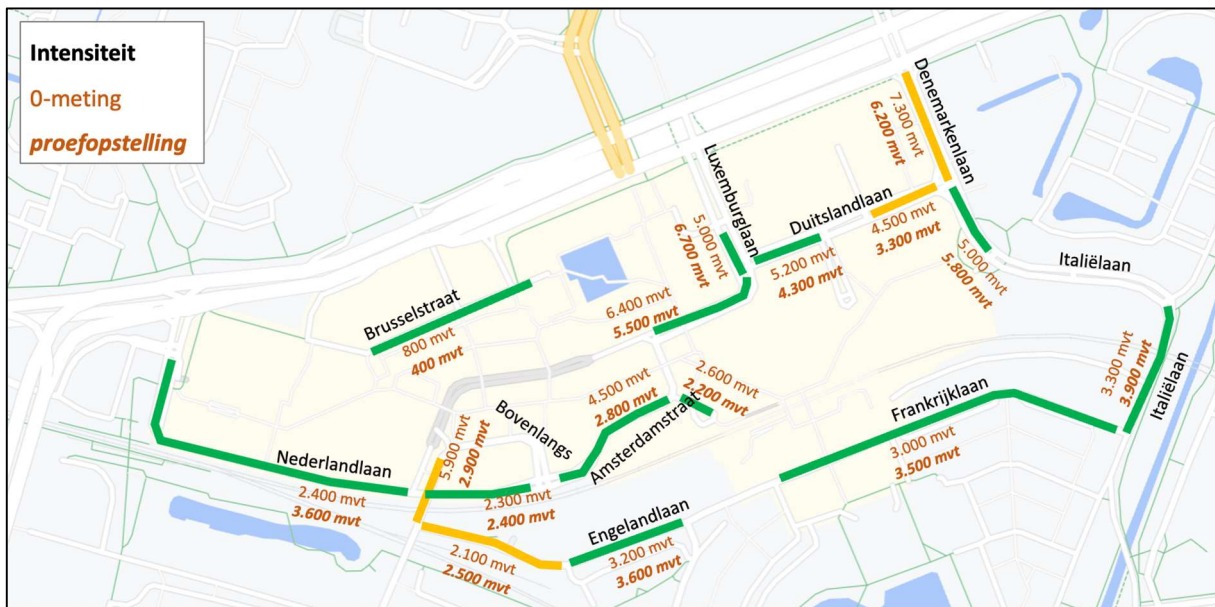
In dit hoofdstuk worden de resultaten van de proefopstelling behandeld en worden de telresultaten vergeleken met wat in 2022 in kaart is gebracht.

3.1 Overzicht resultaten

Figuur 2 laat de belangrijkste resultaten (totale wegvakintensiteiten) zien, in bijlage 1 zijn detailresultaten opgenomen met ook etmaalintensiteiten per richting. In Figuur 2 is de vergelijking gemaakt tussen de werkelijke intensiteiten in 2022 in licht oranje en de werkelijk gemeten intensiteiten in 2025 in donker oranje. In paragraaf 3.2. worden de resultaten nader beschouwd.

3.2 Beschouwing resultaten

Vergelijking tussen de telling uit 2022 (0-meting) en de telling uit 2025 (proefopstelling)



Figuur 2: Etmaalintensiteiten tijdens de 0-meting en tijdens de meting gedurende de proefopstellingen.

Voor het beoordelen van de effecten is van belang wat de capaciteit van de onderscheiden wegen is, vooral waar de intensiteit stijgt. In het rapport 'Verkeersonderzoek programma Binnenstad Zoetermeer; Mobycon 22-9-2022' is een tabel opgenomen met de capaciteiten conform de CROW-richtlijnen. De maximale capaciteit varieert al naar gelang de vormgeving en inrichting van de betreffende wegen van 6.000 tot 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Alle gemeten wegvakken blijven tijdens de proefopstellingen (ruim) binnen de maximale capaciteit die voor deze wegvakken wordt aangehouden.

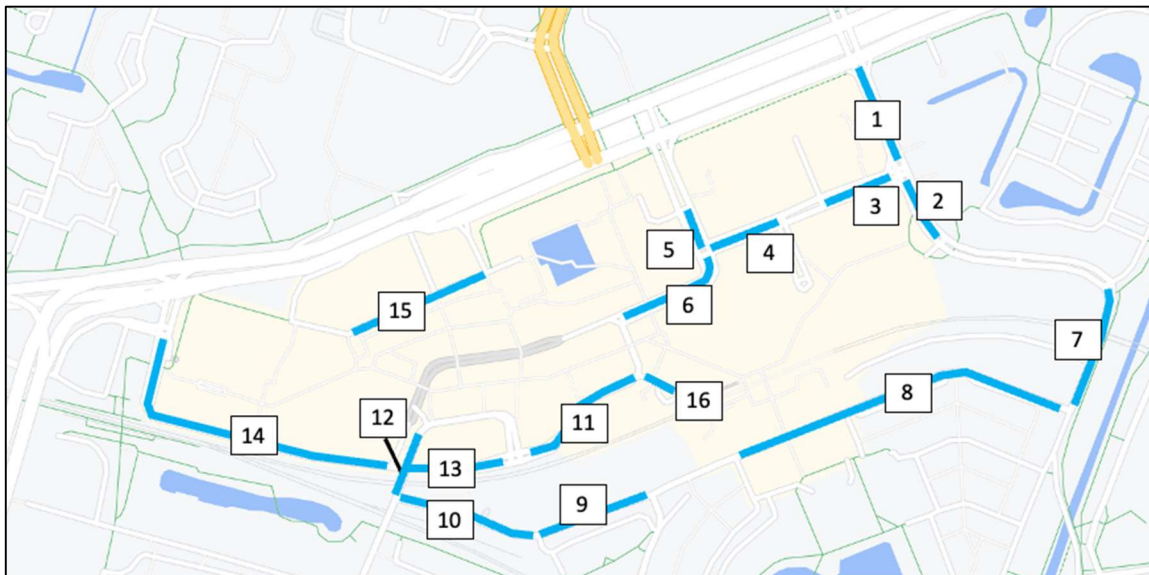
In Figuur 2 is in beeld gebracht wat het directe effect is van het opheffen van de verkeerslus Bovenlangs en het instellen van eenrichtingsverkeer op de Duitslandlaan.

Per wegvak zijn er uiteraard plussen en minnen in de verkeersintensiteit. We zien de volgende opvallende punten:

- Op de route van het viaduct J.L. van Rijweg – Engelandlaan – Frankrijklaan – Italiëlaan – Denemarkenlaan zijn de effecten van het opheffen van de verkeerslus Bovenlangs relatief beperkt. Het eenrichtingsverkeer op de Duitslandlaan heeft voor deze route praktisch geen effect. De toename van de intensiteiten ligt tussen de 15 – 20%, dit past ruimschoots binnen de capaciteit van deze wegen. Er zijn geen aanvullende maatregelen nodig.
- Het eenrichtingsverkeer op de Duitslandlaan vermindert de intensiteit op de Denemarkenlaan met ca. 15% en verhoogt de intensiteit op de Luxemburglaan. Voor de Luxemburglaan heeft overigens ook het opheffen van de verkeerslus Bovenlangs effect. De intensiteit stijgt met ca. 30%. De capaciteit van de Luxemburglaan is voldoende om deze intensiteit te kunnen verwerken. De afwikkeling van het verkeer op het kruispunt met de Europaweg kan nader worden geanalyseerd op mogelijke optimalisatie (opstelvakken, afstelling verkeerslichten)
- Verder valt op dat de Nederlandlaan drukker wordt met verkeer dat via de Onderlangs naar garage P2 en richting Luxemburglaan rijdt. Ook hier is de capaciteit van de weg overigens ruim voldoende.

3.2.1 Beschouwing per wegvak van de verschillen tussen de uitgangspunten van het onderzoek 2022 en de werkelijk gemeten effecten van de verkeersmaatregelen

Eerst worden de belangrijkste wegvakken beschouwd, vervolgens volgt een algemene conclusie. Hierbij wordt uitgegaan van het onderzoeksgebied zoals weergegeven in Figuur 3.



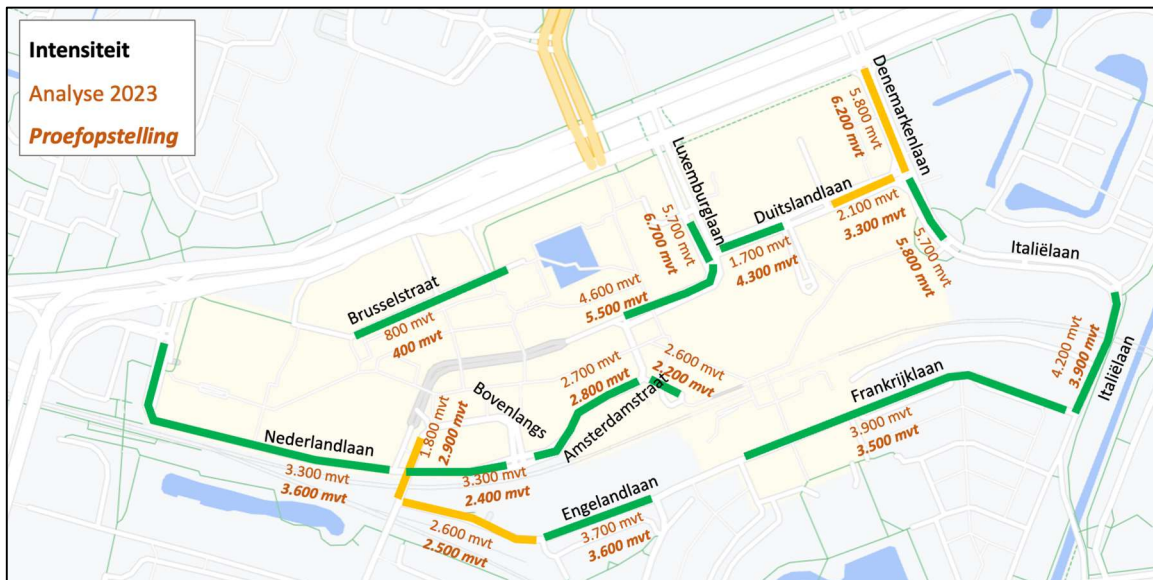
Figuur 3: Onderzoeksgebied.

In Figuur 4 wordt voor de belangrijkste wegvakken in beeld gebracht hoe de resultaten van de proefopstelling (donker oranje) zich verhouden tot de uitgangspunten in het onderzoek uit 2022 (licht oranje). Dat is vooral van belang omdat het onderzoek 2022 een basis vormt voor de mobiliteitsstrategie Binnenstad 2040.

Het is van belang om te benadrukken dat bij de uitgangspunten van het onderzoek uit 2022 een herverdeling van het verkeer over de verschillende routes is toegepast met theoretische aannames.

De gehanteerde uitgangspunten voor de herverdeling van het verkeer zijn voor een groot deel door de proefopstellingen bevestigd. De belangrijkste verschillen van wegvakken met meer verkeer dan verwacht betreffen de route Onderlangs – Luxemburglaan, de route Duitslandlaan – Luxemburglaan en het viaduct J.L. van Rijweg. De route Engelandlaan – Frankrijklaan – Italiëlaan heeft licht minder verkeer dan verwacht.

Vergelijking tussen het theoretisch bepaalde effect (2022) en de telling uit 2025 (proefopstelling)



Figuur 4: Etmaalintensiteiten van motorvoertuigen conform de uitgangspunten uit het onderzoek uit 2022, en etmaalintensiteiten zoals gemeten gedurende de proefopstelling

Denemarkenlaan (wegvak 1 en 2)

Op het zuidelijke deel van de Denemarkenlaan (wegvak 2) is de verkeersintensiteit zoals in 2023 verwacht. Op het noordelijke deel van de Denemarkenlaan (wegvak 1) is de intensiteit ongeveer 400 motorvoertuigen hoger dan in 2022 verwacht. Dit is vooral het gevolg van een onderschatting in 2022 van de verwachte hoeveelheid verkeer in zuidelijke richting naar de Duitslandlaan.

Duitslandlaan (wegvak 3 en 4)

Op de Duitslandlaan ligt de verkeersintensiteit ruim hoger dan verwacht. De afwijking is vermoedelijk het gevolg van de aannames die in 2022 zijn gemaakt voor het effect van eenrichtingverkeer op de Duitslandlaan. Deze benadering was toen met name gericht op het doorgaande verkeer, maar er is in 2022 geen rekening gehouden met bestemmingsverkeer van/naar de Duitslandlaan (bijv. van/naar de woningen aan de Berlijnstraat e.o. en parkeergarages). Ook is na 2022 Lux 70 (134 woningen) opgeleverd en de nieuwe Dirk-garage werd in 2025 operationeel, wat meer verkeer aantrekt. Al het bestemmingsverkeer moet nu gedwongen via de noordelijke rijbaan van de Duitslandlaan naar de Luxemburglaan worden afgewikkeld.

Luxemburglaan (wegvak 5 en 6)

Op het noordelijke deel van de Luxemburglaan (wegvak 5) is de verkeersintensiteit circa 1.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal hoger werd verwacht. Het verschil zit vooral in het verkeer richting het noorden, en ligt in het verlengde van de afwijking op de Duitslandlaan.

Op het zuidelijke deel van de Luxemburglaan (wegvak 6) ligt de verkeersintensiteit hoger dan verwacht met circa 900 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit is waarschijnlijk het gevolg van meer verkeer vanaf de Nederlandlaan West (wegvak 14) via de Onderlangs naar de Luxemburglaan dan verwacht.

**Italiëlaan/Frankrijklaan (wegvak 7 en 8)**

Op de Italiëlaan en Frankrijklaan is de verkeersintensiteit circa 300 – 400 motorvoertuigbewegingen per etmaal lager dan verwacht.

Engelandlaan (Wegvak 9 en 10)

Op de Engelandlaan is de verkeersintensiteit vrijwel gelijk met wat in 2022 werd verwacht.

Amsterdamstraat (wegvak 11)

Op de Amsterdamstraat is de verkeersintensiteit vrijwel gelijk met wat in 2022 werd verwacht.

Bovenlangs (wegvak 12)

Op de Bovenlangs is de verkeersintensiteit 1.100 motorvoertuigen hoger dan in 2022 werd verwacht. het aandeel bestemmingsverkeer van/naar garage P2 is in 2022 onderschat.

Nederlandlaan (wegvak 13 en 14)

Op de Nederlandlaan is de verkeersintensiteit aan de oostkant (wegvak 13) circa 900 motorvoertuigbewegingen per etmaal lager, en aan de westkant (wegvak 14) circa 300 motorvoertuigbewegingen hoger dan verwacht.

Brusselstraat (wegvak 15)

Op de Brusselstraat is de hoeveelheid verkeer circa 400 motorvoertuigbewegingen per etmaal lager dan verwacht.

Ingang parkeergarage P5

De hoeveelheid verkeer van/naar parkeergarage P5 neemt af met circa 350 motorvoertuigbewegingen per etmaal, een afname van ruim 13%.

3.2.2 Deelconclusie

Op hoofdlijnen kan het volgende worden geconcludeerd

- Voor de Engelandlaan, Frankrijklaan, Italiëlaan, Denemarkenlaan Zuid en Nederlandlaan West komt het effect van de proefopstelling goed overeen met de uitgangspunten die in 2022 in kaart zijn gebracht.
- Op de Duitslandlaan is de gemeten intensiteit aanzienlijk hoger dan in 2022 werd verwacht. Dit heeft mede te maken met het feit dat de aannames in 2022 gebaseerd zijn op doorgaand verkeer. Er is in 2022 geen rekening gehouden met directe ontsluitingen van woningen (Berlijnstraat) op de Duitslandlaan waarbij het verkeer nu verplicht richting het westen rijdt, evenals het verkeer vanuit garage P9. Ook is tussen 2022 en 2025 Lux70 met 134 nieuwe woningen opgeleverd en is de DIRK-garage geopend.
- De Nederlandlaan Oost heeft een flink lagere intensiteit dan verwacht. Naar verwachting kiest een groter deel van het verkeer op de Nederlandlaan West voor de route via de Onderlangs.
- De hoeveelheid verkeer van/naar parkeergarage P2 via de Bovenlangs is in 2022 onderschat;
- Een afname is waargenomen in de hoeveelheid verkeer van en naar parkeergarage P5 van circa 350 motorvoertuigbewegingen per etmaal.
- Voor alle wegvakken geldt dat de wijzigingen in de verkeerscirculatie door het opheffen van de verkeerslus Bovenlangs en het instellen van eenrichtingverkeer op de Duitslandlaan ruim passen binnen de capaciteit van de onderscheiden wegvakken.



4. CONCLUSIE

Opheffen van de verkeerslus Bovenlangs heeft het meeste effect op de herverdeling van het autoverkeer door de Binnenstad. De capaciteit van alle wegen in de Binnenstad is toereikend om de effecten van de herverdeling te kunnen verwerken, ook als het 30km/h regime wordt ingevoerd.

Het effect het invoeren van éénrichtingsverkeer op de Duitslandlaan betreft vooral een toename van de intensiteit op de Luxemburglaan (richting Europalaan), en op de Denemarkenlaan een toename op de westelijke rijbaan en afname op de oostelijke rijbaan. Uit een analyse van de intensiteit-capaciteitsverhouding blijkt, conform het onderzoek van 2022, dat de capaciteit van deze wegen voldoende is om de toename te verwerken.

Ook voor de verdere toekomst is de verkeersstructuur van de binnenstad voldoende robuust, omdat in de mobiliteitsstrategie binnenstad Zoetermeer 2040 (en in afstemming met de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer 2040) als beleidsuitgangspunt is opgenomen dat de groei van de mobiliteitsvraag door de geplande ontwikkelingen in de Binnenstad primair wordt opgevangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer en de automobilititeit ongeveer op hetzelfde niveau blijft bij de verdere groei van de stad.

Uit de proefopstellingen is gebleken, dat de gewenste maatregelen uitvoerbaar zijn en niet zullen leiden tot afwikkelingsproblemen voor het verkeer in de Binnenstad.





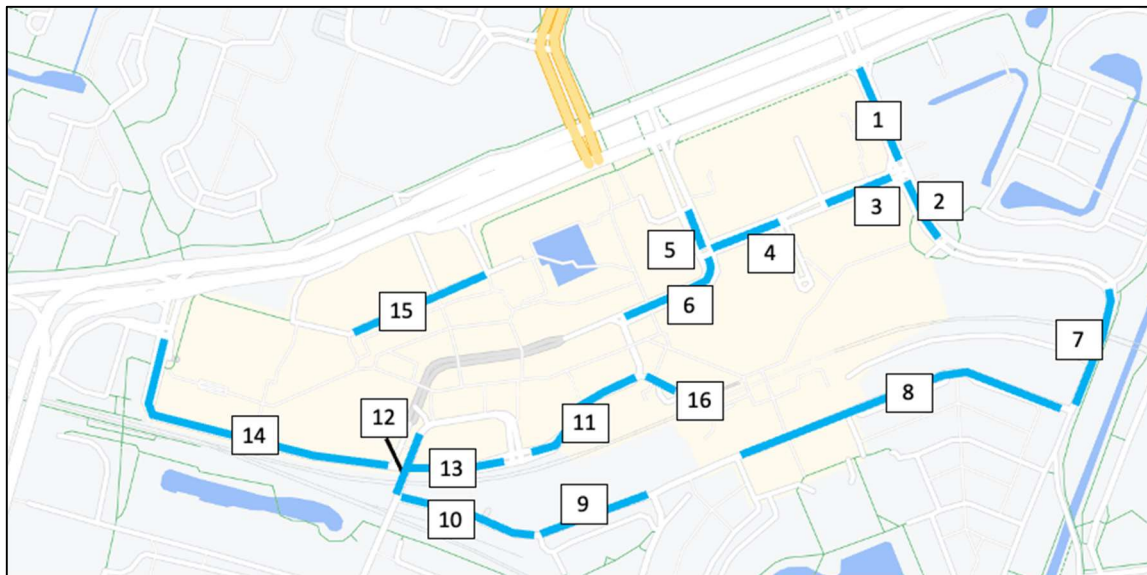
5. BIJLAGEN





5.1 Bijlage 1: Detailresultaten effect proefopstelling

Onderzoeksgebied



Resultaten

Nr.	Wegvak	Richting	Telling 2022	Theoretisch	Telling 2025
1	Denemarkenlaan	Beide	7.324	5.819	6.211
1	Denemarkenlaan	Noord	3.328	1.751	1.709
1	Denemarkenlaan	Zuid	3.996	4.068	4.502
2	Denemarkenlaan	Beide	5.020	5.701	5.752
2	Denemarkenlaan	Noord	2.606	2.977	3.215
2	Denemarkenlaan	Zuid	2.414	2.723	2.537
3	Duitslandlaan	Beide	4.511	2.107	3.345
3	Duitslandlaan	Oost	1.889	0	28
3	Duitslandlaan	West	2.622	2.107	3.317
4	Duitslandlaan	Beide	5.226	1.712	4.290
4	Duitslandlaan	Oost	2.999	0	0
4	Duitslandlaan	West	2.227	1.712	4.290
5	Luxemburglaan	Beide	4.969	5.691	6.729
5	Luxemburglaan	Noord	3.179	4.416	5.124
5	Luxemburglaan	Zuid	1.790	1.275	1.605
6	Luxemburglaan	Beide	6.442	4.627	5.544
6	Luxemburglaan	Noord	3.564	2.574	2.656
6	Luxemburglaan	Zuid	2.878	2.053	2.888
7	Italiëlaan	Beide	3.281	4.188	3.887
7	Italiëlaan	Noord	1.677	2.172	2.236
7	Italiëlaan	Zuid	1.604	2.016	1.651
8	Frankrijklaan	Beide	2.959	3.866	3.498
8	Frankrijklaan	Oost	1.454	1.949	1.978
8	Frankrijklaan	West	1.505	1.917	1.520



Nr.	Wegvak	Richting	Telling 2022	Theoretisch	Telling 2025
9	Engelandlaan	Beide	3.235	3.689	3.561
9	Engelandlaan	Oost	1.501	1.707	1.874
9	Engelandlaan	West	1.734	1.982	1.687
10	Engelandlaan	Beide	2.133	2.587	2.484
10	Engelandlaan	Oost	982	1.188	1.328
10	Engelandlaan	West	1.151	1.399	1.156
11	Amsterdamsestraat	Beide	4.518	2.703	2.766
11	Amsterdamsestraat	Oost	2.679	1.689	1.382
11	Amsterdamsestraat	West	1.839	1.014	1.384
12	Bovenlangs	Beide	5.861	1.778	2.893
12	Bovenlangs	Noord	2.748	521	1.054
12	Bovenlangs	Zuid	3.113	1.257	1.839
13	Nederlandlaan	Beide	2.321	3.228	2.429
13	Nederlandlaan	Oost	1.328	1.906	1.219
13	Nederlandlaan	West	993	1.323	1.210
14	Nederlandlaan	Beide	2.415	3.322	3.570
14	Nederlandlaan	Oost	1.292	1.870	1.599
14	Nederlandlaan	West	1.123	1.453	1.971
15	Brusselstraat	Beide	759	759	416
15	Brusselstraat	Oost	205	205	103
15	Brusselstraat	West	554	554	313
16	Ingang parkeergarage P5	Beide	2.581	2.581	2.245
16	Ingang parkeergarage P5	Oost	1.491	1.491	1.296
16	Ingang parkeergarage P5	West	1.090	1.090	949



