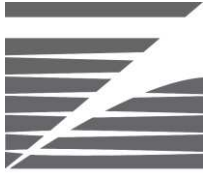


Gemeente **Zeist**

Akkoord programmamanager

Akkoord projectleider





Gemeente **Zeist**

Publiekshal ▪ Het Rond 1, Zeist
Postbus 513, 3700 AM Zeist
Telefoon 14 030 ▪ zeist@zeist.nl

www.zeist.nl ▪ www.twitter.com/gemeentezeist
www.facebook.com/gemeentezeist

Gemeenteraad

Datum	6 oktober 2015	Ons kenmerk	15uit03623
Burgerservicenummer		Uw kenmerk	
Bijlage(n)		Behandeld door	dhr. W. Das
Onderwerp	Nieuwe verkeersberekeningen centrumvisie (busstation)		

Geachte leden van de raad,

Op 6 oktober 2015 heeft het college kennis genomen van de resultaten van de verschillende verkeersvarianten rondom de Antonlaan – Korte Steynlaan – Slotlaan – Busstation. Dit n.a.v. de op 3 maart aangenomen motie (binnen 14RAAD0068) waarin de gemeenteraad het college verzocht om de verschillende varianten rondom de Antonlaan – Korte Steynlaan – Slotlaan – Busstation opnieuw door te rekenen en in deze berekeningen rekening te houden met De Wending.

Verkeerscirculatievariant centrumvisie

Op 7 juli 2015 (15cv.00252) heeft het college kennis genomen van de uitkomsten van de verkeerseffecten van de op 3 maart 2015 vastgestelde verkeerscirculatievariant binnen de centrumvisie. Ondanks de aanzienlijke wijzigingen in de verkeersstructuur binnen het centrum bleek dat de kruising Antonlaan – Steynlaan – Korte Steynlaan een aandachtspunt bleef. Het openstellen van het busstation was niet in die berekeningen meegenomen.

Systematiek verkeersberekening

Het openstellen van het busstation is doorgerekend met het gemeentelijk verkeersmodel om een beeld te krijgen van de algemene verkeerseffecten op het gehele centrum en daarbuiten (netwerkniveau). Daarnaast is met meer gedetailleerde berekeningen ingezoomd op de kruising zelf en het busstation om de lokale verkeerseffecten van verschillende varianten beter in beeld te brengen. Het gemeentelijke verkeersmodel is voor berekeningen op kruispuntniveau eigenlijk niet geschikt.

Resultaten op netwerkniveau (ten opzichte van verkeersvariant centrumvisie)

De volgende verkeersmaatregelen zijn, ten opzichte van de verkeersvariant centrumvisie, doorgerekend met het gemeentelijk verkeersmodel:

- Het openstellen van het Busstation vanuit het centrum richting de Boulevard.
- Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Korte Steynlaan richting de Slotlaan.
- Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Antonlaan richting de Steynlaan grofweg vanaf de ingang van de parkeergarage Steynlaan.

Ten opzichte van de verkeersvariant centrumvisie hebben de bovengenoemde verkeersmaatregelen de volgende effecten:

- De kruispunten Antonlaan – Steynlaan – Korte Steynlaan en Korte Steynlaan – Slotlaan zijn geen aandachtspunt meer en kennen beiden een goede verkeersafwikkeling.
- De Slotlaan ter hoogte van Bethaniëplein wordt logischerwijs veel drukker, nu rijdt daar immers geen autoverkeer.
- De Korte Steynlaan, Steynlaan en Bergweg (richting Panweg) worden weer rustiger als uitvalsroute van het centrum. Het verkeer verplaatst zich naar de Boulevard. Dit is positief voor het verblijfsklimaat in de Steynlaan.
- De Slotlaan wordt drukker, en wordt ongeveer weer net zo druk als in de huidige situatie. De Meester de Klerkstraat en Antonlaan worden daardoor weer rustiger. Het verkeersaanbod op de Slotlaan verdient de volle aandacht in de nog te houden ontwerpdialog, ook zonder openstelling van het busstation. Met een goed autoluw ontwerp is het verkeersaanbod terug te dringen, dit is echter nauwelijks te modelleren (zie ook kanttekeningen).
- De wegen in het Wilhelminapark worden iets rustiger, maar nog wel veel drukker dan in de huidige situatie.

Resultaten op kruispuntniveau

Het gemeentelijk verkeersmodel is te grof om op kruispuntniveau gedetailleerd inzicht in de verkeersafwikkeling te krijgen. Om die reden zijn aanvullende doorrekeningen gedaan, iets wat overigens standaard is bij kruispuntstudies en verkeerslichtenprojecten.

Er is daarbij uitgegaan van 3 scenario's:

1. Verkeersintensiteiten conform huidige situatie
2. Verkeersintensiteiten conform variant centrumvisie
3. Verkeersintensiteiten conform variant centrumvisie met De Wending

Er zijn 4 varianten doorgerekend:

1. Huidige verkeerscirculatie
2. Openstellen busstation met eenrichtingsverkeer Korte Steynlaan richting de Slotlaan
3. Openstellen busstation, maar met tweerichtingenverkeer Korte Steynlaan
4. Bovenstaande varianten met gewijzigde busomloop

Varianten 3 en 4 zijn overigens in 2014 ingebracht door belanghebbenden rondom het busstation.

Ten aanzien van de berekening wordt opgemerkt dat is uitgegaan van de huidige verkeersregeling. Dit betekent dat iedere richting apart groen krijgt uit verkeersveiligheidsoogpunt. Dit heeft wel negatieve gevolgen voor de doorstroming. De huidige regeling kent verder prioriteit voor de bussen. Dit is niet meegenomen in de berekening, daarvoor zou een nog veel gedetailleerde (micro) simulatie noodzakelijk zijn. Het niet meenemen van prioriteit voor de bussen in de berekeningen is overigens niet erg, aangezien per variant de restcapaciteit in beeld is gebracht.

De restcapaciteit is eigenlijk de hoeveelheid 'lucht' in de regeling, die kan o.a. benut worden voor het geven van prioriteit aan bussen, maar ook voor het opvangen van toekomstig extra verkeer. De variant met de meeste restcapaciteit is dus het meest robuust. Daarnaast zijn per variant de kruispuntbelasting en cyclustijd in beeld gebracht om een compleet beeld te krijgen.

Vermeldenswaardig is verder dat gebruik is gemaakt van meerdere verkeersstellingen / verkeerscijfers. De meest complete set van tellingen dateert uit 2008, maar uit steekproeven bleek het verkeersaanbod in 2013 een stuk lager te zijn. De tellingen uit 2008 zijn uiteindelijk in lijn gebracht met het verkeersbeeld 2013 om een realistischer beeld te krijgen.

Uit de berekeningen wordt het volgende geconcludeerd:

- In alle onderzochte varianten blijkt de avondspits bepalend te zijn.
- De verkeersvariant centrumvisie blijkt uit deze simulatie in de avondspits tot een iets grotere verkeersbelasting op de kruispunten te leiden. Dit staat weliswaar haaks op de uitkomsten vanuit het gemeentelijke verkeersmodel, maar daar is een logische verklaring voor (zie kanttekeningen).
- Behoud van de bestaande situatie leidt in de avondspits tot een zwaarbelaste situatie met hooguit een restcapaciteit van 5%. Dit nog zonder toevoeging van verkeer vanuit De Wending.

- De variant waarin het busstation wordt opengesteld met eenrichtingsverkeer op de Korte Steynlaan levert in alle situaties de beste resultaten op. Bijkomend voordeel is dat de verkeerslichten op de Slotlaan – Korte Steynlaan in deze variant helemaal verwijderd kunnen worden.
- Wanneer De Wending gerealiseerd wordt, dan is de variant waarin het busstation wordt opengesteld met eenrichtingsverkeer op de Korte Steynlaan de enige variant met een adequate verkeersafwikkeling. Behoud van de huidige situatie leidt tot grote afwikkelingsproblemen.
- Een verandering van de busomloop blijkt niet veel invloed te hebben op de resultaten. De gemiddelde verliestijden nemen toe ten opzichte van de bestaande omloop. Ook is het zo dat sommige lijnen twee maal kruispunt moeten passeren. De busomloop moet ongewijzigd blijven.

Algemeen beeld is dat de huidige verkeerscirculatie nauwelijks meer restcapaciteit kent in de avondspits, het openstellen van het busstation zorgt voor een robuuste verkeersoplossing. Wanneer De Wending gerealiseerd wordt dan leidt dat tot grote afwikkelingsproblemen. Door het openstellen van het busstation kan de kruising de verkeerstoename goed verwerken.

Een optimale verkeersafwikkeling op de kruising Antonlaan – Steynlaan zal er ook voor zorgen dat het sluipverkeer op de Jagerlaan – Torenlaan – Cronjelaan zal verminderen, verkeer zal de kruising minder gaan mijden.

Argumenten

Op 3 maart 2015 is toegezegd om nader onderzoek te doen naar de effecten van de verschillende verkeersvarianten rondom de Antonlaan – Korte Steynlaan – Slotlaan – Busstation en het gesprek aan te gaan met de gemeenteraad. Het collegebesluit voorziet hierin.

Uit de verschillende onderzoeken blijkt het openstellen van het busstation te zorgen voor een robuuste en verkeersafwikkeling in dit deel van het centrum van Zeist.

Kanttekeningen

De Slotlaan wordt drukker, en wordt ongeveer weer net zo druk als in de huidige situatie. Het verkeersaanbod op de Slotlaan verdient de volle aandacht in de nog te houden ontwerpdialog, ook zonder openstelling van het busstation. Met een goed autoluw ontwerp is het verkeersaanbod terug te dringen, dit is echter nauwelijks te modelleren.

De combinatie autoverkeer en een busstation zorgt ook voor een ontwerpuitdaging op het busstation, waarbij wel voldoende fysieke ruimte is om dit verkeersveilig te kunnen organiseren.

De verkeersvariant centrumvisie blijkt uit deze simulatie in de avondspits tot een iets grotere verkeersbelasting op de kruispunten te leiden. Dit staat weliswaar haaks op de uitkomsten vanuit het gemeentelijke verkeersmodel. Dit is enerzijds verklaarbaar doordat het gemeentelijke verkeersmodel maar beperkt rekening houdt met de kenmerken van verkeer rondom het centrum. Rondom centra is namelijk sprake van een zwaardere avondspits dan op normale wegen. De ochtendspits is vaak naar verhouding iets rustiger. Ook dat laatste komt uit de twee verschillende berekeningen naar voren. Daarnaast geldt dat het gemeentelijke verkeersmodel de beide kruispunten apart ziet en geen rekening houdt met wederzijdse beïnvloeding van de huidige twee verkeerslichten. In de kruispuntstudie zijn beide verkeerslichten wel gekoppeld (net als in de praktijk) wat leidt tot een minder optimale verkeersafwikkeling.

Juridische aspecten

Voor het openstellen van het busstation zijn verkeersbesluiten nodig.

Het openstellen van het busstation past ook binnen het vigerende bestemmingsplan. Ook andere begin 2015 geuite bezwaren op basis van in het verleden gemaakte afspraken over het al dan niet openstellen van het busstation lijken juridisch vooralsnog niet steekhoudend.

Planning & communicatie

Eind oktober of begin november delen we de resultaten met belanghebbenden. De intentie is om aan te sluiten bij de lopende verkeersdialogen over de effecten van de centrumvisie. De resultaten worden in ieder geval gepubliceerd op www.zeist.nl/verkeercentrum.

Uitgaande van een langlopende juridische procedure kan het busstation in 2017 worden opengesteld. Dit neemt niet weg dat de ontwerpdialoog parallel hieraan gevoerd kan worden. De uitvoeringsperiode moet in ieder geval passen binnen de fasering van de centrumvisie.

Raadsinformatiemarkt

Dit najaar wordt u voor een raadsinformatiemarkt uitgenodigd, waarin we de resultaten delen inclusief een terugkoppeling van de lopende verkeersdialogen.

Meer informatie?

Wij vertrouwen erop u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd. Wanneer u vragen of opmerkingen heeft kunt u in contact treden met programmamanager Wouter Das van ons team BOR.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Zeist,
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

W.C.M. Lissenberg - van Dam

drs. J.J.L.M. Janssen