

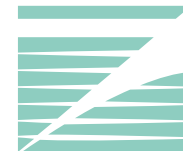
Gemeente **Zeist**

Verkeersevaluatie centrumplan

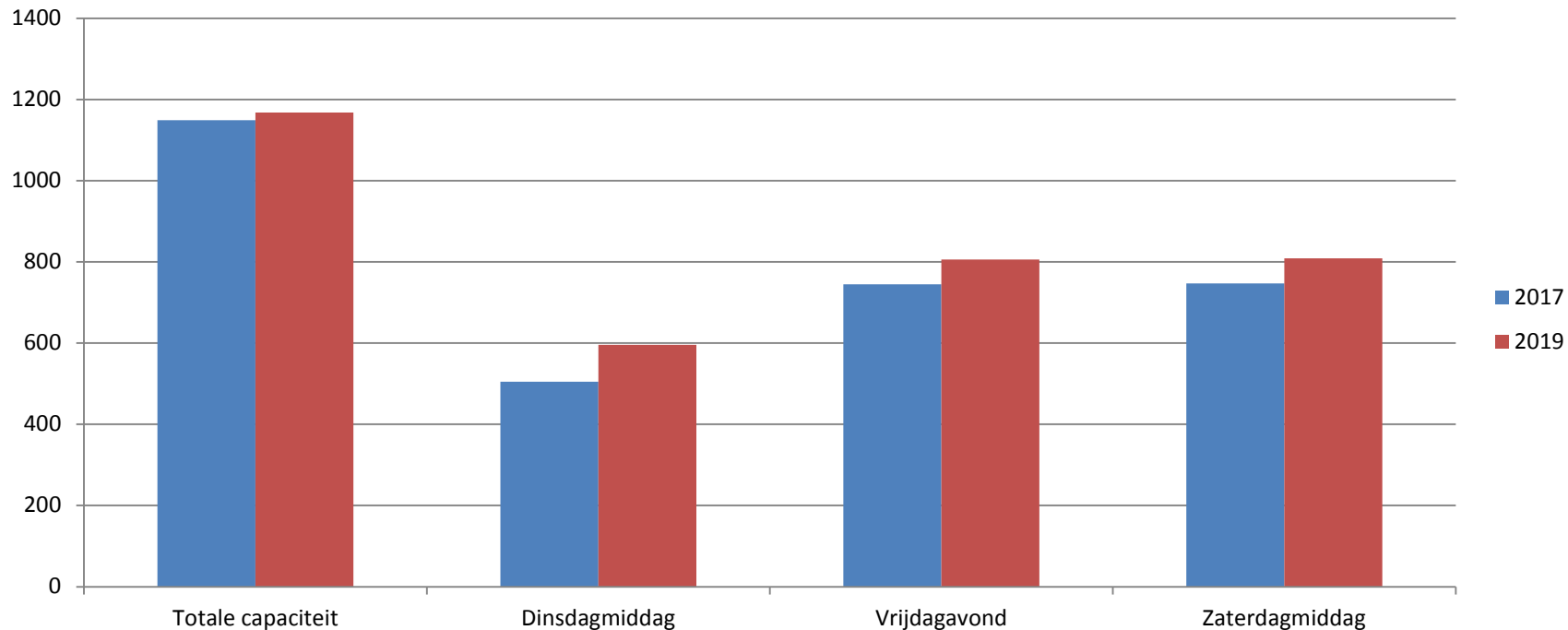
Wat gebeurt er nu?



Aantallen bezoekers: toename parkeren op straat

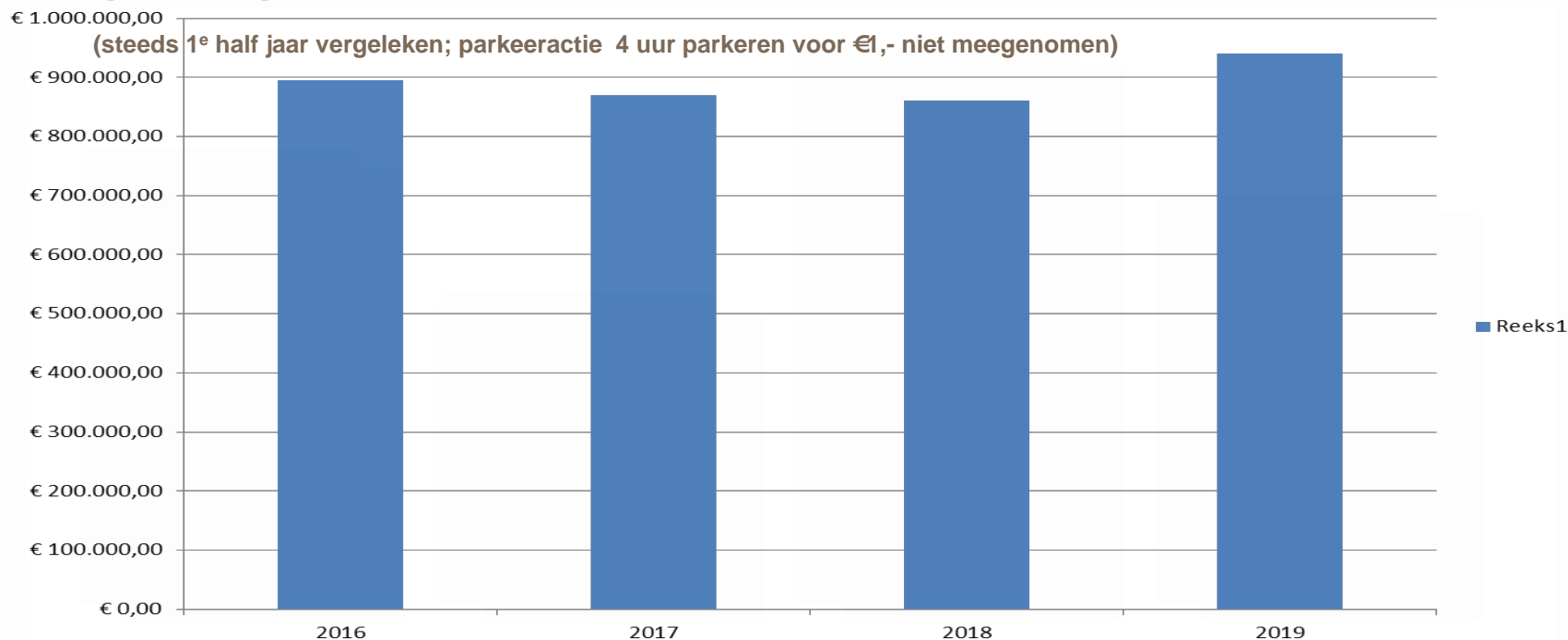


Gemeente Zeist





Aantallen bezoekers: parkeerinkomsten gestegen

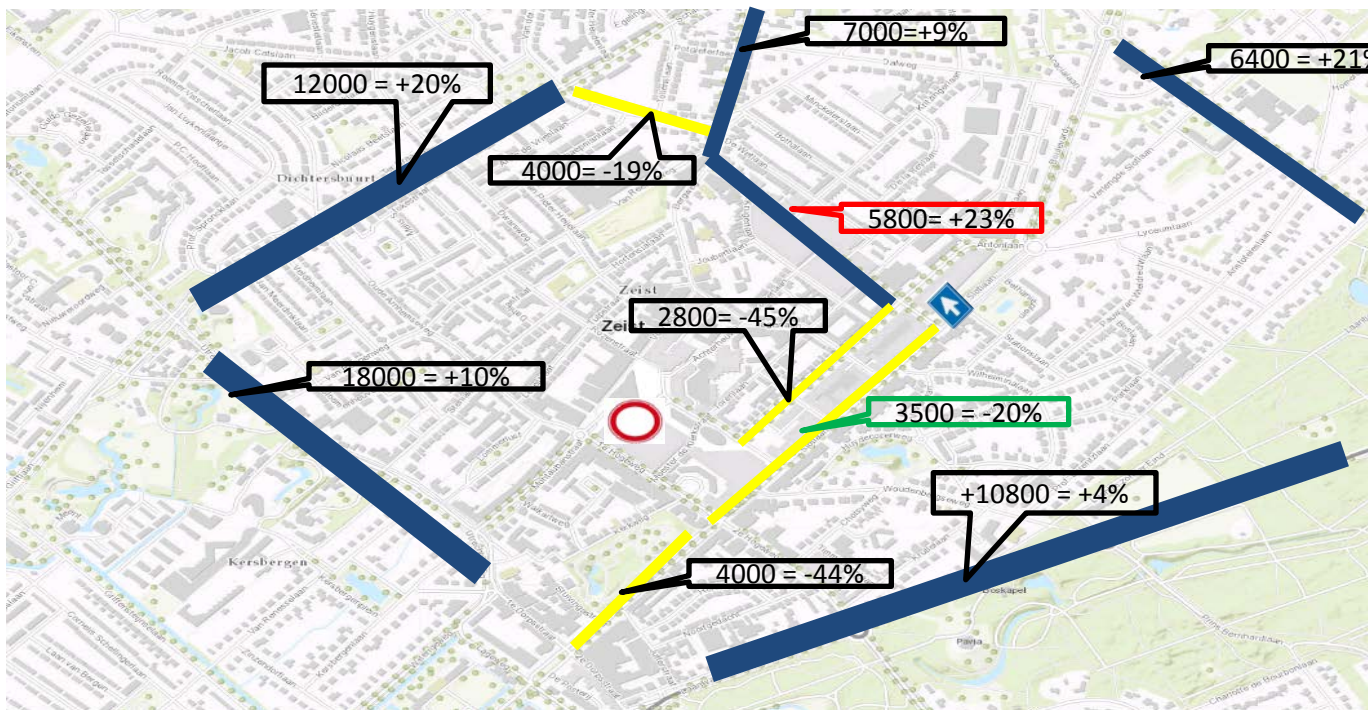


Huidige verkeerssituatie 2019 (= verkeersmodel Centrumvisie



Gemeente Zeist

uitgevoerd mvv Korte Steynlaan éénrichting + busstation gesloten voor verkeer)



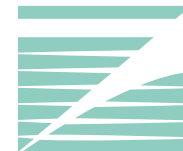
+ we zien gewinning aan de nieuwe situatie
+ minder auto's in het centrum, meer auto's er omheen.
Doorgaand verkeer wordt ontmoedigd tbv een prettig verblijfsklimaat (Centrumvisie).
+ 1000 minder auto's op Slotlaan.
Dit zijn er nog steeds veel voor dit wegprofiel.

- Slotlaan drukker dan Antonlaan (Antonlaan kan méér verkeer aan)
- drukker op de Lindelaan
- nieuw verkeersbesluit nodig om tijdelijke éénrichting Korte Steynlaan definitief te maken
- slechte bereikbaarheid Wilhelminaparkbuurt (WPB)

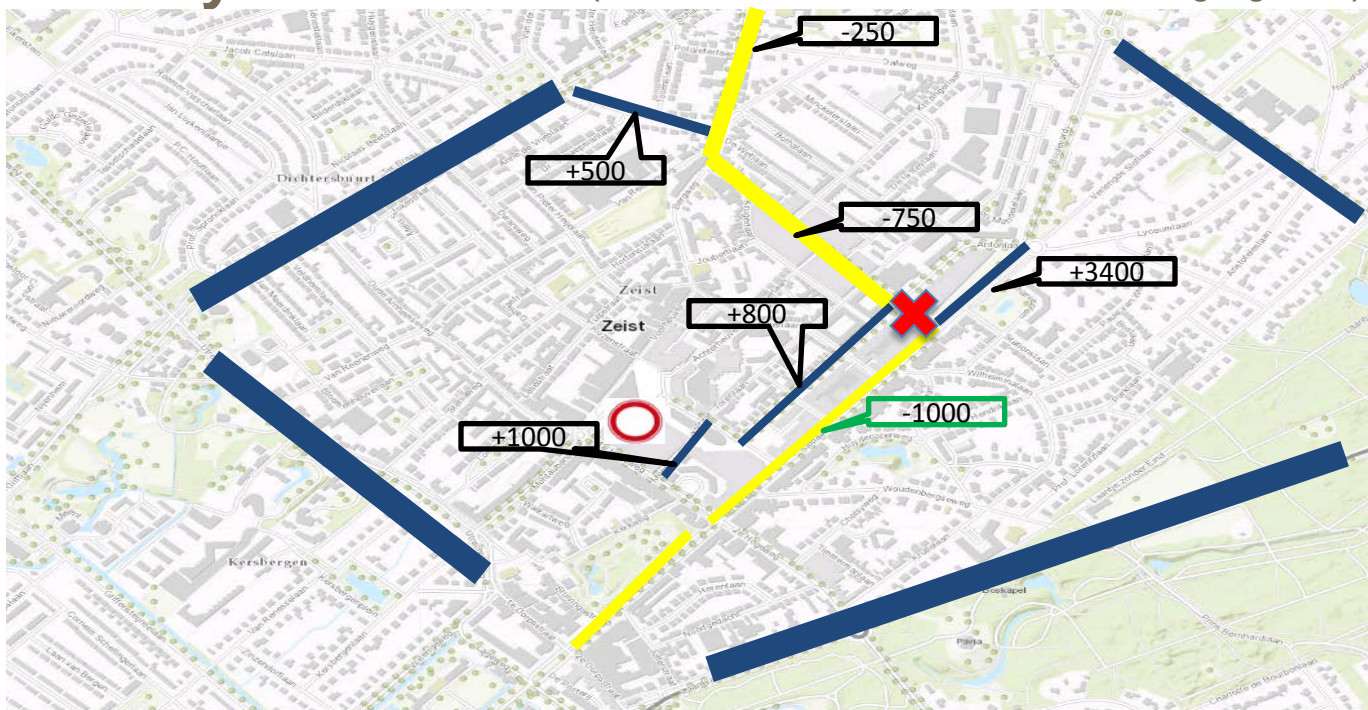
De varianten in deze presentatie

- Onafhankelijk onderzoeksbureau ENNEUS heeft de gemeentelijke verkeerstellingen geverifieerd en heeft bevestigd dat de tellingen juist zijn uitgevoerd. Ook constateren zij dat er (inderdaad) sprake is van minder auto's in het centrum en meer auto's op de hoofdwegen om het centrum heen. Het doorgaand verkeer door het centrum wordt ontmoedigd/geweerd ten behoeve van een prettig verblijfsklimaat, zoals Centrumvisie en onderliggend verkeersmodel hadden beoogd.
- Op basis van deze conclusie is door de gemeentelijk verkeerskundige een aantal veel genoemde verkeersvarianten uitgewerkt om te zien wat het effect is van wijzigingen op de huidige situatie. Wat doet het verkeer dan (“waterbed-effect”)?
- De varianten die nu volgen baseren we ons op het verkeersmodel van de Centrumvisie (van Goudappel Coffeng) waarin een aantal varianten al was doorgerekend. Maar niet alle varianten en zeker niet de variaties daarop. Bij een variant waarin het verkeersmodel niet voorziet, is een inschatting gemaakt door de gemeentelijk verkeerskundige wat het effect op de verkeerstroming naar verwachting zal zijn. Het verkeersmodel wordt in die gevallen wel als referentie gebruikt.
- De genoemde aantallen per variant zijn de werkelijke verkeersbewegingen (auto's) per etmaal. In alle varianten zijn de aantallen steeds afgezet tegen de huidige verkeerssituatie (meting april 2019) zoals weergegeven in dia 4.

Variant op huidig: busstation open en Korte Steynlaan dicht (= verkeersmodel onder de centrumvisie volledig uitgevoerd)



Gemeente Zeist



Variant uitgewerkt op basis van verkeersmodel (zie toelichting in dia 5)

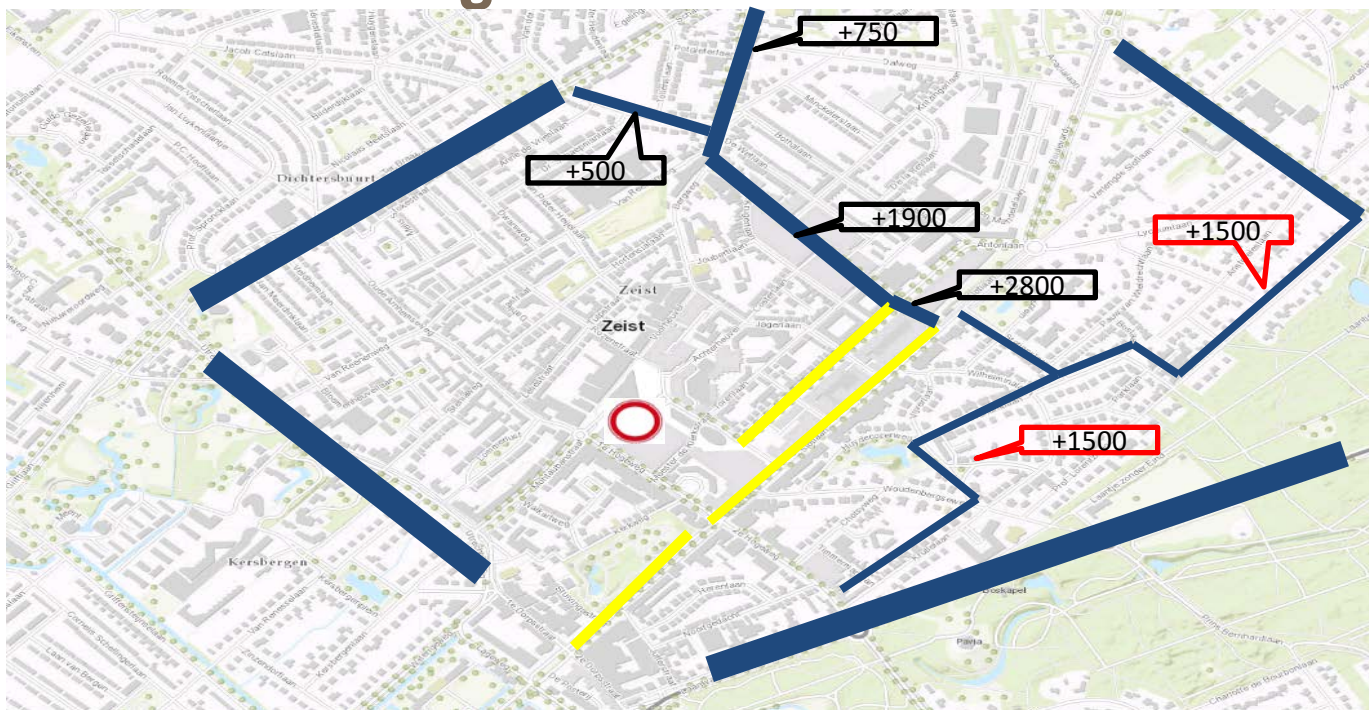
- + Steynlaan wordt rustiger
- + Verdere afname van auto's op Slotlaan want daar alleen nog bestemmingsverkeer
- + Antonlaan wordt drukker dan Slotlaan en kan dit goed aan

- slechtere bereikbaarheid Wilhelminaparkbuurt
- Busstation moet worden heringericht tbv doorgaand verkeer

Variant op huidig: Korte Steynlaan open in twee richtingen



Gemeente Zeist



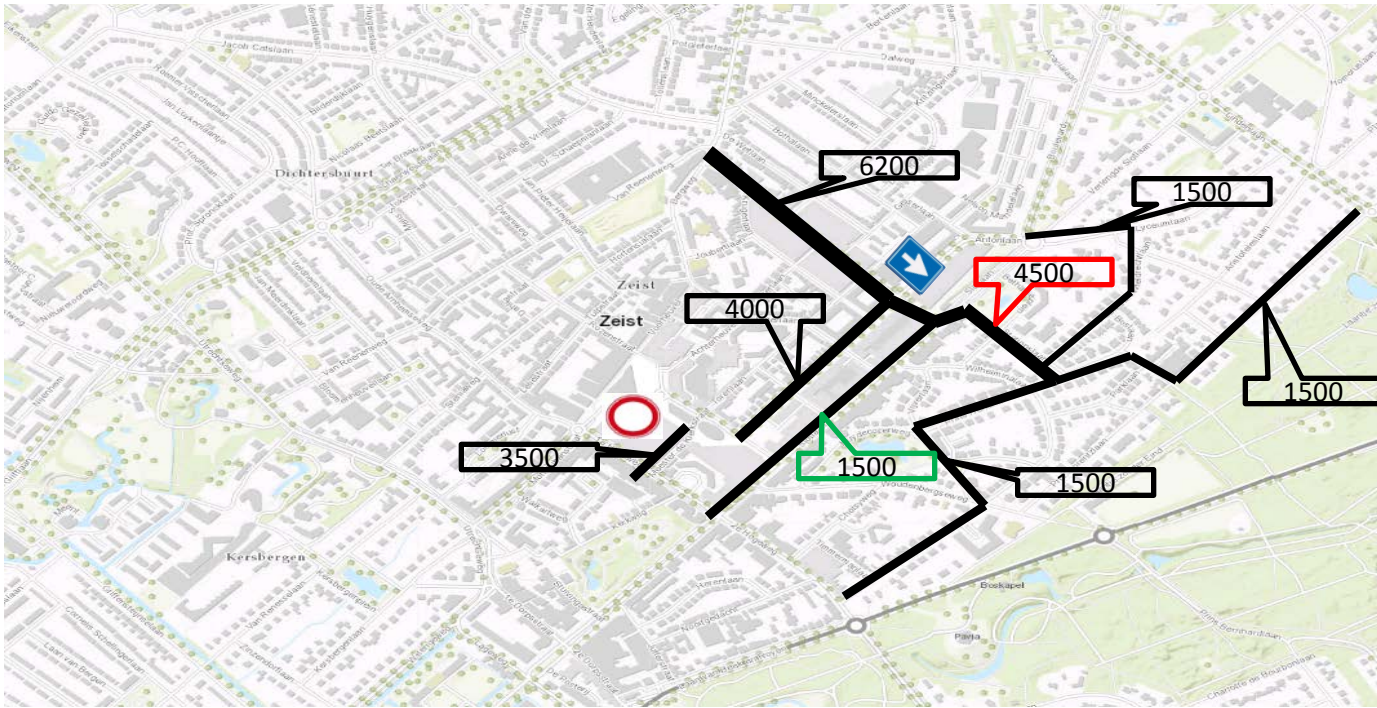
Variant uitgewerkt op basis van verkeersmodel (zie toelichting in dia 5)

+ Wilhelminaparkbuurt (WPB) wordt beter bereikbaar

- sluiroute door WPB met veel verkeer door deze straten
- drukkere Steynlaan
- Slotlaan drukker dan Antonlaan
- nieuw verkeersbesluit noodzakelijk



Variant op huidig: Korte Steynlaan richting omdraaien



Variant op basis van inschatting verkeerskundige (toelichting, zie dia 5)

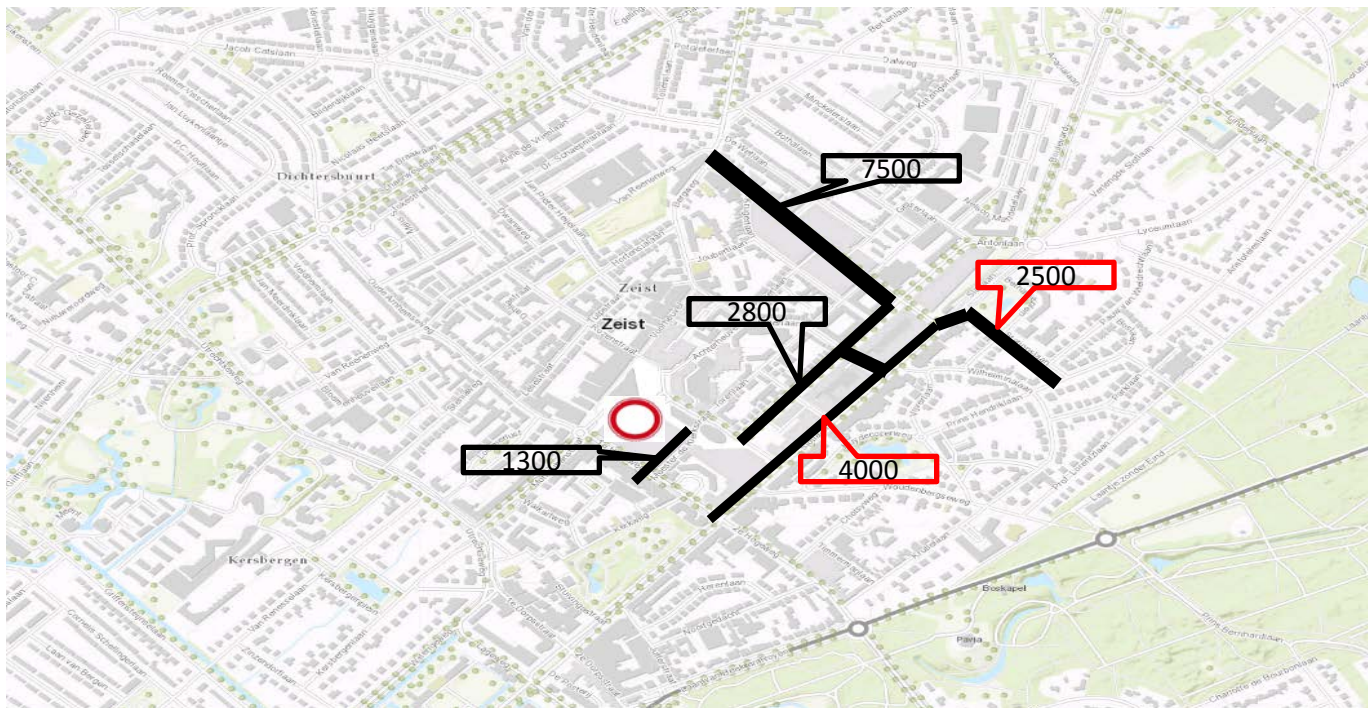
- + WPB goed bereikbaar
- + draagvlak
- Slotlaan afname van 2000 auto's
- + beste variant voor Slotlaan
- + draagvlak

- sluiproute door WPB (2x)
- dikkere Steynlaan
- nieuw verkeersbesluit noodzakelijk

Variant op huidig: Jagerlaan open



Gemeente Zeist



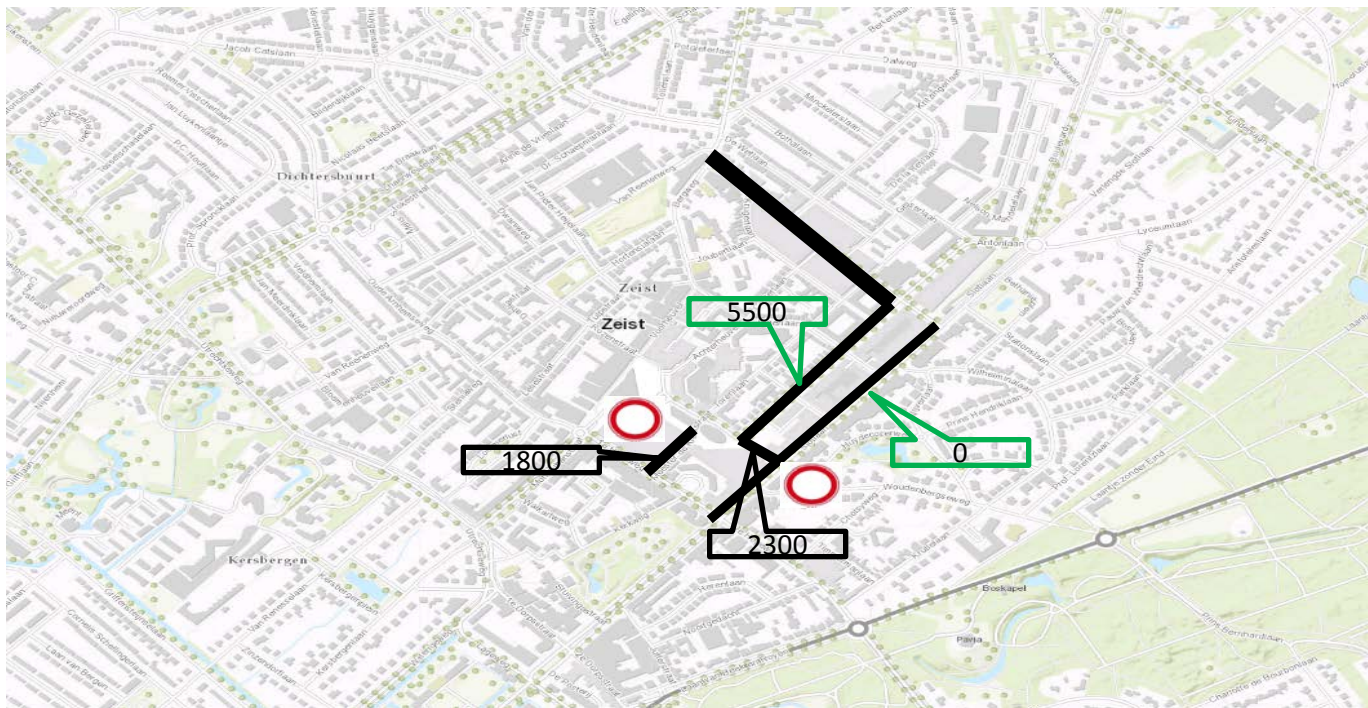
Variant op basis van inschatting verkeerskundige (toelichting, zie dia 5)

- + WPB goed bereikbaar
- + draagvlak
- Slotlaan afname van 2000 auto's
- + draagvlak
- sluiproute door WPB (2x)
- dikkere Steynlaan
- nieuw verkeersbesluit noodzakelijk

Variant op huidig: Autovrije Slotlaan vanaf Korte Weeshuislaan



Gemeente Zeist

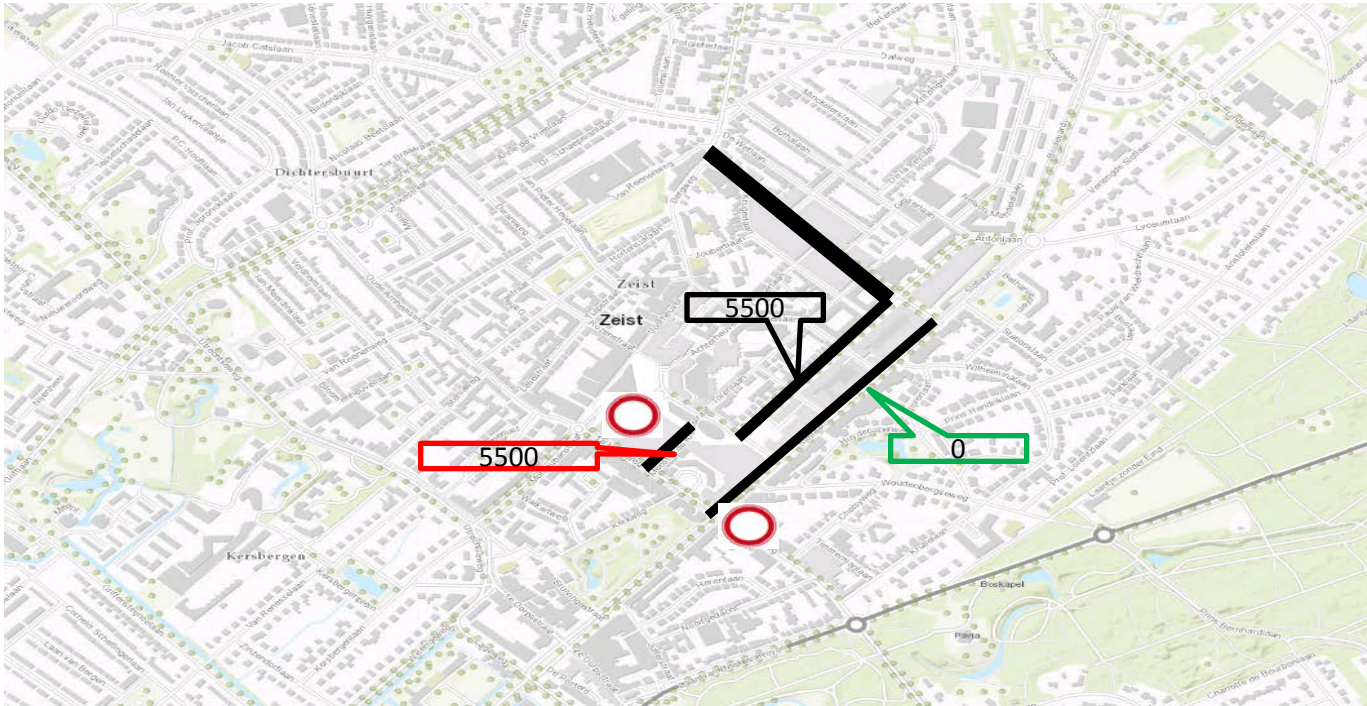


Variant op basis van inschatting verkeerskundige (toelichting, zie dia 5)

+ Slotlaan autovrij
+ verdeling M. de Klerkstraat
Korte Weeshuislaan

-1^e deel Slotlaan niet autovrij
- Terugdraaien huidige maatregel (Korte Weeshuislaan)
- Draagvlak
- Bus?

Variant op huidig: Volledig autovrije Slotlaan



Variant op basis van inschatting verkeerskundige (toelichting, zie dia 5)

- + minder auto's centrum, meer er omheen
- + Slotlaan autovrij (geheel)
- + draagvlak

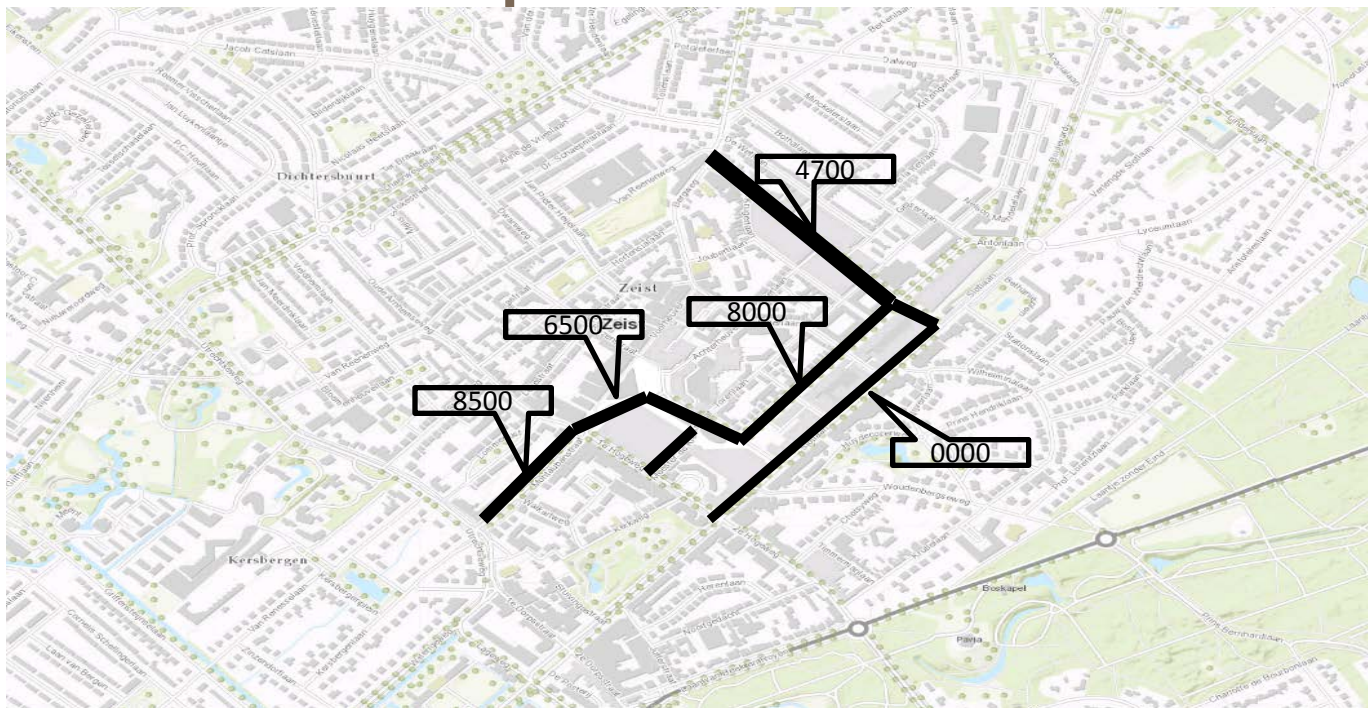
- verdeling M. de Clerkstraat
- Korte Weeshuislaan
- Bus?

Variant op huidig: Slotlaan dicht en Voorheuvel open



Gemeente Zeist

Variant op basis van inschatting verkeerskundige (toelichting, zie dia 5)



In 2017 reden er 9500 voertuigen door het centrum, dit wordt naar verwachting 8000. Deze worden afgewikkeld over de Antonlaan en Voorheuvel.

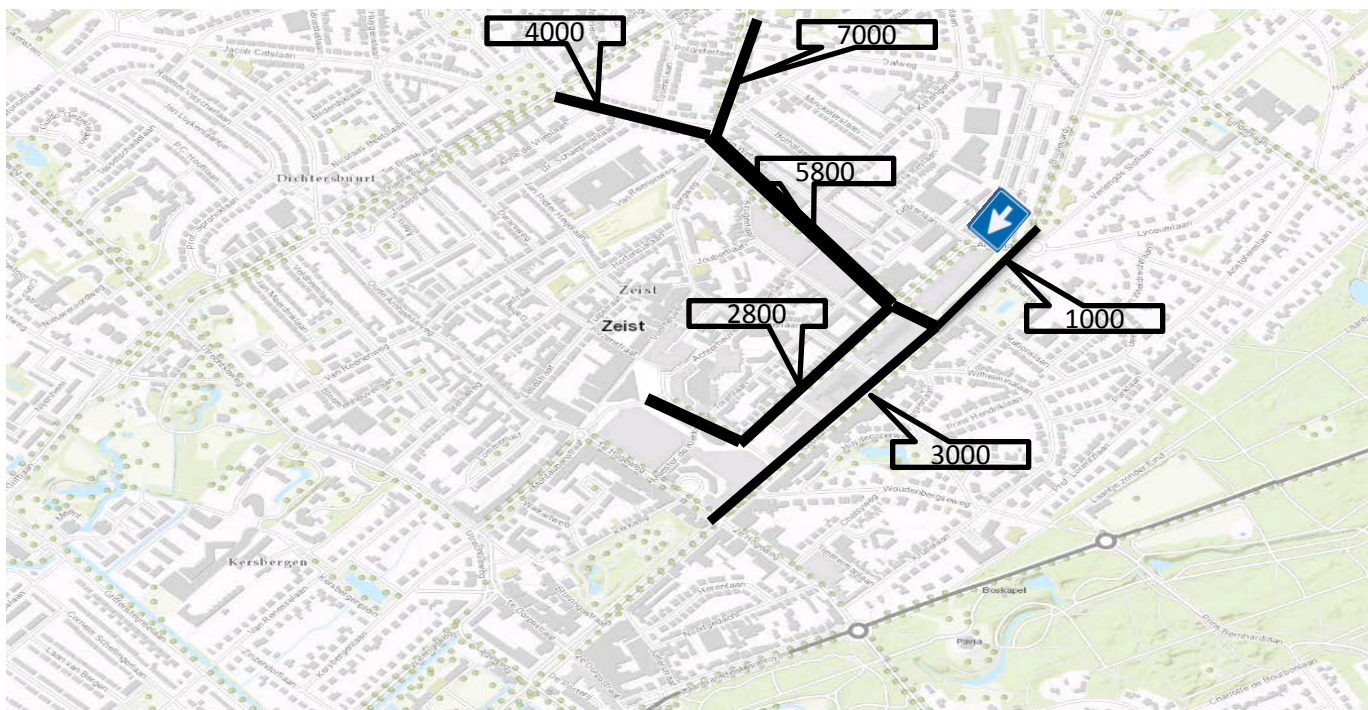
De intensiteit op de Voorheuvel is iets lager dan de Antonlaan, dit is te verklaren door verkeer dat op de Antonlaan rijdt en daar een parkeerplek vindt (Slotlaan I, II en III).

Naar verwachting een gelijkblijvende intensiteit op de Steynlaan. In deze variant is het goed mogelijk deze weer open te stellen, de kans op een grote hoeveelheid doorgaand verkeer door de wijk is hier niet aan de orde door de goede bereikbaarheid via de Voorheuvel.

Variant op huidig: Busstation open vanaf Boulevard



Gemeente Zeist



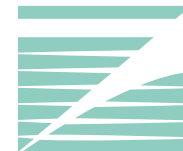
Variant op basis van inschatting verkeerskundige (toelichting, zie dia 5)

Deze variant heeft alleen echt invloed op de betere bereikbaarheid van de WilhelminaParkBuurt (WPB).

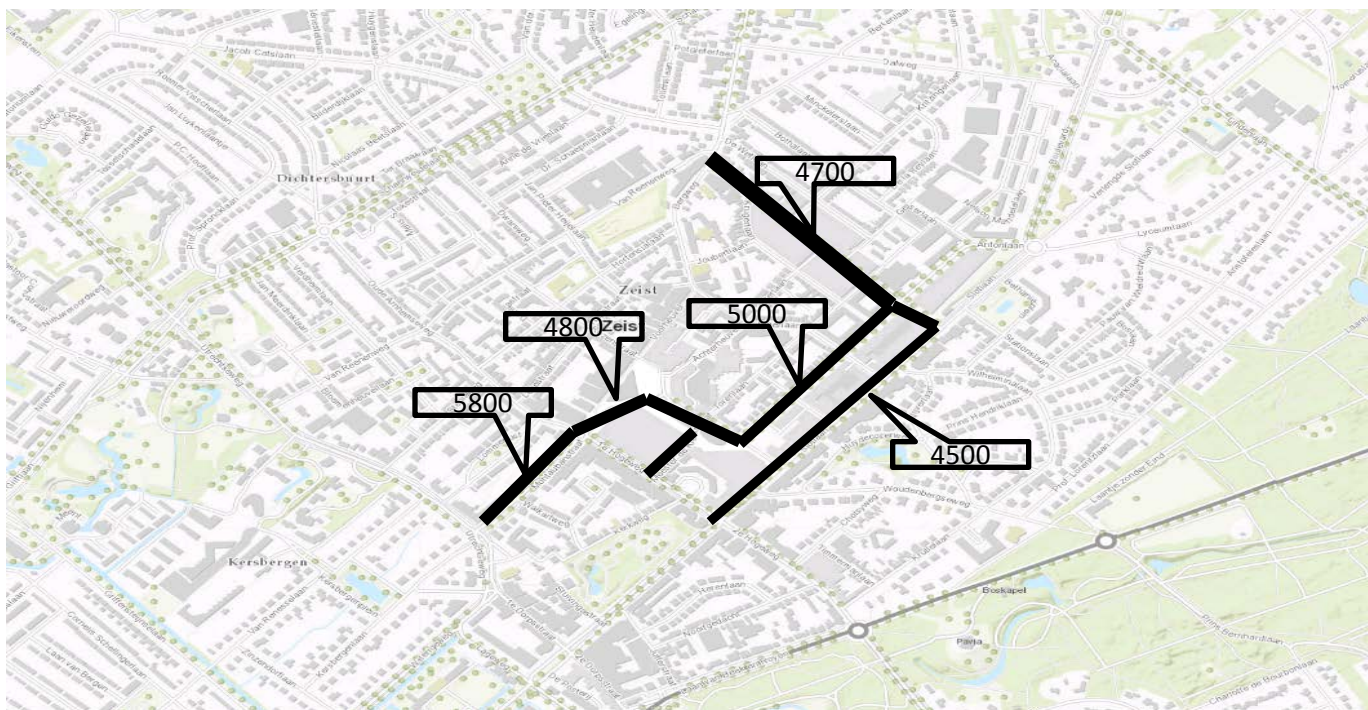
De kleine afname op de Slotlaan is te verklaren doordat een deel van de bewoners deze route nu neemt.

Overige wegen blijven gelijk met de huidige situatie (=4^e dia).

Variant op huidig: Terugdraaien maatregelen naar situatie in 2017



Gemeente Zeist



Variant op basis van inschatting verkeerskundige (toelichting, zie dia 5)

Verbinding over de Markt / Voorheuveld wordt teruggebracht. Doorgaand verkeer weer door het centrum.

De toename van (doorgaand) verkeer door het centrum gaat niet samen met de huidige Shared Space inrichting. Dat betekent terugbrengen van gescheiden fietspaden tbv verkeersveiligheid.

Te overwegen?:

- Behoud van de pleinfunctie op de Korte Weeshuislaan. De bus kan immers via de huidige route blijven rijden.
- Ook op de Markt/Voorheuveld (bij AH) is een pleinfunctie ontstaan met een positief maatschappelijk effect. Door toename van verkeer door dit deel van het centrum vraagt dit om extra maatregelen.