



G e m e e n t e Z e i s t

Aan : Gemeenteraad
Van : Arnoud Siemonsma, verkeerskundige
Datum : 4 december 2014
Onderwerp : Verkeerskundige analyse

Verkeersmodel

Het opgestelde verkeersmodel geeft op hoofdlijnen de te verwachten verkeersintensiteiten per straat (of delen daarvan) weer. Het voorliggende alternatief A is op eenzelfde manier (quick scan) geanalyseerd als de voorgaande varianten uit de centrumdialoog en de centrumvisie. In de verschillende overzichten zijn ze naast elkaar gepositioneerd om de consequenties inzichtelijk te maken. Net als in eerder doorgerekende varianten is er geen rekening gehouden met busverkeer. Dit betreft een te verwaarlozen aantal verkeersbewegingen ten opzichte van het totaal. Het langzaam verkeer is evenmin meegenomen omdat hiervoor simpelweg de gegevens ontbreken.

Alternatief A

Ten opzichte van variant 2a is het volgende gewijzigd:

- Geen verkeer over de Voorheuvel, dus niet voor of achter De Klinker langs.
- Meester de Klerkstraat open in twee richtingen.
- Verkeer op de 1^e Hogeweg tussen Montaubanstraat en Kerkweg wordt eenrichtingsverkeer (richting Oude Arnhemseweg).
- Busverkeer over de Slotlaan in twee richtingen (is geen onderdeel van het verkeersmodel, louter een inrichtingsvraagstuk).

Door het omkeren van rijrichtingen en het afsluiten van wegen zoals in het alternatief A beschreven, worden de kortste alternatieve routes in beeld gebracht in het verkeersmodel. De consequenties daarvan zijn weergegeven in kaartbeelden met rode en groene pijlen (respectievelijk toename en afname autoverkeer ten opzichte van de huidige situatie). Er wordt hierbij dus geen rekening gehouden met het comfort en de reistijd maar slechts met de kortste route van A naar B.

Pluspunten alternatief A

Door het invoeren van indirectere routes minder doorgaand verkeer door het centrumgebied. Uitgangspunt is het centrumgebied als verblijfsgebied vormgeven met hoofdzakelijk bestemmingsverkeer. De routes rondom het centrum, die daar grotendeels ook op ontworpen zijn, zullen drukker worden.

Minpunten alternatief A

Modelmatig meer verkeer over de 1^e en 2^{de} Hogeweg aangezien deze door het model gezien worden als alternatief voor de 1^e en 2^{de} Dorpsstraat vanuit het oosten.

De Donkere Laan wordt drukker door met name het verkeer in noordelijke richting dat in de huidige situatie de Montaubanstraat neemt.

Ten opzichte van de huidige situatie wordt de Slotlaan in beide varianten iets drukker, dit komt vooral door het openstellen van het busstation. Dit effect kan terug worden gebracht door een herinrichting van de Slotlaan maar dit is in deze quick scan niet te modelleren.

Conclusies alternatief A

Alternatief A past beter bij de ambitie om het centrum minder aantrekkelijk voor autoverkeer te maken dan variant 2a of de huidige verkeerscirculatie.

Aannemelijk is dat door een kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte (met de principes van shared space) de routes in het centrum (nog) minder aantrekkelijk worden voor doorgaand verkeer. De routes zullen door voetgangers en fietsers gedomineerd worden en de auto is er te gast.

Doorgaand verkeer zal nieuwe routes zoeken die gevoelsmatig sneller zijn. Aandacht is nodig om sluipverkeer door de wijken direct rondom het centrum te minimaliseren en de routes rondom het centrum te stimuleren. De routes om het centrum heen zullen hierdoor aantrekkelijker worden. Deze garanderen door hun functie en passende inrichting een betere en betrouwbaardere doorstroming en daardoor ook een beter in te schatten reisduur.