

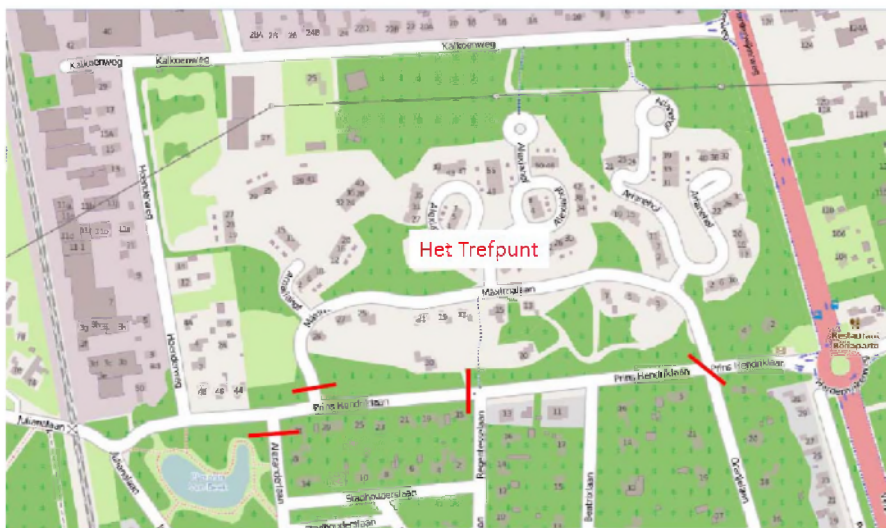
Verkeerskundige effecten van hernieuwde openstelling van de Prins Hendriklaan

1. Algemeen

In 2006 heeft het toenmalige college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ermelo een deal gesloten met bewoners uit Ermelo Noord, waarbij de Prins Hendriklaan uiteindelijk afgesloten zou worden voor doorgaand verkeer. De afsluiting is in 2010 geëffectueerd, toen gestart werd met de bouw van de wijk Het Trefpunt. Fysiek is dit zichtbaar door de aanwezigheid van een aantal wegafsluitingen in de vorm van betonblokken en plantenbakken op de rijbaan. De gemeente wil nu een hernieuwde openstelling van de Prins Hendriklaan voor alle verkeer met uitzondering van vrachtverkeer, met een maximale snelheid van 30 km/uur. Zij wenst te laten onderzoeken wat de verkeerskundige gevolgen van openstelling van de Prins Hendriklaan zijn. Daartoe heeft zij opdracht gegeven aan HaskoningDHV Nederland BV om de verkeerskundige voor- en nadelen van openstelling inzichtelijk te maken. In deze notitie beschrijven wij die effecten.

2. Huidige situatie

Op dit moment is er een viertal wegafsluitingen gesitueerd op of nabij de Prins Hendriklaan, zodat er geen verkeer over het gehele traject van deze laan kan rijden. In onderstaande figuur 1 is de locatie van de wegafsluitingen aangegeven. Tevens is de structuur van Het Trefpunt op de figuur te zien.



Figuur 1: Locatie wegafsluitingen Prins Hendriklaan en situering Het Trefpunt

Zoals uit de figuur blijkt, dient men, komende vanaf de Harderwijkerweg, om te rijden via de Oranjeslaan of de Julianalaan om zijn bestemming op de Prins Hendriklaan te bereiken; de routekeuze is afhankelijk van de bestemming op de Prins Hendriklaan. Verkeer naar Het Trefpunt kan gebruik maken van de Maximalaan, die vanwege een afsluiting alleen te bereiken is vanuit de richting Harderwijkerweg.

Verkeer vanaf de Julianalaan met bestemming Prins Hendriklaan moet voor het middengedeelte van deze laan via de Irenelaan-Beatrixlaan rijden.

De conclusie is dus dat verkeer met een bestemming op de Prins Hendriklaan goed moet weten op welk gedeelte van de laan die bestemming is gelegen, wil men de juiste route rijden om die bestemming in één keer te bereiken.

3. Situatie voor en na openstelling van de Prins Hendriklaan

Zoals genoemd, heeft de gemeente het voornemen de Prins Hendriklaan weer open te stellen voor autoverkeer in twee richtingen met uitzondering van vrachtverkeer.

Ten einde het effect van die openstelling goed te kunnen inschatten, is een tweetal varianten van het actuele verkeersmodel voor prognosejaar 2030 doorgerekend:

1. Prins Hendriklaan afgesloten;
2. Prins Hendriklaan open met een toegestane snelheid van 30 km/uur (excl. vrachtverkeer).

Het verkeersmodel bevat de belangrijkste wegen in en om Ermelo en berekent onder meer de verwachte verkeersintensiteiten voor 2030. Dit model heeft als basisjaar 2015.

Onderstaande figuur geeft een indruk van het in het model ingevoerde wegennet. De scope van het model is ruimer en omvat onder meer ook Putten.



Figuur 2: Uitsnede wegennetwerk verkeersmodel gemeente Ermelo

Het verkeersmodel berekent de intensiteiten op het weergegeven wegennetwerk voor het prognosejaar 2030 op basis van gedefinieerde uitgangspunten en gegevens met betrekking tot verwachte ontwikkelingen op het vlak van verkeers- en vervoerbeleid, zoals dat is vastgelegd in het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) en onder meer op het vlak van de ruimtelijke ordening en economie. De belangrijkste items van het model en de totstandkoming ervan zijn vastgelegd in de technische rapportage¹.

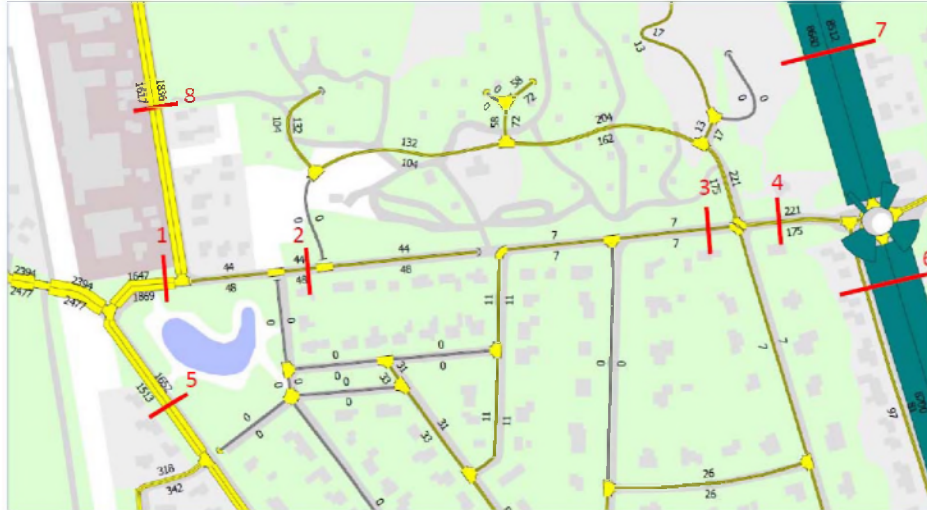
In afwijking van eerdere modelberekeningen wordt er nu vanuit gegaan dat zowel in de referentiesituatie als in de plansituatie (opnieuw opengestelde Prins Hendriklaan) de Julianalaan een snelheidsregime heeft van 30 km/h (inclusief vrachtverbod). In de eerdere berekeningen was

¹ Verkeersmodel Ermelo, Technische rapportage, HaskoningDHV Nederland BV, T&PBE3581R001D01, 7 oktober 2016

uitgegaan van een snelheidsregime van 50 km/uur op de Julianalaan conform het GVVP. Het college heeft namelijk besloten het 30 km/uur-regiem te continueren en af te zien van 50 km/uur.

3.1 Situatie met afgesloten Prins Hendriklaan

De eerder genoemde uitgangspunten leveren een verkeersprognose voor 2030 op, zoals in onderstaande figuur 3 (plot) is verbeeld. De getallen zijn absolute waarden.



Figuur 3: situering geanalyseerde wegvakken

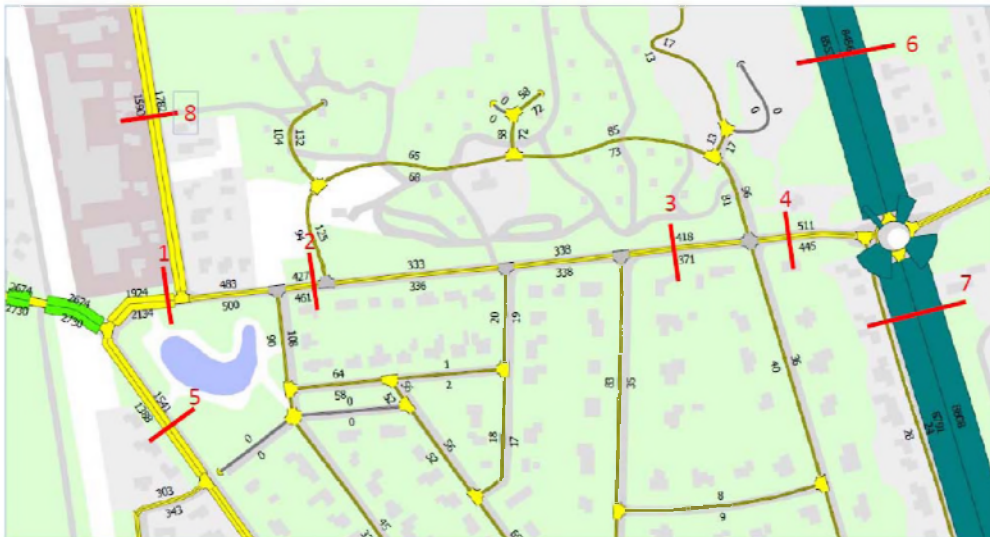
In onderstaande tabel zijn de belangrijkste resultaten samengevat in aantal motorvoertuigen per etmaal. De intensiteiten zijn afgerond en in twee richtingen samen:

meet-punt	weg	intensiteit in mvt/etm 2030
1	Prins Hendriklaan west	3.500
2	Prins Hendriklaan midden west	90
3	Prins Hendriklaan midden oost	15
4	Prins Hendriklaan oost	400
5	Julianalaan	3.150
6	Harderijkerweg noord	17.200
7	Harderijkerweg zuid	17.400
8	Hoenderweg	3.450

Tabel 1: intensiteiten op verschillende punten in aantal motorvoertuigen per etmaal in 2030

3.2 Situatie met opengestelde Prins Hendriklaan

Bij openstelling van de Prins Hendriklaan zoals eerder omschreven, levert dit een verkeersprognose voor 2030 op, zoals in onderstaande figuur 4 (plot) is verbeeld.



Figuur 3: situering geanalyseerde wegvakken

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste resultaten samengevat in aantal motorvoertuigen per etmaal. De intensiteiten zijn afgerond en in twee richtingen samen:

meet-punt	weg	intensiteit in mvt/etm
1	Prins Hendriklaan west	4.100
2	Prins Hendriklaan midden west	900
3	Prins Hendriklaan midden oost	800
4	Prins Hendriklaan oost	950
5	Julianalaan	2.900
6	Harderijkerweg noord	17.000
7	Harderijkerweg zuid	17.600
8	Hoenderweg	3.400

Tabel 2: intensiteiten op verschillende punten in aantal motorvoertuigen per etmaal in 2030

4. Effecten openstelling van de Prins Hendriklaan

Vergelijking van de situatie vóór en de situatie na openstelling van de wegafsluitingen in de Prins Hendriklaan levert het volgende beeld op (intensiteiten in mvt/etm in 2030):

meet-punt	weg	situatie met wegafsluiting	situatie zonder wegafsluiting	verschil absoluut
1	Prins Hendriklaan west	3.500	4.100	+ 600
2	Prins Hendriklaan midden west	90	900	+ 800
3	Prins Hendriklaan midden oost	15	800	+ 750
4	Prins Hendriklaan oost	400	950	+ 550
5	Julianalaan	3.150	2.900	- 250
6	Harderijkerweg noord	17.200	17.000	- 200
7	Harderijkerweg zuid	17.400	17.600	+ 200
8	Hoenderweg	3.450	3.400	- 50

Tabel 3: Vergelijking intensiteiten in aantal motorvoertuigen per etmaal met en zonder wegafsluitingen Prins Hendriklaan in 2030

Voor de goede orde wijzen wij erop dat de weergegeven intensiteiten de geprognosticeerde situatie in 2030 betreft. Volgens berekeningen bij het opstellen van het verkeersmodel neemt het aantal verplaatsingen in Ermelo tussen 2015 en 2030 totaal gemiddeld met zo'n 8% toe: dat betekent dat in 2018 de intensiteiten gemiddeld nog zo'n 8% lager zijn dan de hierboven weergegeven waarden.

Na openstelling van het thans afgesloten deel van de Prins Hendriklaan neemt de intensiteit met ruim 800 tot 900 mvt/etm toe².

Tegelijkertijd neemt de intensiteit op de Julianalaan nabij de Prins Hendriklaan met zo'n 250 mvt/etm af.

Op de Hoenderweg neemt de intensiteit licht af, c.q. blijft nagenoeg gelijk : 50 mvt/etm minder.

Op het gedeelte van de Harderwijkseweg ten noorden van de Prins Hendriklaan neemt de intensiteit met zo'n 200 mvt/etm af.

Op het gedeelte van de Harderwijkseweg ten zuiden van de Prins Hendriklaan neemt de intensiteit met zo'n 200 mvt/etm toe.

5. Conclusies

1. Vastgesteld kan worden dat openstelling van de Prins Hendriklaan vanuit verkeerskundig oogpunt gezien beperkte consequenties heeft.
2. Wel wordt de bereikbaarheid van het onderhavig deel van Ermelo verbeterd, ook voor nood- en hulpdiensten.
3. Voorts wordt het wegennet logischer en beter begripbaar voor onbekenden in het gebied.
4. Ook wordt het wegennet robuuster: er zijn meer alternatieve routes mogelijk. Het verkeer wordt hier evenwichtiger verdeeld.
5. En daarmee wordt het wegennet ook toekomstvaster, want het wegennet heeft in zijn geheel meer capaciteit, omdat er meer alternatieve routes zijn.
6. De berekende intensiteiten van 900 mvt/etm kunnen goed verwerkt worden op het bestaande profiel en deze intensiteiten passen bij het karakter van een erftoegangsweg. Een dergelijke erftoegangsweg kan zonder afwikkelings- of veiligheidsproblemen ruim het dubbele aan verkeersintensiteit verwerken.
7. De openstelling heeft een positief effect op een aantal wegen in de directe omgeving. Zowel op de Hoenderweg (-50) als ook op de Julianalaan (-250) neemt het verkeer af.
8. Op de Harderwijkseweg ten zuiden van de Prins Hendriklaan neemt het verkeer iets toe: er vindt dus een verschuiving plaats van een route via de Julianalaan naar de Harderwijkseweg en de Prins Hendriklaan. Er is sprake van een zekere spreiding van het verkeer.

Al met al zijn de effecten van de openstelling dus beperkt en de openstelling leidt verkeerskundig gezien niet tot verkeersveiligheids- of afwikkelingsproblemen.

² Ter vergelijking: de Nassaulaan met een vergelijkbaar profiel als de Prins Hendriklaan verwerkt thans grootte-orde 2000 mvt/etm: ergo ruim meer dan het dubbele van de Prins Hendriklaan; deze intensiteiten wikkelen hier goed en veilig af.

6. Colofon

Opdrachtgever	: Gemeente Ermelo
Project	: Onderzoek effecten openstelling Prins Hendriklaan
Dossier	: BE4999-114-100
Kenmerk	: MO-AF20171000
Omvang rapport	: 5 pagina's
Auteur	: Jon van Dijk
Interne controle	: Peter Nijhout
Projectleider	: ir. J.A.M. van Dijk
Projectmanager	: drs.ing. A. van Tatenhove
Datum	: 29 januari 2018
Naam/Paraaf	: