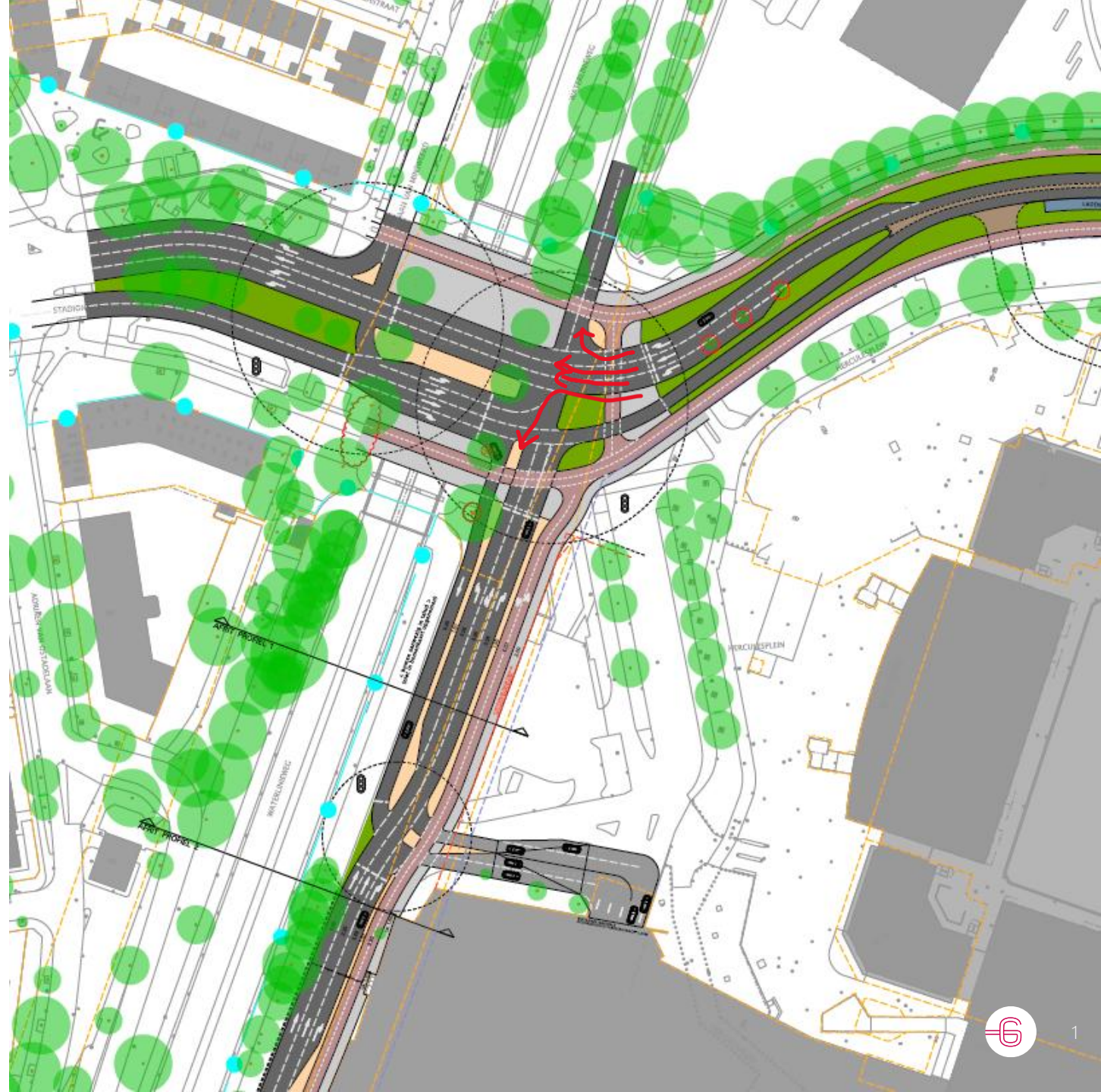


Vervolgtraject ontwikkeling Galgenwaard

Herinrichting Herculeslaan en
Herculesplein

Kenmerk: 020429.251405.P2.01

Datum: 14-5-2025

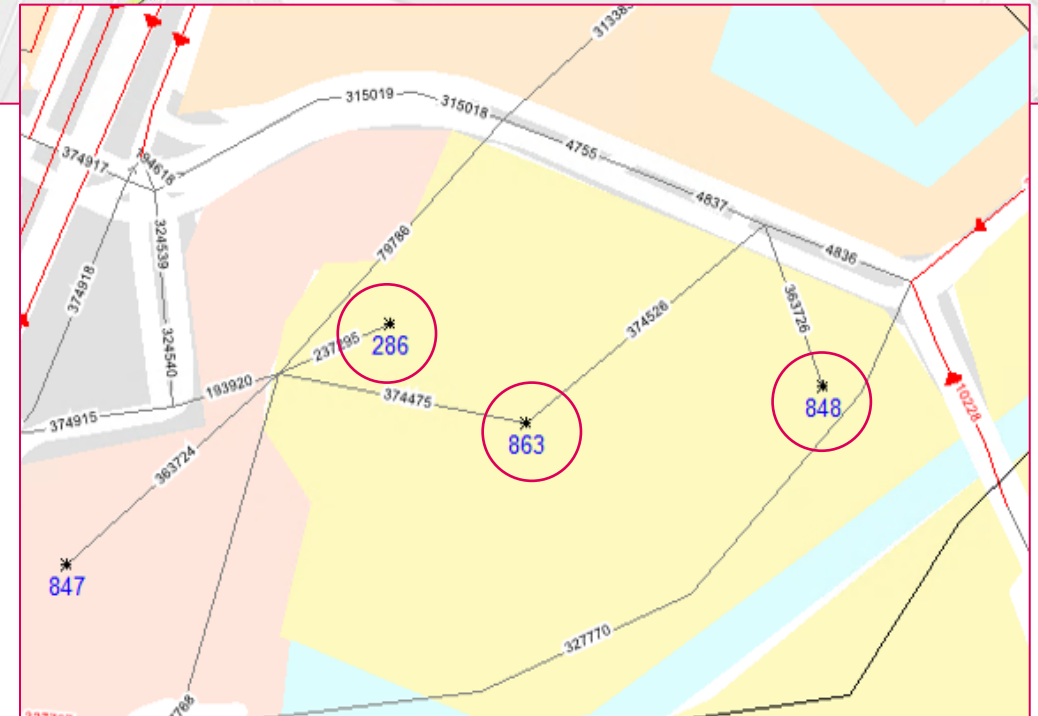
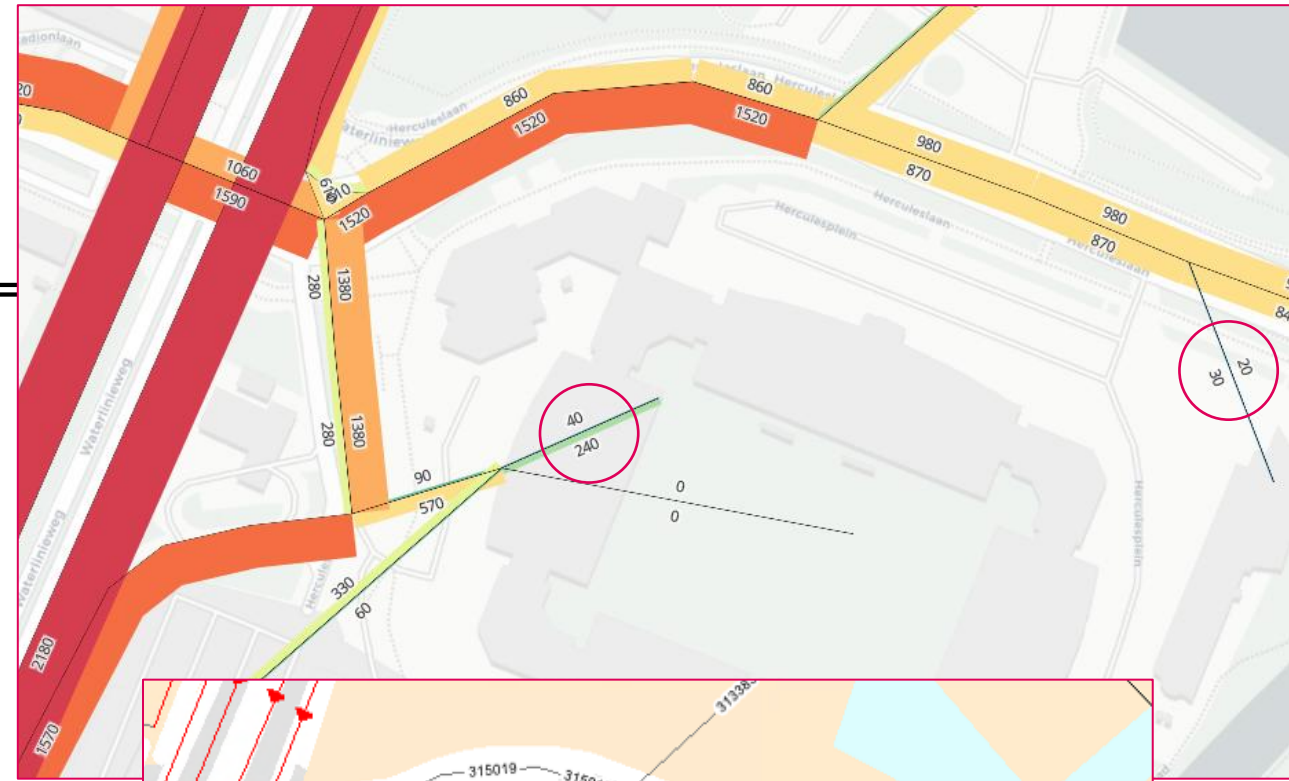


Constateringen

- Vermindering aantal rijstroken ten opzichte van forse toename intensiteiten (+40-60%)
- Deze ontwikkelingen zijn vooral te wijten aan autonome groei in andere delen van Utrecht, onder andere in Utrecht Oost
- Hoeveel draagt de ontwikkeling van Galgenwaard bij aan deze problematiek?
 - Uit het cordon 2035 weten we de hoeveelheid verkeer van en naar de Galgenwaard
 - Ook weten we uit het VRU3.5 basisjaar 2019 wat diezelfde verhouding is
 - Op basis van deze gegevens is de 'groei' van alleen Galgenwaard te achterhalen ten opzichte van het gehele netwerk.

Groei Galgenwaard

- Galgenwaard heeft twee zones in 2019
 - OS: 60 herkomst, 270 bestemmingen
 - AS: 230 herkomst, 130 bestemmingen
- In 2035 zijn er drie zones
 - OS: 325 herkomst, 155 bestemmingen
 - AS: 310 herkomst, 365 bestemmingen
- Absolute groei:
 - OS: +265 herkomst, -115 bestemmingen
 - AS: +80 herkomst, +235 bestemmingen

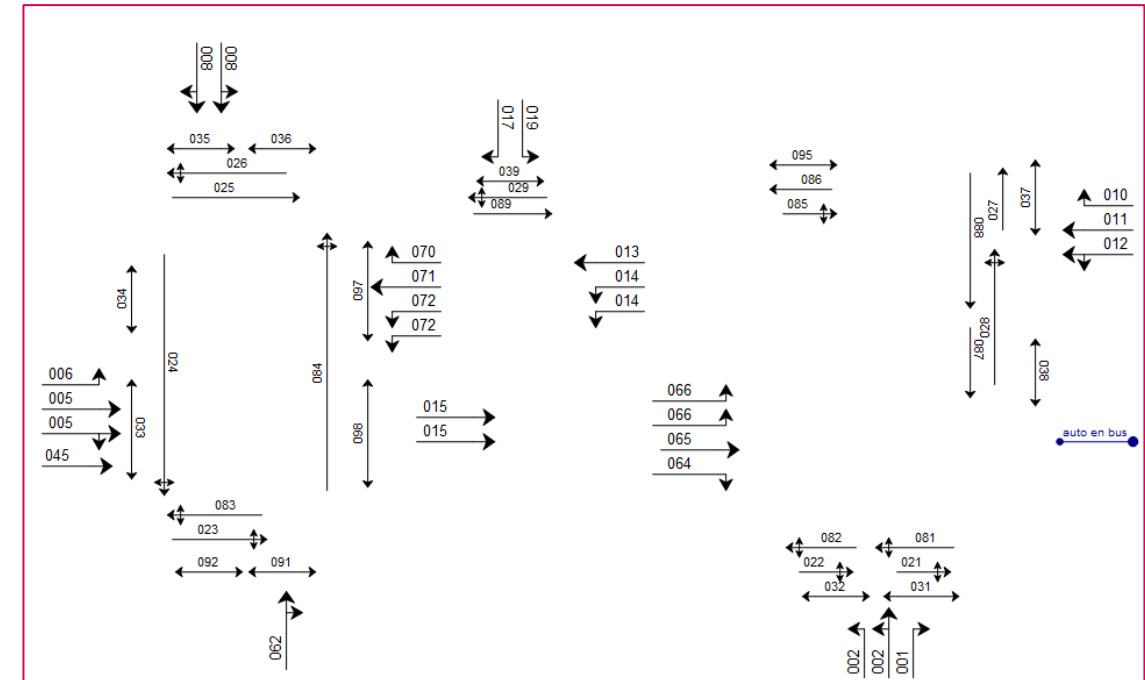


Aandeel Galgenwaard t.o.v. Herculesplein

- Hoeveel draagt het verkeer van en naar de Galgenwaard bij aan de kruispuntbelasting van het Herculesplein?
 - Ochtendspits: 415 mvt t.o.v. 12.940 mvt. (3,2%)
 - Avondspits: 565 mvt t.o.v. 12.230 mvt. (4,6%)
- Eerste schatting uit Cocon leert ons de hoeveelheid verkeer dat vermindert moet worden:
 - OS: 15% minder verkeer
 - AS: 10% minder verkeer
- Ondanks de eerste schatting blijkt dat het Galgenwaard-verkeer niet de grootste oorzaak is van de overbelasting

Theoretische oplossingsrichtingen

- Terug naar de basis van het ontwerp: hoe maken we het ontwerp werkbaar om het verkeer af te wikkelen?
 - Meer capaciteit oostzijde door 11/65 tegelijk groen te krijgen, dus hard conflict met 12
 - Minstens 2 doorgaande rijstroken naar 13/14
 - ~~Extra opstelstrook richting 01 en deze later afstrepen (is ruimtelijk niet mogelijk)~~
- Toch extra knips toepassen bij USP of LvMW?



Stappenplan vervolg

Voorstel na overleg op 16 juni

1. Uitvoeren nieuwe statische berekeningen voor de kruispunten rond aansluiting met Waterlinieweg (Cocon) en drietaks kruispunt aan oostkant (kruispuntentool), uitgaande van:
 - a) Een vlakke spitsverdeling (factor 0,5 voor uuraandeel van tweeuurs spitsperiode)
 - b) Optimalisaties in ontwerp passend binnen toekomstige verkeersruimte:
 - a) Aparte richting 12 (Li), naast 2 rijstroken voor 11 (Rd)
 - b) Hard conflict tussen 08 en 84/98 (fietsoversteek niet meer in deelconflict ivm verkeersveiligheid)
 - c) Onderzoek: richting 08 (nu Li/Rd/Re) splitsen in 07/08 (Re apart) of 08/09 (Li apart)
 - d) Onderzoek: op oostelijke afrit toepassen van dynamisch rijstrookindeling (OS: 2xRe + 1xcombiRdLi; AS 1xRe + 2xcombiRdLi)
 - c) Bepalen mate van overbelasting: hoeveel moet intensiteit dalen om het regelbaar te krijgen (= opgave voor Utrecht voor effectiviteit van 'zachte maatregelen')
2. Idem voor situatie met knip USP en eventueel knip USP + knip LVMW
3. Bespreken resultaat kruispuntenberekeningen en afspreken welke situatie in VISSIM doorerekend wordt.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS