

Memo

Aan: Koen Wagemakers
CC: Ronald Huijssen
Van: Mette Corsel
Datum: 29 juni 2016
Pagina: 1 van 3
Betreft: noodzakelijkheid linksafvak bij gemeentehuis

Aanleiding

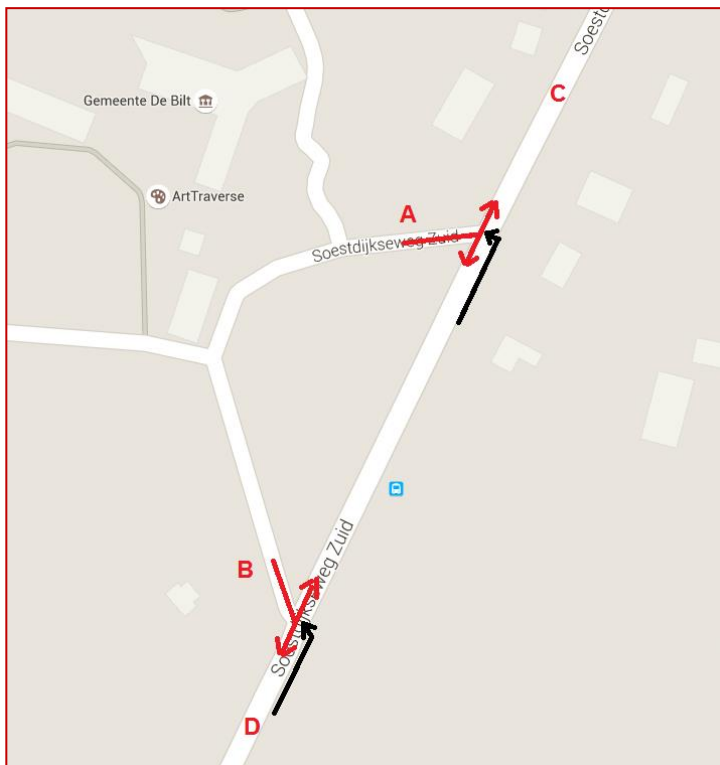
In de corridorstudie zijn maatregelen bepaald om met name de busdoorstroming te verbeteren op het traject Soestdijkseweg-Gezichtslaan. Om de effectiviteit van de maatregelen te kunnen bepalen hebben wij een verkeersmodel gebruikt, waarbij wij uitgegaan zijn van de verkeerssituatie 2030. De verwachting is dat door de regionale ontwikkelingen in Utrecht, en met name USP, de intensiteit op de Soestdijkseweg verder toeneemt. Een van de maatregelen is het realiseren van een opstelstrook voor linksafslaand verkeer bij het gemeentehuis. Hierdoor houdt een afslaande auto niet meer de rest van het verkeer inclusief bussen op.

Bestuurlijke vraag

De vraag is of een linksafvak wel nodig is, gezien de hoeveelheid afslaand verkeer.

Tellingen

Wij hebben het aantal verkeersbewegingen geteld op dinsdag 21 juni 2016 is al het in- en uitgaande verkeer geteld, zowel op de noordelijke als de zuidelijke aansluiting van het gemeentehuis, zie onderstaand figuur.



We hebben geteld van 's morgens 7 uur tot 18:00. Het totaal aan in- en uitrijden verkeer is 527 mvt.

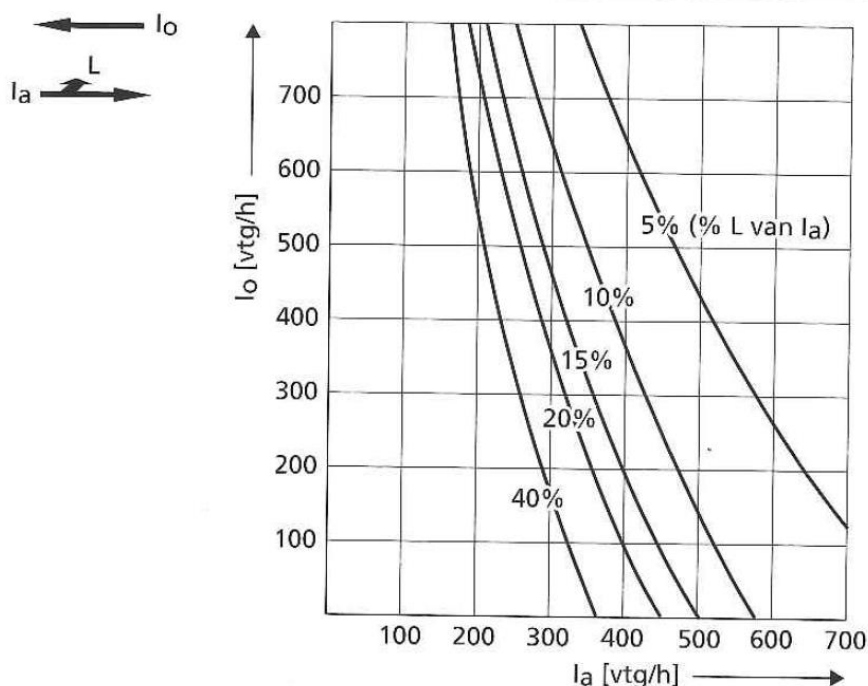
Voor het bepalen van de noodzaak van een linksafstrook is het nodig om te twee zwarte pijlen op te tellen, dus beweging DB en DA. Wij gaan er vanuit dat verkeer richting het gemeentehuis via één linkafvak ontsloten wordt en hierbij een verkeerscirculatie ontstaan. Mogelijk probleem hiervan is wel dat bijvoorbeeld bij huwelijken het lastig wordt om er langs te rijden. In onderstaande tabel zijn voor de verschillende uren van de dag deze richtingen opgeteld.

tijd	aantal linksaf
7 - 8 uur	11
8 - 9 uur	38
9 - 10 uur	35
10 - 11 uur	19
11 - 12 uur	13
12 - 13 uur	18
13 - 14 uur	30
14 - 15 uur	13
15 - 16 uur	16
16 - 17 uur	10
17 - 18 uur	22

In de ochtendspits tussen 8 en 9 uur waren de meeste afslaan bewegingen. Tijdens de dag waren ook een aantal huwelijken, maar die vallen buiten de spits. Het lijkt dat dit om 13 – 14 uur was.

Nut en noodzaak linksafvak

Op basis van deze intensiteiten en de intensiteiten van het verkeer op de Soestdijkseweg, is nut en noodzaak van een linksafslag te bepalen. Hiervoor gebruiken wij de richtlijnen van het CROW, in de vorm van het onderstaande figuur. Als het snijpunt van de lijnen met de intensiteiten I_a en I_o zich aan de rechterzijde van de kromme met het gegeven percentage afslaand verkeer bevindt, wordt aanleg van een linksafstrook (uit het oogpunt van verkeersafwikkeling) aanbevolen.

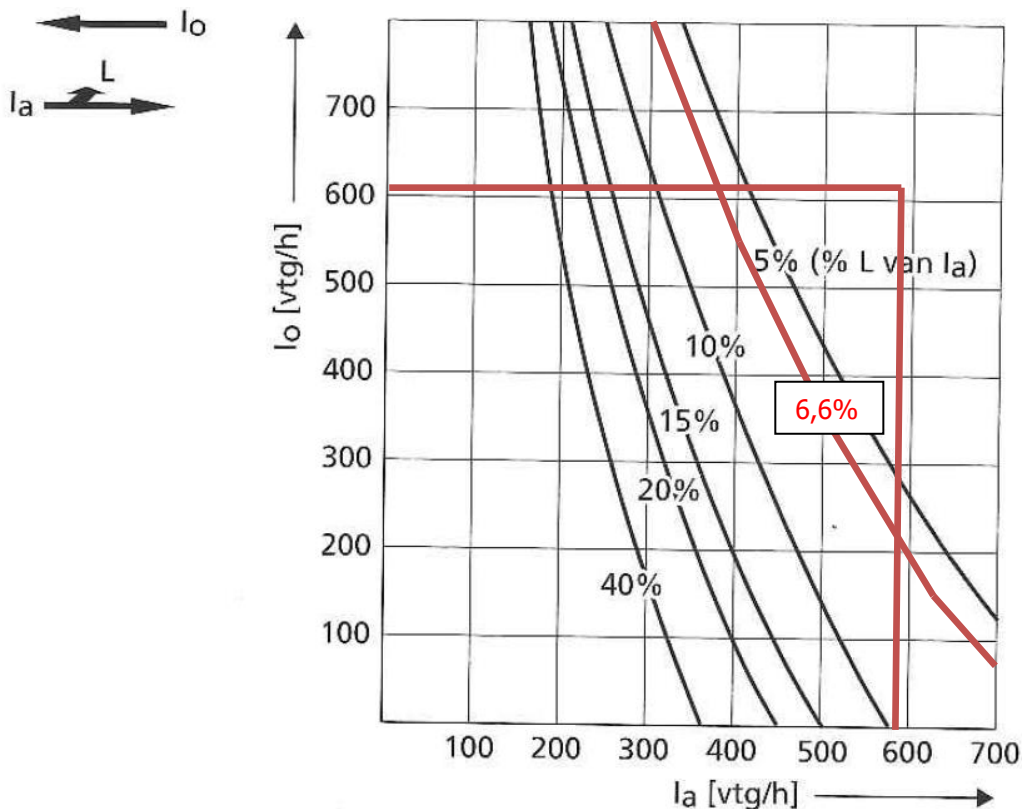


De intensiteit van richting a is tussen 8- 9 uur : 580 motorvoertuigen

De intensiteit van richting o is tussen 8- 9 uur : 623 motorvoertuigen

Dit betekent dat met 38 afslagbewegingen het percentage $38/580 = 6,6$ procent is.

Als we deze gegevens in de figuur intekenen, zien we dit.



Het snijpunt van de intensiteiten ligt duidelijk rechts van het percentage afslaand verkeer. Dit betekent dat volgens de richtlijnen een linksafvak gewenst is. Te meer omdat de prognose is dat het verkeer tot 2030 nog gaat toenemen (Bron: VRU model 3.2)

Doorstroming bus

De Beter Benutten vervolg subsidie is primair bedoeld voor maatregelen om de doorstroming van de bus te verbeteren. De aanleg van bushaltes verbetert de doorstroming van de bus niet, maar voor het overige verkeer. Een linkafvak verbetert dat wel. Als vanuit politieke redenen wordt besloten het linkafvak te laten vervallen, dan vervallen alle maatregelen ter hoogte van het gemeentehuis omdat de basis van de subsidietoekenning vervalt.

Conclusie

Vanuit de doelstelling verbeteren doorstroming bus is het nodig om een linkafvak te realiseren. Het niet realiseren van deze maatregel heeft als gevolg dat alle maatregelen rond het gemeentehuis vervallen.