

Verkeerskundige toets Plan De Wending

Ontwikkeling Enecoterrein Zeist



Opdrachtgever	Seyster Veste
Auteur	ing. J.H.J.M. Swaans
Projectnummer	20140403
Versie	4.5
Status	Definitief
Timestamp	02-03-15 13:41

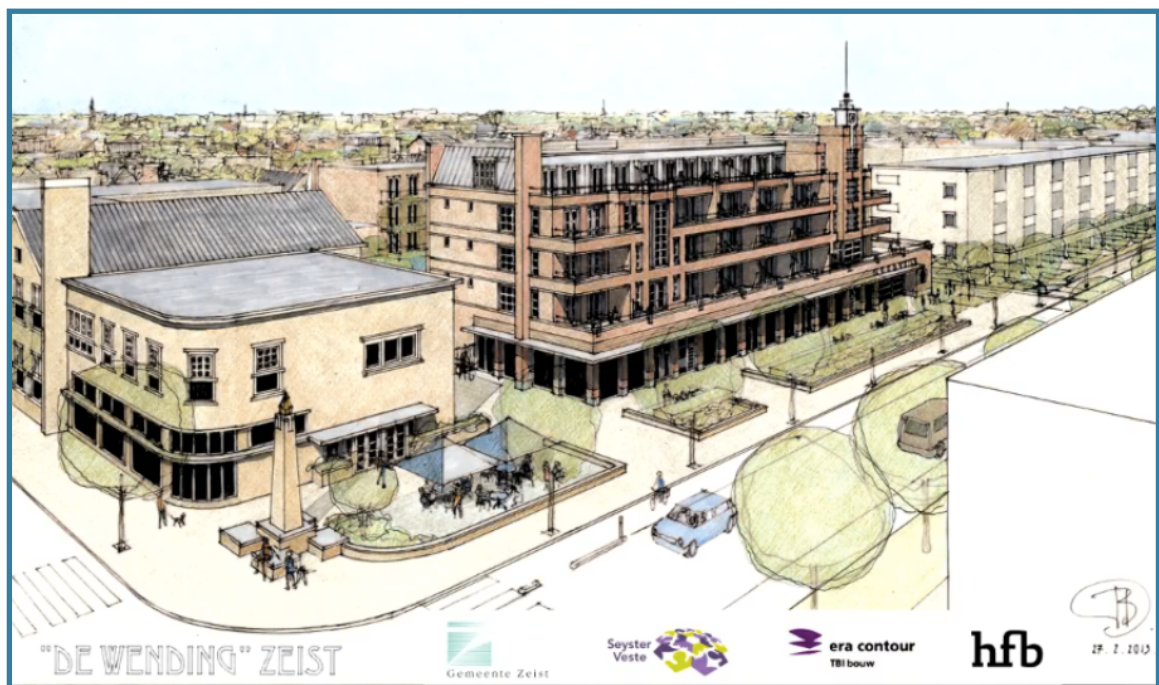
© 2015, Vitence. Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Inhoudsopgave

1. Toets Plan De Wending	4
2. Verkeerskundige toetsen	5

Bijlage

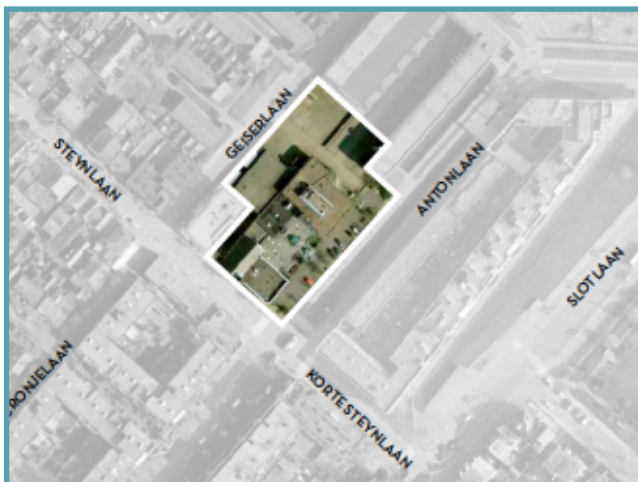


1. Toets Plan De Wending

De opdracht

Plan De Wending is een herontwikkelingsplan op het voormalige Enecoterrein in Zeist (afbeelding 1). Seyster Veste is voornemens op deze locatie winkel- en horecavoorzieningen en een appartementencomplex te realiseren. Op 17 december 2013 is het Definitief Ontwerp voor het herontwikkelingsplan vastgesteld.

Woningcorporatie Seyster Veste heeft Vitence Mobiliteit gevraagd om een verkeerskundige toets uit te voeren voor het Definitief Ontwerp van het plan De Wending. Dit als onderdeel van de bestemmingsplanprocedure zoals deze in de komende periode zal worden doorlopen.



Locatie De Wending te Zeist

Inhoud van dit rapport

In dit rapport worden de uitkomsten van de verkeerskundige toetsen van het Definitief Ontwerp Plan de Wending weergegeven. In het volgende hoofdstuk beschrijven wij de resultaten van verkeerskundige toets op drie onderdelen: parkeerbalans, verkeersproductie en afwikkeling op het wegennet en inrichtingsvoorstellen voor de omgeving.

Met name voor het derde onderdeel is uitvoering overleg gevoerd met de verkeerskundige afdeling van de Gemeente Zeist. De resultaten van dit overleg zijn in de definitieve versie van deze verkeerskundige toets opgenomen. De keuzes die gezamenlijk zijn gemaakt ten aanzien van verkeersafwikkeling en aanrijdroutes voor de verschillende doelgroepen, maken onderdeel uit van het Definitief Ontwerp van De Wending.

2. Verkeerskundige toetsen

In opdracht van Seyster Veste voert Vitence Mobiliteit een verkeerskundige toets uit op het plan De Wending. De verkeerskundige toets bestaat uit de drie onderdelen, namelijk:

- Toetsen van de parkeerbalans. Voldoet het aantal parkeerplaatsen zoals dat in het plan is opgenomen aan de te verwachten parkeerbehoefte van alle in het plan opgenomen voorzieningen?
- Toetsen van de verkeersafwikkeling. Vaststellen van de te verwachten verkeersproductie van het herontwikkelingsplan en aangeven welke toename van het verkeer kan worden verwacht op het bestaande wegennet. Hierbij bepalen wij de te verwachten verkeersproductie van de onderdelen en bekijken wij de mate waarin de te verwachten verkeersproductie afwijkt ten opzichte van de voormalige functies op het Enecoterrein. Daarna gaan wij in op het effect van deze toename van de verkeersproductie op het omliggende wegennet waarbij wij gebruik maken van verkeerstellingen zoals deze eind 2013 door de gemeente Zeist zijn uitgevoerd op diverse locaties rondom het bouwplan.
- Toets op de effecten op de omgeving van het bouwplan en de plaatsing van de verkeerskundige onderdelen in het bouwplan (laden&lossen, parkeren bezoekers voorzieningen, parkeren bewoners, fietsenstalling, in/ uitritten en looproutes).

Als uitgangspunt gebruiken wij de aangegeven bouwvolumes volgens het DO van 17 december 2013.

Paragraaf 2.1 omvat de toets op de parkeerbalans. De toets op het effect van de te verwachten verkeersproductie en de wijze van de verkeersafwikkeling rondom het herontwikkelingsplan en het effect op het bestaande wegennet is beschreven in paragraaf 2.2. Tot slot zijn onze bevindingen over de verkeerskundige onderdelen in het bouwplan en de directe omgeving beschreven in paragraaf 2.3.

2.1 Toets Parkeerbalans

Voor de parkeerbalans van het Definitief Ontwerp van De Wending is het noodzakelijk vast te stellen welke parkeerbehoefte er bestaat. Deze parkeerbehoefte wordt bepaald op basis van de parkeernormen per functie gebaseerd op de Parkeernota van de gemeente Zeist en de parkeerkencijfers van het CROW. Vervolgens wordt er gekeken of dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen mogelijk. Dit gebeurt op basis van aanwezigheidspercentages zoals door het CROW zijn weergegeven in Publicatie 317, kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. De laatste stap bij het vaststellen van de parkeerbalans is het inventariseren van het daadwerkelijk aantal parkeerplaatsen in het bouwplan zowel openbaar als niet openbaar toegankelijk.

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte is het noodzaak de verschillende voorzieningen in het plan te onderscheiden. De Wending bestaat uit de volgende onderdelen:

Appartementen

- 46 stuks (waarvan 40 in het duurdere segment en 6 in het goedkopere segment)
- Gericht op twee verdieners en single professionals

Supermarkt

- 1.980 m2 bruto vloer oppervlak

Kleinschalige detailhandel

- 340 m2 bruto vloer oppervlak

Horecagelegenheid/café/bar/cafetaria

- 440 m2 bruto vloer oppervlak

Benodigd aantal parkeerplaatsen op basis van parkeernormen gemeente Zeist

De vraag is of de parkeervoorziening voldoet aan de toekomstige vraag naar parkeerbehoefte: de parkeerbalans. Het type voorziening is bepalend voor de vraag naar parkeerbehoefte en moeten dus worden onderscheiden. In de volgende tabel is het benodigd aantal parkeervoorzieningen berekend op basis van de parkeernormen van de gemeente Zeist en de parkeerkencijfers van het CROW.

Voorziening	Aantal/vloeroppervlak	Parkeernorm	Benodigd aantal parkeerplaatsen
Appartementen	40 stuks duur segment	1,7 per woning	68
	6 stuks goedkoper segment	1,3 per woning	8
Supermarkt	1.980 m2	4,1 per 100 m2	82
Detailhandel	340 m2	2,9 per 100 m2	10
Horecagelegenheid	440 m2	6 per 100 m2	27
Parkeerbehoefte volgens parkeernormen gemeente Zeist in het plan De Wending			195

Dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen

Bij het vaststellen van de parkeerbalans mag rekening worden gehouden met dubbelgebruik van parkeervoorzieningen door de verschillende functies. Dit omdat de parkeervraag van verschillende functies niet samenvalt in de tijd, is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk (dubbelgebruik). Met behulp van de aanwezigheidspercentages uit Publicatie 317 van het CROW is vastgesteld dat het piekmoment in de parkeervraag van de voorzieningen in De Wending plaatsvindt

op de koopavonden. Voor het dubbelgebruik is dit het maatgevende moment. Het CROW hanteert de volgende aanwezigheidspercentages op dit piekmoment:

- Woningen
 - o Bewoners 80%
 - o Bezoekers 70%
- Supermarkt 80%
- Kleine detailhandel 75%
- Eetcafé 90%

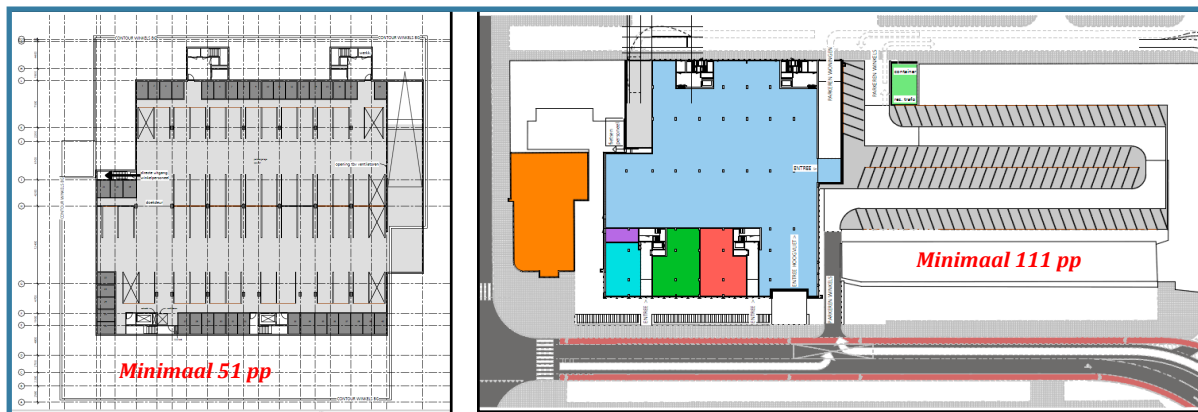
Toekomstige parkeersituatie plan De Wending

Op grond van de beoogde functies en rekening houdend met de aanwezigheidspercentages, dienen in het plangebied maximaal 159 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. In bijgaande tabel is dit inzichtelijk gemaakt.

	parkeerplaatsen volgens norm	aanwezigheid (in %)	Aantal benodigde parkeerplaatsen
Woningen			
bewoners	62	80	50
bezoekers	14	70	10
Supermarkt	82	80	66
Kleine detailhandel	10	75	8
Horecagelegenheid	27	90	25
totale parkeerbehoefte piekmoment			159

In het plan De Wending is als volgt invulling aan het parkeren gegeven.

1. Het parkeren voor de woningen vindt plaats in een ondergrondse parkeergarage onder de commerciële ruimten. In deze parkeergarage is ruimte voor 51 parkeerplaatsen (46 voor de woningen, 5 voor de horecavoorziening).
2. Het parkeren voor de supermarkt, de overige functies en bezoekers aan de woningen vindt plaats op maaiveld in de 'haak' van het U-vormig appartementengebouw aan de noordoostzijde van het plangebied. Er wordt ruimte geboden aan 111 parkeerplaatsen. In de volgende figuur is een overzicht gegeven van de parkeervoorzieningen in het plan De Wending.



Hiermee zijn in totaal minimaal 162 parkeerplaatsen binnen het plangebied (en dus 'op eigen terrein') aanwezig, die ook voor een groot deel openbaar toegankelijk zijn. In de parkeernorm van de woningen is rekening gehouden met een aandeel parkeerbehoefte van bezoekers van 0,3 parkeerplaats per woning. Deze bezoekers dienen gebruik te maken van de openbare parkeervoorziening binnen het plangebied en niet van de bewonersgarage. Het openbare parkeerterrein blijkt voldoende groot om ook op het piekmoment te voorzien in de parkeerbehoefte voor het bezoekers aan de woningen, de voorzieningen en de supermarkt. Op het eerder vastgestelde piekmoment blijken er 109 openbare parkeerplaatsen noodzakelijk te zijn (zie parkeerbehoefte supermarkt, horeca, kleine detailhandel en bezoekers woningen op het piekmoment).

Conclusie

In het plan De Wending zijn 162 parkeerplaatsen opgenomen om aan de parkeerbehoefte te volden van alle verschillende functies in het plan. 51 parkeerplaatsen zijn voor de bewoners van de appartementen in het plan De Wending en de werknemers in de horeca. 111 parkeerplaatsen zijn gelegen op en maaiveldparkeervoorziening binnen het plan en worden gebruikt voor bezoekers aan de supermarkt, de verschillende functies binnen het plan en de bezoekers aan de woningen. Rekening houdend met dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen voor bezoekers aan de voorzieningen en woningen en werkenden is de maximale parkeerbehoefte 159 parkeerplaatsen. Hiermee voldoet de parkeerbalans van het plan de Wending en voldoet het aantal parkeerplaatsen in het plan aan de normen voor dergelijke voorzieningen. Het plan De Wending voorziet volledig in de eigen parkeerbehoefte.

2.2 Toets verkeersafwikkeling

Het tweede onderdeel is de toets op de te verwachten verkeersafwikkeling rondom het plan de Wending. Hiervoor is gekeken naar de te verwachten verkeersproductie van de voorzieningen in het plan. Daarna is vastgesteld in welke mate het wegennet rondom de Wending deze extra verkeersstroom kan afwikkelen. Hiervoor is gebruik gemaakt van verkeerstellingen op het wegennet rondom het bouwplan zoals deze zijn uitgevoerd door de gemeente Zeist in 2013.

Te verwachten verkeersproductie

Voor het berekenen van de te verwachten verkeersproductie is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens over verkeersgeneratie van het CROW uit 2013. Deze verkeersgegevens zijn gebaseerd op een matige stedelijkheidsgraad rondom de schil van een centrum en geven de gemiddelde intensiteit van het gemotoriseerde verkeer per etmaal op een werkdag.

In onderstaande tabel is de verkeersproductie weergegeven voor de toekomstige voorzieningen. De verkeersproductie is berekend als het aantal motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag.

Voorziening	Aantal/ vloeroppervlak	Mvt/etmaal (gemiddelde werkdag)
Appartementen	46 stuks	283
Supermarkt	1.980 m2	1.645
Detailhandel	340 m2	176
Horecagelegenheid	440 m2	40
Verkeersproductie in mvt/etmaal		2.144

Verkeersproductie van de oorspronkelijke bestemming

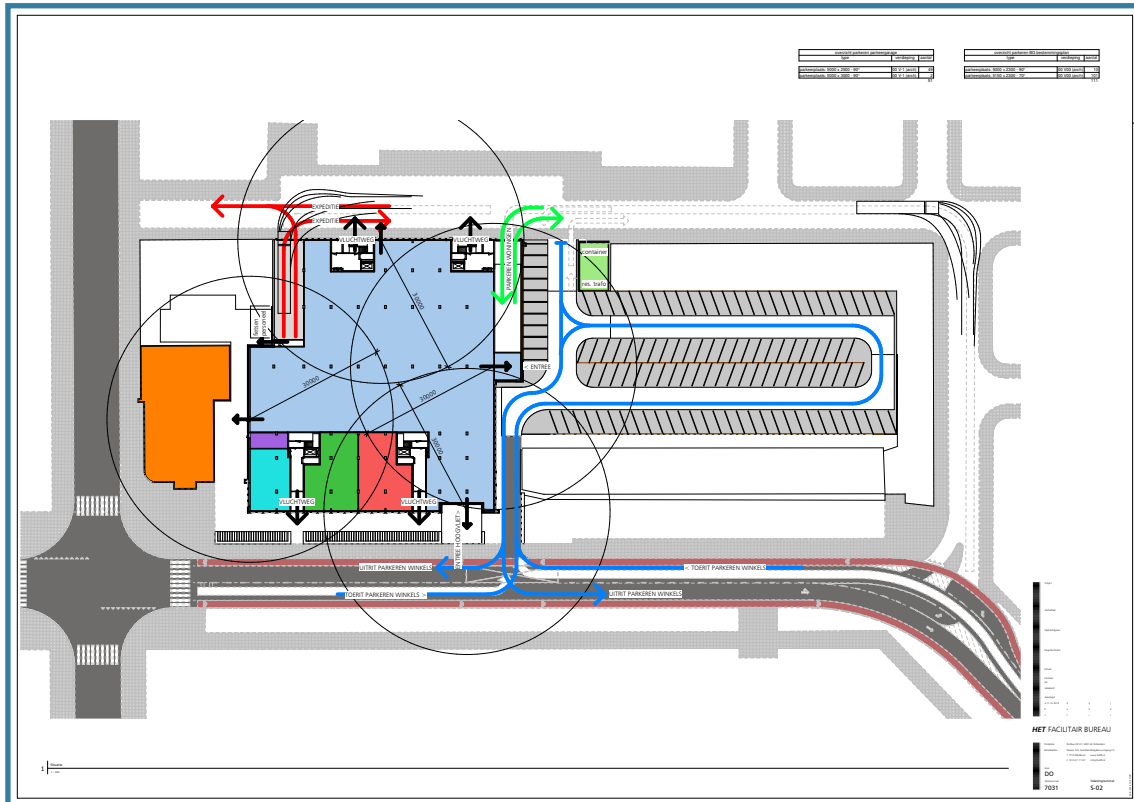
Plan De Wending is een herontwikkelingsplan van de voormalige Enecoterrein in Zeist. Het terrein heeft een bruto grootte van 2,97 hectare. Op basis van een matige stedelijkheidsgraad is de oorspronkelijke verkeersproductie van het Enecoterrein berekend. Hierbij is uitgegaan van een combinatie van een kantorenlocatie op een (gemengd) bedrijventerrein in de verhouding 25%-75%.

Voorziening	Bruto oppervlak	Mvt/etmaal (gemiddelde werkdag)
Kantoreengebied	0,74 hectare	630
Bedrijventerrein	2,23 hectare	370
Verkeersproductie in mvt/etmaal		1.000

Uit beide tabellen blijkt dat het voorgenomen bouwplan De Wending een extra verkeersproductie genereert van circa 1.150 extra motorvoertuigen per etmaal op gemiddelde werkdag ten opzichte van de oude functies op het Enecoterrein.

Verkeersafwikkeling op het omliggende wegennet

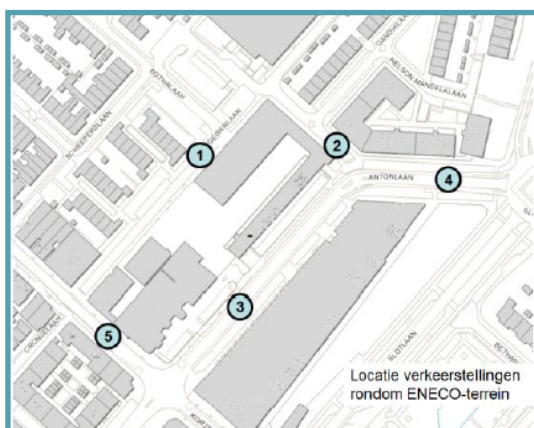
De routing van de verkeersafwikkeling van het verkeer op en rondom de Wending is weergegeven in de volgende afbeelding.



In de afbeelding is de routing van de verschillende doelgroepen binnen het bouwplan weergegeven in de kleuren rood = bevoorradend verkeer, groen = bewoners en blauw = bezoekers aan supermarkt, detailhandel, bewoners en horecagelegenheid. Uit de afbeelding blijkt dat het bezoekersverkeer van en naar de voorzieningen wordt afgewikkeld via de in/uitrit aan de Antonlaan en het bewoners- en bevoorradend verkeer wordt afgewikkeld via de Geiserlaan en Martin Luther Kinglaan.

Huidige situatie

In 2013 zijn door de gemeente Zeist op het wegennet rondom het Enecoterrein diverse verkeerstellingen uitgevoerd. In de volgende afbeelding zijn de tellocaties weergegeven.



Afbeelding 2: Tellocaties verkeerstellingen 2013

In de volgende tabel zijn de resultaten van deze verkeerstellingen weergegeven in motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag in 2013.

Telpunt	Mvt/etmaal (gemiddelde werkdag)
1. Geiserlaan	358
2. Martin Luther Kinglaan	485
3. Antonlaan ter hoogte van Enecoterrein	5.644
4. Antonlaan tussen MLKinglaan en Slotlaan	5.857
5. Steynlaan	4.628

Etmaalintensiteiten in 2013 op een gemiddelde werkdag op de wegen rondom De Wending.

Verwachte toename op het omliggende wegennet door De Wending in 2025

Op basis van de berekende verkeersproductie en de routing van de verschillende doelgroepen hebben wij een berekening gemaakt van de te verwachte toename per wegvak. Om een inschatting te maken van de toekomstige verkeersstroken is aanvullend onderzoek uitgevoerd ter hoogte van de uitrit van de parkeergarage van de Jumbo aan de Antonlaan. Uit dit onderzoek bleek dat 60% van de Jumbobezoekers de garage verlaten richting Zeist-Oost en 40% richting het centrum. Het inkomende verkeer was verdeeld in een verhouding van 50% - 50%. Tevens is gebruik gemaakt van de analyses van de toekomstige verkeersstromen op het kruispunt Antonlaan/Steynlaan/Slotlaan zoals deze zijn weergegeven in de rapportage "Kruispuntanalyse diverse varianten Antonlaan/Steynlaan/Slotlaan" van DTV Consultants B.V.. Deze analyses laten zien dat circa 26% van het gemotoriseerde verkeer vanuit de Antonlaan rechtsaf richting Steynlaan rijdt.

Op deze manier is het mogelijk om de verkeersproductie van De Wending de extra verkeersstroom in etmaalintensiteit op een gemiddelde werkdag in het basisjaar 2015 op de verschillende telpunten te berekenen. Om te komen tot de te verwachten verkeerssituatie in 2025 is uitgegaan van een autonome groei van het autoverkeer in de gemeente Zeist van 1% per jaar. In de volgende tabel zijn de berekende toename van de verkeersstromen weergegeven op de verschillende wegvakken rondom het plan De Wending.

Wegvak	Toename verkeersstroom in motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag door plan De Wending in 2025		
	bewoners	bezoekers	totaal
Geiserlaan	316	0	316
Martin Luther Kinglaan	316	0	316
Antonlaan (tussen MLKlaan en Boulevard)	173	1.141	1.314
Antonlaan (tussen MLKinglaan en toegang De Wending)	142	1.141	1.283
Antonlaan (tussen toegang De Wending en Steynlaan)	142	934	1.076
Steynlaan (ten noorden van Antonlaan)	28	186	214

In bijlage 1 zijn de verschillende verkeersstromen weergegeven. Hierbij is telkens aangegeven of de verkeersstroom bestaat uit bewoners uit het plan of bezoekers aan het plan. Dit omdat beide gebruikersgroepen ieder een "eigen" toegang tot het bouwplan heeft en de routing van de verkeersstromen anders is.

Consequenties op het omliggende wegennet

Antonlaan

De verkeersbewegingen van de supermarkt en de detailhandel uit het plan De Wending worden voornamelijk via de Antonlaan afgewikkeld. Dit deel van de Antonlaan is door de gemeente Zeist gecategoriseerd als weg van de tweede orde (bron: GVVP, gemeente Zeist, juli 2013). Dit houdt in dat de Antonlaan is ingericht om verkeersintensiteiten van maximaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal te verwerken. Uit de verkeerstellingen uit 2013 bleek dat op een werkdag gemiddeld 5.644 motorvoertuigen per etmaal over de Antonlaan rijden. Met een gewijzigde verkeerssituatie op de Antonlaan en de reeds berekende toenames van de omvang van de verkeersstromen levert dit op de Antonlaan niet tot een overschrijding van de maximale verkeersintensiteiten en blijven de verkeersintensiteiten ruim beneden de grenswaarde van 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Hierin is de autonome groei van het autoverkeer van 1% per jaar meegenomen. Wij verwachten dat ook na het instellen van deze maatregel de Antonlaan het extra verkeer als gevolg van het plan De Wending op een goede manier zal kunnen afwikkelen.

Omliggende woonstraten

Op een deel van de Geiserlaan en de Martin Luther Kinglaan gaan naar verwachting circa 300 motorvoertuigen per etmaal extra rijden. Het betreft met name de toekomstige bewoners uit het plan De Wending. Zoals uit de verkeerstellingen is gebleken zijn de huidige verkeersintensiteiten laag. De woonstraten kunnen dit extra verkeer prima verwerken. Daarnaast zal ook het laad- en losverkeer van

de supermarkt gebruik maken van de route. Het betreft enkele voertuigen per dag en ook dit verkeer zal door deze woonstraten goed kunnen worden verwerkt.

Kruispunten

De verkeersintensiteiten op wegvakken is voor de verkeersafwikkeling rondom De Wending niet maatgevend, de doorstroming op kruispunten is hierin bepalend. Twee kruispunten krijgen in relatieve zin meer verkeersaanbod te verwerken als direct gevolg van realisering van De Wending, het gaat om de kruising Antonlaan - Martin Luther Kinglaan en de kruising Antonlaan - Steynlaan.

De kruising Antonlaan - Martin Luther Kinglaan is in de huidige situatie geen knelpunt wat betreft de verkeersafwikkeling. Wij verwachten na realisatie van het plan De Wending op dit kruispunt geen zodanige toename van het verkeer dat dit kruispunt alsnog een knelpunt in de verkeersafwikkeling gaat vormen. Wel ontstaat een knelpunt op het kruispunt Antonlaan – Steynlaan (zie DTV-rapport versie 1.5). Dit knelpunt wordt maar deels veroorzaakt door het extra verkeer vanuit De Wending, het knelpunt bestaat nu al in de huidige situatie zonder De Wending. Dit knelpunt is ingegeven de huidige verkeerscirculatie in het centrum, de zogenaamde conflictvrije verkeersregeling op kruispunt Antonlaan – Steynlaan zelf en de prioritering van de bussen. Gekeken moet worden of het binnen de beperkte ruimte rondom het kruispunt mogelijk is om meer verkeerscapaciteit te realiseren of om aanpassingen aan de verkeerscirculatie rondom het kruispunt te treffen. Deze maatregelen zijn noodzakelijk om ook in de toekomst de verwachte verkeersstromen rondom dit kruispunt op een goede wijze af te wikkelen.

2.3 Toets verkeerskundige onderdelen in het bouwplan

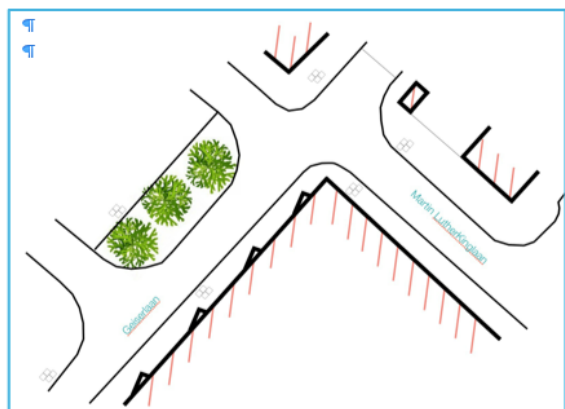
Het derde onderdeel is de toets op de inpassing van het bouwplan in de omgeving en de plaatsing van de verkeerskundige onderdelen in het bouwplan (laden&lossen, het parkeren van bezoekers aan de voorzieningen en het parkeren voor bewoners).

Oriëntatie Definitief Ontwerp De Wending in de omgeving

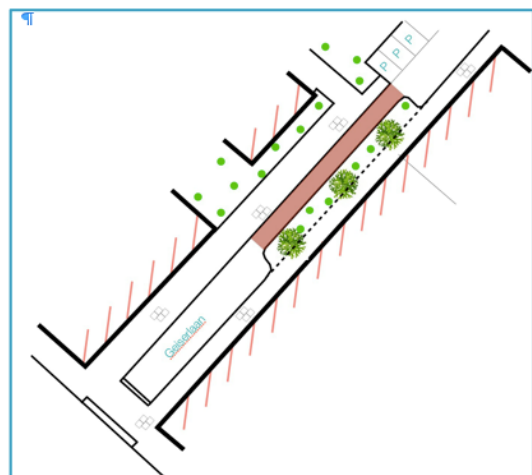
Het huidige plan De Wending kent voor de supermarkt en de detailhandel een duidelijke oriëntatie op de Antonlaan. De entree van de parkeervoorzieningen hiervan direct op de Antonlaan sluit hierbij aan. Deze oriëntatie is de meest logische. Daarbij is de keuze voor het realiseren van een eigen entree voor de parkeervoorziening voor de bovenliggende woningen en een inpandige locatie voor het aanleveren van goederen voor de supermarkt eveneens een logische. Hierdoor zijn de verschillende verkeersstromen rondom het plan gescheiden en ondervindt het manoeuvrerend bevoorradend verkeer geen hinder van parkerende bezoekers en vice versa. Hierdoor wordt hinder door en voor de verschillende gebruikersgroepen zoveel mogelijk voorkomen.

Logische route voor bewoners en laad/los verkeer via de Geiserlaan

Tijdens de overleggen met de gemeente over de toekomstige verkeersafwikkeling van het verkeer rondom De Wending is gesproken over het maken van een route voor het laad- en losverkeer en bewonersverkeer via de Martin Luther Kinglaan en de Geiserlaan. In huidige situatie zorgt een fietsdoorsteek in de route Martin Luther Kinglaan - Geiserlaan naar de Steynlaan en visa versa voor een onaantrekkelijke route voor sluipverkeer. In de nieuwe situatie is een logische route voor het laad/losverkeer en bewonersverkeer van en naar het plan De Wending gewenst. Aanpassing van de Geiserlaan is mogelijk conform onderstaande tekening.



Om te voorkomen dat er als gevolg van deze aanpassing van de Geiserlaan sluipverkeer tussen Antonlaan en Steynlaan ontstaat, stellen wij voor de knip voor het gemotoriseerde verkeer in de Geiserlaan te verplaatsen in de richting van de Steynlaan. Een versmalling van de Geiserlaan biedt de mogelijkheid om de straat aantrekkelijker in te richten en zodoende een relatie te creëren tussen de Steynlaan en het bouwplan De Wending. Onderstaande ontwerpschets geeft een impressie van de voorgestelde maatregel. Natuurlijk is het ook mogelijk de knip aan te leggen direct ter hoogte van het kruispunt met de Steynlaan.



Inpandig laden en lossen voor de supermarkt

Voor de aanlevering van goederen wordt geen gebruik gemaakt een trekker met oplegger, maar van een afzetbak. De distributievrachtwagen plaatst een de container bij het magazijn en de vrachtwagen verlaat het terrein. Bij de volgende levering van goederen wordt de nieuwe container geplaatst en de oude container wordt meegenomen. Deze voertuigen zijn aanzienlijk kleiner en hebben een kleinere draaicirkel dan de bevoorrading met grote “18 meter” vrachtauto's. De bevoorradingsvoertuigen kunnen hierdoor beter manoeuvreren om via Antonlaan - Martin Luther Kinglaan - Geiserlaan de laad&loslocatie te bereiken. De bevoorrading vindt inpandig plaats en verrichten de voertuigen op het terrein geen ingewikkelde parkeer manoeuvres. Dit maakt dat er voor de bevoorradingsvoertuigen op de wegen rondom het terrein en op het terrein zelf, geen knelpunten ontstaan. Overigens is bij het beoordelen van de mogelijke routes wel uitgegaan van het ontwerpvoertuig trekker met oplegger.



Betaald parkeren op het parkeerterrein?

In het centrum van Zeist geldt betaald parkeren. Bij de parkeerautomaten moet worden betaald op maandag tot en met zaterdag van 09.00 tot 18.00 uur en op koopavonden tot 21.00 uur. Het parkeerterrein bij de supermarkt zal onder hetzelfde parkeerregime komen te vallen als alle andere openbare parkeervoorzieningen in het centrum. De gemeente Zeist en Seyster Veste zullen voor de uitvoering van de exploitatie en het dagelijks beheer nadere afspraken moeten maken.

Herontwikkeling Gammaterrein

In de directe omgeving van het plan De Wending vindt een herontwikkeling van de Gammaterrein aan Martin Luther Kinglaan - Geiserlaan plaats. Naar verwachting wordt hier een onderwijsinstelling voor bijzonder onderwijs gevestigd. Dit betekent dat er gedurende de ochtend en de middag de leerlingen



voornamelijk via WMO-vervoer zullen worden gebracht en gehaald. Dit betekent een extra verkeersdruk op de Geiserlaan en de Martin Luther Kinglaan. Het parkeren van deze taxibussen zal voornamelijk in de directe omgeving van het toekomstige schoolgebouw plaatsvinden. Wij verwachten geen uitwisseling tussen de parkeervoorziening op het plan De Wending en het toekomstig schoolgebouw. Daarbij constateerden wij al

op basis van de verkeerstellingen op de Geiserlaan en Martin Luther Kinglaan dat er voldoende capaciteit beschikbaar was om de extra verkeersproductie op te vangen. Dit geldt eveneens voor deze voorgenomen voorziening.

Bijlage 1: Verkeersstromen rondom het bouwplan De Wending

In deze bijlage is de omvang van de toekomstige verkeersstromen rondom het bouwplan De Wending weergegeven. De volgende uitgangspunten zijn hierbij gebruikt:

1. De resultaten van de verkeerstellingen zoals door de gemeente zijn uitgevoerd in 2013 vormen de basis voor de prognoses voor etmaalintensiteiten in 2025 op een gemiddelde werkdag. (gemeente Zeist, verkeerstellingen 2013)
2. Er vindt een autonome groei van het autoverkeer plaats van 1% per jaar tussen 2015 en 2025.
3. De verkeersstroom voor bewoners en bezoekers die het plan verlaten verdelen zich in de verhouding 40% richting centrum en 60% richting Zeist Oost. (aanvullend onderzoek 2014 Vitence Mobiliteit ter hoogte van de Parkeergarage Jumbo).
4. De verkeersstroom voor bewoners en bezoekers die het plan binnen rijden komen gelijk verdeeld uit de richting centrum en uit de richting Zeist-Oost via de Antonlaan. (aanvullend onderzoek 2014 Vitence Mobiliteit ter hoogte van de Parkeergarage Jumbo)
5. Het verkeer uit de Antonlaan richting centrum verdeelt zich, op het kruispunt Antonlaan / Steynlaan / Korte Steynlaan in de verhouding 26% rechtsaf richting Steynlaan, 70% rechtdoor richting centrum (Antonlaan) en 4% richting Korte Steynlaan - Slotlaan. (Kruispunt analyses DTV Consultancy voor Antonlaan / Steynlaan/ Korte Steynlaan).
6. Het verkeer naar de Antonlaan richting De Wending komt vanuit het kruispunt Antonlaan / Steynlaan / Korte Steynlaan in de verhouding 15% vanuit de Steynlaan, 51% vanuit het centrum (Antonlaan) en 34% vanuit de Korte Steynlaan - Slotlaan. (Kruispunt analyses DTV Consultancy voor Antonlaan / Steynlaan/ Korte Steynlaan).

Deze resultaten van het toepassen van deze uitgangspunten op de berekende verkeersproductie van het plan De Wending zijn weergegeven in de volgende figuur. Daarbij is op elk punt waar in 2013 verkeerstellingen zijn uitgevoerd, de prognose voor de etmaalintensiteit op een gemiddelde werkdag in 2025 weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de verwachte toename van de intensiteiten voor bewoners en bezoekers van en naar het plan De Wending.

