

# Studie verkeer Huis ter Heide

Eindrapport

projectnr. 195931

revisie

03 juni 2009

## Opdrachtgever

Gemeente Zeist

Postbus 513

3700 AM ZEIST

datum vrijgave

beschrijving revisie

goedkeuring

vrijgave

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

	<b>Inhoud</b>	<b>Blz.</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Referentie 2020 en gekozen ontsluitingsvariant</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Vergelijking referentie 2020 met basisjaar 2007</b>	<b>4</b>
3.1	Referentie 2020	4
3.2	Verschillen referentie 2020 en basisjaar 2007	6
<b>4</b>	<b>Vergelijking gekozen ontsluitingsvariant 2020 met referentie 2020</b>	<b>8</b>
4.1	Gekozen ontsluitingsvariant 2020	8
4.2	Verschillen gekozen ontsluitingsvariant 2020 en referentie 2020	10
<b>5</b>	<b>Conclusie</b>	<b>13</b>

## 1 Inleiding

De raad van de gemeente Zeist heeft vastgesteld dat er aan de westzijde van Huis ter Heide een nieuwbouwlocatie met een richtinggevend aantal van 200 woningen wordt ontwikkeld. Om tot een gedragen plan te komen, wordt een proces van interactieve planvorming gevolgd. Er is een kopgroep van bewoners geformeerd die in samenwerking met de bewoners van Huis ter Heide het Programma van Eisen voor het gebied heeft ontwikkeld.

Een van de vraagstukken waar de kopgroep Huis ter Heide zich mee bezig houdt is de ontsluitingsstructuur van Huis ter Heide, inclusief de beoogde woningbouwlocatie. In een eerder stadium is een aantal ontsluitingsvarianten kwalitatief beoordeeld. Vervolgens is een tweetal ontsluitingsvarianten doorgerekend met behulp van het Verkeersmodel Zeist. De kopgroep Huis ter Heide heeft als toekomstige ontsluitingsvariant gekozen voor de variant waarmee de meest gunstige verkeerssituatie voor Huis ter Heide wordt bereikt.

In dit rapport wordt de door de kopgroep gekozen ontsluitingsvariant nader toegelicht. Het volgende hoofdstuk geeft een beschrijving van deze ontsluitingsvariant en van het model waarmee deze variant is vergeleken, de referentie 2020. In hoofdstuk 3 wordt de verkeerssituatie in 2020 vergeleken met die van het basisjaar 2007. In hoofdstuk 4 wordt de gekozen ontsluitingsvariant vergeleken met de referentie 2020. De conclusie is weergegeven in hoofdstuk 5.

## 2 Referentie 2020 en gekozen ontsluitingsvariant

In afbeelding 2.1 is de ontsluitingsstructuur van Huis ter Heide voor de referentiesituatie 2020 weergegeven. De groene pijl is de beoogde busroute.



*Afbeelding 2.1: Referentie 2020*

De referentie 2020 geeft de verkeerssituatie in het jaar 2020 weer. Hierin is rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen die in het basisjaar 2007 bekend waren. In het referentiemodel is de weg langs de autoboulevard gerealiseerd en sluit deze weg aan op de Huis ter Heideweg.

Afbeelding 2.2 toont de door de kopgroep Huis ter Heide gekozen ontsluitingsvariant. De groene pijl geeft de beoogde busroute aan.



*Afbeelding 2.2: Gekozen ontsluitingsvariant*

In de gekozen ontsluitingsvariant is er een verbinding gerealiseerd tussen de Prins Alexanderweg en de weg langs de autoboulevard. Doorgaand gemotoriseerd verkeer via de Korte Poot is in deze variant niet mogelijk.

De volgende vergelijkingen zijn uitgevoerd:

- vergelijking referentiesituatie 2020 met basisjaar 2007;
- vergelijking gekozen ontsluitingsvariant met referentiesituatie 2020.

### 3 Vergelijking referentie 2020 met basisjaar 2007

Bij alle in dit rapport genoemde etmaalintensiteiten moet worden opgemerkt dat dit geen exacte waarden zijn, maar dat rekening moet worden gehouden met een zekere bandbreedte.

#### 3.1 Referentie 2020

In de referentiesituatie zijn de etmaalintensiteiten in Huis ter Heide, afgerond op honderdtallen als volgt.

##### *Prins Alexanderweg*

Op het weggedeelte tussen de Korte Bergweg en de Amersfoortseweg ligt de etmaalintensiteit, afgerond op honderdtallen op circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze zijn gelijk verdeeld over de noordelijke en de zuidelijke rijrichting. Op het weggedeelte tussen de Korte Bergweg en de Korte Poot ligt de etmaalintensiteit op circa 1.700 motorvoertuigen. Daarvan rijden er ongeveer 900 in de richting van de Amersfoortseweg en 800 in de richting van de Korte Poot.

##### *Korte Poot*

Op dit weggedeelte bedraagt de etmaalintensiteit in de referentiesituatie ongeveer 1.900 motorvoertuigen. Daarvan rijden er ongeveer 1.000 in de richting van de Prins Alexanderweg en circa 900 in de richting van de Huis ter Heideweg.

##### *Huis ter Heideweg*

Tussen de Korte Poot en de nieuwe weg langs de autoboulevard varieert de etmaalintensiteit van circa 2.100 bij de Korte Poot tot 2.500 bij de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg. Daarvan rijden er respectievelijk 1.200 en 1.300 in de richting van de Korte Poot en 1.000 respectievelijk 1.100 in de richting van Zeist. Op het weggedeelte tussen de nieuwe weg langs de autoboulevard en de Handelsweg bedraagt de etmaalintensiteit ongeveer 5.100 motorvoertuigen per etmaal, waarvan er circa 3.000 in de richting van Zeist rijden en ongeveer 2.100 in de richting van Huis ter Heide. Op het weggedeelte tussen de Handelsweg en de Dijnselburgerlaan varieert de etmaalintensiteit van ongeveer 5.300 motorvoertuigen bij de Handelsweg tot 5.900 bij de Dijnselburgerlaan. Daarvan gaan er 3.700 respectievelijk 3.900 in de richting van de Dijnselburgerlaan en 1.600, respectievelijk 1.900 in de richting van Huis ter Heide.

##### *Nieuwe weg langs autoboulevard*

De etmaalintensiteit op deze nieuwe ontsluitingsweg varieert van ongeveer 3.800 nabij de Huis ter Heideweg tot ongeveer 4.100 nabij de Zandbergenlaan. Ter hoogte van de Huis ter Heideweg rijden ongeveer 2.400 motorvoertuigen per etmaal richting de Huis ter Heideweg en 1.400 motorvoertuigen per etmaal in de richting van de Zandbergenlaan. Ter hoogte van de Zandbergenlaan rijden ongeveer 2.600 motorvoertuigen per etmaal in de richting van de Huis ter Heideweg en 1.500 in de richting van de Zandbergenlaan.



## 3.2 Verschillen referentie 2020 en basisjaar 2007

In afbeelding 3.2 zijn de verschillen in etmaalintensiteit tussen de referentie 2020 en het basisjaar 2007 weergegeven. Uit deze afbeelding blijken de volgende verschillen voor de beschouwde wegvakken.

### *Prins Alexanderweg*

Op het weggedeelte tussen de Amersfoortseweg en de Korte Bergweg is de etmaalintensiteit in de referentie 2020 ongeveer 800 motorvoertuigen per etmaal lager dan in het basisjaar 2007. De afname van het aantal motorvoertuigen is gelijkmatig over beide rijrichtingen verdeeld.

Op het weggedeelte tussen de Korte Bergweg en de Korte Poot neemt de etmaalintensiteit met ongeveer 1.000 motorvoertuigen per etmaal af ten opzichte van het basisjaar 2007. Ook hier is de afname gelijkmatig verdeeld over beide rijrichtingen.

Deze afname wordt veroorzaakt door de nieuwe weg langs de autoboulevard. Een deel van het verkeer dat in 2007 via de Prins Alexanderweg reed, gaat in de referentie 2020 via de nieuwe weg langs de autoboulevard.

### *Korte Poot*

Op de Korte Poot is er in de referentie 2020 een afname van ongeveer 600 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van het basisjaar 2007. Deze afname is gelijkmatig over beide rijrichtingen verdeeld.

### *Huis ter Heideweg*

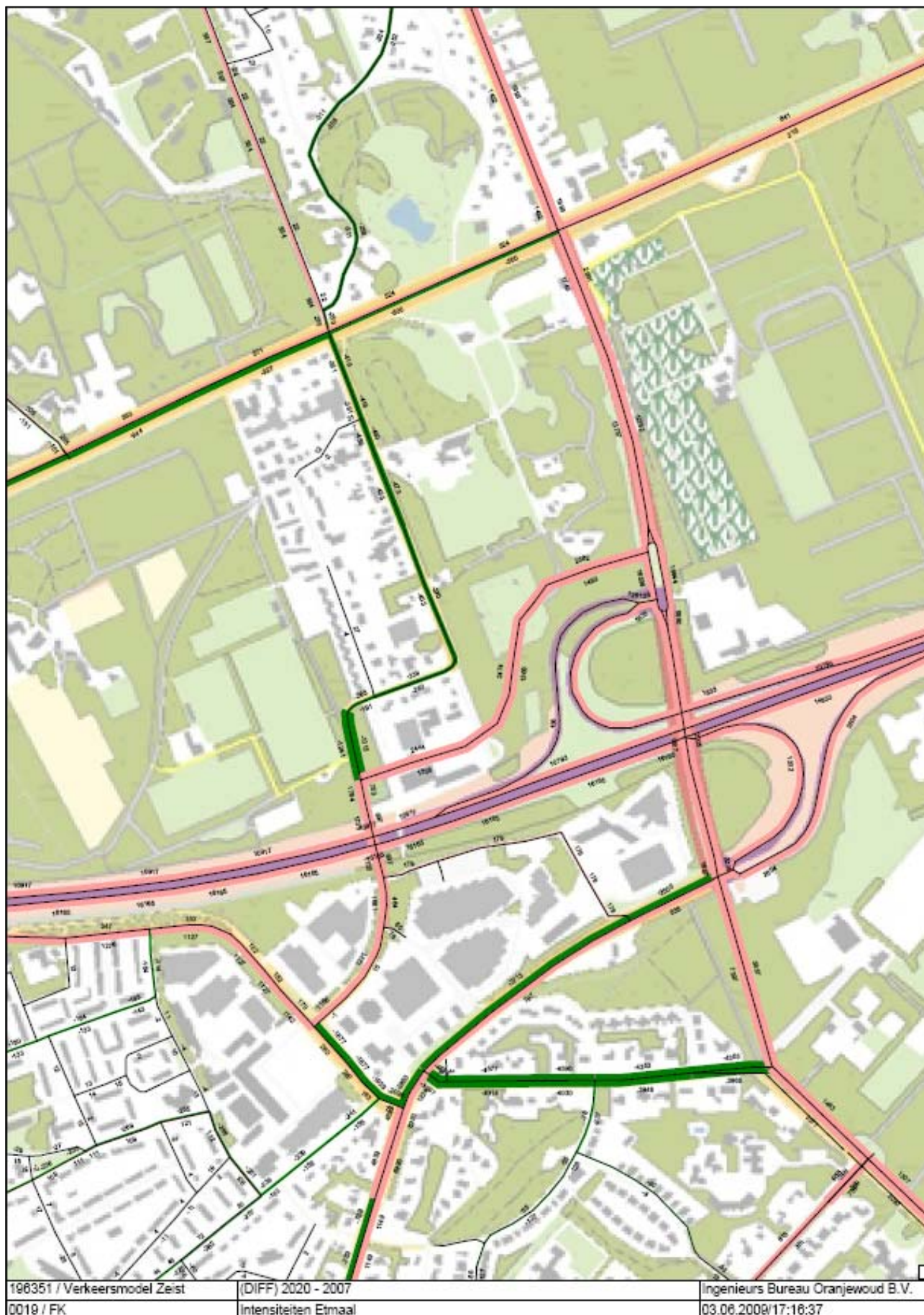
Op het weggedeelte tussen de Korte Poot en de nieuwe weg langs de autoboulevard is er in de referentie 2020 een afname van de etmaalintensiteit van circa 2.500 motorvoertuigen ten opzichte van het basisjaar 2007. In de richting van de Korte Poot neemt de etmaalintensiteit met circa 1.300 motorvoertuigen af. In omgekeerde richting is de afname ongeveer 1.200 motorvoertuigen per etmaal.

Op het weggedeelte tussen de nieuwe weg langs de autoboulevard en de Handelsweg is in de referentie 2020 een toename van de etmaalintensiteit van 2.600 motorvoertuigen te constateren ten opzichte van het basisjaar 2007. In de richting van de Dijnselburgerlaan neemt de etmaalintensiteit toe met ongeveer 1.800 motorvoertuigen. In de richting van Huis ter Heide is de toename ongeveer 800 motorvoertuigen per etmaal.

Ook op het weggedeelte tussen de Handelsweg en de Dijnselburgerlaan neemt in de referentie 2020 de etmaalintensiteit toe ten opzichte van het basisjaar. Er bestaan grote verschillen op dit wegvak. Nabij de Handelsweg bedraagt de toename van de verkeersintensiteit ongeveer 2.200 motorvoertuigen per etmaal, waarbij de toename in de richting van de Dijnselburgerlaan ongeveer 1.700 motorvoertuigen per etmaal bedraagt en in de andere richting ongeveer 500 motorvoertuigen per etmaal. Ter hoogte van de Dijnselburgerlaan is er een toename van de etmaalintensiteit met ongeveer 1.200 motorvoertuigen per etmaal. Deze toename vindt vrijwel volledig plaats in de richting van de Dijnselburgerlaan. Deze toename heeft deels te maken met autonome groei, maar wordt ook veroorzaakt door extra woningen in het plangebied en de ruimtelijke ontwikkelingen rond de autoboulevard.

### *Nieuwe weg langs de autoboulevard*

In het basisjaar 2007 was deze weg nog niet aangelegd. Een vergelijking van etmaalintensiteit tussen de referentie 2020 en het basisjaar 2007 is voor deze weg dan ook niet zinvol.



*Afbeelding 3.2: Verschillen etmaalintensiteiten referentie 2020 en basisjaar 2007*



## 4 Vergelijking gekozen ontsluitingsvariant 2020 met referentie 2020

### 4.1 Gekozen ontsluitingsvariant 2020

De etmaalintensiteiten in de gekozen ontsluitingsvariant zijn weergegeven in afbeelding 4.1. Uit deze afbeelding blijken, afgerond op honderdtallen de volgende intensiteiten voor de beschouwde wegvakken.

#### *Prins Alexanderweg*

Op het weggedeelte tussen de Korte Bergweg en de Amersfoortseweg is er in de gekozen ontsluitingsvariant (2020) een etmaalintensiteit van circa 2.100 motorvoertuigen, waarvan er ongeveer 1.000 in de richting van de Amersfoortseweg en circa 1.100 in de richting van de Korte Bergweg.

Op het weggedeelte tussen de Korte Bergweg en de Korte Poot bedraagt de etmaalintensiteit maximaal circa 2.400 motorvoertuigen per etmaal. Deze intensiteit is gelijkmatig verdeeld over beide rijrichtingen van dit wegvak.

In de gekozen ontsluitingsvariant is de Prins Alexanderweg verlengd en sluit deze aan op de nieuwe weg langs de autoboulevard. De etmaalintensiteit op deze verlengde Prins Alexanderweg bedraagt ongeveer 2.700 motorvoertuigen per etmaal. Daarvan rijden er circa 1.400 in de richting van Huis ter Heide en ongeveer 1.300 in de richting van de nieuwe weg langs de autoboulevard.

#### *Korte Poot*

In de gekozen ontsluitingsvariant bedraagt de etmaalintensiteit op dit wegvak ongeveer 400 motorvoertuigen per etmaal, gelijkmatig verdeeld over beide rijrichtingen.

#### *Huis ter Heideweg*

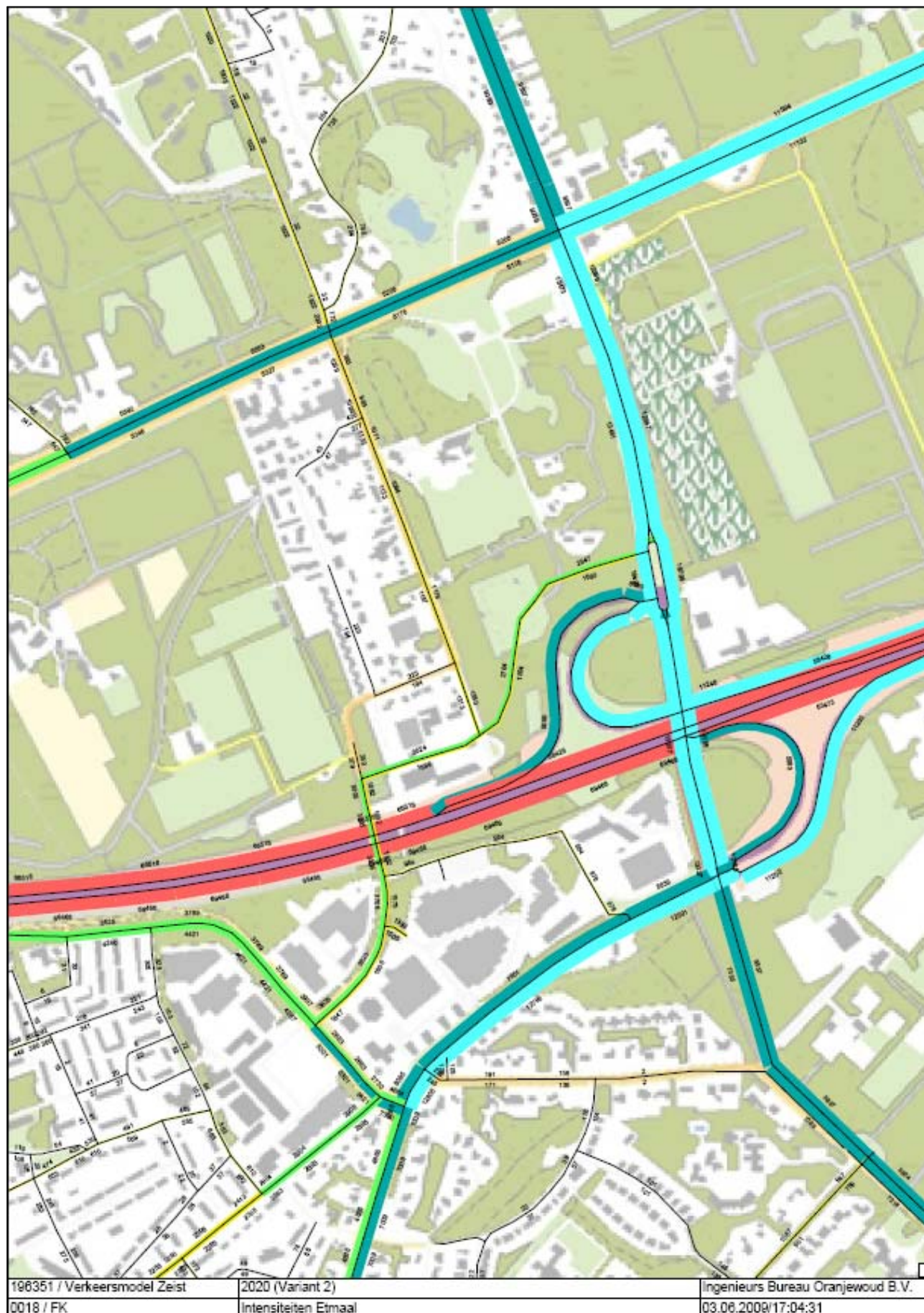
Het weggedeelte ten noorden van de nieuwe weg langs de autoboulevard sluit niet meer aan op de Korte Poot, maar gaat rechtstreeks naar de beoogde woningbouwlocatie. In de gekozen ontsluitingsvariant bedraagt de etmaalintensiteit op dit wegvak ongeveer 700 motorvoertuigen per etmaal, gelijkmatig verdeeld over beide rijrichtingen.

Op het weggedeelte tussen de nieuwe weg langs de autoboulevard en de Handelsweg bedraagt de etmaalintensiteit in de gekozen ontsluitingsvariant circa 4.900 motorvoertuigen per etmaal. Daarvan rijden er ongeveer 3.000 motorvoertuigen in de richting van de Dijnselburgerlaan en ongeveer 1.900 in de richting van Huis ter Heide.

Op het weggedeelte tussen de Handelsweg en de Dijnselburgerlaan varieert de etmaalintensiteit van circa 5.300 motorvoertuigen per etmaal ter hoogte van de Handelsweg tot ongeveer 5.700 nabij de aansluiting op de Dijnselburgerlaan. Ter hoogte van de Handelsweg rijden circa 3.700 motorvoertuigen per etmaal in de richting van de Dijnselburgerlaan en circa 1.600 in omgekeerde richting. Nabij de Dijnselburgerlaan is dat respectievelijk circa 3.800 en 1.900 motorvoertuigen per etmaal.

#### *Nieuwe ontsluitingsweg langs autoboulevard*

Op het wegvak tussen de Huis ter Heideweg en de Prins Alexanderweg bedraagt de etmaalintensiteit ongeveer 4.900 motorvoertuigen, waarvan er circa 3.000 in de richting van de Dijnselburgerlaan rijden. Tussen de Prins Alexanderweg en de Zandbergenlaan bedraagt de etmaalintensiteit circa 4.500 motorvoertuigen, waarvan er ongeveer 2.800 in de richting van de Huis ter Heideweg rijden.



Abbeelding 4.1: Eemaalintensiteiten in gekozen ontsluitingsvariant

## 4.2 Verschillen gekozen ontsluitingsvariant 2020 en referentie 2020

In afbeelding 4.2 zijn de verschillen in etmaalintensiteiten tussen de gekozen ontsluitingsvariant 2020 en de referentiesituatie 2020 weergegeven. In deze paragraaf worden de verschillen op de beschouwde wegvakken beschreven.

### *Prins Alexanderweg*

Op het weggedeelte tussen de Korte Bergweg en de Amersfoortseweg blijft de etmaalintensiteit in de gekozen ontsluitingsvariant vrijwel gelijk aan die in de referentiesituatie. Er treden verschillen van enkele tientallen motorvoertuigen per etmaal op. Op etmaalbasis zijn deze verschillen verwaarloosbaar. Dit lijkt erop te duiden dat de gekozen ontsluitingsvariant niet leidt tot een groter aandeel doorgaand verkeer dan in de referentiesituatie.

Op het weggedeelte tussen de Korte Bergweg en de Korte Poot is er ten opzichte van de referentie een toename van ongeveer 600 motorvoertuigen per etmaal. In de richting van de Korte Poot neemt de etmaalintensiteit in de gekozen ontsluitingsvariant toe met ongeveer 400 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentie. In omgekeerde richting is er een toename van 200 motorvoertuigen op etmaalbasis.

In de referentiesituatie is de Prins Alexanderweg nog niet doorgetrokken tot de nieuwe weg langs de autoboulevard. Een vergelijking van de etmaalintensiteit op dit wegvak met de referentie is dan ook niet zinvol.

### *Korte Poot*

In de gekozen ontsluitingsvariant neemt de verkeersintensiteit in de Korte Poot ten opzichte van de referentiesituatie met ongeveer 1.500 motorvoertuigen per etmaal af. In de richting van de Prins Alexanderweg is de afname ongeveer 800 motorvoertuigen per etmaal. In omgekeerde richting neemt de etmaalintensiteit met circa 700 motorvoertuigen af. Deze afname wordt veroorzaakt doordat er in de gekozen ontsluitingsvariant geen doorgaande verbinding over de Korte Poot meer is. De doorgaande verbinding wordt hier gevormd door de doorgetrokken Prins Alexanderweg en de nieuwe weg langs de autoboulevard.

### *Huis ter Heideweg*

Op het wegvak tussen de Korte Poot en de nieuwe weg langs de autoboulevard neemt de etmaalintensiteit in de gekozen ontsluitingsvariant af met ongeveer 2.100 motorvoertuigen. In de richting van Zeist is de afname ongeveer 1.000 motorvoertuigen per etmaal, in omgekeerde richting ongeveer 1.100 motorvoertuigen per etmaal. Deze afname heeft eveneens te maken met het vervallen van de Korte Poot als doorgaande verbinding.

Op het weggedeelte tussen de nieuwe weg langs de autoboulevard en de Handelsweg is er in de gekozen ontsluitingsvariant ten opzichte van de referentie een afname van circa 200 motorvoertuigen per etmaal. Deze afname vindt vrijwel volledig plaats in de richting van de nieuwe weg langs de autoboulevard.

Op het weggedeelte tussen de Handelsweg en de Dijnselburgerlaan is de etmaalintensiteit in de gekozen ontsluitingsvariant vrijwel gelijk aan die in de referentie 2020.

*Nieuwe weg langs de autoboulevard*

Op het weggedeelte tussen de Huis ter Heideweg en de Prins Alexanderweg neemt de etmaalintensiteit in de gekozen ontsluitingsvariant met circa 1.100 motorvoertuigen toe ten opzichte van de referentiesituatie. Op het weggedeelte tussen de Prins Alexanderweg en de Zandbergenlaan is er een toename van ongeveer 500 motorvoertuigen per etmaal. Voor beide wegvakken geldt dat de toename van de verkeersintensiteit ten opzichte van de referentie vrijwel gelijkmatig over beide rijrichtingen is verdeeld.

De etmaalintensiteit op de nieuwe weg langs de autoboulevard neemt toe ten opzichte van de referentie. Op de Huis ter Heideweg ten noorden van de Handelsweg is sprake van een afname van de etmaalintensiteit. Ten zuiden van de Handelsweg blijft de etmaalintensiteit vrijwel gelijk aan die in de referentie. Dit duidt erop dat in de gekozen ontsluitingsvariant meer gemotoriseerd vanuit Zeist via de Zandbergenlaan en de autoboulevard naar Huis ter Heide rijdt dan in de referentiesituatie het geval is.



*Afbeelding 4.2: Verschillen in etmaalintensiteiten tussen de gekozen ontsluitingsvariant en de referentiesituatie*

## 5 Conclusie

De aanleg van de weg tussen de Zandbergenlaan en de Huis ter Heideweg (langs de autoboulevard) zal in de referentie 2020 leiden tot een afname van de verkeersintensiteiten in de Prins Alexanderweg ten opzichte van het basisjaar 2007. In de gekozen ontsluitingsvariant is in de Prins Alexanderweg sprake van enige toename van de etmaalintensiteit ten opzichte van de referentie 2020, maar is er ten opzichte van basisjaar 2007 nog altijd sprake van een afname van de etmaalintensiteit.

In de Prins Alexanderweg is het aandeel doorgaand verkeer in de gekozen ontsluitingsvariant ongeveer gelijk aan dat in de referentiesituatie. In de gekozen ontsluitingsvariant kiest een groter aantal motorvoertuigen vanuit Zeist de route via de Zandbergenlaan en de autoboulevard om naar Huis ter Heide te rijden.