

Toelichting en conclusies bij overzicht verkeersintensiteiten:

ir. H.J. Hoorn

7 september 2016

Overzicht op basis van berekeningen door de gemeente in het gemeentelijk verkeersmodel:

- Referentie 2025. Dit is de huidige situatie in 2025. Dit vormt de referentie in alle eerdere vergelijkingen. Doorgerekend op 3-2-2016, gepubliceerd op centrumzeistvernieuwt.nl. Alle relatieve toe- en afnamen (%) in het overzicht zijn berekend t.o.v. deze referentie.
- Centrumvisie / amendementvariant zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 3-3-2015, met busstation open. Doorgerekend op 3-2-2016, gepubliceerd op centrumzeistvernieuwt.nl.
- Ontwerpverkeersbesluiten d.d. 30-3-2016, met aanvullende maatregel o.a. afsluiting Korte Steynlaan. Doorgerekend op 26-6-2016, gepubliceerd op centrumzeistvernieuwt.nl. De gemeente noemt deze variant nu 'Referentie 2025 Wilhelminapark'. Dit is verwarrend.
- Wijkverkeersplan Wilhelminapark / Lyceumkwartier zuid, incl. maatregelen rond Torenlaan, variant 3a+. Gepresenteerd in bijeenkomst op 31-8-2016, nog niet gepubliceerd.
- Wijkverkeersplan Wilhelminapark / Lyceumkwartier zuid, incl. maatregelen rond Torenlaan, variant 3b+. Gepresenteerd in bijeenkomst op 31-8-2016, nog niet gepubliceerd.

Het is de bedoeling dat het college van B&W binnenkort een van beide wijkverkeersplannen kiest.

Centrumvisie 3-3-2015 leidt door afsluiting tunneltje bij de Klinker tot toename van autoverkeer door de wijken rond het centrum in zuidwestelijke richting. Vooral door het Wilhelminapark (Stationslaan, Prins Hendriklaan, Huydecoperweg), de Bloemenbuurt en de route Dalweg, Berkenlaan, Van Lenneplaan, Schaerweijdelaan.

Door de aanvullende afsluiting van de Korte Steynlaan in het pakket ontwerp-verkeersbesluiten van 30-3-2016 wordt het probleem van het Wilhelminapark 'opgelost', maar daarmee verplaatst het zich naar de Pauw van Wieldrechtlaan, Boslaan en Lorentzlaan.

In wijkverkeersplannen 3a+ en 3b+ van 24-7-2016 worden de problemen van de Pauw van Wieldrecht en Boslaan opgelost ten koste van de Lorentzlaan. In variant 3a+ wordt de noordzijde van het Wilhelminapark compleet afgesloten. Daardoor vanaf Steynlaan en Boulevard grote omwegen naar het Wilhelminapark (o.a. school Het Spoor), via Lindenlaan en Woudenbergsesweg.

Door al deze afsluitingen wordt het sluipverkeer door het Wilhelminapark effectief tegengegaan, maar verplaatst het bestemmingsverkeer Wilhelminapark zich naar de zuidelijke ingang via de Choisyweg en de Woudenbergsesweg. Daar toename van meer dan 50 %.

Door de afsluiting van het tunneltje bij de Klinker en de aanvullende maatregelen in het Wilhelminapark en rond de Torenlaan (wijkverkeersplannen), verkeerstoename op de Berkenlaan (+ 155 %), Choisyweg / aansluitend Woudenbergsesweg (+ 55 %), Dalweg (+ 120 %), Homeruslaan (+ 50 %), Van Lenneplaan (+ 25 %), Lindenlaan (+ 40 %), Lorentzlaan ten noorden van Lindenlaan (+ 150 %), Oranje Nassaulaan (+ 35 %), Van Reenenweg (+ 90 %), Schaerweijdelaan (+ 30 %), Socrateslaan (+ 50 %), Bloemenbuurt (+ 180 %). Hiervoor geen oplossingen.

De relatieve toename (percentages) op de Lindenlaan, Oranje Nassaulaan, Van Lenneplaan en Schaerweijdelaan lijken mee te vallen, maar dat wordt mede veroorzaakt doordat er al (te) veel verkeer is. In absolute toename (aantallen auto's per dag) zijn ze vergelijkbaar met de overige genoemde straten.

Op een groot aantal van deze straten worden de maximale verkeersintensiteiten volgens het

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) overschreden, c.q. verder overschreden. Op de Lindenlaan wordt de GVVP-norm zelfs met meer dan 100 % overschreden.

Kortom, door de wijkverkeersplannen worden de problemen in het Wilhelminapark en rond de Torenlaan als gevolg van de afsluiting van het tunneltje, 'opgelost' door die te verplaatsen naar verder weg gelegen straten en wijken. Per saldo leidt dit tot meer autoverkeer in Zeist. De voertuigkilometers (totaal Zeist) nemen in de varianten 3a+ en 3b+ toe ten opzichte van het pakket ontwerp-verkeersbesluiten van 30-3-2016.

De berekende toename op de Leliestraat (176 - 179 %) zal waarschijnlijk ook optreden op de Hortensialaan, maar die straat zit niet in het verkeersmodel. Door de Bloemenbuurt zal vooral sluipverkeer rijden dat vervolgens via de Oude Arnhemseweg en de Van Reenenweg linksaf de Utrechtseweg op gaat.

Centrumvisie leidt nauwelijks tot beoogde omrijden via Z-structuur (Krakelingweg - Woudenbergseweg - Laan van Beek en Royen - Driebergseweg). Verkeer snijdt Krakelingweg af via Lyceumkwartier (Verlengde Slotlaan, Homeruslaan, Socrateslaan, Lorentzlaan) en rijdt vanaf Jagersingel rechtdoor via Oranje Nassaulaan.

Verkeer tussen Slotlaan en Voorheuvel kan niet meer weg via tunneltje Klinker en parkeergarage Voorheuvel. Bovendien eenrichtingsverkeer tunnel Meester de Klerk. Daardoor toename van 'uitgaand verkeer' op Torenlaan / Cronjélaan in noordoostelijke richting. Dat wordt in wijkverkeersplannen 'opgelost' door eenrichtingsverkeer op Bergweg, maar daardoor wordt Antonlaan weer bijna net zo druk als nu, ondanks openstelling busstation.

Slotlaan wordt niet of nauwelijks autoluwer, misschien zelfs drukker door openstelling busstation. Er zit een kunstmatige afname in het verkeersmodel door max. 15 km/u. Die is niet realistisch en zit niet in Referentie 2025. De afname zal in werkelijkheid kleiner zijn, of er zal zelfs een toename zijn. De GVVP-norm blijft vanaf 1e / 2e Hogeweg overschreden, ook op het busstation. Slotlaan wordt niet ingericht als 'shared space', zoals beoogd in centrumvisie. Als gevolg van de openstelling van het busstation zullen daar ca. 3.500 auto's per etmaal gaan rijden.

Verkeer Montaubanstraat wordt extreem onevenwichtig: circa 6.500 per dag centrum in (nu 5.600), versus 100 per dag centrum uit (nu 3.700).