

Opdrachtgever	Gemeente Utrecht
Datum	22 juli 2021
Auteur	██████████
Kenmerk	006666
Status	Concept
Pagina	1/3

Verkeersafwikkeling zuidelijke inprikkers Merwede & Europalaan

Introductie

Naar aanleiding van aanpassingen in het bestemmingsplan heeft Goudappel de vraag gekregen om de effecten hiervan op de afwikkeling van het kruispunt van de meest zuidelijke inprikkers op de Europalaan en de keerlus op de Europalaan inzichtelijk te maken. Deze korte notitie licht de situatie, de methode, resultaten en conclusie kort toe.

Aanleiding vraag

Het uitgangspunt voor Merwede was altijd maximaal vier inprikkers op de Europalaan. In het huidige stedenbouwkundig plan zitten echter vier inprikkers en een (tijdelijke) ontsluiting van all safe.

Wanneer wordt gekozen voor een combinatie van de 3^e inprikkers (vanuit het noorden gezien) met de (tijdelijke) ontsluiting van All Safe, ontstaan in totaal slechts vier inprikkers. Dit is ruimtelijk en verkeerskundig wenselijker dan vier inprikkers met één aansluiting.

Door het combineren van de ontsluiting voor allsafe en de inprikkers worden ook de parkeergarages anders ontsloten en verschuift een deel van de parkeercapaciteit naar een andere locatie. Dit betekent dat de zuidelijke inprikkers in totaal 1.029 parkeerplaatsen moet ontsluiten. Dit is een combinatie van de bestaande parkeerplaatsen voor City Campus Max & Pax en Lux en de toekomstige parkeergarage van Greystar. De toekomstige parkeergarage van Greystar zal een systeem met kentekenherkenning gebruiken voor zowel bezoekers als bewoners.

In maart 2020 is een onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling van de zuidelijke inprikkers (en de keerlus iets noordelijker op de Europalaan). Uitgangspunt in de oorspronkelijke situatie was dat de zuidelijke inprikkers 909 parkeerplaatsen moet afwikkelen. Het aantal parkeerplaatsen dat extra wordt toegevoegd aan de zuidelijke inprikkers is 120.

Hoe?

Deze notitie geeft de resultaten weer van:

1. Een geactualiseerde analyse van de verkeersafwikkeling van de zuidelijke inprikker en keerlus op de Europalaan (o.b.v. verkeerslichten) op de Notitie 'Resultaten analyse verkeersafwikkeling zuidelijke inprikker Merwede' uit maart 2020. De analyse is opnieuw uitgevoerd met Omni-X en Cocon.
2. Quick-scan op basis van expert judgement voor de capaciteit van de slagbomen van de in- en uitgang van de nieuwe te realiseren parkeergarage (uitgaande van kentekenherkenning voor zowel bewoners en bezoekers voor toegang)

Er wordt uitgegaan van een in- en uitrit van de parkeergarage met twee slagbomen, één uitgaand, en één ingaand. Vanaf de Europalaan bestaat er 75 meter bufferruimte tot de Europalaan. Overige gehanteerde uitgangspunten zijn gelijk aan de oorspronkelijke notitie. Wel is het nieuwe ontwerp van de Europalaan beschouwd.

Resultaten

Op basis van de nieuwe aantallen zijn de kruispunten opnieuw doorgerekend. Hieruit volgen de volgende resultaten voor de kruispunten:

- De verhouding tussen intensiteit/capaciteit op de Europalaan en de zuidelijke inprikker komt niet boven de 0,30 (een aantal lager dan 0,8 is voldoende robuust) in zowel de ochtendspits als avondspits.
- De cyclustijd van verkeerslichten bedraagt 55 seconden (criterium is maximaal 90 seconden), dus er sprake van goede verkeersafwikkeling

Daarnaast is op basis van expert judgement op quick-scan wijze gekeken naar de slagbomen van de in- en uitgang van de nieuwe te realiseren parkeergarage. Daaruit volgt het volgende:

- Volgens de NEN kent één in- en uitrit met een regulier parkeersysteem ('kaartje trekken') als vuistregel dat de parkeergarage niet meer dan 400 parkeerplaatsen kan verwerken.
- Wanneer wordt gekozen voor een free-flow parkeersysteem voor toegang tot de parkeergarage (bijvoorbeeld op basis van kentekenherkenning) neemt de capaciteit tot wel een factor 2 toe.
- De parkeergarage aan de zuidelijke inprikker kent in het huidige ontwerp 480 parkeerplaatsen. Bij het huidige ontwerp is het belangrijk dat wordt gekozen voor een free-flow parkeersysteem waardoor er waarschijnlijk voldoende afwikkelingscapaciteit is voor de parkeergarage en er geen lange wachtrijen ontstaan.

N.B. Bovenstaande is op basis van expert judgement zonder te beschikken over alle details van de functie van de parkeergarage, doelgroep van de automobilisten die parkeren in de garage en type parkeersysteem.

Conclusies

Op basis van een grove analyse van de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau en een expert judgement blik op de afwikkelingscapaciteit van de parkeergarage is het volgende te concluderen:

- De avondspits is maatgevend qua verkeersdruk
- De verkeersafwikkeling op de meest zuidelijke inprikkers is goed (en voldoende robuust)
- De verkeersafwikkeling op de keerlus op de Europalaan (met verkeerslicht) is goed (en voldoende robuust)
- Een belasting van ongeveer 1.000 parkeerplaatsen op de zuidelijke inprikkers leidt niet tot problemen op het gebied van de verkeersafwikkeling
- Indien gekozen wordt voor 'free flow' toegang tot de parkeergarage met 480 parkeerplaatsen is op basis van expert judgement te concluderen dat hiervoor voldoende afwikkelingscapaciteit is (N.B. hierbij zijn geen berekeningen uitgevoerd met type functies en is aangenomen dat wordt gekozen voor een free flow parkeersysteem)