

HOLLAND OUTLET MALL ZOETERMEER

De verkeersstudies kritisch beschouwd

21 DECEMBER 2016



Contactpersonen

EDMAR STENEKER
Senior Adviseur

M 0627061833
E Edmar.steneker@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

GIEL DE BRUIJN

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	4
2 DE VRAAG	7
Opbouw van de rapportage	7
3 DE ANALYSE	8
3.1 Aantal bezoekers en routekeuze	8
3.2 Effecten wegennet Zoetermeer	9
3.3 Effecten Europaweg	11
3.4 Parkeren	13
4 CONCLUSIE	16

SAMENVATTING

De komst van een Factory Outlet Centre (Holland Outlet Mall) naar Zoetermeer heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid van de gemeente Zoetermeer en het Stadshart in het bijzonder. De impact van de realisatie van de HOM op de bereikbaarheid is in twee studies nader onderzocht.

- Het onderzoek “Herkomst bezoekers Holland Outlet Mall Zoetermeer” (DTNP 2015) richt zich vooral op het inschatten van de totale verkeersstromen van de HOM.
- De “Effectstudie Holland Outlet Mall (HOM)” (RHDHV, 2016) analyseert de verkeersafwikkeling op het wegennet van Zoetermeer in 2030 mét en zonder de komst van de HOM.

In opdracht van InRetail en met medewerking van Unibail-Rodamco, Altera Vastgoed, MN Services en Syntrus Achmea Real Estate & Finance heeft Arcadis beide onderzoeken nader geanalyseerd en kritisch beschouwd. Hieronder de belangrijkste bevindingen.

Effectstudie HOM op onderdelen niet volledig

De verkeersstudie hanteert een aantal uitgangspunten ten aanzien van de groei van het verkeer, het verloop van de spits en het onderzoeksgebied. Hierdoor is het op onderdelen niet volledig.

✓ **De verkeerseffecten op het provinciaal en rijkswegennet zijn niet inzichtelijk gemaakt**

De “Effectstudie Holland Outlet Mall” maakt gebruik van het verkeersmodel van de gemeente Zoetermeer. Dit verkeersmodel kijkt naar de intensiteit van het verkeer op een beperkt aantal locaties en wegvakken (alleen in de avondspits in beide richtingen). De effecten van het extra verkeer dat de HOM genereert op een aantal belangrijke aansluitingen met het provinciaal én rijkswegennet zijn hierbij niet onderzocht. Niet duidelijk is wat de gevolgen zijn van de komst van de HOM op de doorstroming op de A4, A12, N206 en N209. Deze analyse is essentieel om uitspraken te kunnen wat de effecten zijn van de HOM op bereikbaarheid van Zoetermeer in zijn totaliteit.

✓ **De studie houdt geen rekening met de ochtendspits**

In de studie is niet gekeken naar de ochtendspits. Het verkeer in de ochtendspits in 2030 kan aanleiding zijn tot het nemen van infrastructurele maatregelen op bepaalde wegvakken of kruispunten. Onbekend is nu of de voorgestelde maatregelen ook voldoende zijn voor de ochtendspits of dat aanvullende maatregelen nodig zijn die extra druk leggen op de beschikbare ruimte voor de HOM-gerelateerde maatregelen.

✓ **Inzicht in verkeerseffecten bij lagere of hogere bezoekersaantallen ontbreekt**

Het verkeersonderzoek gaat uit van 6.9 miljoen bezoekers per jaar. Het is onduidelijk waarop dit is gebaseerd en/of deze getoetst en gevalideerd zijn. De situatie rondom de HOM is uniek vanwege de ligging nabij het Stadshart van Zoetermeer en andere Outlet Centers zoals Sugar City en het winkelhart van onder meer Den Haag en Rotterdam. Het onderzoek brengt niet in beeld wat de verkeerseffecten zijn als uitgegaan wordt van lagere of hogere bezoekersaantallen. Inzicht in deze effecten geeft informatie in hoeverre verkeersmaatregelen ook bij lagere verkeersintensiteiten al noodzakelijk zijn en in hoeverre deze bij hogere intensiteiten nog voldoen (robuustheid).

Parkeercapaciteit onvoldoende en tegenstrijdig uitgewerkt

Beide onderzoeken zijn tegenstrijdig wat betreft de aangegeven benodigde parkeercapaciteit. Het onderzoek “Herkomst bezoekers Holland Outlet Mall Zoetermeer” gaat uit van 14.000 bezoekers tijdens een gemiddeld piekmoment, wat zich vertaalt naar 5.100 parkeerplaatsen. De “Effectstudie Holland Outlet Mall (HOM)” daarentegen heeft het over 3.100 parkeerplaatsen op basis van de kentallen van het CROW. Wanneer wordt uitgegaan van de 3.100 parkeerplaatsen en 14.000 bezoekers zou dit betekenen dat tijdens een gemiddeld piekmoment een tekort is van 2.000 parkeerplaatsen. De impact van het tekort van 2.000 parkeerplekken en resulterend zoekverkeer in en door de woonwijken van het Stadshart zijn niet onderzocht. Dit is een belangrijke omissie die een grote impact kan hebben op het weekend verkeer in het Stadshart. Uit de onderzoeken blijkt dat dit reeds drukke tijden zijn. Overloop naar de parkeergarages in het Stadshart is slechts beperkt mogelijk, omdat deze grotendeels vol staan in de weekenden.

Samenstelling verkeer in het weekend onduidelijk

Verkeersstromen voor het weekend zijn niet beschikbaar. Omdat de HOM volgens de onderzoeken 50% van de bezoekers in het weekend trekt, is het van belang dat deze periode wel inzichtelijk wordt gemaakt. Om toch uitspraken te kunnen doen over de samenstelling van het verkeer, zijn in het onderzoek de gegevens van de avondspits 'vertaald' naar het weekend. Echter, in de praktijk wijken de verkeersstromen in het weekend (recreatieverkeer) sterk af van de verkeersstromen in de avondspits (woon-werk verkeer). In het onderzoek is hier geen rekening mee gehouden. Met andere woorden, op basis van de huidige gegevens is onduidelijk hoe de verkeersstromen in weekend eruit zullen zien, terwijl de praktijk uitwijst dat het weekendverkeer op bepaalde punten nu al vastloopt.

De effecten op de N206 onderbelicht

De N206 is een bekend fileknooppunt en komt voor in de top drie van lokale wegen waar het verkeer geregeld vaststaat¹. Knelpunten bevinden zich aan de zuidzijde ter hoogte van Zoetermeer (rotonde Muzieklaan) en aan de noordzijde in de nabijheid van de aansluiting met de A4.

- In de "Effectstudie Holland Outlet Mall (HOM)" is gekeken naar het effect op het meest zuidelijke deel tussen de Aïdaschouw en Europaweg. De effecten op de filegevoelige locaties op de N206 blijven buiten beschouwing. De effectstudie concludeert dat gevolgen voor de N206 klein zijn. Uit bijlage 2 is echter af te leiden dat in noordelijke rijrichting sprake is van een afname van 250 voertuigen en in zuidelijke rijrichting een toename van 300 voertuigen. Dit wordt niet nader onderzocht of toegelicht. Ook wordt alleen maar inzicht gegeven in de avondspits. Gelijke informatie over de middagspits ontbreekt.
- In het onderzoek "Herkomst bezoekers Holland Outlet Mall Zoetermeer" zijn op basis van geografie de routes bepaald van en naar de HOM. In deze studie is aangenomen dat op de route vanaf de A4/A44 het verkeer zich gelijk zal verdelen over de N206 en de A12. Reden die hiervoor wordt aangegeven is dat er slechts weinig rijtijdverschil is tussen beide routes. Geen rekening is gehouden met het feit dat de route via A12 10 kilometer langer is dan de route via de N206. Dit verschil in lengte kan ertoe leiden dat in de praktijk toch meer gebruik wordt gemaakt van de route via de N206 dan in de studie is aangenomen. In dat geval wordt de nu al problematische N206 nog zwaarder belast. Dit heeft direct gevolgen voor de bereikbaarheid van de omliggende woonwijken.

Routekeuze van het verkeer niet onderbouwd

De routes die het verkeer kiest om de HOM te bereiken is in grote mate afhankelijk van locatie, tariefstelling, routeverwijzing en capaciteit van de parkeergarages. De routes die het verkeer kiest om de HOM te bereiken verschillen in beide studies en zijn onvoldoende onderbouwd. Hierdoor kan niet worden getoetst of deze realistisch zijn. In het onderzoek is beschreven dat een klein deel van het verkeer zich via lokale wegen verplaatst. In de studie is niet genoemd om welke hoeveelheid verkeer het gaat en of dit HOM-gerelateerd verkeer betreft. Op basis van de aanwezige informatie kan niet worden beoordeeld of deze verplaatsing van verkeer naar lokale wegen realistisch is.

Ook is onduidelijk wat de effecten zijn wanneer voor parkeren andere uitgangspunten worden gehanteerd ten aanzien van locatie, tariefstelling, routeverwijzing en capaciteit. Er is niet aangegeven hoeveel verkeer naar welke parkeergarage wordt geleid en of dat dit verkeersaandeel in overeenstemming is met de capaciteit van de parkeergarage.

¹ <http://www.anwb.nl/belangenbehartiging/mobiliteit/oponthoud>

Kosten en fysieke inpasbaarheid niet onderzocht

In beide studies ontbreekt een kostenindicatie van de voorgestelde maatregelen. Ook is niet onderzocht of de voorgestelde maatregelen ruimtelijk en fysiek inpasbaar zijn. Naast effectiviteit, robuustheid en duurzaamheid zijn kosten en inpasbaarheid ook een sterk bepalende factor bij de vraag of oplossingsrichtingen ook daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden. De doorstroming van het verkeer in het onderzoeksgebied en de bereikbaarheid van Zoetermeer als geheel is sterk afhankelijk van de uitvoering van de in de studies voorgestelde maatregelen. Hiernaast zullen de kosten niet beperkt blijven tot de in de studies genoemde maatregelen. Het is waarschijnlijk dat ook buiten het gehanteerde onderzoeksgebied maatregelen noodzakelijk zijn om de doorstroming van het verkeer te waarborgen. Bijvoorbeeld bij de aansluitingen op de A4 en A12 en op provinciale wegen als de N206 en de N209. In de studies is hier niets over terug te lezen. Ook is onduidelijk welke partij deze kosten wil en kan dragen.

Conclusie

De komst van de Holland Outlet Mall heeft consequenties voor de bereikbaarheid van Zoetermeer in zijn algemeen en het Stadshart in het bijzonder. Dit is één van de conclusies van de uitgevoerde verkeersstudies en wordt door ons onderschreven. Echter, op basis van de huidige verkeersstudies kan nog niet worden geconcludeerd dat er geen verkeersproblemen ontstaan bij de realisatie van de Holland Outlet Mall. Daarvoor zijn de verkeersstudies op onderdelen onvolledig en zijn nog veel vragen onbeantwoord.

2 DE VRAAG

De gemeente Zoetermeer is in samenwerking met vastgoedontwikkelaar Provast voornemens om het huidige woonhart Zoetermeer te transformeren naar een Factory Outlet Centre (Holland Outlet Mall). De locatie van deze HOM is 300 meter van het Stadshart van Zoetermeer gelegen waar zich 50.000 m² winkelloppervlak bevindt. De komst van de HOM genereert een behoorlijk aantal verplaatsingen per jaar (6.5 tot 7.3 miljoen in het gehanteerde scenario) van en naar Zoetermeer waarvan een zeer groot aandeel (90 – 95%) autoverplaatsingen zal zijn. Deze toename van verplaatsingen heeft niet alleen gevolgen voor de bereikbaarheid van het centrum van Zoetermeer, maar ook voor Zoetermeer als geheel. Het verkeer zal immers van de invalswegen vanaf de provinciale en rijkswegen via het wegennet van Zoetermeer richting het HOM rijden.

DTNP en Royal Haskoning/DHV hebben onderzoek gedaan naar de te verwachte verplaatsingen en de effecten daarvan op de doorstroming van het verkeer. Deze zijn beschreven in de rapportages:

- Herkomst bezoekers Holland Outlet Mall Zoetermeer, DTNP, 01 juni 2015;
- Effectstudie Holland Outlet Mall (HOM), verkeer, parkeren, geluid, lucht, RHDHV, 25 oktober 2016.

In het onderzoek van DTNP zijn het aantal verplaatsingen per vervoerswijze en de meest waarschijnlijke aanrijroutes van het verkeer bepaald. In het onderzoek van Royal Haskoning/DHV zijn in meer detail de effecten onderzocht van de extra verplaatsingen die het HOM genereert. Hierbij zijn onder meer de door DTNP veronderstelde uitgangspunten gehanteerd.

In opdracht van InRetail en met medewerking van Unibail-Rodamco, Altera Vastgoed, MN Services en Syntrus Achmea Real Estate & Finance heeft Arcadis beide onderzoeken nader geanalyseerd en kritisch beschouwd. Hieronder de belangrijkste bevindingen.

Opbouw van de rapportage

In het volgende hoofdstuk 3 wordt beschreven welke resultaten en inzichten onze kritische beschouwing opleveren. Eerst wordt een analyse gegeven van beide verkeersstudies, gevolgd door onze bevindingen. In hoofdstuk 4 worden de conclusies gegeven.

3 DE ANALYSE

De belangrijkste resultaten van de uitgevoerde onderzoeken hebben betrekking op het aantal bezoekers, op de effecten die het HOM heeft op het wegennet in Zoetermeer en op parkeren. Hieronder worden deze onderdelen nader geanalyseerd. Per onderdeel geven wij onze bevindingen.

3.1 Aantal bezoekers en routekeuze

In het onderzoek "Herkomst bezoekers Holland Outlet Mall Zoetermeer" is het aantal jaarlijkse te verwachte bezoekers aan de HOM berekend. Het onderzoek gaat uit van 6.5 tot 7.3 miljoen bezoekers per jaar en baseert zich op berekeningen van soortgelijke Factory Centers. De verschillen zitten in de reisafstand. Hoe kleiner de reisafstand hoe hoger het aantal bezoeken per jaar. Er wordt uitgegaan van 1.54 jaarlijkse bezoekers per inwoner bij een reisafstand van maximaal 30 minuten. Als een reisafstand van 60 minuten wordt uitgegaan van 0.14 jaarlijkse bezoeken per inwoner. 10 tot 20% van het totaal aantal bezoekers heeft een reisafstand van meer dan 60 minuten. De berekeningen voor bezoekers met een reisafstand van meer dan 30 minuten zijn laag ingeschat (het rapport spreekt over 'conservatief') in verband met de nabijheid van andere Fashion Outlet Centers en de stadscentra van Den Haag en Rotterdam. Verschillende scenario's laten zien dat de bezoekersaantallen variëren tussen de 4,4 en 7,3 miljoen per jaar. In deze scenario's is onder andere gekeken naar de effecten van bijvoorbeeld de realisatie van het Outlet Centre te Halfweg en de hoge winkeldichtheid in de omgeving Den Haag Rotterdam.

In de studie zijn de bezoekersaantallen verdeeld over de meest directe en voor de hand liggende routes naar de HOM in Zoetermeer. De routes van en naar de HOM zijn bepaald op basis van geografie. Aangenomen is dat op de route vanaf de A4/A44 het verkeer zich gelijk zal verdelen over de N206 en de A12. Reden die hiervoor wordt aangegeven is dat er slechts weinig rijtijdsverschil is tussen beide routes. Verder is op basis van kengetallen een verdeling gemaakt van het verkeer naar dagen van de week en uren van de dag. Het gaat om schattingen.

Onze bevindingen

Inzicht in verkeerseffecten bij lagere of hogere bezoekersaantallen ontbreekt

Het verkeersonderzoek gaat uit van 6.9 miljoen bezoekers per jaar. Het is onduidelijk waarop dit is gebaseerd en/of deze getoetst en gevalideerd zijn. De situatie rondom de HOM is uniek vanwege de ligging nabij het stadshart van Zoetermeer en andere Outlet Centers zoals Sugar City en het winkelhart van onder meer Den Haag en Rotterdam. Het onderzoek brengt niet in beeld wat de verkeerseffecten zijn als uitgegaan wordt van lagere of hogere bezoekersaantallen. Inzicht in deze effecten geeft informatie in hoeverre verkeersmaatregelen ook bij lagere verkeersintensiteiten al noodzakelijk zijn en in hoeverre deze bij hogere intensiteiten nog voldoen (robuustheid).

Routekeuze van het verkeer niet onderbouwd

Geen rekening is gehouden met het feit dat de route via A12 10 kilometer langer is dan de route via de N206. Dit verschil in lengte kan ertoe leiden dat in de praktijk toch meer gebruik wordt gemaakt van de route via de N206 dan in de studie is aangenomen. In dat geval wordt de nu al problematische N206 nog zwaarder belast. Dit heeft direct gevolgen voor de bereikbaarheid van de omliggende woonwijken.

De routes die het verkeer kiest om de HOM te bereiken is in grote mate afhankelijk van locatie, tariefstelling, routeverwijzing en capaciteit van de parkeergarages. De routes die het verkeer kiest om de HOM te bereiken verschillen in beide studies en zijn onvoldoende onderbouwd. Hierdoor kan niet worden getoetst of deze realistisch zijn. In het onderzoek is beschreven dat een klein deel van het verkeer zich via lokale wegen verplaatst. In de studie is niet genoemd om welke hoeveelheid verkeer het gaat en of dit HOM-gerelateerd verkeer betreft. Op basis van de aanwezige informatie kan niet worden beoordeeld of deze verplaatsing van verkeer naar lokale wegen realistisch is.

In de "Effectstudie Holland Outlet Mall" wordt niet ingegaan waar verschillen in routekeuze ontstaan ten opzichte van de routes in het onderzoek "Herkomst bezoekers Holland Outlet Mall Zoetermeer" en wat dit betekent voor de geconstateerde knelpunten.

Samenstelling verkeer in het weekend is niet duidelijk

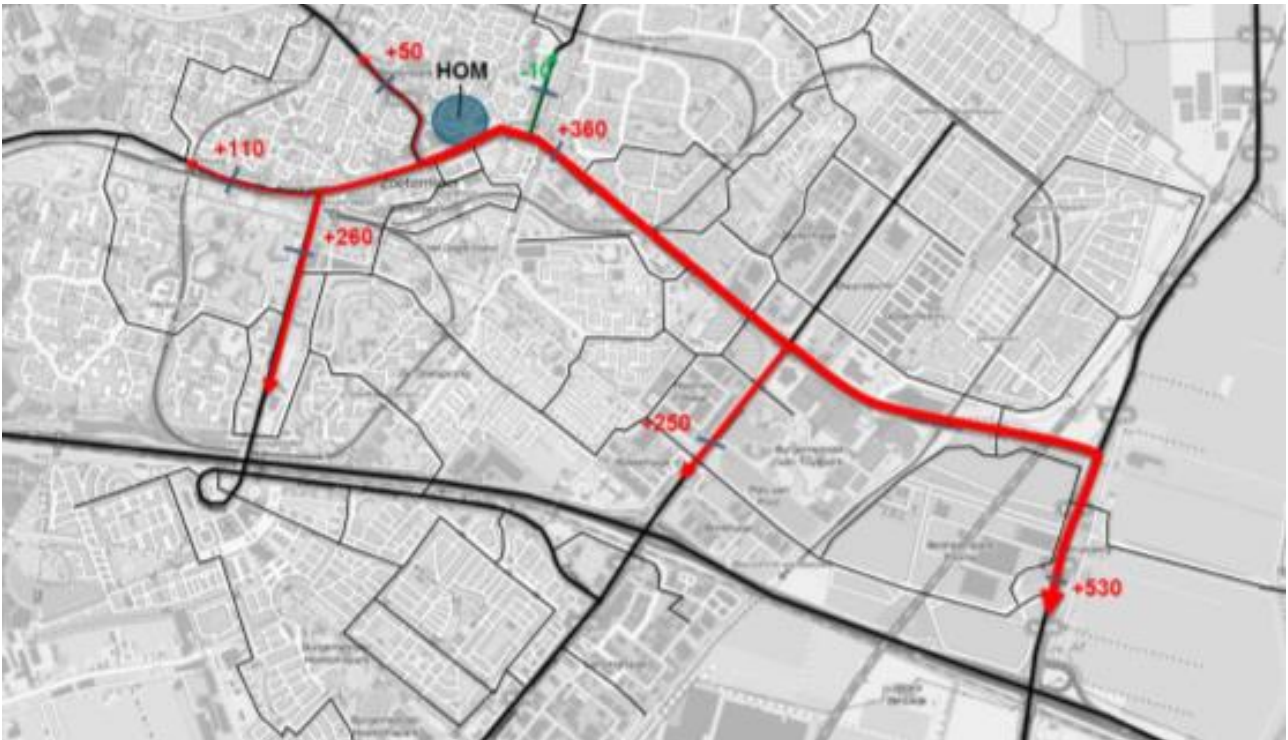
Verkeerstromen voor het weekend zijn niet beschikbaar. Omdat de HOM volgens de onderzoeken 50% van de bezoekers in het weekend trekt, is het van belang dat deze periode wel inzichtelijk wordt gemaakt. Om toch uitspraken te kunnen doen over de samenstelling van het verkeer, zijn in het onderzoek de gegevens

van de avondspits 'vertaald' naar het weekend. Echter, in de praktijk wijken de verkeersstromen in het weekend (recreatieverkeer) sterk af van de verkeersstromen in de avondspits (woon-werk verkeer). In het onderzoek is hier geen rekening mee gehouden. Met andere woorden, op basis van de huidige gegevens is onduidelijk hoe de verkeersstromen in weekend eruit zullen zien, terwijl de praktijk uitwijst dat het weekendverkeer op bepaalde punten nu al vastloopt.

3.2 Effecten wegennet Zoetermeer

In "Effectstudie Holland Outlet Mall" is een vergelijking gemaakt tussen een autonome ontwikkeling als er geen HOM wordt gerealiseerd en een situatie waarin dat wel het geval is. Voor beide situaties geldt als referentie het jaar 2030. Gekeken is naar de verkeerseffecten in de avondspits en weekendmiddagspits. Er wordt vanuit gegaan dat 95% van de HOM-gerelateerde verplaatsingen met de auto worden gemaakt. Omgerekend geeft dit een gemiddeld aantal vervoersbewegingen per dag van circa 13.800 op de maatgevende doordeweekse dag en 24.000 op weekenddagen.

De studie concludeert dat – voor de avondspits – de grootste toename van het verkeer zich aan de oostzijde van Zoetermeer bevindt. Ook op de route via de Afrikaweg neemt de intensiteit flink toe. Een klein deel van het verkeer zoekt zijn route via lokale wegen. In het weekendspits is de intensiteit op de route via de Australiëweg en de N209/Nieuwe Hoefweg en de wegen nabij de parkeergarages (Europaweg) groter dan in de avondspits.



Figuur 1: Berekende wijziging intensiteit avondspits (beide richtingen)

Het onderzoek concludeert verder dat sprake is van een toename van de intensiteit op belangrijke ontsluitende wegen van Zoetermeer. Ook zijn er effecten van extra verkeer op de niet direct ontsluitende wegen. Op de wegvakken zelf ontstaan geen knelpunten, deze komen vooral voor bij de kruispunten. Voor het traject Europaweg zijn deze nader onderzocht (zie 3.3.). In de bijlage van het onderzoeksrapport staat dat afwijkingen kunnen ontstaan met de routes zoals deze in de studie van DTNP zijn gehanteerd. Reden die hiervoor wordt aangegeven is dat de routekeuze van het verkeer bepaald wordt door het model.

Onze bevindingen

De studie houdt geen rekening met de ochtendspits

De conclusies in het onderzoek zijn gebaseerd op doorsnedetellingen (verkeerstelling in beide richtingen) voor de weekend- en avondspits. In het onderzoek is de ochtendspits buiten beschouwing gelaten. Het verkeer in de ochtendspits in 2030 kan aanleiding zijn tot het nemen van infrastructurele maatregelen op

bepaalde wegvakken of kruispunten. Onbekend is nu of de in het onderzoek voorgestelde maatregelen – die zijn afgestemd op de weekend – en avondspits- ook voldoende zijn voor de ochtendspits, of dat aanvullende maatregelen nodig zijn die extra druk leggen op de beschikbare ruimte voor de HOM-gerelateerde maatregelen.

Uit de avondspitsintensiteiten per richting blijkt dat vooral op de N206 de effecten per richting groot en tegengesteld zijn. Deze verschillen zijn in de onderstaande figuur inzichtelijk gemaakt.



Figuur 2: Wijziging intensiteit 2030 bij realisatie HOM

Effecten per rijrichting zijn niet nader onderzocht of toegelicht. Voor de weekendspits is geen detailinformatie per rijrichting verstrekt en kan daarom niet worden beoordeeld.

De verkeerseffecten op het provinciaal en rijkswegennet zijn niet inzichtelijk gemaakt

De “Effectstudie Holland Outlet Mall” maakt gebruik van het verkeersmodel van de gemeente Zoetermeer. Met dit verkeersmodel is gekeken naar de intensiteit van het verkeer op een beperkt aantal locaties en wegvakken (alleen in de avondspits in beide richtingen). Eén van de conclusies is dat knelpunten zich voordoen bij de kruispunten. Kruispunten op het traject Europaweg worden hierbij als meest bepalend gezien voor de verkeersafwikkeling op de hoofdwegenstructuur van Zoetermeer. Voor de bereikbaarheid van Zoetermeer als geheel zijn mogelijke knelpunten op de kruispunten van invalwegen en aansluitingen op de autosnelwegen eveneens van belang. De studie gaat hier niet nader op in.

Met andere woorden, in de studie wordt niet toegelicht hoe groot de effecten zijn van het extra verkeer dat de HOM genereert op een aantal belangrijke aansluitingen met het provinciaal én rijkswegennet. En wat dit betekent voor de doorstroming/bereikbaarheid. Niet duidelijk is wat de gevolgen zijn van de komst van de HOM op de doorstroming op de A4, A12, N206 en N209. Deze analyse is essentieel om uitspraken te kunnen maken wat de effecten zijn van de HOM op bereikbaarheid van Zoetermeer in het algemeen.

3.3 Effecten Europaweg

Zoals gezegd bekijkt de “Effectstudie Holland Outlet Mall” de autonome situatie 2030 (zonder komst van de HOM) en 2030 mét ontwikkeling van de HOM. Hierbij ligt de focus op de Europaweg en de wegen die daar op aansluiten. Onderstaande figuur bevat het onderzoeksgebied met daarin de locatie van de geplande parkeergarages.



Figuur 3: Onderzoeksgebied dynamisch verkeersmodel

Het onderzoek concludeert dat óók zonder de ontwikkeling van de HOM knelpunten ontstaan binnen het studiegebied. In de huidige situatie zijn er bijvoorbeeld al knelpunten op het wegvak waar verkeer vanuit de tunnelbak samenvoegt met het verkeer dat invoegt vanaf de bovenliggende infrastructuur. Ook is het inrijden van de parkeergarage aan de Nederlandlaan een knelpunt. In 2030 (zonder HOM) dienen maatregelen te worden genomen op de kruispunten Zwaardslotseweg – Aïdaschouw, Europaweg – Aziëweg en Europaweg – Zwaardslotseweg. Deze maatregelen zijn meegenomen in de berekeningen van 2030 inclusief de HOM. Uit deze berekeningen blijkt dat vooral in de weekendspits ernstige knelpunten ontstaan bij het kruispunt Europaweg – Aziëweg. Om deze op te lossen is de capaciteit op de oostelijke arm van het kruispunt uitgebreid. Het onderzoek wijst uit dat in de weekendspits verdere aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeersafwikkeling op een acceptabel niveau te krijgen. Hiervoor is uitbreiding van de infrastructuur of zijn maatregelen noodzakelijk die het verkeersaanbod reduceren. De studie adviseert de volgende maatregelen te nemen:

- De entrees van de parkeergarages zo veel mogelijk plaatsen aan de randen van het onderzoeksgebied.
- HOM-gerelateerd verkeer scheiden van het verkeer De Leyens gerelateerd verkeer door een aparte ontsluiting van De Leyens op de Aziëweg.
- Voorkomen van kruisend verkeer bij de in- en uitritten van de parkeergarages door wijzigen van het kruispuntontwerp of verkeerscirculatie in de parkeergarages.
- Vergroten van de capaciteit van het kruispunt Europaweg – Aziëweg.
- Wijzigen vormgeving kruispunt Aïdaschouw – Zwaardslotseweg. Het betrekken van het kruispunt Herman Gorterhove – Zwaardslotseweg is hierbij noodzakelijk.

De oplossingsrichtingen zijn op kruispuntniveau nader onderzocht. Uit deze solitaire kruispuntberekeningen volgt dat met de aangepaste vormgeving de verkeersintensiteit 2030 inclusief HOM kan worden verwerkt.

Vanuit de gedachte dat het HOM en de binnenstad elkaar kunnen versterken is in het onderzoek gekeken naar alternatieve parkeerlocaties of gewijzigde aantakking van de parkeergarages:

- Parkeercapaciteit P3 vergroten en verkleinen bij P1 en P2;
- P2 niet realiseren en alternatief realiseren op of nabij de Luxemburglaan;
- Parkeerlocatie Engelandlaan realiseren.

Om overlast voor omwonenden te beperken en ten gunste van de toekomstige verkeersafwikkeling worden onderstaande uitgangspunten meegegeven:

- Bewoners van “De Planeten” moeten een eigen entree krijgen naar de parkeergarage;
- Leveranciers voorzien van een aparte entree, eventueel in combinatie met de inritten van de parkeergarages;
- Voorkomen van terugslag vanaf de entree van de parkeergarages door deze te voorzien van ongehinderde toegang (zonder slagboom en/of kaarttrekautomaat)

Ten slotte is in het onderzoek ook gekeken naar mogelijkheden om het verkeersaanbod naar de parkeergarages van de HOM te reduceren. De voorgestelde maatregelen zijn:

- Stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer;
- Park & Ride met overstapvoorzieningen tijdens piekdagen zoals rondom de kerstperiode;
- Instellen venstertijden voor de bevoorrading.

Onze bevindingen

Voorgestelde maatregelen huidige situatie onbekend

Van de bestaande knelpunten (2016) is aangenomen dat maatregelen worden genomen om deze weg te nemen. Er valt niet op te maken welke maatregelen dit zijn. De maatregelen zijn niet beschreven en zijn niet te controleren. Ook is in de studie niet beschouwd of deze maatregelen voldoende effectief zijn om verkeersstromen 2030 te verwerken (exclusief en inclusief de HOM).

Verkeerslichten zijn gesimuleerd met een vaste tijdsduur van het rode, gele en groene licht voor iedere richting. In de praktijk reageren verkeerslichten op het actuele verkeersaanbod. Dit wil zeggen dat de groentijd voor iedere richting afhankelijk is van het daadwerkelijke verkeersaanbod. Ook kunnen deze verkeerslichten voorrang geven aan bepaalde verkeersgroepen zoals het openbaar vervoer. Wanneer een stadsbus richting het kruispunt rijdt, dan krijgt deze vaak meteen een groen licht. Het busverkeer hoeft dan niet of maar heel kort te wachten bij het kruispunt. Het overige verkeer dient dan echter wel (langer) te wachten totdat de bus is gepasseerd. Met andere woorden, vooral bij verkeerslichten waar veel openbaar vervoer langs rijdt kunnen lange wachtrijen ontstaan. In de studie zijn deze effecten niet meegenomen. Dit speelt vooral het kruispunt Europaweg – Canadalaan, waar het busstation Centrum West op de Europaweg aansluit.



Figuur 4: Kruispunt Europaweg - Canadalaan vlakbij het busstation Centrum West

Kosten en fysieke inpasbaarheid niet onderzocht

In beide studies ontbreekt een kostenindicatie van de voorgestelde maatregelen. Ook is niet onderzocht of de voorgestelde maatregelen ruimtelijk inpasbaar zijn. Naast effectiviteit, robuustheid en duurzaamheid zijn kosten en inpasbaarheid ook een sterk bepalende factor bij de vraag of oplossingsrichtingen ook daadwerkelijk uitgevoerd zullen worden. De doorstroming van het verkeer in het onderzoeksgebied en de bereikbaarheid van Zoetermeer als geheel is sterk afhankelijk van de uitvoering van de in de studies voorgestelde maatregelen. Hiernaast zullen de kosten niet beperkt blijven tot de in de studies genoemde maatregelen. Het is waarschijnlijk dat ook buiten het gehanteerde onderzoeksgebied maatregelen

noodzakelijk zijn om de doorstroming van het verkeer te waarborgen. Bijvoorbeeld bij de aansluitingen op de A4 en A12 en op provinciale wegen als de N206 en de N209. In de studies is hier niets over terug te lezen. Onduidelijk is welke partij deze kosten wil en kan dragen.

In het onderzoek worden diverse maatregelen aangedragen, zowel ten aanzien van de lay-out van kruispunten als aansluiting van de parkeergarages op de overige infrastructuur. Uit de studie blijkt niet in hoeverre de aangedragen oplossingen noodzakelijk zijn om het verkeersaanbod te kunnen verwerken of dat deze elkaar uit kunnen sluiten. Ook is niet getoetst of lokale oplossingen wellicht elders op het netwerk een nieuw knelpunt kunnen vormen. Met andere woorden, de voorgestelde oplossingen zijn onvoldoende uitgewerkt om conclusies aan te verbinden.

3.4 Parkeren

Beide verkeersstudies hebben de parkeerbehoefte en -capaciteit geanalyseerd.

- In het onderzoek “Herkomst bezoekers Holland Outlet Mall Zoetermeer” is onderbouwd dat tijdens een gemiddeld piekmoment 14.000 bezoekers in de HOM aanwezig zullen zijn. Met een gemiddelde bezetting van 2.5 personen per auto en 90% autoverkeer geeft dit een parkeerbehoefte van circa 5.100 parkeerplaatsen.
- In de “Effectstudie Holland Outlet Mall (HOM)” is gerekend met kentallen voor de parkeerprognoses van het CROW. Hieruit volgt dat met een oppervlakte van 31.000 m² BVO en de maximale parkeernorm (9.8 parkeerplaatsen per 100 m²), 3100 parkeerplaatsen nodig zijn. Dit aantal wordt als voldoende gezien om in de parkeerbehoefte te voorzien inclusief de wekelijkse piekmomenten. Tijdens uitzonderlijke piekmomenten zoals Hemelvaart en Kerst dient te worden voorzien in extra parkeergelegenheid in de vorm van Park&Ride terreinen aan de rand van Zoetermeer. Het onderzoek geeft aan dat er nog veel onzekerheden zijn ten aanzien van het te verwachten bezoekersaantal. Dit kan effect hebben op het aantal benodigde parkeerplaatsen waarbij het op voorhand niet uit te sluiten is dat de te hanteren parkeernorm hoger uitvalt. In het onderzoek wordt geadviseerd om in de verschillende ontwikkelfasen van de HOM de parkeerbehoefte en -bezetting nauwkeurig te monitoren en op basis van de bevindingen de parkeercapaciteit in de vervolgfases hierop aan te passen.



Bij betaald parkeren in de parkeergarages van de HOM zijn maatregelen noodzakelijk om te voorkomen dat bezoekers uitwijken naar gratis parkeerplaatsen in de omgeving. Vooral voor de woonwijken Buytenwegh en De Leyens worden knelpunten voorzien. Maatregelen die genomen kunnen worden zijn het invoeren of uitbreiden van zones met parkeren voor vergunninghouders. Om zoekgedrag en uitwijkgedrag naar parkeerplaatsen in de directe omgeving te voorkomen is een duidelijke routeverwijzing noodzakelijk. Het parkeren in de daarvoor bedoelde parkeergarages kan verder worden gestimuleerd door korting te geven of in gratis parkeren te voorzien bij een aankoop in de HOM.

Onze bevindingen

Parkeercapaciteit onvoldoende en tegenstrijdig uitgewerkt

- Beide onderzoeken zijn tegenstrijdig wat betreft de aangegeven benodigde parkeercapaciteit. Het onderzoek “Herkomst bezoekers Holland Outlet Mall Zoetermeer” gaat uit van 14.000 bezoekers tijdens een gemiddeld piekmoment, wat zich vertaalt naar 5100 parkeerplaatsen. De “Effectstudie Holland Outlet Mall (HOM)” daarentegen heeft het over 3100 parkeerplaatsen op basis van de kentallen van het CROW. Wanneer wordt uitgegaan van de 3100 parkeerplaatsen en 14.000 bezoekers zou dit betekenen dat tijdens een gemiddeld piekmoment een tekort is van 2000 parkeerplaatsen. In het verkeersonderzoek is niet meegenomen welke verkeerseffecten dit tekort met zich meebrengt (zoekverkeer, parkeren in de omgeving) of wat de gevolgen zijn voor de ondernemers die gevestigd zijn in de omgeving (waar nu nog vrij parkeren is).
- Ook is onduidelijk wat de effecten zijn wanneer voor parkeren andere uitgangspunten worden gehanteerd ten aanzien van locatie, tariefstelling, routeverwijzing en capaciteit. Er is niet aangegeven hoeveel verkeer naar welke parkeergarage wordt geleid en of dat dit verkeersaandeel in overeenstemming is met de capaciteit van de parkeergarage.
- De “Effectstudie Holland Outlet Mall” gaat ervan uit dat al het HOM-gerelateerd verkeer gebruik gaat maken van de parkeergarages die specifiek voor HOM-bezoekers aan de randen van de invalswegen worden aangelegd. Het succesvol gebruik van deze parkeergarages hangt sterk af van bewegwijzering/route en opvolging daarvan, bereikbaarheid, tarief, en de (beschikbare) capaciteit. In het onderzoeksrapport van de “Effectstudie Holland Outlet Mall (HOM)” is niet aangegeven welke capaciteit is toegewezen aan de parkeergarages in het model. Ook is onduidelijk welke hoeveelheid HOM-verkeer in de avondspits en weekendspits vanuit welke herkomst is toegedeeld aan het netwerk met welke parkeergarage als bestemming. Tevens is geen vergelijking gemaakt met andere centra in binnen- of buitenland waar met een soortgelijk model wordt gewerkt. Hierdoor is het niet duidelijk of bezoekers wel bereid zijn grote afstanden af te leggen van parkeerplaats naar HOM.
- In het Stadshart van Zoetermeer zijn al diverse parkeergarages aanwezig. In het onderzoek is niet meegenomen dat het HOM-gerelateerde verkeer ook van de bestaande parkeergarages gebruik zal maken. Dit zal vooral gebeuren bij gecombineerd bezoek aan de HOM en het Stadshart en in situaties dat de HOM-parkeergarages vol zijn.
- Het onderzoek gaat niet in op de praktische uitvoerbaarheid van het realiseren van P&R-terreinen aan de randen van Zoetermeer. Er is niet onderzocht of daar geschikte locaties voor aanwezig zijn. Verder kan worden afgevraagd hoe succesvol een P&R-terrein zal zijn. Bij een *advisering* van het verkeer naar de P&R-terreinen is de kans groot dat bezoekers toch eerst proberen om in één van de parkeergarages dicht bij de HOM een parkeerplaats te vinden. Wanneer deze er niet blijkt te zijn, kan dit leiden tot zoekverkeer en een verhoogde parkeerdruk in de bestaande parkeergarages en de omliggende woonwijken. Wanneer verkeer naar de P&R-terreinen wordt *gestuurd* (men heeft dus niet de keuze zoals bij een advies), is het de vraag hoe men onderscheid kan maken tussen HOM-gerelateerd verkeer en het overige bestemmingsverkeer. In de praktijk is het onderscheid tussen HOM-verkeer en het verkeer dat naar het Stadshart rijdt niet te maken.
- De locatie en wijze van ontsluiten van de parkeergarages op het bestaande wegennet en het succes rondom het gebruik van parkeergarages aan de randen van het centrum, is zeer bepalend voor de verkeersafwikkeling binnen en buiten het studiegebied. De uitgangspunten die ten aanzien van de parkeergelegenheden zijn gehanteerd, zijn niet volledig beschreven in de rapportage (zoals de capaciteitsverdeling en ingevoerde verkeersbelasting). In het onderzoek komt verder onvoldoende naar

voren in hoeverre gehanteerde uitgangspunten ten aanzien van de parkeergarages strikt noodzakelijk zijn voor het garanderen van een congestievrije verkeersafwikkeling en wat de effecten zijn indien hier wijzigingen in worden gemaakt.

- In het onderzoek is voorgesteld dat uitbreiding van de parkeerregulering in de omgeving noodzakelijk is om de parkeerdruk in omliggende woonwijken te managen (zoals het uitbreiden van de parkeervergunningen). Ook worden maatregelen uit een eerdere studie (Inventarisatie parkeergarage Engelandlaan) en aanvullende uitgangspunten meegegeven. Het onderzoek gaat niet in op de mogelijk gevolgen van uitbreiding van de parkeerregulering voor ondernemers in de omgeving waar nu nog sprake is van vrij parkeren.
- In het onderzoek wordt gesteld dat de parkeercapaciteit samen met de voorziene groei van de HOM in fasen kan worden gerealiseerd en dat zodoende nog bijstelling van het aantal te realiseren parkeerplaatsen kan plaatsvinden. Uit de studie blijkt niet in hoeverre de geplande ontwikkelingen deze tussentijdse aanpassingen mogelijk of onmogelijk maken of welke randvoorwaarden noodzakelijk zijn zodat dit mogelijk is.
- Uit het onderzoek blijkt niet in hoeverre de effecten van parkeerroutes en parkeerwijzingen zijn meegenomen in de routekeuze van het verkeer.

4 CONCLUSIE

De “Effectstudie Holland Outlet Mall” concludeert dat de ontwikkeling van de Holland Outlet Mall (HOM) consequenties heeft voor de bereikbaarheid van (het Stadshart van) Zoetermeer. Het grootste effect is zichtbaar tijdens de weekendmiddagspits. Indien geen maatregelen worden genomen, ontstaan problemen op het wegennet van Zoetermeer die grote gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van het centrum van Zoetermeer maar ook Zoetermeer als geheel. In de “Effectstudie Holland Outlet Mall (HOM)” worden naast de infrastructurele maatregelen ook verschillende flankerende maatregelen benoemd zoals parkeerregulering, inzetten van P&R-terreinen, inrijden zonder vertraging op de inritten van de parkeergarages. Volgens de effectstudie is de HOM (onder voorwaarden) verkeerskundig haalbaar wanneer is aangetoond dat:

- De voorgestelde maatregelen ruimtelijk inpasbaar zijn, inclusief een afweging van de kosten/baten;
- De voorgestelde maatregelen met het dynamisch verkeersmodel zijn onderzocht op effectiviteit en onderlinge beïnvloeding van kruispunten.

Onze conclusie

De komst van de Holland Outlet Mall heeft consequenties voor de bereikbaarheid van Zoetermeer in zijn algemeen en het Stadshart in het bijzonder. Dit is één van de conclusies van de uitgevoerde verkeersstudies en wordt door ons onderschreven. Echter, op basis van de huidige verkeersstudies kan nog niet worden geconcludeerd dat er geen verkeersproblemen ontstaan bij de realisatie van de Holland Outlet Mall. Daarvoor zijn de verkeersstudies op onderdelen onvolledig en zijn nog veel vragen onbeantwoord.

- Het is niet bekend wat de effecten en knelpunten zijn op wegvakken en kruispunten buiten het onderzoeksgebied én wat de effecten zijn op aansluitingen op het provinciaal (N206 en N209) en rijkswegennet (A4 en A12).
- De ochtendspitsen zijn niet meegenomen in de berekeningen van de effecten van de HOM in 2030, dus is er geen zicht op de effecten tijdens de ochtendspits.
- Het onderzoek brengt niet in beeld wat de verkeerseffecten zijn als uitgegaan wordt van lagere of hogere bezoekersaantallen.
- Er is onvoldoende parkeergelegenheid voor de bezoekers aan het HOM, vooral tijdens het gemiddeld ‘piekmoment’, zo blijkt uit de onderzoeken.
- De onderzoeken onderbouwen onvoldoende hoe de samenstelling van het verkeer is tijdens de weekenden, hierdoor kunnen geen uitspraken worden gedaan over de weekendpiek.
- De verkeerseffecten op de filegevoelige locaties van de N206 zijn onderbelicht.
- De routes die het verkeer kiest om de HOM te bereiken verschillen in beide studies en zijn onvoldoende onderbouwd.
- Er ontbreekt een kostenindicatie van de voorgestelde maatregelen en onduidelijk is wie deze kosten wil of kan dragen, met mogelijke consequenties voor de haalbaarheid ervan. Ook is niet onderzocht of de voorgestelde maatregelen ruimtelijk inpasbaar zijn.

Omdat bovenstaande elementen niet zijn opgenomen in de uitgevoerde verkeersstudies is er geen totaalbeeld van de verkeerseffecten, de bijbehorende maatregelen en de effectiviteit daarvan.

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 264

6800 AG Arnhem

Nederland

+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com

Onze referentie: 079193505 0.2