

Herinrichting 't Goylaan



RaadsInformatieAvond
23 juni 2015



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Versie 2, 22/06/2015

INHOUD

1. Wat vooraf ging.
2. Stadsboulevards.
3. De huidige situatie.
4. Het ontwerp.
5. Slim Regelen:
 - a. *Hoe gaan we dit regelen?*
 - b. *Effecten voor omliggende wegen en wijken.*
6. Reistijden Openbaar Vervoer.
7. Vervolgproces project 't Goylaan en SRSR.



1. Wat vooraf ging

Stand van zaken d.d. 23 juni 2015:

- 8 april vaststelling door B&W van IpvE / FO + start consultatieperiode.
- April - mei afstemming met stakeholders + extra overleg met bewoners van de wijken Lunetten en Rivierenwijk.
- 12 mei behandeling project 't Goylaan in cie. S&R.
- 11 en 27 mei afstemming ontwerp met klankbordgroep.
- Juni opstellen reactienota + afronding concept VO.
- 23 juni RIA technische onderbouwing.



2. Stadsboulevards



J.M. de Muinck Keizerlaan (Zuilen)

Waarom wordt 't Goylaan een stadsboulevard?

Omdat het principe van de stadsboulevard bijdraagt aan het verbeteren van de:

- Kwaliteit van de openbare ruimte.
- Oversteekbaarheid.
- Verkeersveiligheid.
- Leefbaarheid / geluid en lucht.
- Bereikbaarheid.



Hoe maken we een stadsboulevard?

Dit kunnen we doen door:

1. Herinrichten (Slimme Routes).
2. Verkeersmanagement (Slim Regelen).



Hoe maken we van 't Goylaan een stadsboulevard?

Wat stellen we voor?

1. Minder rijstroken voor een betere overstekbaarheid en leefbaarheid.
2. Ruimtelijk optimaliseren van de kruispunten.
3. Optimaliseren* van verkeerslichten voor een betere doorstroming van fiets, auto en OV.

* De afstelling van deze VRI's is afgestemd op het betreffende gebied en ondersteunend aan logische routes.



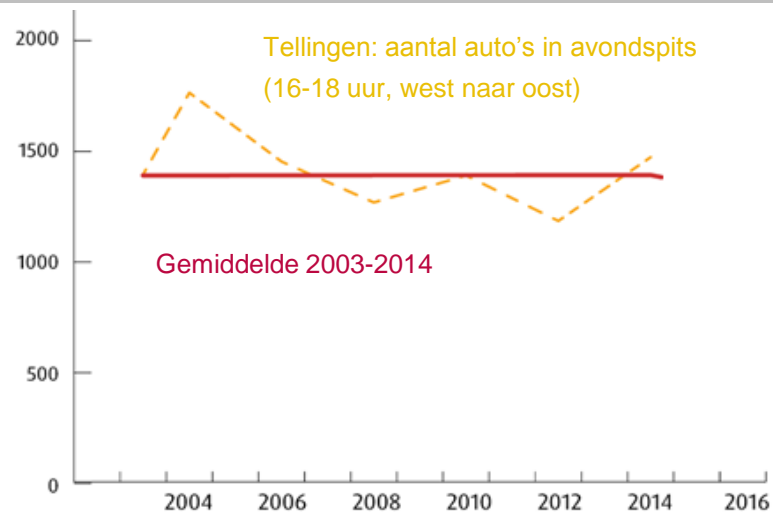
3. De huidige situatie



Huidige verkeersintensiteiten*

Rijrichting	Ochtendspits (7.00-9.00 uur)	Avondspits (16.00-18.00 uur)
oost - west ←	850	875
west - oost →	900	1325

* Op basis van visuele verkeerstellingen donderdag 4 december 2014.



Huidig aantal beschikbare doorgaande rijstroken (1)

Rijrichting	Europaplein Rijnlaan	Rijnlaan Zuiderbrug	Zuiderbrug C. Erzeijstraat	C. Erzeijstraat Linschotensingel	Linschotensingel 't Goyplein
oost - west ←	2	2	2	2	1
west - oost →	1	1	2	2	2



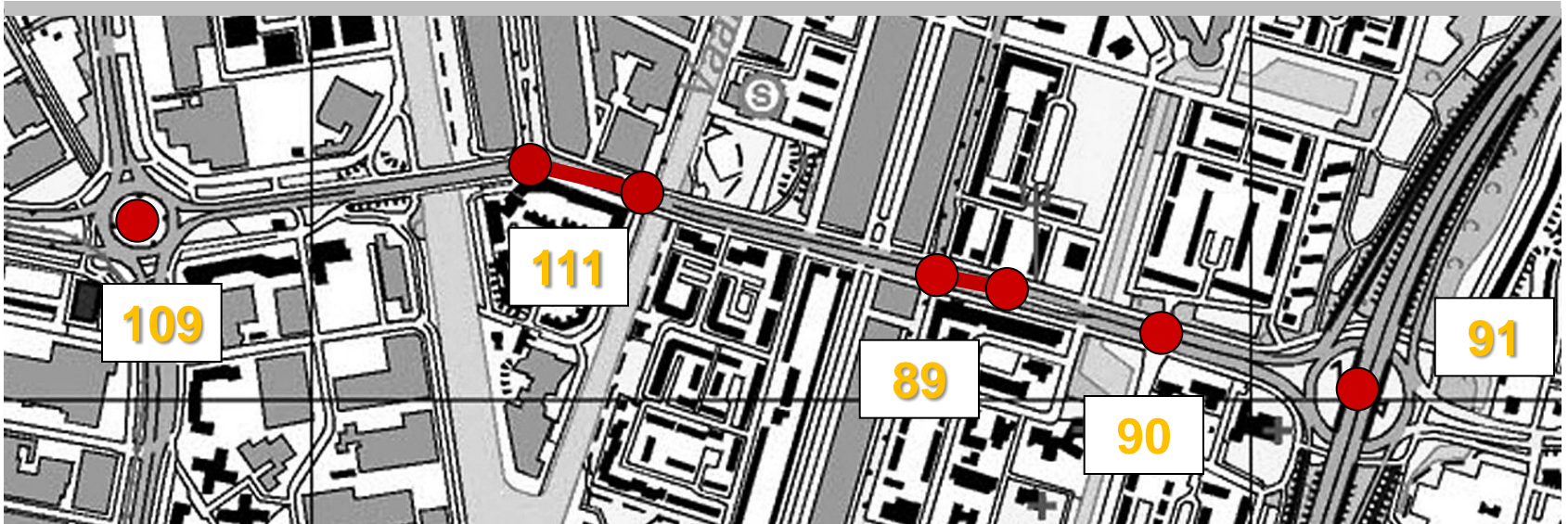
Huidig aantal beschikbare doorgaande rijstroken (2)



Huidig systeem van doserende verkeerslichten (1)

Rijrichting	Europaplein (kp. 109)	Rijnlaan (kp. 111)	C. Erzeijstraat (kp. 89)	Linschotensingel (kp. 90)	't Goyplein (kp. 91)
oost - west ←	●----->●		●----->●----->●----->●		
west - oost →	●-----<●		●-----<●-----<●-----<●		

- Hoe vaak de 4 VRI's samenwerken wordt nu gelogd.
- Er is nog geen koppeling met het Europaplein, maar met de huidige apparatuur kan die worden gerealiseerd.



Huidig systeem van doserende verkeerslichten (2)



4. Het ontwerp

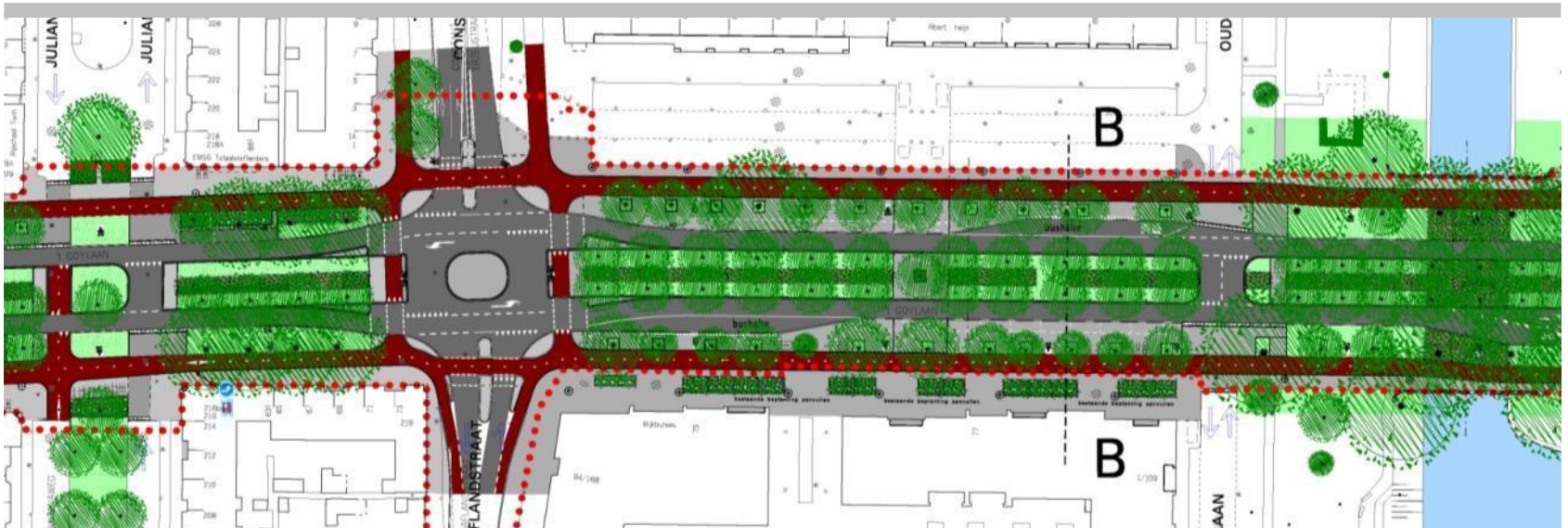


De Julianaweg Noord en -Zuid worden weer met elkaar verbonden

Hoofdonderdelen van het ontwerp

De ruimtelijke herinrichting bestaat ondermeer uit:

- Ruimere fiets- en voetpaden.
- Meer groen.
- Overzichtelijkere kruispunten met zo min mogelijk opstelvakken.
- Autoverkeer krijgt minder rijstroken per richting.
- Herstel van verbindingen tussen de woonbuurten aan weerszijde.

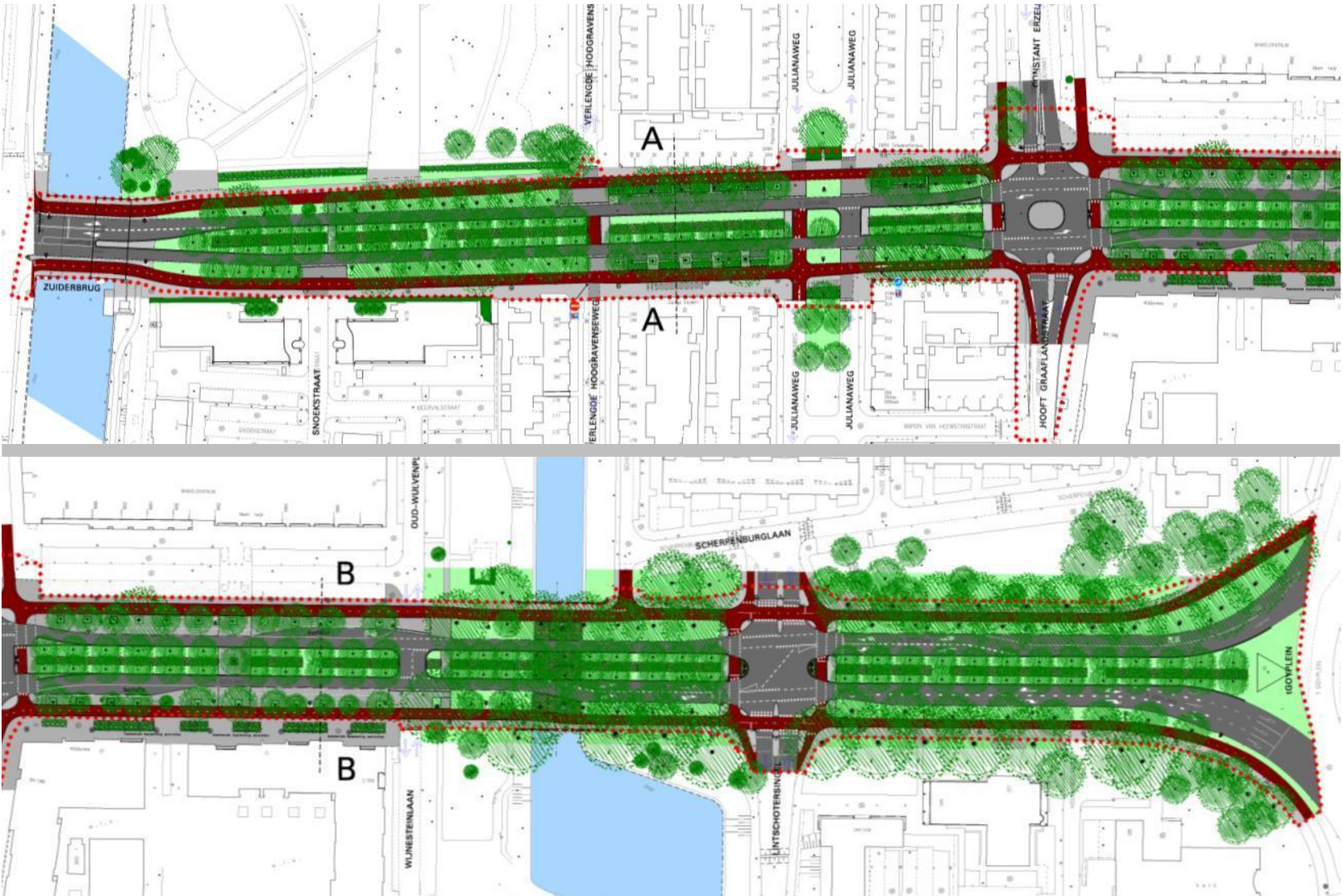


Toekomstig aantal beschikbare doorgaande rijstroken

Rijrichting	Europaplein Rijnlaan	Rijnlaan Zuiderbrug	Zuiderbrug C. Erzeijstraat	C. Erzeijstraat Linschotensingel	Linschotensingel 't Goyplein
oost - west ←	2	2	1	1	1
west - oost →	1	1	1	1	2



Het ontwerp tussen de Zuiderbrug en 't Goyplein



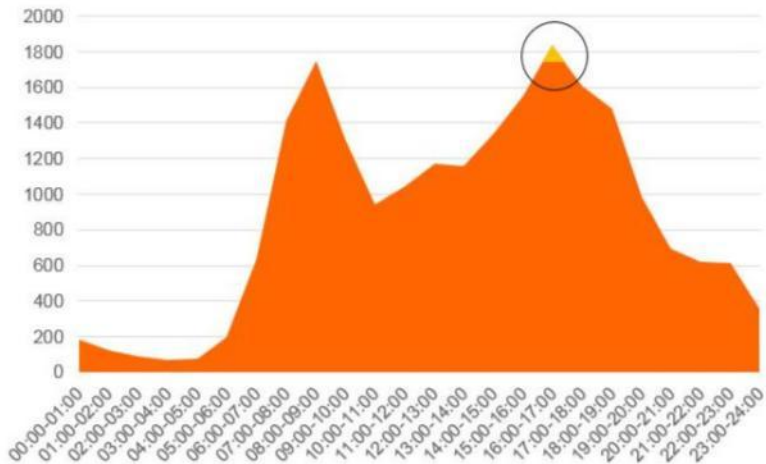
5. Slim Regelen



Wat is er nodig?

Het **autoverkeer** over een etmaal op 't Goylaan:

- Vereist is dat er met slim regelen minimaal 5% verkeersreductie is tijdens de verkeerspiek in de avondspits (meer rijden via de RING).
- Dit is 0,5% van de totale etmaalhoeveelheid autoverkeer.



Wat is de opgave en wat zijn de effecten?

De **opgave** is het verplaatsen van 0,5% van de totale etmaalhoeveelheid autoverkeer.

De **effecten** zijn:

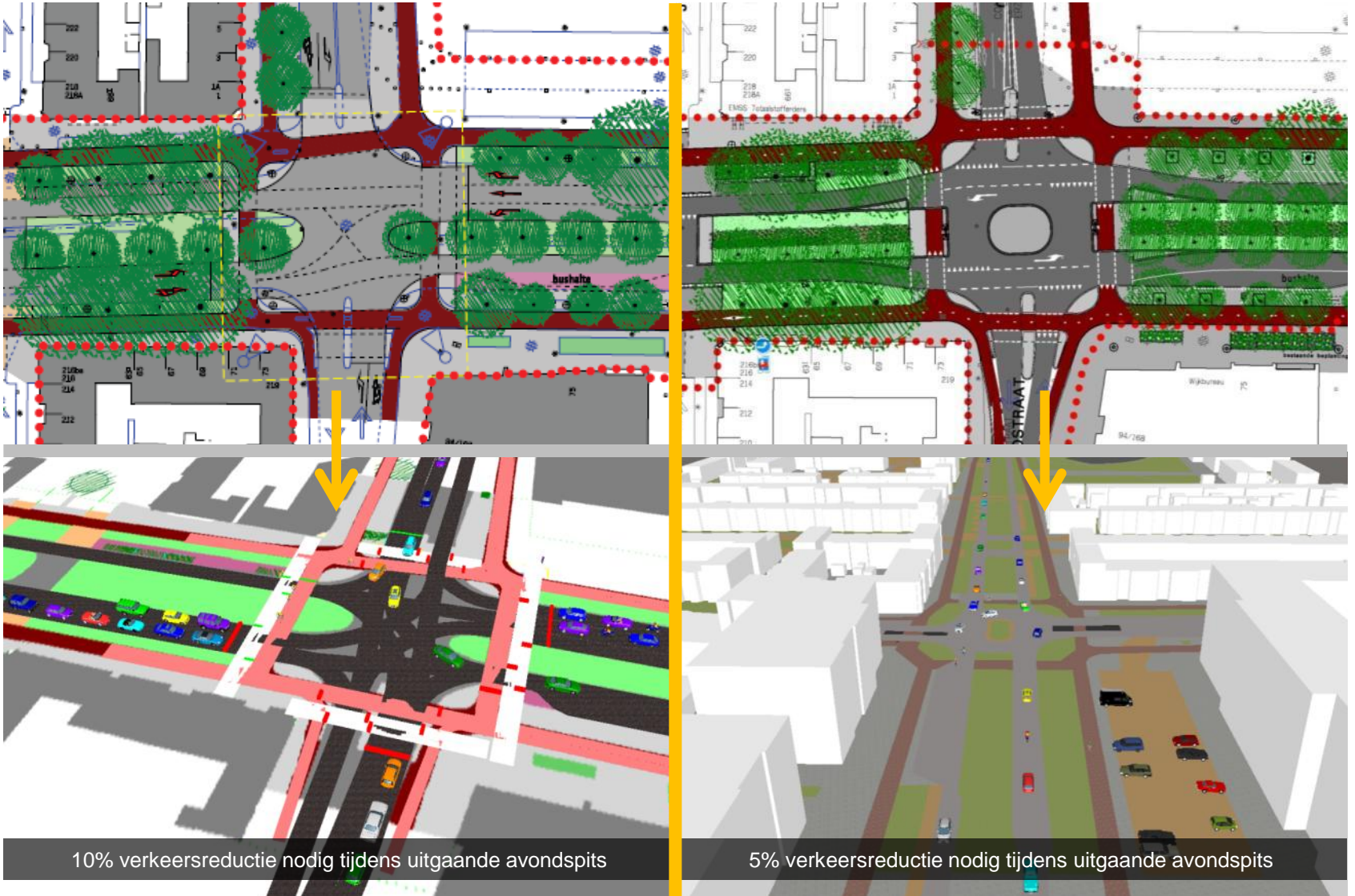
- Een herinrichting die past bij het herstellen van de balans in de openbare ruimte.
- Een verlaging van de gemiddelde doorrij snelheid met ca. 75-80%.
- Doorgaand verkeer verplaatst zich meer naar de route via de Europalaan en A12.
- Er blijft wel een wachtrij bestaan op de Beneluxlaan Oost en de afrit 't Goyplein.
- Een goede doorstroming voor het OV.
- Een halvering van de wachttijd voor fietsers en voetgangers bij de C. Erzeijstraat.



5a. Hoe willen we dit gaan regelen?



Geregeld kruispunt of voorrangsplein bij C. Erzeijstraat?



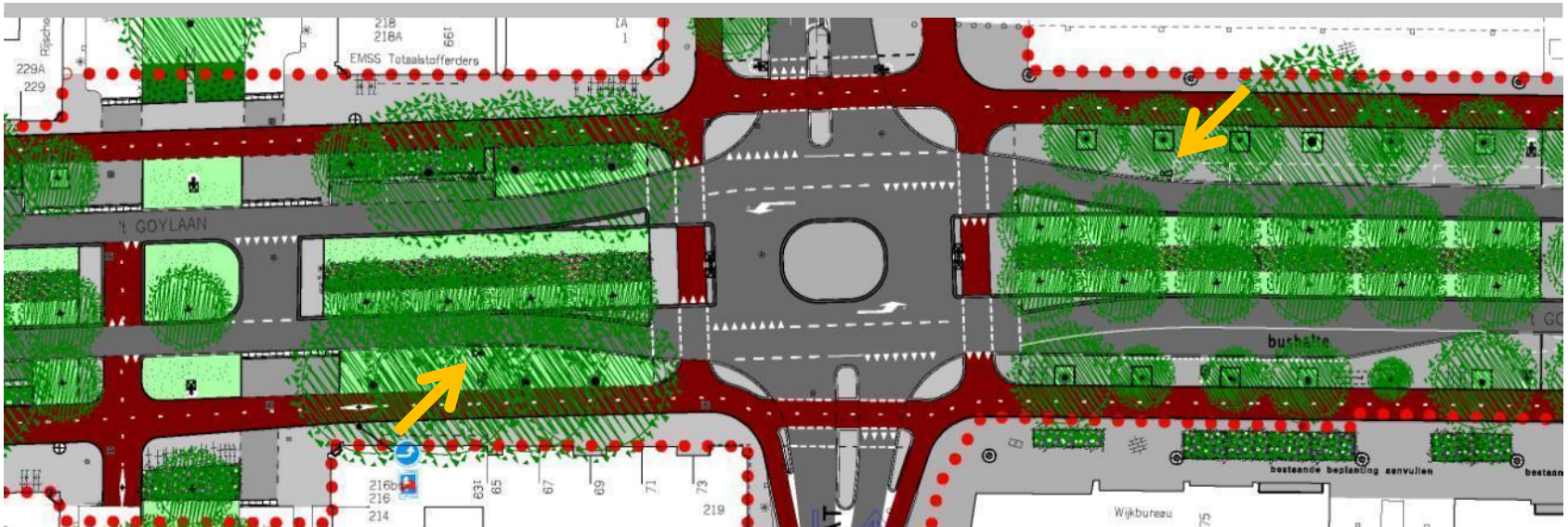
10% verkeersreductie nodig tijdens uitgaande avondspits

5% verkeersreductie nodig tijdens uitgaande avondspits

Een voorrangsplein als spil in het systeem

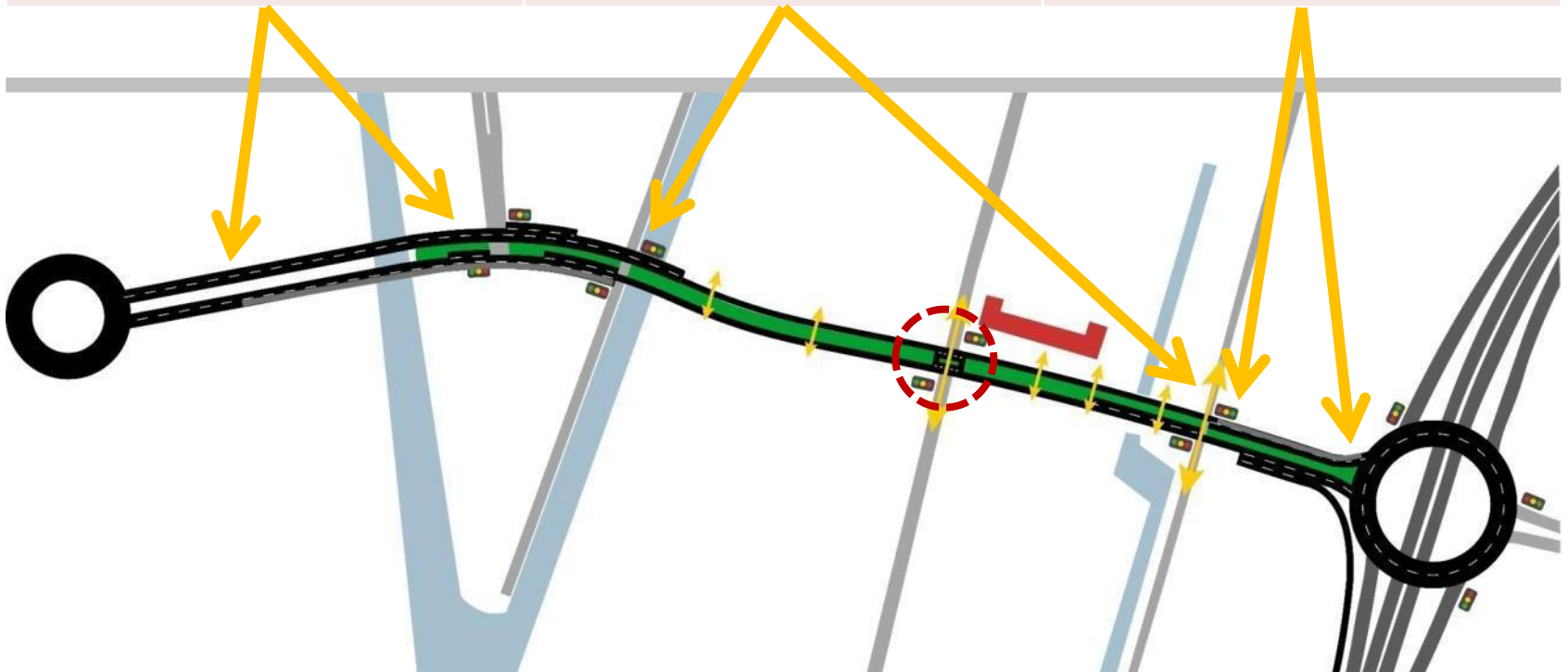
Hoe werkt het?

- Uitgangspunt is een **beheersbaar** voorrangsplein ('t Goylaan voorrang).
- Twee doseerinstallaties 20 meter voor het plein kunnen autoverkeer doseren.
- Hierdoor worden hiaten gecreëerd op het voorrangsplein en kan kruisend verkeer (auto, OV, fiets en voetganger) oversteken en/of invoegen.
- Activeren van de doseerinstallaties kan door:
 - Kiezen voor tijdstippen (bijvoorbeeld alleen tijdens ochtend- en/of avondspits).
 - Verkeersdrukke op 't Goylaan.
 - Wachtrijen op de C. Erzeijstraat en/of Hooft Graaflandstraat.



Slim regelen: Het traject Europaplein - 't Goyplein vv.

Beneluxlaan Oost (vóór kruispunt met Rijnlaan)	't Goylaan (Zuiderbrug – Linschotensingel)	't Goyplein (vóór kruispunt Linschotensingel)
Mogelijke wachtrij	Goede doorstroming	Mogelijke wachtrij
OV passeert wachtrij	OV rijdt mee	OV passeert wachtrij



Slim regelen: Werking verkeerslichten (dosereren)

Wat is het?

- Met behulp van verkeerslichten kan een verkeerssysteem worden geregeld of geoptimaliseerd. Deze vorm van verkeersmanagement noemen we **dosereren**.

Hoe werkt het?

- **Metingen** van wachtrijen via detectielussen.
- Bij signalering wachtrijen start **dosering** bij verkeerslichten bij Linschotensingel en Rijnlaan. Dit ten behoeve van doorstroming, milieu en openbaar vervoer.
- Bij verkeersdrukte of wachtrijen rond het voorrangsp plein C. Erzeijstraat start **dosering** van de twee doseerinstallaties. Dit ten behoeve van al het kruisend verkeer.

Wat is daarvoor nodig?

- Realiseren van extra detectielussen die aangesloten worden op bestaande regelingen. De bestaande regelingen zijn al geschikt voor deze manier van doseren.
- Aanpassen van de software van de verschillende VRI's.

Het hele systeem is operationeel bij het gereedkomen van de herinrichting in 2016.

5b. Effecten voor omliggende wegen en wijken

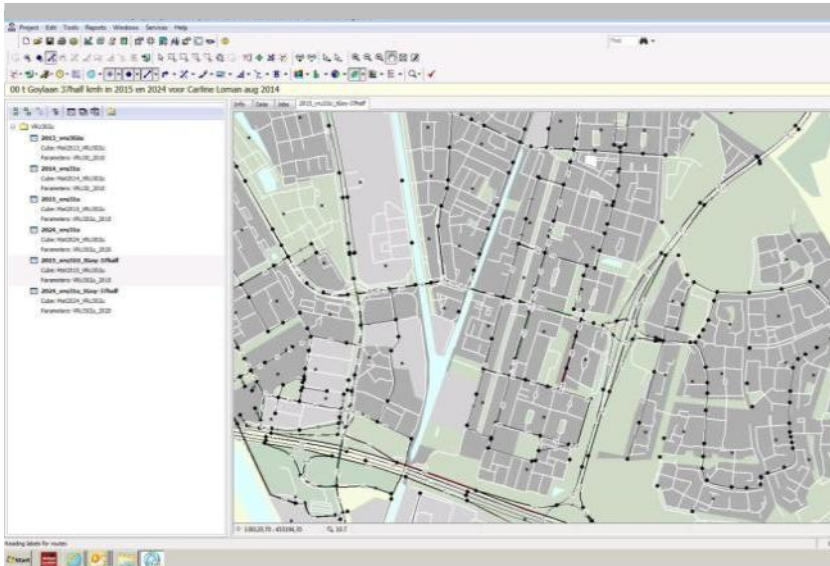


Effecten voor omliggende wegen en wijken (1)

Uit het **verkeersmodel** blijkt dat een verkeersreductie van 5% tijdens uitgaande avondspits nodig is. Deze reductie komt overeen met ongeveer 100 auto's gedurende de 2 uur durende avondspits (< 1 auto / minuut).

Maar waar gaat dit verkeer dan rijden?

- Uit het **verkeersmodel** blijkt dat:
 - 80% gaat rijden via de RING (A12). Dit zijn zo'n 40 auto's / uur.
 - 20% zich verspreidt over het stedelijk netwerk. Deze ≈ 10 auto's / uur gaan rijden via wegen als de Vondellaan, Oranjebrug, ...



Effecten voor omliggende wegen en wijken (2)

- De afstroom 't Goyplein → 't Goylaan blijft gelijk. Ingrepen door VRI's bij wachtrijen blijven daarmee ook min of meer gelijk.
- De gevolgen voor doorstromingen en wachtrijen op beide afritten van de Waterlinieweg blijft ook min of meer gelijk.
- Rivierenwijk: Voor de VRI bij de Rijnlaan ontstaat een iets langere wachtrij.
- Lunetten: Er zijn geen nadelige gevolgen t.a.v. doorstroming en wachtrijen.

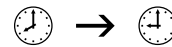


Wel of geen 'verdamping' van autoverkeer?

Bij het gebruik maken van **verkeersmodellen** zal autoverkeer door de herinrichting (en lagere doorrij snelheid) op zoek gaan naar een andere routekeuze. In **verkeersmodellen** vindt géén 'verdamping' plaats.

In de **dagelijkse praktijk** doen zich ook een aantal alternatieven voor:

- Keuze om te reizen met andere modaliteit(en)
- Reizen op een ander tijdstippen
- Andere oplossingen, zoals thuiswerken



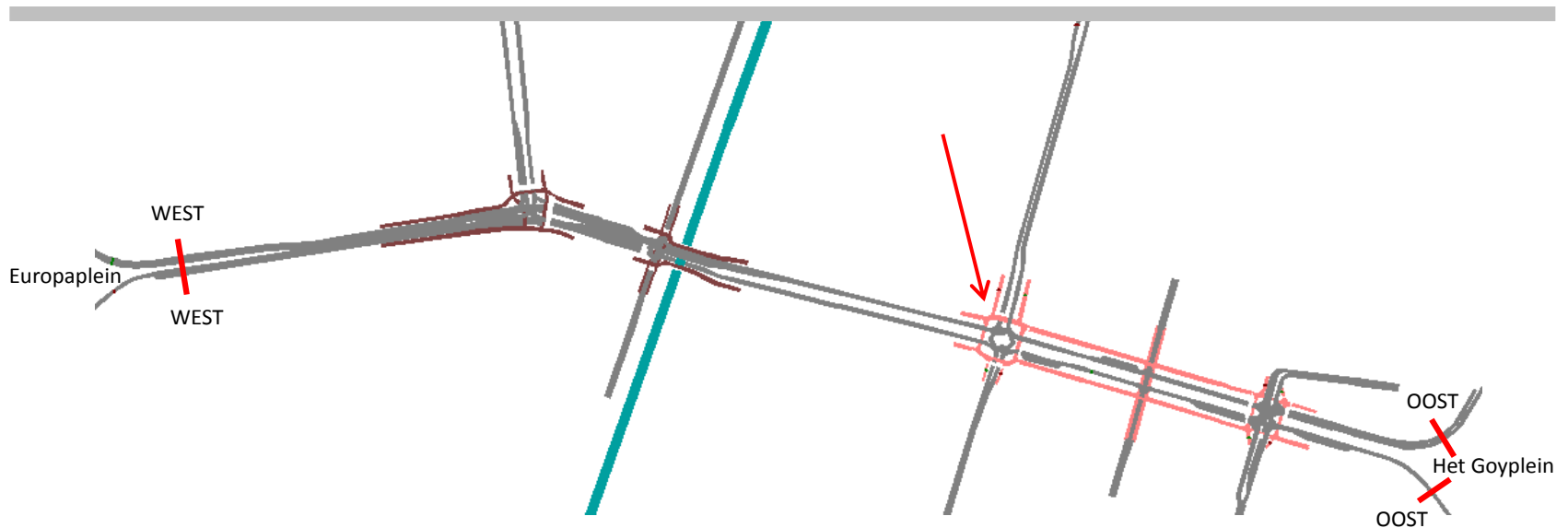
6. Reistijden openbaar vervoer



Reistijden openbaar vervoer (1)

Uit metingen m.b.v. het **verkeersmodel** komt naar voren dat:

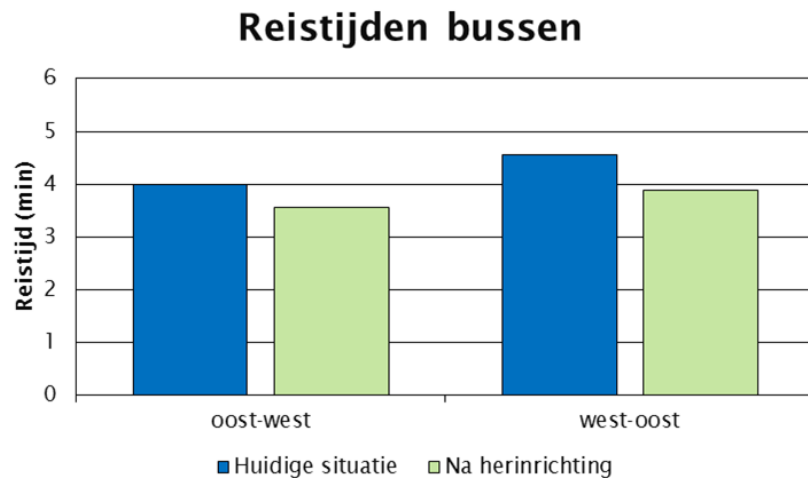
- Reistijden van het openbaar vervoer na herinrichting korter zijn.
- Dit komt door een betere doorstroming bij het voorrangsplein (t.o.v. een kruispunt).



Reistijden openbaar vervoer (2)

Wat stellen we voor?

- Detectielussen in de C. Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat registreren mogelijke wachtrijen.
- Bij wachtrijen kan ingegrepen worden met doseerlichten vlak voor het voorrangsplein.
- Daarmee krijgt verkeer vanuit de C. Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat de mogelijkheid in te voegen.
- Openbaar vervoer rijdt, net als nu het geval is, mee met het overige verkeer.



7. Planning herinrichting 't Goylaan op hoofdlijnen

2015

- 7 juli B&W → - vaststelling reactienota IpvE / FO en VO
- verzenden commissiebrief.
- 3^e kwartaal Behandeling in cie S&R.
- 3^e+4^e kwartaal Uitwerking naar DO en bestek.
Start aanbesteding.
Vervolg betrekken stakeholders bij voorbereiding uitvoering (BLVC).
- 4^e kwartaal Gunning aan marktpartij.

2016

- Uitvoering en oplevering (vóór 1 oktober 2016).

Besluitvorming **SRSR**

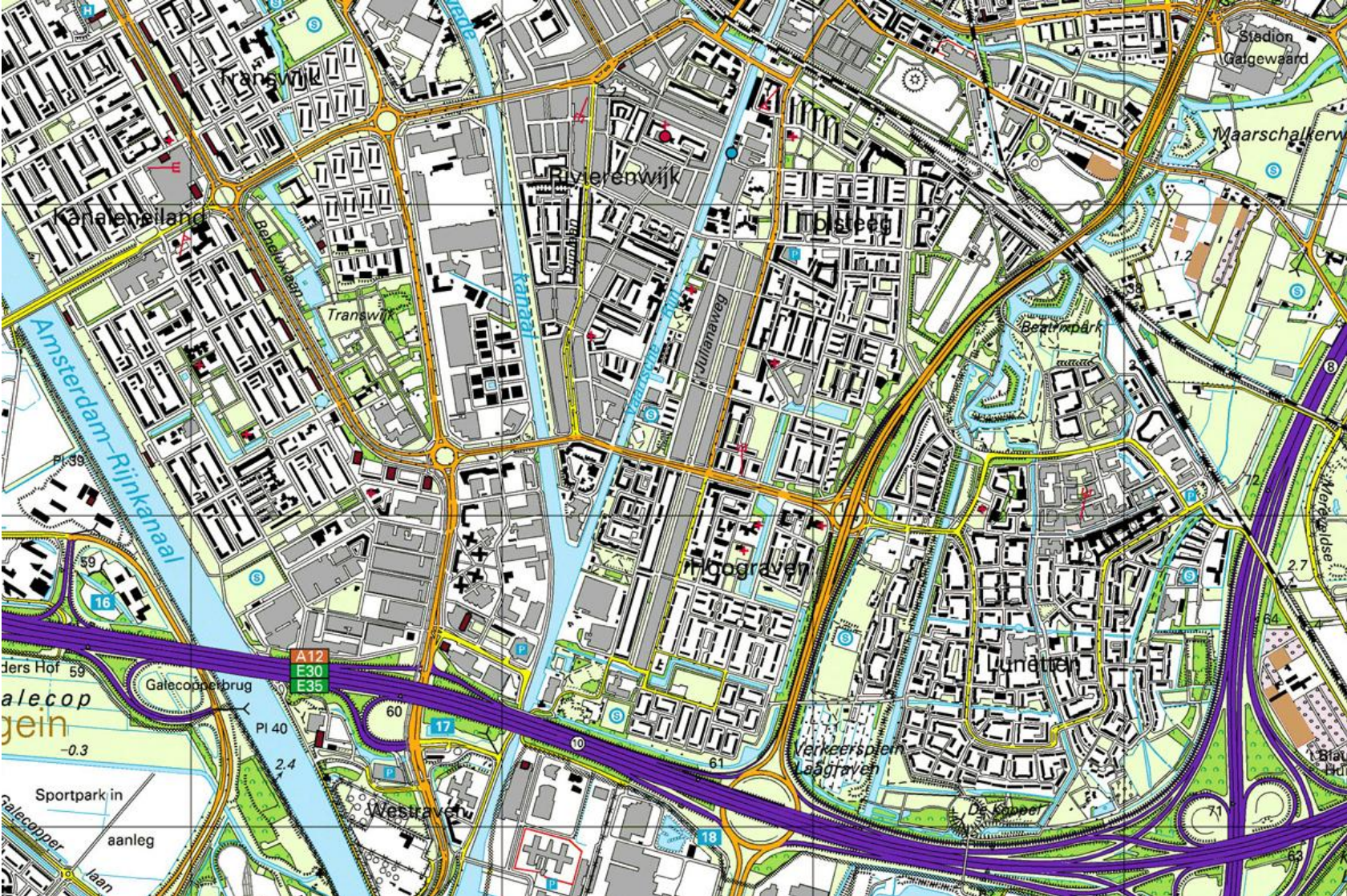
- September 2015 Vaststelling B&W.
- 4^e kwartaal 2015 Vaststelling raad.

Programmering van de projecten en maatregelen in het MPB 2016 en later.

“Dank voor uw aandacht”



Kaart Utrecht Zuid



Een 'onbekend' praktijkvoorbeeld op 't Goylaan (juni 2013)



Werkzaamheden t.b.v. realisatie openbare ruimte zuidzijde

Onderzoek naar 'Disappearing Traffic'

Er zijn meer dan 60 cases onderzocht, waarbij sprake was van tijdelijke afsluitingen, minder rijbanen voor autoverkeer t.b.v. OV en fiets, creëren voetgangerszones, etc.

Enkele conclusies uit het onderzoek zijn:

- Er 'verdamp't in veel situaties autoverkeer. Er is dus geen 100% waterbedeffect.
- Een deel van autoverkeer zoekt een nieuwe route, terwijl een deel ook verdwijnt.
- Deze afname kan deels worden verklaard doordat mensen anders reageren wordt aangenomen.

