

MEMO

Aan: Intern
Van: Jarno Brouwer
Onderwerp: verkeerssituatie Huis ter Heide t.b.v. bestemmingsplan Huis ter Heide zuid en west
Status: Definitief
Datum: 15 april 2021

1 Inleiding

De gemeente Zeist heeft het voornemen om in Huis ter Heide een tweetal woningbouwlocaties te ontwikkelen. Huis ter Heide zuid met maximaal 90 woningen en Huis ter Heide west met maximaal 80 woningen. In afbeelding 1 zijn de woningbouwlocaties en de wegenstructuur schematisch weergegeven. In deze memo zijn de verkeerseffecten van deze woningbouw beschreven.



Afbeelding 1; schematische wegenstructuur en plangebieden Huis ter Heide zuid (Hth z) en west (Hth w)

1.1 *Second opinion*

Op basis van de conceptversie van deze memo¹ heeft het verkeersadviesbureau Antea Group een second opinion op de memo uitgevoerd en dit verwoord in een oplegnotitie². Antea Group heeft de memo op verkeerskundige aspecten getoetst, alsook de resultaten van de verkeersonderzoeken die ten grondslag lagen aan de memo beoordeeld. De aanbevelingen die Antea Group heeft gedaan zijn in deze definitieve versie van de memo verwerkt.

1.2 *Wijziging na zienswijzen*

Naar aanleiding van zienswijzen op het plan is een wijziging doorgevoerd in de locatie van de voorgenomen bussluis. In paragraaf 2.5.1 is hiervoor een nadere toelichting gegeven. Deze wijziging heeft verder geen gevolgen voor de toekomstige verkeersstructuur en de conclusies.

2 Wegencategorisering en verkeersstructuur

2.1 *Duurzaam Veilig*

Duurzaam Veilig is de visie op hoe het verkeerssysteem maximaal verkeersveilig gemaakt kan worden en waarbij een goede balans wordt gevonden samen met de leefbaarheid en bereikbaarheid. Alle overheden in Nederland onderschrijven deze visie en hebben zich daaraan geconformeerd. Zo ook Zeist. Het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek (SWOV) alsook het nationaal kenniscentrum voor infrastructuur, de openbare ruimte en het verkeer en vervoer (CROW) onderschrijven de Duurzaam Veilig visie. De landelijke richtlijnen van het CROW zijn ook op deze visie gebaseerd.

2.2 *Wegencategorisering*

Vanuit de Duurzaam Veilig visie is het wegennet gecategoriseerd waarbij wegen of een verkeersfunctie of een verblijfsfunctie hebben. Vanuit de wegencategorisering wordt gestreefd naar zo groot mogelijke verblijfsgebieden, omdat daardoor de verkeersveiligheid maximaal wordt bevorderd. In het totale verkeerssysteem rijdt het gemotoriseerde verkeer zo veel mogelijk via een beperkt aantal daarvoor geschikte wegen met een verkeersfunctie. Wegen met een verkeersfunctie hebben onder andere een ongewenste barrièrewerking. De grens waarbij verblijfsgebieden te groot worden is afhankelijk van of op de wegen aan de randen van een verblijfsgebied nog een prettig verblijfsklimaat is. Dit is mede afhankelijk van de stedenbouwkundige opzet, uitstraling en vormgeving van het gebied waarin de wegen liggen. Er is geen maximale verkeersintensiteit die voor verblijfswegen gehanteerd wordt. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en oversteekbaarheid van een weg kan ter indicatie een maximale verkeersintensiteit van 5.000 a 6.000 motorvoertuigen per werkdagemaal worden aangehouden. Verder is het van belang dat verblijfsgebieden niet of in elk geval zo min mogelijk worden belast met doorgaand verkeer. Daarom is het gewenst een verschil in de aantrekkelijkheid van de doorstroming te creëren tussen wegen met een verkeersfunctie en wegen met een verblijfsfunctie.

2.3 *Systeembenadering*

Verkeersdeelnemers spelen verschillende rollen. Als zij zich verplaatsen in een omgeving die bedoeld is voor wonen, werken en winkelen, worden zij aangemerkt als bewoners, bezoekers of 'mensen op straat'. Van deze verkeersdeelnemers wordt een heel ander gedrag verwacht dan van voertuigbestuurders op een rijweg die voornamelijk voor de doorstroming van dat verkeer is bedoeld. Duurzaam Veilig verlangt dat de wegbeheerder duidelijk kiest waar hij de prioriteit legt: óf bij uitwisselen (op erftoegangswegen en op kruispunten in gebiedsontsluitingswegen), óf bij doorstromen (op wegvakken van gebiedsontsluitingswegen). Om vervolgens, zodra de gelegenheid zich voordoet, de trits functie-vormgeving-gebruik met die keuze in overeenstemming te brengen. Dat vraagt op veel plaatsen een aanpassing van de inrichting van de wegen en de omgeving (vorm); daardoor wordt het werkelijke gedrag (gebruik) in overeenstemming gebracht met het beoogde gedrag (functie). Of de prioriteit nu ligt bij 'verblijven en uitwisselen' of bij 'vlotte doorstroming', in beide gevallen is een systeembenadering noodzakelijk.

¹ Verkeerssituatie Huis ter Heide t.b.v. bestemmingsplan Huis ter Heide zuid en west, d.d. 1 mei 2020

² Oplegnotitie verkeersparagraaf bestemmingsplan Huis ter Heide west en zuid, d.d. 5 juni 2020, memonummer 3

2.4 *Wegen Huis ter Heide*

Alle wegen binnen de bebouwde kom van Huis ter Heide maken onderdeel uit van een verblijfsgebied en zijn daarmee gecategoriseerd als wegen met een verblijfsfunctie (30 km/uur). De twee woningbouwlocaties maken dan ook onderdeel uit van het grotere verblijfsgebied en de inrichting van de wegen is gericht op deze verblijfsfunctie. Dat betekent onder andere dat alle modaliteiten, met uitzondering van voetgangers, met gepaste lage snelheid gebruik maken van dezelfde ruimte die bestaat uit elementenverharding. Kruispunten zijn compact en gelijkwaardig. Fietsers fietsen op de rijbaan en lange rechtstanden worden voorkomen. Het verblijfsgebied Huis ter Heide sluit op twee locaties aan op wegen met een verkeersfunctie. Dit is de Prins Alexanderweg ter hoogte van de Amersfoortseweg (locatie 1 in afbeelding 1) en de Huis ter Heideweg ter hoogte van de Dijnselburgerlaan (locatie 2 in afbeelding 1). De Prins Alexanderweg en de Huis ter Heideweg hebben dus zelf ook een verblijfsfunctie en maken onderdeel uit van het totale verblijfsgebied. De autoboulevard in Huis ter Heide heeft in de huidige situatie geen verbinding voor gemotoriseerd verkeer met de woonwijk Huis ter Heide en sluit op één locatie aan op een weg met een verkeersfunctie. Dit is de Blanckenhagenweg ter hoogte van de Zandbergenlaan (locatie 3 in afbeelding 1). In afbeelding 1 zijn de wegen met een verkeersfunctie blauw weergegeven en de wegen met een verblijfsfunctie rood.

2.5 *Wegen op bedrijventerrein*

Op het gedeelte van de Huis ter Heideweg tussen de Dijnselburgerlaan en de A28, alsook de Blanckenhagenweg tussen de Zandbergenlaan en de Prins Alexanderweg geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Beide wegen maken onderdeel uit van een bedrijventerrein. Op deze wegen geldt wel een verblijfsfunctie, maar vanwege de uitstraling van het karakter van de weg (lange rechtstanden, grotere kavels, bedrijfsgebouwen) is een snelheid van 50 km/uur op deze wegen een geloofwaardigere snelheid dan 30 km/uur.

2.5.1 *Bereikbaarheid Glaxogebouw*

De toegang naar het Glaxogebouw ligt net ten noorden van het viaduct over de A28 aan de Huis ter Heideweg. Dit bedrijfsmatige verkeer kan daarom het beste via de Huis ter Heideweg richting Zeist afgewikkeld worden, zodat dit verkeer niet door Huis ter Heide hoeft te rijden.

2.6 *Openbaar vervoer*

Op de route Prins Alexanderweg – Korte Bergweg – Huis ter Heideweg is in de huidige situatie een buslijn aanwezig. Deze route blijft ook in de toekomst beschikbaar voor lijnbussen. De twee woningbouwlocaties zijn gelegen buiten de route van de lijnbussen. De twee woningbouwlocaties en de busroute hebben dan ook geen directe invloed op elkaar.

2.7 *Parkeren*

De woningbouwlocaties voorzien in hun eigen parkeergelegenheid. De gemeentelijke parkeernormen gelden hierbij als voorwaarde. Een gedeelte van de parkeervoorzieningen, zoals bezoekers parkeren, moet in de openbare ruimte worden gerealiseerd. De ruimte hiervoor zal bij de verkaveling worden meegenomen.

2.8 *Doortrekken Blanckenhagenweg*

Met de komst van de woningbouw Huis ter Heide west heeft de gemeenteraad van Zeist besloten dat de Blanckenhagenweg vanaf de autoboulevard wordt doorgetrokken en een verbinding krijgt met de woonwijk Huis ter Heide om zo het extra verkeer dat deze woningbouw genereert te kunnen afwikkelen.

3 Huidige verkeerssituatie

3.1 Doorsnede tellingen

In Huis ter Heide zijn in het verleden op de Prins Alexanderweg verkeersstellingen uitgevoerd. De meest recente doorsnede tellingen uit 2013 lieten gemiddelde werkdagintensiteiten op deze weg zien tussen de 2.100 en 2.700 motorvoertuigen (mvt)³.

3.2 Kentekenonderzoek

In 2019 is in Huis ter Heide een kentekenonderzoek uitgevoerd⁴. Bij beide in- en uitgangen (locaties 1 en 2 in afbeelding 1) zijn gedurende een periode van twee weken 24 uur per dag de kentekens van alle passerende voertuigen genoteerd. Uit de resultaten van dit onderzoek komt naar voren dat op de Prins Alexanderweg gemiddeld 2.600 mvt per dag rijden en op de Huis ter Heideweg gemiddeld 2.100 mvt. Uit dit kentekenonderzoek blijkt verder dat er over de Prins Alexanderweg en Huis ter Heideweg ongeveer 1.300 mvt als doorgaand verkeer kunnen worden aangemerkt. Dit zijn voertuigen zonder een herkomst of bestemming in Huis ter Heide. Huis te Heide produceert daarmee zelf ongeveer 2.100 mvt per dag.

4 Mobiliteitsscan

4.1 Autoritten per woning

De huidige bebouwing van Huis ter Heide tussen de A28 en de Amersfoortseweg telt op dit moment zo'n 370 woningen waarvan ongeveer 100 zorgwoningen. Verder is er een school aanwezig met regionale functie en verder weinig bedrijven. Het huidige aantal autoverplaatsingen per woning in Huis ter Heide zal gezien de huidige intensiteiten waarschijnlijk op ongeveer 5 a 6 autoritten per dag uitkomen. Dit aantal is doorgaans een gebruikelijk aantal autoritten per woning. Omdat nog niet exact bekend is welke type woningen gebouwd gaan worden is het de vraag of 6 ritten per woning het maximum zal zijn. Daarom wordt uitgegaan van het worstcasescenario met een maximum van 8 ritten per woning. Dit aantal autoverplaatsingen per woning komt overeen met het maximaal aantal ritten per woning conform landelijke richtlijnen voor dergelijke woongebieden.

4.2 Extra verkeersgeneratie (autoritten) door woningbouw

Met de komst van de twee woningbouwlocaties Huis ter Heide zuid met maximaal 90 woningen en Huis ter Heide west met maximaal 80 woningen, komen er in Huis ter Heide maximaal 170 woningen bij. Deze woningen genereren maximaal 8 autoritten per woning per dag. De totale verkeersgeneratie van 170 woningen komt daarmee uit op maximaal 1.360 autoritten per dag.

4.3 Situatie 2030

Doorgaans wordt gerekend met een autonome groei tussen de 0,5% en 1,5%. Dit als gevolg van ontwikkelingen in de nabije omgeving. Een autonome groei van 1,5% per jaar geeft inzicht in het worstcasescenario. De meest recente tellingen die zijn gehouden op straat laten zien dat in 2019 ongeveer 2.600 mvt op de Prins Alexanderweg rijden. In 2030 zullen dit met een procentuele groei van 1,5% per jaar ongeveer 3.000 mvt zijn. Op basis van de meest recente tellingen van de Huis ter Heideweg rijden daar in 2019 ongeveer 2.100 mvt. In 2030 zullen dit met een procentuele groei van 1,5% per jaar ongeveer 2.500 mvt zijn.

Gezien de huidige verdeling van de intensiteiten over het wegennet, wordt aangenomen dat de 1.360 extra mvt als gevolg van de twee woningbouwlocaties zich in dezelfde verhouding zal verdelen over de twee aansluitingen. Dat wil zeggen ongeveer 800 mvt (60%) over de Prins Alexanderweg en ongeveer 550 mvt (40%) over de Huis ter Heideweg. Bij een ongewijzigde verkeersstructuur resulteert dit in 2030 tot de volgende verkeersintensiteiten; voor de Prins Alexanderweg ongeveer 3.800 mvt en de Huis ter Heideweg ongeveer 3.050 mvt.

³ In deze memo wordt met intensiteiten steeds de gebruikelijke gemiddelde werkdagintensiteiten van motorvoertuigbewegingen bedoeld, aangeduid met de afkorting 'mvt'.

⁴ Rapportage kentekenonderzoek Prins Alexanderweg, Huis ter Heide, januari 2019 (Meetel)

5 Verkeersmodel

5.1 Werking verkeersmodel

Om de verkeerseffecten van het doortrekken van de Blanckenhagenweg te onderzoeken is in eerste instantie met een verkeersmodel een tweetal varianten doorgerekend⁵. Een verkeersmodel laat zien hoe het verkeer nu en in de toekomst gebruik zal maken van de beschikbare wegen. Een verkeersmodel bevat een schematische weergave van de infrastructuur, aangevuld met gebieden (zones) waaraan sociaaleconomische gegevens zijn toegekend, zoals het aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Aan het verkeersmodel zijn het maximaal aantal woningen van beide woningbouwlocaties toegevoegd. Het verkeersmodel is tevens gekalibreerd op basis van de daadwerkelijke verkeerstellingen.

5.2 Varianten

Er zijn twee varianten doorgerekend. Bij variant 1 is een nieuwe ontsluiting toegevoegd in het verlengde van de Blanckenhagenweg (raadsbesluit). Het is hierbij ook mogelijk om vanaf de Prins Alexanderweg de Blanckenhagenweg op te rijden. Variant 2 ligt in het verlengde van variant 1 met een nieuwe weg tussen de Blanckenhagenweg en Huis ter Heide. Het verschil met variant 1 is dat bij variant 2 het viaduct over de A28 voor gemotoriseerd verkeer is afgesloten (met uitzondering van openbaar vervoer en bestemmingsverkeer van het Glaxoterrein). De modelresultaten laten met name bij variant 1 zien dat een enorme toename is te verwachten van doorgaand verkeer over de route Blanckenhagenweg, de verlengde Blanckenhagenweg, Huis ter Heideweg. Op basis van de selected link analyse die is uitgevoerd door Antea Group, als onderdeel van de eerder vermelde variantenstudie, blijkt dat in 2030 ongeveer 3.000 doorgaande mvt van deze route gebruik maken.

6 Toekomstige verkeersstructuur

6.1 Scenario's

Hoewel de resultaten van de verkeersmodelstudie bij zowel variant 1 als 2 geen doorgaand verkeer door Huis ter Heide over de Prins Alexanderweg laten zien, is bij de verdere analyse toch de aanname gedaan om rekening te houden met een 'worst-case' scenario. Zolang de verbinding over de A28 voor gemotoriseerd verkeer gehandhaafd blijft, wordt op basis van de resultaten van het uitgevoerde kentekenonderzoek uitgegaan van doorgaand verkeer door Huis ter Heide over de Prins Alexanderweg. Op basis van zowel de resultaten van verkeerstellingen, het kentekenonderzoek, de verkeersmodelberekeningen en de kenmerken van de plaatselijke situatie, zijn een vijftal scenario's voor de verkeersstructuur voor het toekomstjaar 2030 in beeld gebracht⁶.

Voor de verdeling van de verkeersgeneratie van de woningen van Huis ter Heide, alsook van de woningen van Huis ter Heide west en zuid, zijn de verhoudingen aangehouden zoals weergegeven in de eerder vermelde oplegnotitie van Antea Group.

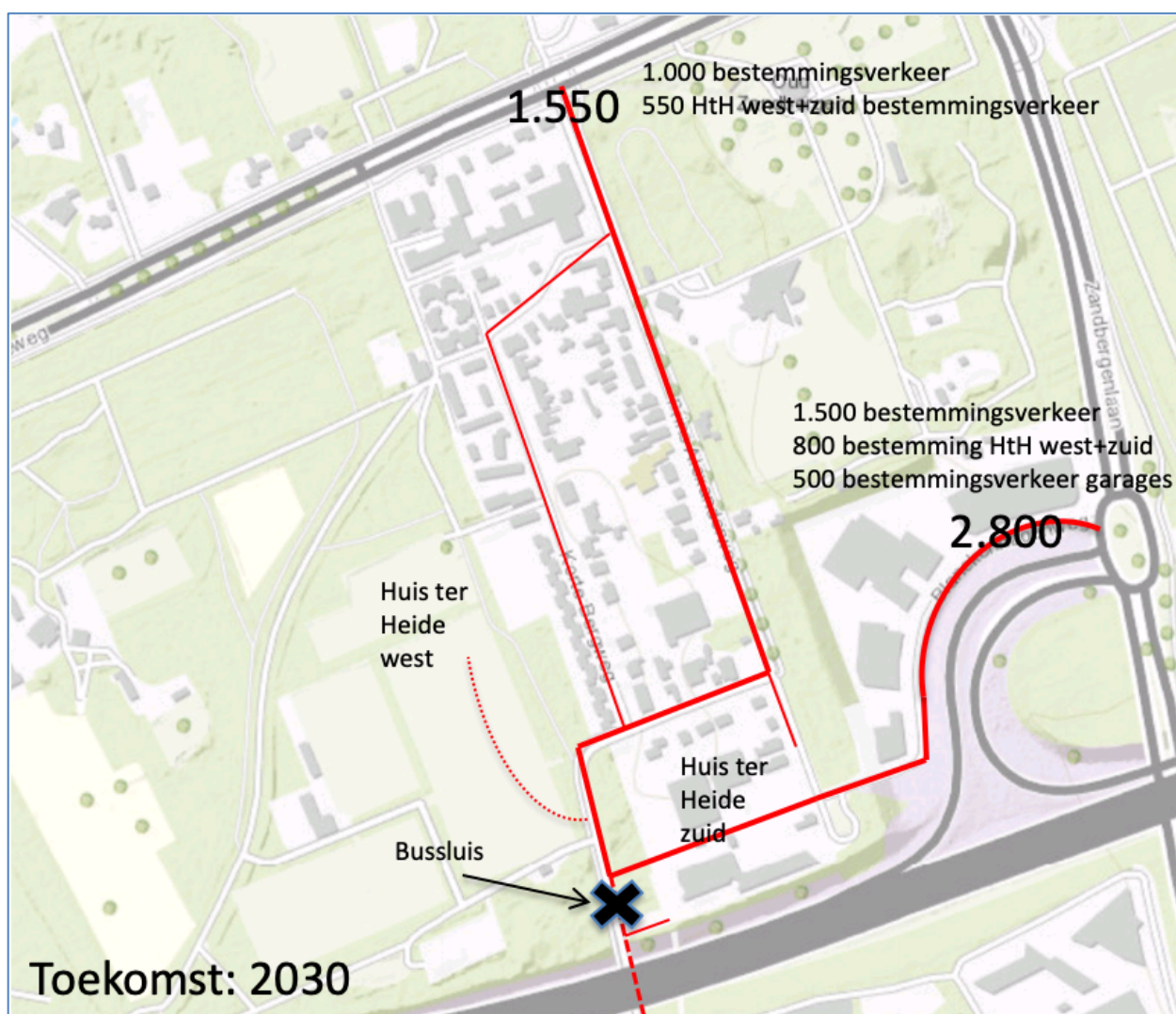
Bij elk scenario is uitgegaan van een maximale invulling van het aantal woningen van beide bestemmingsplannen (170 woningen) met een maximaal aantal ritten per woning (8 ritten). Daarnaast is bij de scenario's ook uitgegaan van een maximale autonome groei (1,5% per jaar). De getoonde intensiteiten bij deze scenario's zijn reële aannames voor een worstcasescenario op basis van de uitgevoerde verkeersonderzoeken en richtlijnen en tevens bedoeld om de verschillen tussen de scenario's inzichtelijk te maken.

⁵ Verkeersberekeningen Huis ter Heideweg, Zeist, 3 mei 2019 (Anteagroup)

⁶ Bijlage: scenario's toekomstige verkeersstructuur Huis ter Heide

6.2 Toekomstige verkeersstructuur Huis ter Heide

Op basis van alle onderzoeken en analyses is de gewenste toekomstige verkeersstructuur voor Huis ter Heide bij realisatie van de woningbouwlocaties west en zuid, waarbij de Blanckenhagenweg wordt doorgetrokken, het viaduct over de A28 voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten en alleen voor (brom)fietsers, voetgangers, lijnbussen en gemotoriseerd verkeer van en naar het Glaxoterrein beschikbaar blijft. Deze verkeersstructuur is weergegeven in afbeelding 2. De Prins Alexanderweg ter hoogte van de aansluiting bij de Amersfoortseweg krijgt in de toekomst naar verwachting ongeveer 1.550 mvt te verwerken en de Blanckenhagenweg ter hoogte van de Zandbergenlaan ongeveer 2.800 mvt. Deze verkeersintensiteiten zijn goed te verwerken en passen binnen de gehanteerde criteria voor verblijfswegen binnen de bebouwde kom en er is sprake van nagenoeg geen ongewenst doorgaand verkeer door Huis ter Heide. De keerlus bij de autoboulevard blijft gehandhaafd en aanvullend worden maatregelen getroffen om het veelvuldig laden en lossen alsook het parkeren op en naast de rijbaan ter hoogte van de autoboulevard in lijn te brengen met de functie die de weg heeft. De Blanckenhagenweg blijft ook in de toekomst een verblijfsfunctie houden, maar afwikkeling van verkeer moet wel goed mogelijk zijn.

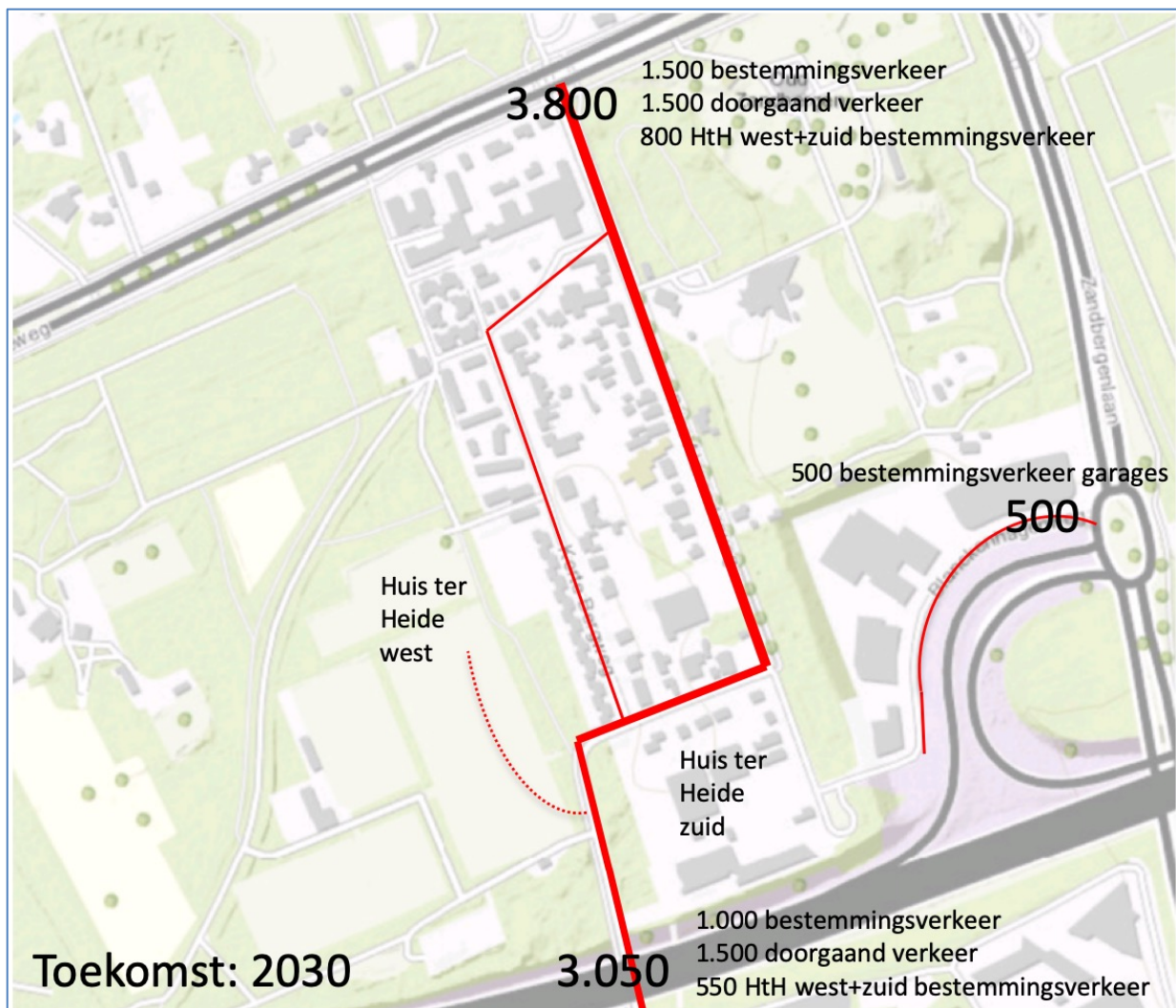


Afbeelding 2; situatie 2030 na realisatie woningbouw west en zuid, doortrekken Blanckenhagenweg en afsluiten viaduct over de A28

Bijlage: scenario's toekomstige verkeersstructuur Huis ter Heide

Scenario 1; huidige wegenstructuur:

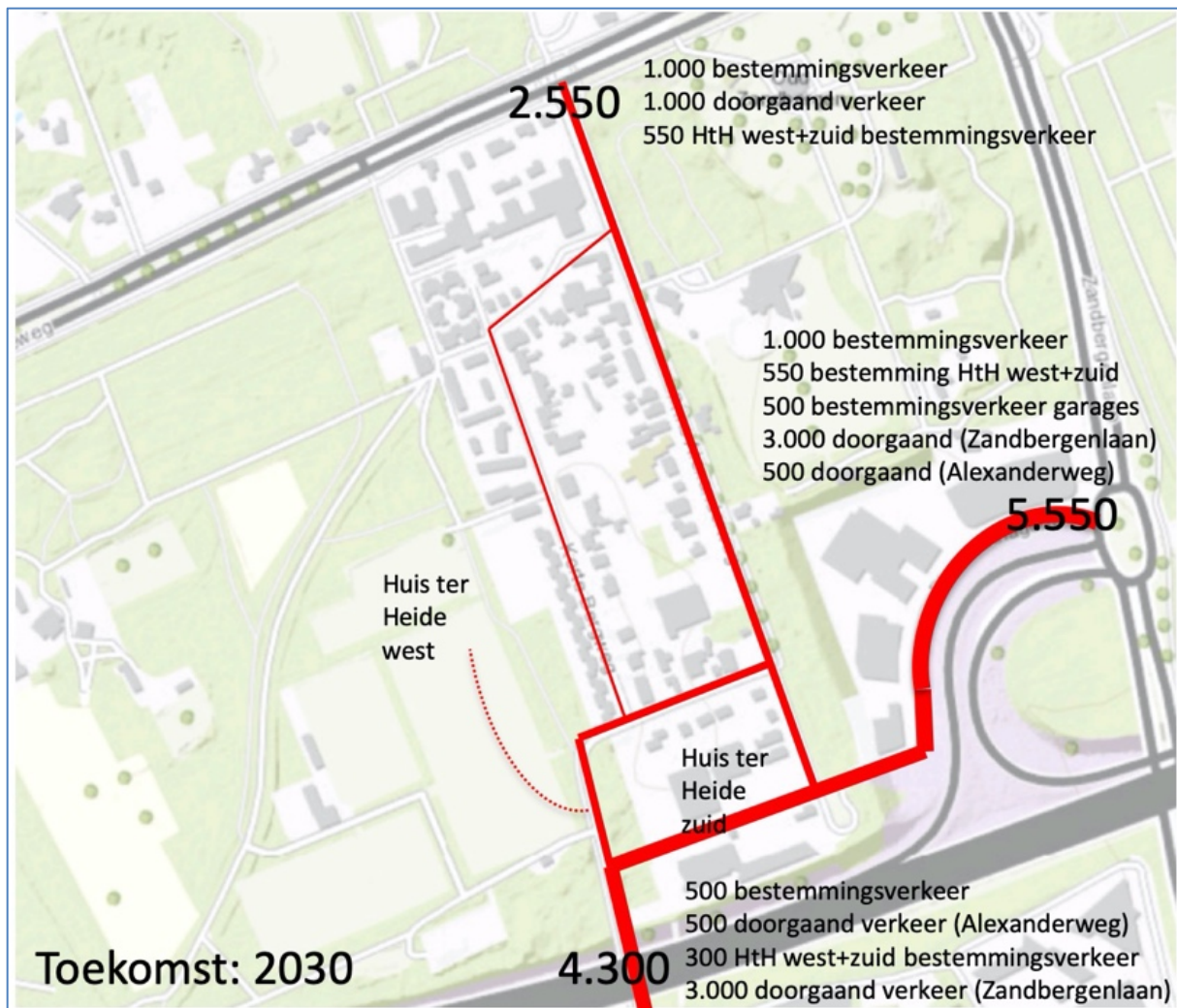
Dit scenario dient als referentiesituatie. Hierbij is uitgegaan van de huidige wegenstructuur. De Blanckenhagenweg is hierbij niet doorgetrokken en heeft geen verbinding met Huis ter Heide. Verkeer van en naar Huis ter Heide (het bestemmingsverkeer) kan via de bestaande twee aansluitingen gebruik maken. In onderstaande afbeelding zijn de toekomstige intensiteiten van dit scenario weergegeven. Het doorgaande verkeer blijft gebruik maken van de route Prins Alexanderweg – Huis ter Heideweg. De verkeersgeneratie van beide woningbouwlocaties, ook zijnde bestemmingsverkeer, kan ook gebruik maken van beide aansluitingen. Verkeer van en naar de autoboulevard kan geen gebruik maken van de wegen van Huis te Heide.



Situatie 2030 na realisatie woningbouw west en zuid en ongewijzigde verkeersstructuur

Scenario 2; doortrekken Blanckenhagenweg:

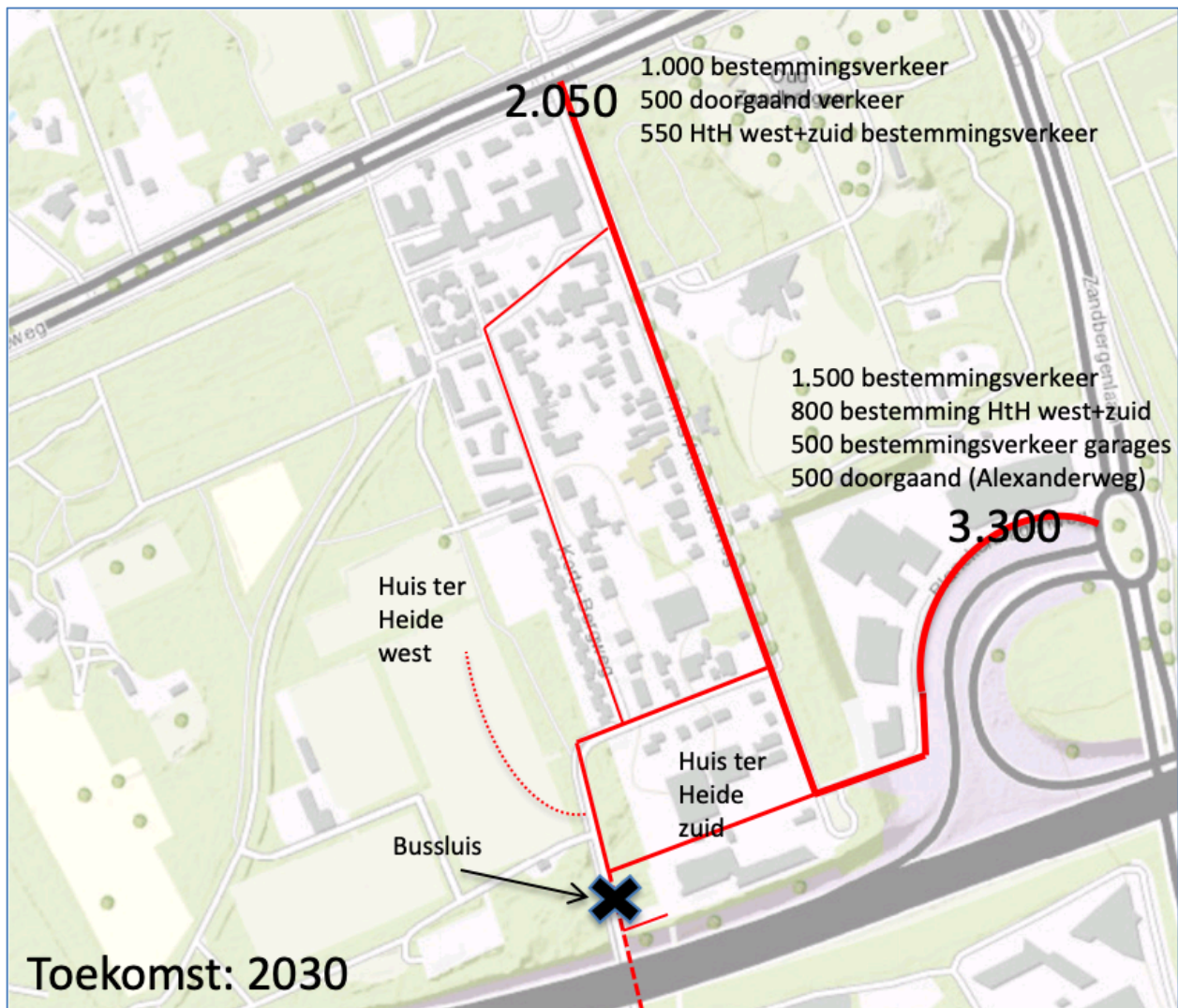
Bij dit scenario wordt de Blanckenhagenweg doorgetrokken naar Huis ter Heide (raadsbesluit). Verkeer van en naar Huis ter Heide kan nu van drie aansluitingen gebruik maken. Ook de Prins Alexanderweg is hierbij doorgetrokken tot aan de Blanckenhagenweg. De intensiteit ter hoogte van de Prins Alexanderweg neemt iets af ten opzichte van scenario 1, omdat bestemmingsverkeer nu een derde mogelijkheid heeft om Huis ter Heide te bereiken en te verlaten. De intensiteiten op de route Blanckenhagenweg, verlengde Blanckenhagenweg, Huis ter Heide weg nemen bij dit scenario enorm toe. In 2030 zullen dit naar verwachting ongeveer 3.000 doorgaande mv't zijn. Dit komt omdat tussen de Zandbergenlaan en Zeist een kortere verbinding ontstaat. In plaats dat verkeer via de Boulevard van en naar Zeist rijdt, rijdt verkeer over deze route. Dit is een ongewenste situatie, omdat de Boulevard in het wegennetwerk een verkeersfunctie heeft. En wegen met een verkeersfunctie moeten juist zo veel mogelijk het verkeer verwerken. Gedeeltelijk zal dit een verschuiving zijn van een gedeelte van het doorgaande verkeer over de Prins Alexanderweg naar de Blanckenhagenweg.



Situatie 2030 na realisatie woningbouw west en zuid en doortrekken Blanckenhagenweg

Scenario 3; afsluiten viaduct A28 voor gemotoriseerd verkeer:

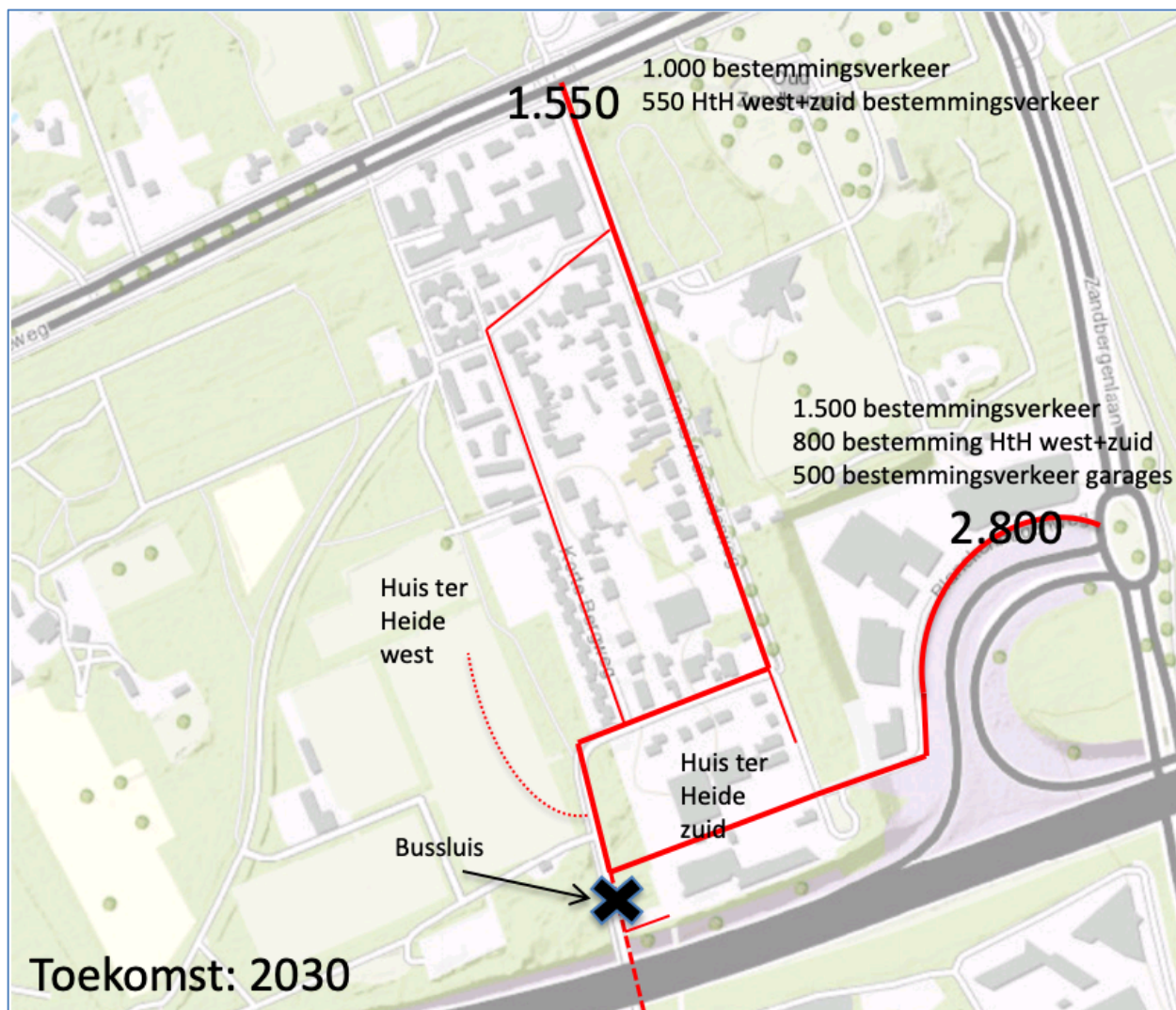
Bij dit scenario wordt de Blanckenhagenweg ook doorgetrokken naar Huis ter Heide (raadsbesluit). Ook de Prins Alexanderweg is hierbij doorgetrokken tot aan de Blanckenhagenweg. Het verschil met scenario 2 is dat het viaduct over de A28 afgesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd lijnbussen en verkeer van en naar het Glaxo terrein. Naast de bussen en het Glaxo verkeer kunnen ook fietsers van het viaduct gebruik blijven maken. Net als in de huidige situatie houdt Huis ter Heide voor gemotoriseerd verkeer twee aansluitingen op de hoofdwegenstructuur. Het voordeel van deze variant is dat het ongewenste doorgaande verkeer over de route Prins Alexanderweg – Huis ter Heideweg niet meer mogelijk is. Ook het ongewenste doorgaande verkeer over de route Blanckenhagenweg, verlengde Blanckenhagenweg, Huis ter Heideweg is door de afsluiting van het viaduct over de A28 niet meer mogelijk. Doordat de Prins Alexanderweg doorgetrokken is richting de Blanckenhagenweg is de verwachting dat er een gedeelte doorgaand verkeer over de Prins Alexanderweg aanwezig zal blijven als mogelijk kortere verbinding tussen de Amersfoortseweg en de Zandbergenlaan.



Situatie 2030 na realisatie woningbouw west en zuid, doortrekken Blanckenhagenweg en afsluiten viaduct A28

Scenario 4; afsluiten viaduct A28 en afsluiten verlengde Prins Alexanderweg:

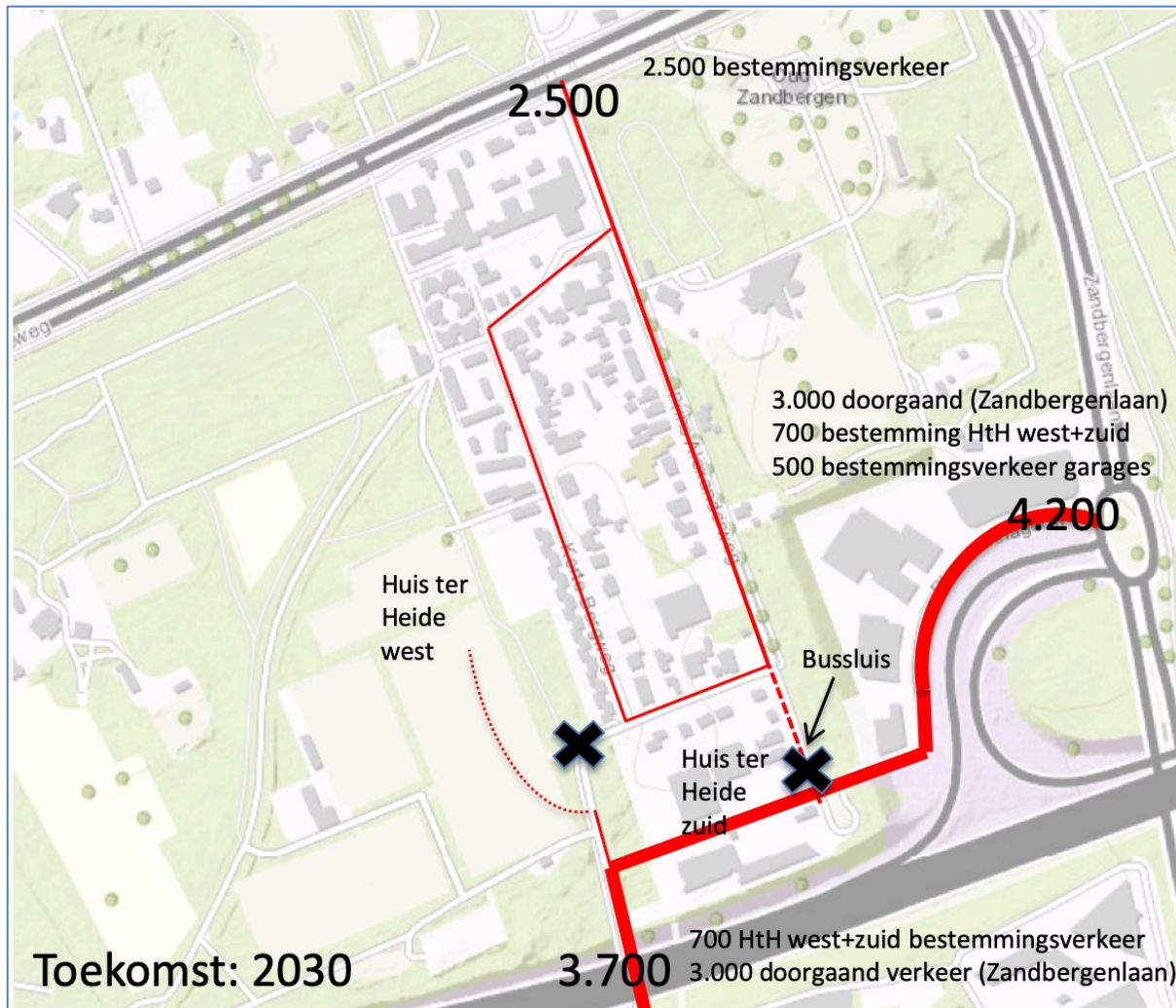
Dit scenario ligt in het verlengde van scenario 3. Net als bij scenario 3 wordt de Blanckenhagenweg ook doorgetrokken naar Huis ter Heide (raadsbesluit). Met als verschil dat de Prins Alexanderweg niet wordt doorgetrokken tot aan de Blanckenhagenweg. In de huidige situatie is er ook geen rechtstreekse verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen de Prins Alexanderweg en de Blanckenhagenweg. Doordat de Prins Alexanderweg niet doorgetrokken is richting de Blanckenhagenweg is de verwachting dat er nagenoeg geen doorgaand verkeer over de Prins Alexanderweg zal rijden. Deze route komt namelijk niet meer in aanmerking als kortere verbinding tussen de Amersfoortseweg en de Zandbergenlaan. Net als in de huidige situatie houdt Huis ter Heide voor gemotoriseerd verkeer twee aansluitingen op de hoofdwegenstructuur. Dit scenario heeft als voordeel dat er nagenoeg geen ongewenst doorgaand verkeer door Huis ter Heide rijdt. Alleen bestemmingsverkeer maakt nog gebruik van de wegen in Huis ter Heide. Ter hoogte van de twee aansluitingen zorgt dit scenario dan ook voor de laagste intensiteiten.



Situatie 2030 na realisatie woningbouw west en zuid, doortrekken Blanckenhagenweg, afsluiten viaduct A28 en handhaven afsluiting verlengde Prins Alexanderweg

Scenario 5; west en zuid via Blanckenhagenweg:

Bij dit scenario wordt de Blanckenhagenweg ook doorgetrokken naar Huis ter Heide (raadsbesluit). Hierbij worden de woningbouwlocaties west en zuid apart ontsloten van de rest van Huis ter Heide. In feite komt er een fysieke knip te liggen tussen het huidige Huis ter Heide en de toekomstige woningbouw. Dit betekent dat het huidige Huis ter Heide nog maar de beschikking houdt over één aansluiting op de hoofdwegenstructuur, namelijk de Prins Alexanderweg. Het voordeel is dat er geen ongewenst doorgaand verkeer meer over de Prins Alexanderweg rijdt, maar het nadeel is dat de intensiteiten op de Prins Alexanderweg toenemen. Bij twee aansluitingen kan het bestemmingsverkeer zich namelijk nog verdelen over beide aansluitingen. Dat is bij één aansluiting uiteraard niet mogelijk. Bestemmingsverkeer van Huis ter Heide west en zuid worden dan ontsloten via de Huis te Heideweg en de Blanckenhagenweg. Dit heeft als nadeel dat het dorp in tweeën wordt geknipt, maar ook dat ongewenst doorgaand verkeer op de route Blanckenhagenweg, verlengde Blanckenhagenweg, Huis ter Heideweg ook mogelijk blijft. Dit scenario heeft dan ook hogere intensiteiten bij alle aansluitingen tot gevolg.



Situatie 2030 na realisatie woningbouw west en zuid, doortrekken Blanckenhagenweg, west en zuid via Blanckenhagenweg

Conclusie scenario's:

Uit de voorgaande scenario's kan geconcludeerd worden dat scenario 4 het meeste recht doet aan de gewenste verkeerssituatie. De toekomstige verkeersintensiteiten zijn goed te verwerken en passen binnen de gehanteerde criteria voor verblijfswegen binnen de bebouwde kom. De wegen met een verblijfsfunctie in Huis ter Heide hebben namelijk bij dit scenario de laagste verkeersintensiteiten en is sprake van nagenoeg geen ongewenst doorgaand verkeer. Verder zorgt dit scenario als gevolg van het doortrekken van de Blanckenhagenweg voor een lage verkeersbelasting op de rotonde van de provincie. Het doortrekken van de Blanckenhagenweg kan niet zonder ook maatregelen te treffen op de Blanckenhagenweg ter hoogte van de autoboulevard en op de Huis ter Heideweg net ten noorden van de toegang naar het Glaxoterrein nabij het viaduct over de A28 (zie hierna). Verder is het een voorwaarde dat de huidige keerlus aan het eind van de autoboulevard behouden moet blijven om het vrachtverkeer ten behoeve van de autogarages te kunnen laten keren. Het is ongewenst om dit bedrijfsmatige vrachtverkeer door Huis ter Heide te laten rijden.

Treffen verkeersmaatregelen Blanckenhagenweg ter hoogte van autoboulevard

Als gevolg van het raadsbesluit om de Blanckenhagenweg door te trekken ten behoeve van de woningbouwlocaties, krijgt deze weg meer verkeer te verwerken. In de huidige situatie wordt veelvuldig op de rijbaan geladen en gelost door vrachtverkeer en wordt veelvuldig op en naast de rijbaan geparkeerd. Met de huidige lage verkeersintensiteiten hoeft dit geen problemen op te leveren, maar bij een toename van verkeer zal dit verkeersgedrag wel problemen opleveren. De Blanckenhagenweg blijft ook in de toekomst een verblijfsfunctie houden, maar enige mate van afwikkeling van verkeer moet wel goed mogelijk zijn. Het is namelijk een van de aansluitingen op het hoofdwegennet. Bij de verdere uitwerking van de bestemmingsplannen west en zuid moet nader onderzoek uitwijzen welke maatregelen voor de Blanckenhagenweg nodig zijn voor zowel het laden en lossen alsook het parkeren.

Treffen verkeersmaatregelen nabij viaduct A28

Ook als gevolg van het raadsbesluit om de Blanckenhagenweg door te trekken ten behoeve van de woningbouw, moet de Huis ter Heideweg ten noorden van de toegang naar het Glaxoterrein nabij het viaduct over de A28 voor gemotoriseerd verkeer worden afgesloten. Naast fietsers en voetgangers mogen alleen lijnbussen en verkeer van en naar het Glaxoterrein nog over het viaduct van de A28 rijden. Dit om een ongewenste sluiproute te voorkomen. De wegen in Huis ter Heide zijn daar niet voor bedoeld. Bij de verdere uitwerking van de bestemmingsplannen west en zuid moet nader onderzoek uitwijzen welke maatregelen nodig zijn voor het afsluiten van de Huis ter Heideweg ten noorden van de toegang naar het Glaxoterrein nabij het viaduct over de A28 voor gemotoriseerd verkeer met een uitzondering voor lijnbussen (bussluis).

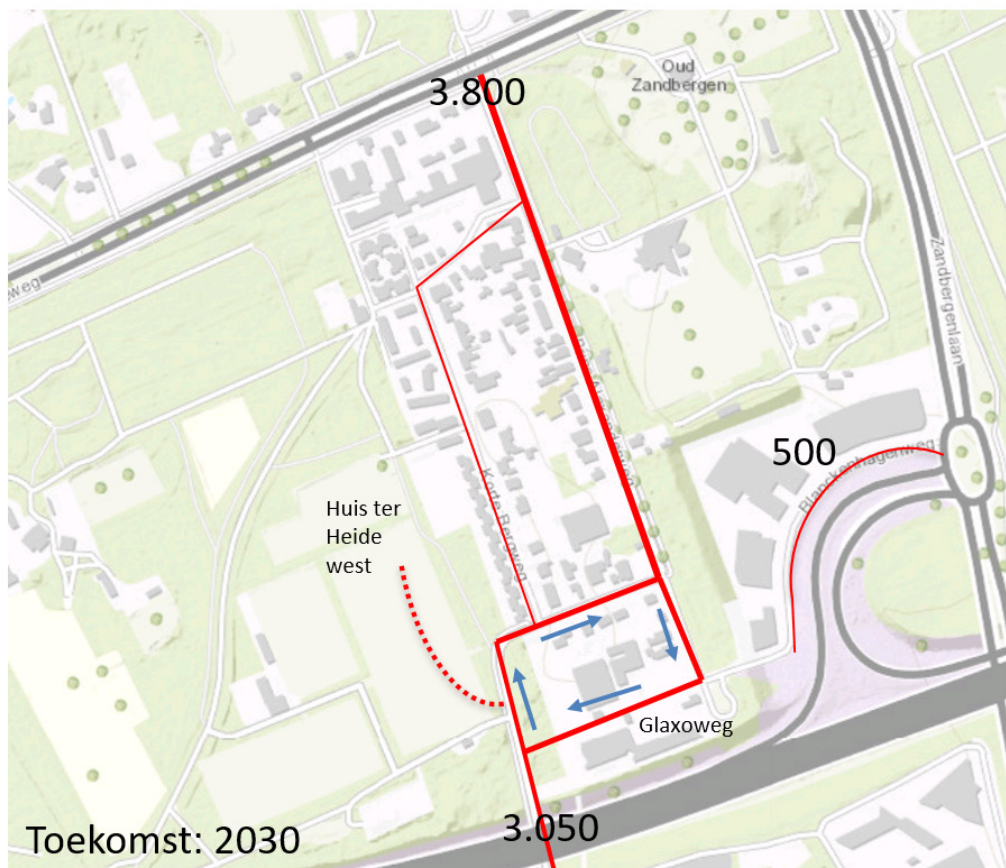
Memo: toets verkeersscenario zoals aangedragen voor de Buurt- en belangenvereniging

n.a.v. gesprek Buurt- en belangenvereniging Huis ter Heide en Actiecomité Korte Poot Veilig d.d. 16 september 2021.

Op 16 september 2021 was er een gesprek tussen Actiecomité Korte Poot Veilig, Buurt- en belangenvereniging en gemeente over de verkeersplannen Huis ter Heide. Aanleiding voor dit overleg waren de ontvangen vragen, suggesties en zorgen over verkeer.

De Buurt- en belangenvereniging heeft tijdens dit overleg een nieuw verkeersscenario voorgelegd, waarbij er geen aansluiting komt richting de Blanckenhagenweg en autoboulevard. Om alsnog de korte poot van de Korte Berg te ontlasten wordt eenrichtingsverkeer voorgesteld, zodat het aantal autobewegingen door dit deel van Huis ter Heide wordt verminderd. Tijdens het overleg is afgesproken om dit scenario uit te werken en te toetsen aan de uitgangspunten die eerder zijn benoemd.

Scenario zoals voorgelegd door de Buurt- en belangenvereniging:



Afweging

De gemeente heeft het voorgestelde scenario op dezelfde aspecten getoetst als eerdere verkeersscenario's voor Huis ter Heide. Hierbij is naar drie aspecten gekeken:

1. Inhoudelijk: welke gevolgen heeft dit scenario voor de toekomstige situatie in Huis ter Heide.
2. Beleidsmatig: in hoeverre past dit scenario bij de verkeerskundige uitgangspunten en de visie voor Huis ter Heide.
3. Procesmatig: welke stappen hebben we tot nu toe doorlopen en hoe past dit nieuwe voorstel hierin.

1. Inhoudelijk

De intensiteiten aan de randen van het verblijfsgebied (Prins Alexanderweg en Huis ter Heideweg) zijn hetzelfde als die van scenario 1 uit het verkeersadvies dat in kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd (zie bijlage 1). Immers Huis ter Heide behoudt in dit scenario de huidige wegenstructuur. De Blanckenhagenweg wordt niet doorgetrokken en heeft geen verbinding met Huis ter Heide. Verkeer van en naar Huis ter Heide (het bestemmingsverkeer) kan gebruik maken van de twee bestaande aansluitingen. Het doorgaande verkeer blijft gebruik maken van de route Prins Alexanderweg – Huis ter Heideweg. Dit doorgaande verkeer zal zich op de korte poot van de Korte Bergweg en de nieuwe Blanckenhagenweg door zuid door het ingestelde eenrichtingscircuit verdelen over beide wegen. Voor de Prins Alexanderweg en de Huis ter Heideweg blijft het aandeel doorgaand verkeer hetzelfde als geschetst bij scenario 1. Voor de korte poot van de Korte Bergweg en de nieuwe Blanckenhagenweg zal dit de helft van dit doorgaande verkeer zijn.

Voordelen:

- De huidige structuur blijft bestaan.
- Er zijn geen maatregelen nodig voor de Blanckenhagenweg
- Huis ter Heide behoudt de directe autoverbinding naar Zeist.
- De drukte op de ovonde naar de Zandbergenlaan wordt vermeden.

Nadelen:

- Het wordt drukker op de Alexanderweg: er blijft een grote mate van doorgaand verkeer door Huis ter Heide rijden (50% van al het verkeer¹). Daarbij komt het nieuwe verkeer van de woningbouw van Huis ter Heide west en zuid.
- Doorgaand verkeer heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid: het is verkeer dat als doel heeft zo snel mogelijk door te rijden, in tegenstelling tot bestemmingsverkeer.
- De directe autoverbinding naar de A28 komt er niet.
- Het invoeren van éénrichtingsverkeer heeft nadelen, omdat het leidt tot hogere snelheden en meer verkeersbewegingen per woonstraat (zie bijlage 2).

2. Beleidsmatig

Op hoofdlijnen komt de vraag neer op het volgende: accepteren we een bepaalde mate van doorgaand verkeer door Huis ter Heide? In dit scenario blijft het doorgaande verkeer gehandhaafd en zal ook in de toekomst 50% van het verkeer door Huis ter Heide doorgaand (sluip)verkeer zijn. Dit doorgaande verkeer laat ander gedrag zien op de weg: de wens om zo snel mogelijk door te rijden betekent ook hogere snelheden, minder aandacht voor andere weggebruikers (zoals fietsers) en minder geduld bij oponthoud (parkeren, oversteken). Dit botst met de weginrichting, die gemaakt is voor lokaal verkeer en lage snelheden: parkeren langs de rijbaan, inritten, fietsers op de rijbaan, klinkers in plaats van asfalt, etc. Aan de andere kant: een weginrichting die doorstroming bevordert (aparte fietspaden, asfalt, etc.) bevordert hogere snelheden. Dit past niet in een route door een woonbuurt en kan zorgen voor onveilige situaties.

Conclusie is dat laten voortbestaan van zowel doorgaand- als bestemmingsverkeer door een woonstraat zal blijven leiden tot het ervaren van overlast en het gevoel van een verkeersonveilige situatie.

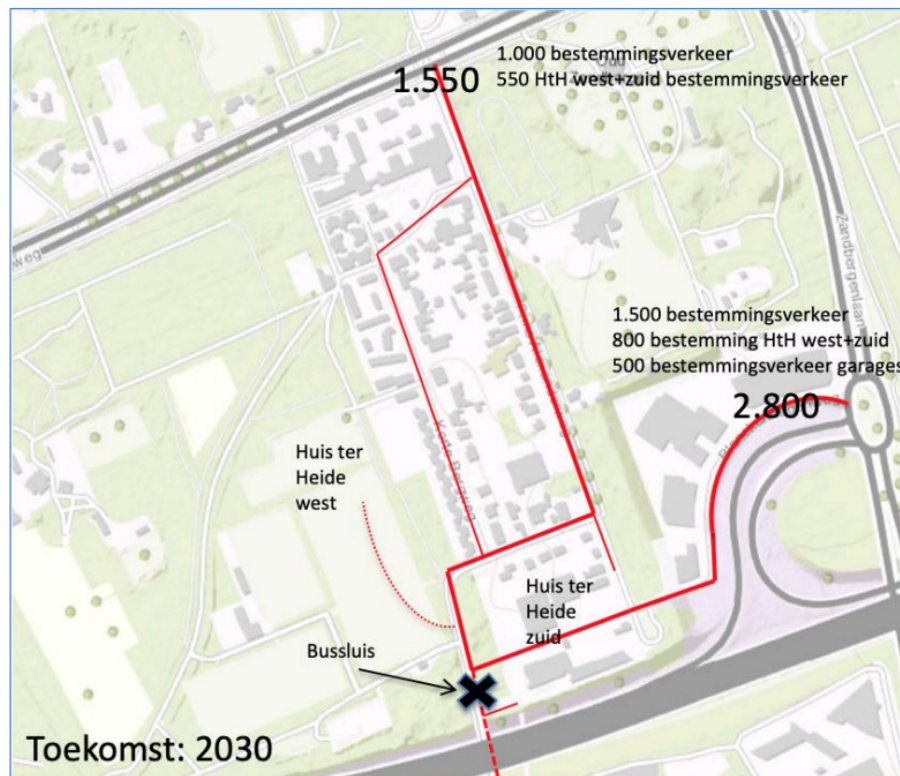
¹ Uitkomst uit: Kentekenonderzoek 2019

3. Procesmatig

Een laatste punt is het doorlopen proces. De verkeersplannen zijn er gekomen naar aanleiding van meerdere gesprekken, een werkbijeenkomst en informatiebijeenkomst met omwonenden. Tijdens de werkbijeenkomst is met een grote vertegenwoordiging uit Huis ter Heide getekend aan meerdere varianten. Al deze varianten zijn doorgenomen, getoetst aan de uitgangspunten (een rustig en bereikbaar Huis ter Heide) en op basis daarvan in een voorkeursscenario voorgesteld (zie figuur hieronder). Het scenario dat de BBV heeft ingebracht komt niet voort uit dit brede participatieproces. Zo was er tijdens het overleg van 19 september 2021 geen vertegenwoordiging aanwezig vanuit bijv. de Alexanderweg. Aan de andere kant, een nieuw overleg waarbij alle belangen wel vertegenwoordigd zijn zou een herhaling zijn van het proces uit 2019.

Een goede belangenafweging staat aan de andere kant wel open voor nieuwe inzichten en ontwikkelingen. In dit kader is het goed om dit scenario wel inhoudelijk te beoordelen en de toetsen of dit een volwaardig alternatief is. Als er inhoudelijk en beleidsmatig voldoende voordelen zijn, is het mogelijk om het nieuwe scenario alsnog aan heel Huis ter Heide voor te leggen.

Voorkeursscenario n.a.v. participatie 2019:



Afbeelding 2; situatie 2030 na realisatie woningbouw west en zuid, doortrekken Blanckenhagenweg en afsluiten viaduct over de A28

Conclusie

De vraag is of het voorliggende scenario van de Buurt- en belangenvereniging een volwaardig alternatief is van het voorkeursscenario zoals in de huidige plannen is verwerkt. Het voorkeursscenario is met afsluiting van het viaduct over de A28.

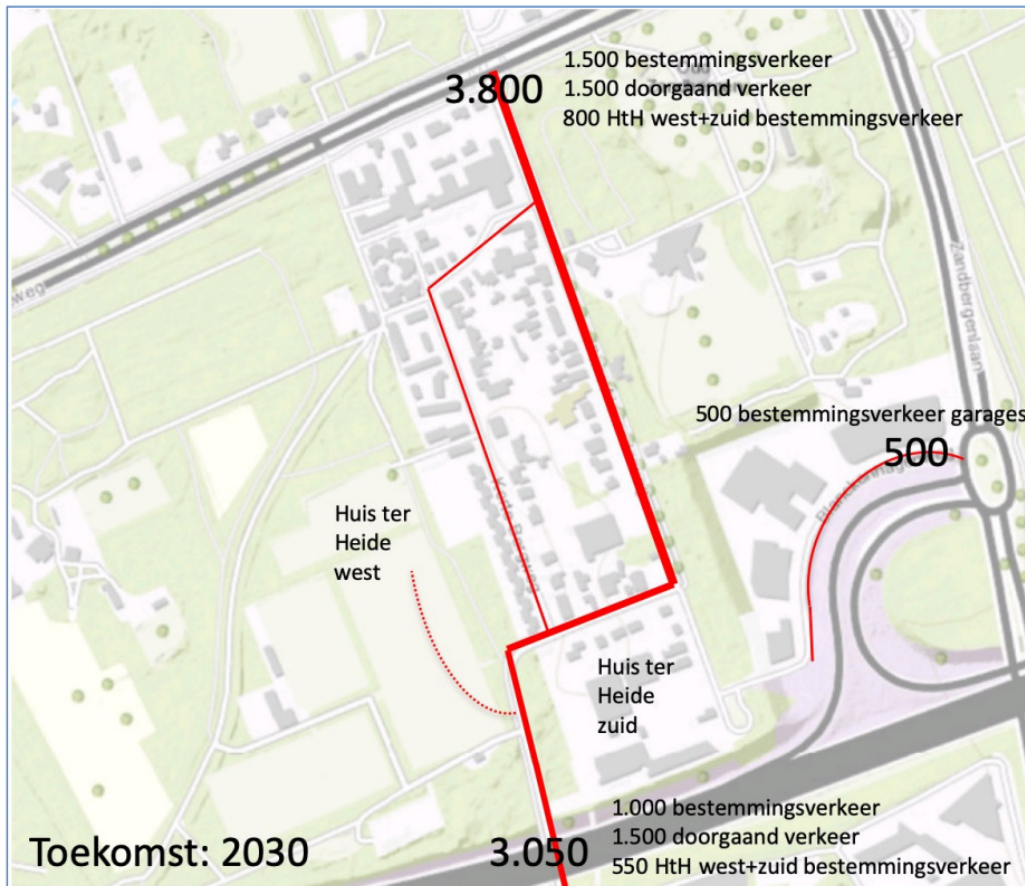
Hierbij zijn 2 punten doorslaggevend:

- In Huis ter Heide ervaart een deel van de bewoners al langere tijd overlast van sluipverkeer. Dit was ook reden om in kader van de nieuwbouw, na te denken over een betere verkeersstructuur. In 2009 is dit in het Programma van Eisen opgenomen. Ook in de uitwerkingsplicht van het bestemmingsplan is randvoorwaardelijk vastgelegd door de gemeenteraad dat woningbouwontwikkeling uitsluitend mogelijk is mét het doortrekken van de Blanckenhagenweg. Doel is het voorkomen van doorgaand (sluip)verkeer in Huis ter Heide. Het scenario dat door de BBV is aangedragen voldoet niet aan deze uitgangspunten en houdt het sluipverkeer in stand. Weliswaar krijgen bewoners van de Korte Poot minder verkeer door hun straat, maar vanwege het eenrichtingsverkeer zal dit verkeer harder rijden. Bewoners van de Alexanderweg krijgen meer verkeer door hun straat dan nu het geval is. Het voorkeursscenario biedt daarentegen een verbetering voor alle woonstraten in Huis ter Heide.
- Met de nieuwe ontwikkelingen ligt er een kans om Huis ter Heide op een duurzaam veilige manier in te richten. Door het doorgaande verkeer uit de buurt te weren, wordt de verkeersveiligheid vergroot en ontstaat er een rustige woonbuurt in de gehele kern. In het scenario dat is ingebracht door de BBV wordt deze ambitie niet gehaald. Het voordeel van dit scenario (een directe autoverbinding naar Zeist) moet worden afgewogen tegenover het voordeel van het voorkeursscenario (een rustig en verkeersveilig Huis ter Heide voor alle bewoners).

Afwegende alle voor- en nadelen van het ingebrachte scenario is het advies om dit niet als volwaardig alternatief mee te nemen in de verdere ontwikkeling. Inhoudelijk wordt het voorkeursscenario geadviseerd, omdat deze het beste bijdraagt een rustig, veilig, leefbaar en bereikbaar Huis ter Heide voor alle bewoners. Dit huidige voorkeursscenario is ontstaan met behulp van een uitgebreid participatieproces en op basis van een zorgvuldige belangenafweging. Er zijn onvoldoende inhoudelijke voordelen om het scenario dat door de BBV is ingebracht in een nieuw participatieproces voor te leggen.

Bijlage 1

Scenario 1 (nul scenario) uit verkeersonderzoek in kader van bestemmingsplan Huis ter Heide Zuid.



Situatie 2030 na realisatie woningbouw west en zuid en ongewijzigde verkeersstructuur

Bijlage 2:

Toelichting scenario Buurt en Belangenvereniging met betrekking tot eenrichtingsverkeer;

Eenrichtingsverkeer

De verkeersgeneratie van beide woningbouwlocaties, ook zijnde bestemmingsverkeer, kan ook gebruik maken van beide aansluitingen. Hierbij moet worden opgemerkt dat de wegen van het eenrichtingscircuit met meer bestemmingsverkeer te maken krijgen dan wanneer sprake zou zijn van wegen met tweerichtingsverkeer. Verkeer vanaf de lange poot van de Korte Bergweg richting Zeist moet namelijk bij dit scenario eerst linksaf de hele lus maken over de korte poot van de Korte Bergweg, de verlengde Prins Alexanderweg en de nieuwe Blanckenhagenweg om vervolgens over de Huis ter Heideweg richting Zeist te gaan. Ditzelfde geldt voor verkeer vanuit Huis ter Heide west richting Zeist. Dit verkeer moet ook diezelfde lus maken. Maar ook verkeer dat weer vanuit Zeist komt en naar Huis ter Heide zuid wil. Dit verkeer moet ook eerst de hele lus maken over de Huis ter Heideweg, korte poot van de Korte Bergweg, verlengde Prins Alexanderweg en de nieuwe Blanckenhagenweg.

Bij tweerichtingsverkeer kan verkeer veel eerder de keuze maken welke weg te vervolgen om zo een zo kort mogelijke route door het verblijfsgebied af te leggen richting het hoofdwegennet. Bij eenrichtingsverkeer moet dus veel langer een bepaalde onnodige route worden gevolgd, voordat een keuze kan worden gemaakt. Per wegvak kan dit dan tot lagere intensiteiten leiden, maar dat is door het benodigde omrijden van verkeer zeker niet de helft minder. In zijn totaliteit is eenrichtingsverkeer dan ook een grotere belasting voor het wegennet en zorgt het voor meer autokilometers in het verblijfsgebied.

Een bijkomend nadeel van eenrichtingsverkeer is dat het leidt tot hogere snelheden. Gemotoriseerd verkeer hoeft immers geen rekening meer te houden met tegemoetkomend verkeer. Volgens landelijke richtlijnen is eenrichtingsverkeer voor kinderen 2,5 keer onveiliger dan tweerichtingsverkeer. Gelet op het aandeel doorgaand verkeer in deze situatie is eenrichtingsverkeer een zeer ongewenste situatie, omdat dit doorgaand verkeer zich toch al anders/ haastiger gedraagt dan verkeer met een bestemming in Huis ter Heide. Zij hebben immers geen relatie met het gebied en zullen elke vorm van betere doorstroming (geen tegemoetkomend verkeer) aangrijpen om de totale reistijd te verkorten en dus een hogere snelheid hanteren.