

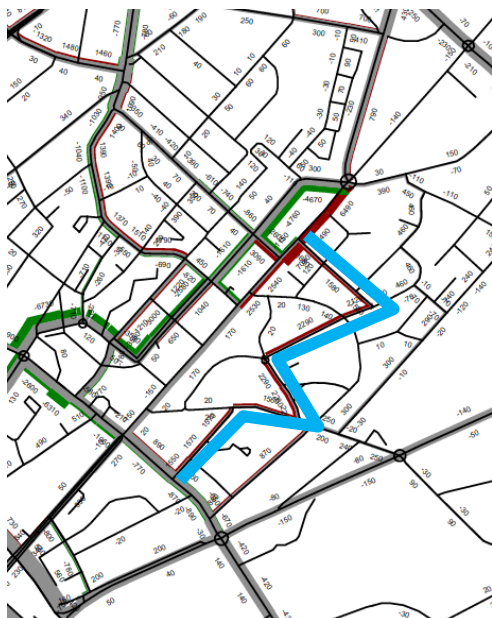
Memo

memonummer 01
datum 23 december 2015
aan Wouter Das Gemeente Zeist
van Hans van Herwijnen Antea Group
kopie Jacqueline Mouws Antea Group
project Aanvullende modelberekeningen Centrumvisie Zeist
projectnr. 0406472.00
betreft Aandachtspunt Wilhelminapark, verkeersberekeningen Centrumvisie Zeist

Antea Group is gevraagd om diverse memo's op te stellen aangaande diverse aandachtspunten ten aanzien van de verkeersberekeningen zoals die ten behoeve van de Centrumvisie zijn uitgevoerd met het verkeersmodel Zeist. In deze memo zijn de problematiek, analyse en mogelijke maatregelen ten aanzien van het verkeer door het Wilhelminapark opgenomen in zuidelijke richting.

Problematiek verkeer via Wilhelminapark

In de amendementvariant Centrumvisie is het niet meer mogelijk om via het centrum in zuidelijke richting te rijden via het tunneltje bij de Klinker. Het verkeer dat in de referentiesituatie gebruik maakte van deze route kiest in de amendementvariant voor andere routes waaronder routes via de Schaerweijdelaan en door het Wilhelminapark. De route via het Wilhelminapark die modelmatig ontstaat is in blauw weergegeven in afbeelding 1. Intensiteiten op de bijvoorbeeld de Stationslaan en de Prins Hendriklaan zijn in de amendementvariant toegenomen met circa 2.000 mvt per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie.

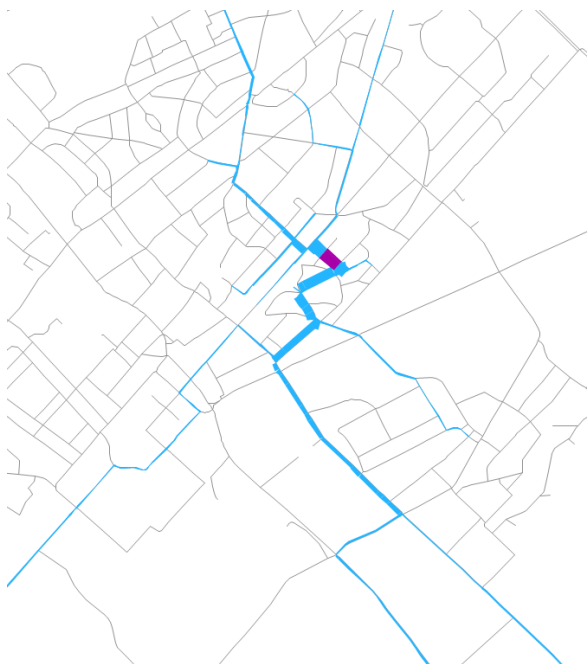


Afbeelding 1: etmaalintensiteiten verschilplot 2025 amendement met openstelling busstation met route door Wilhelminapark

Voordat er varianten worden ontwikkeld om de toename van verkeer door het Wilhelminapark terug te dringen is het allereerst relevant om te weten voor welk verkeer (herkomst en bestemming) het Wilhelminapark blijkbaar een interessant alternatief is ten opzichte van de doorgaande wegen rondom het Wilhelminapark.

Analyse

Het verkeer dat uitwijkt naar een route via het Wilhelminapark heeft als herkomst de Boulevard maar ook de Dalweg en het gebied rondom Costerlaan en Krugerlaan. Bestemmingen van het verkeer zijn de wijk Wilhelminapark zelf, de Hoge Dennen en het gaat ook verder naar enerzijds de Koelaan, anderzijds de Dribergseweg en de Arnhemse Bovenweg. In afbeelding 2 is met behulp van een selected link de herkomst en bestemming van verkeer op de Stationslaan aangegeven.



Afbeelding 2: selected link Stationslaan



Afbeelding 3: selected link Lindenlaan

Uit een selected link op de Lindenlaan (en die van de Stationslaan) is af te leiden dat voor verkeer met herkomst en/ of bestemming rondom het Wilhelminapark, een route door het Wilhelminapark een interessant alternatief is maar dat dat niet zozeer het geval is voor verkeer met herkomst en bestemming op grotere afstand van het Wilhelminapark. Voor verkeer met herkomst en/ of bestemming nabij het Wilhelminapark leidt omrijden via Boulevard-Lindenlaan tot een relatief grote toename van de reisafstand waardoor dit niet snel een interessant alternatief zal vormen. Op

grotere afstanden vormt Boulevard-Lindenlaan wel een alternatief. Voor met name het verkeer op korte afstand zijn het onmogelijk maken van een route door Wilhelminapark of de voorkeursroutes aantrekkelijker maken mogelijkheden om verkeer via de gewenste routes te leiden.

Mogelijke oplossingen

Interessanter maken van de voorkeursroutes

Voorkeursroutes zoals de Boulevard en Lindenlaan kunnen aantrekkelijker worden gemaakt door bijvoorbeeld de snelheid te verhogen evenals het comfort te verhogen door drempels en dergelijke te verwijderen/vermijden. Dit kan het ongewenste verkeer in de wijk naar deze wegen lokken. Een nadeel hiervan is dat het kan leiden tot een toename van verkeer op de opgevaardeerde route (Boulevard en Lindenlaan) dat aanvankelijk een andere hoofdroute kiest, zoals de Krakelingweg. De Lindenlaan is, in het GVVP, onderdeel van het verblijfsgebied. Verhoging van het snelheidsregime is daarmee ongewenst en in strijd met het gemeentelijk beleid.

Bewegwijzering

Andere mogelijkheden betreft bijvoorbeeld het aanpassen van de bewegwijzering waardoor onbekend verkeer is te sturen. Doordat veel verkeer bekend is, zal deze maatregel beperkt effect sorteren. Andere mogelijkheid is het verbeteren van de doorstroming bij verkeerslichten.

Het Wilhelminapark.

Het onaantrekkelijk maken van routes door het Wilhelminapark kan onder andere gebeuren door het instellen van eenrichtingsverkeer of andere verkeerscirculatiemaatregelen. Ook de inrichting van de weg kan bijdragen aan het onaantrekkelijker maken van rijden door de wijk.

Er zijn drie categorieën met maatregelen waarmee routes via het Wilhelminapark onaantrekkelijk te maken zijn. Het gaat om de volgende categorieën circulatiemaatregelen (zoals het instellen van eenrichtingsverkeer):

- A. Maatregelen treffen nabij herkomst buiten de wijk (bron)
- B. Maatregelen treffen nabij bestemming buiten de wijk
- C. Maatregelen treffen 'halverwege'

Binnen de verkeersdialoog zijn in gezamenlijkheid vier varianten ontwikkeld die binnen categorie A of C vallen.

Bij varianten 1, 2 3 en 4

In de nieuwe referentie variant (30 oktober 2015) zijn 4 varianten doorgerekend om knelpunten uit de amendementvariant op te lossen. Deze varianten zijn:

1. Afsluiten Korte Steynlaan in oostelijke richting (in combinatie met omdraaien eenrichtingsverkeer op Pauw van Wieldrechtlaan, tussen Boslaan en Stationslaan)
2. Instellen eenrichtingsverkeer op Stationslaan richting Slotlaan tussen Pauw van Wieldrechtlaan en Bethanielaan (in combinatie met omdraaien eenrichtingsverkeer op Pauw van Wieldrechtlaan, tussen Boslaan en Stationslaan)
3. Instellen eenrichtingsverkeer op Stationslaan richting Slotlaan tussen Bethanielaan en Slotlaan (in combinatie met omdraaien eenrichtingsverkeer op Pauw van Wieldrechtlaan, tussen Boslaan en Stationslaan)
4. Instellen eenrichtingsverkeer Boslaan, Parklaan en Huydecoperweg

Conclusie van de berekeningen van deze varianten is dat bovengenoemde knelpunten uit de amendementvariant niet volledig worden opgelost. Verkeer verplaatst zich van afgesloten wegvakken naar niet afgesloten wegvakken in de directe omgeving, ook binnen de wijk. Om die reden zijn op varianten 3 en 4 ook nog wat variaties (aanvullende maatregelen) doorgerekend (3a en 4a).

Bij varianten 1, 2, 3 en 3a (categorie A)

Eenrichtingsverkeer op de Lyceumlaan kan ingesteld worden als aanvullende maatregelen op de verkeersmaatregelen uit variant 1, 2 en 3. Het gaat om eenrichtingsverkeer tussen Fransen van de Puttenlaan en de Verlengde Slotlaan (richting rotonde met Boulevard) is naar verwachting een effectieve maatregel. Er is echter altijd een kans dat verkeer een ongewenste route kiest via de Professor Lorentzlaan. Om dit vervolgens onaantrekkelijk te maken kan eenrichtingsverkeer worden ingesteld op de Professor Lorentzlaan tussen de Aristoteleslaan en de Boslaan (richting

Lindenlaan). De verkeersintensiteit op Verlengde Slotlaan zal vermoedelijk wel toenemen, alleen niet in dezelfde mate als je op andere wegen ziet in de onderzochte varianten. Er treedt een effect op maar dit blijft binnen wat toelaatbaar zal zijn op dit type wegen.

Bij varianten 4 en 4a (categorie C)

Verkeer kiest een ongewenste route kiest via de Professor Lorentzlaan. Om dit vervolgens onaantrekkelijk te maken kan eenrichtingsverkeer worden ingesteld op de Professor Lorentzlaan tussen de Aristoteleslaan en de Boslaan (richting Lindenlaan). De verkeersintensiteit op de Lyceumlaan zal vermoedelijk wel toenemen, alleen niet in dezelfde mate als je op andere wegen ziet in de onderzochte varianten. Er treedt een effect op maar dit blijft binnen wat toelaatbaar zal zijn op dit type wegen.

In alle varianten geldt dat aanvullende verkeersmaatregelen misschien noodzakelijk zijn op Lyceumlaan, Verlengde Slotlaan en Professor Lorentzlaan als zich daar een toename van verkeer voor doet.