



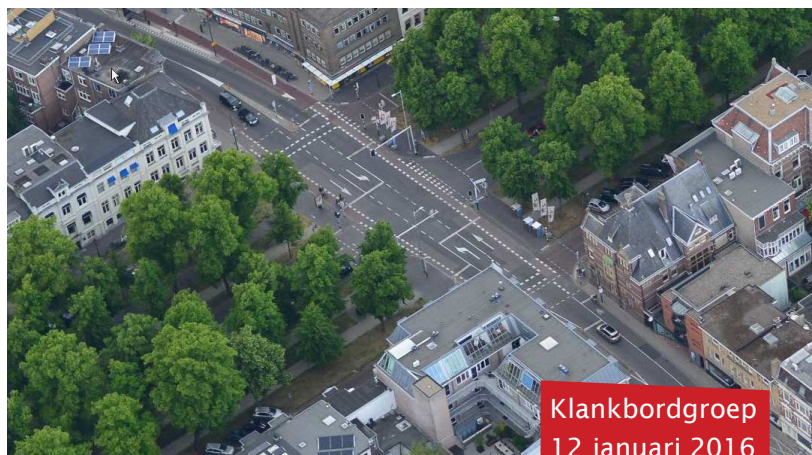
Maliebaan
Klankbordgroep
12 januari 2016



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Kruispunt Maliebaan-Burg. Reigerstraat/Nachtegalstraat



Klankbordgroep
12 januari 2016



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Doel van het project.

Een kwaliteitsslag in de openbare ruimte maken waarbij voetganger en fietser centraal staan en een prettig verblijfsklimaat ontstaat. Beoogde effecten zijn:

- Het verbeteren van de Herenroute en de aansluiting van de Herenroute op de Nachtegaalstraat en Burg. Reigerstraat.
- Het verhogen van de verblijfskwaliteit door inrichting en gebruikte materialen.
- Het verbeteren van de groenstructuur.
- Het verbeteren van de Singelstructuur voor de fietser.
- Het verminderen van de nadruk op de verkeersfunctie.



Utrecht.nl

Overleg met belanghebbenden

Voor het overleg met belanghebbenden worden een aantal fases onderscheiden:

- Drie functional Ambiance workshops met een selecte groep vertegenwoordigers (de laatste op 9 december 2014)
- Klankbordgroep met vertegenwoordigers van zoveel mogelijk belangengroeperingen (bewoners, ondernemers, winkeliers, fietsersbond) (11 februari, 1 april en 28 april, 2015; 12 januari 2016)
- Informatieavonden met bewoners (23 september 2015, twee avonden in 2016)



Utrecht.nl

Doel van het overleg

- Functional Ambiance: Ideeënvorming met ambtenaren en belanghebbenden
- Klankbordgroep / bewonersavond: toetsing van ambtelijke ideeën, aanpassen van ideeën.
- Dit leidt tot een ambtelijk voorstel én de reactie van ondernemers en bewoners, dit wordt voorgelegd aan de politiek, deze nemen op basis hiervan een besluit.



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Overleg planning

- 23 september belanghebbendenavond, waarin wij het plan presenteerden, mensen opmerkingen konden maken op het reactieformulier, en wij vervolgens een tweekolommenstuk gaan maken.
- Tussenstap: naar aanleiding van kritiek op de Ovonde en mogelijke verkeersgevolgen voor de parallelbanen een extra onderzoek, en overleg hierover met de klankbordgroep op 12 januari. Hierna: ofwel vervolgonderzoek ofwel bewonersavond.
- Gereed concept IPVE/FO, ter inzage mogelijkheid tot reactie, beantwoording reacties en def. IPVE/FO vaststellen in College.
- Tijdens de ontwerpfasen nog een klankbordgroep en avond voor belanghebbenden.



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

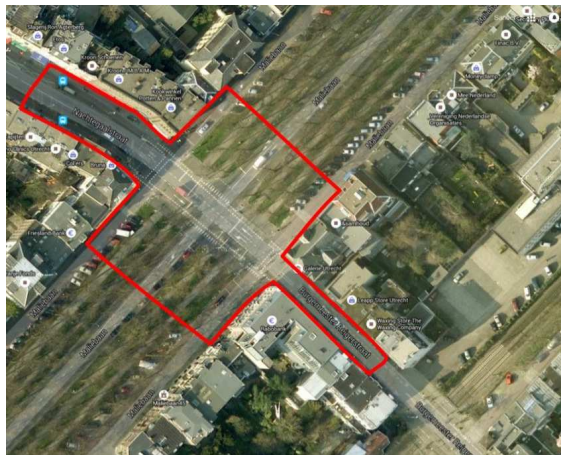
Ontvangen reacties n.a.v. bewonersavond

Waarderingen, zorgen & aandachtspunten en voorstellen:

- Kruispunt en parallelwegen:
 - Verkeerskundige werking
 - Vormgeving
- Maliebaan:
 - Gebruik
 - Cultuurhistorie en bomen
- Malieblad:
 - Indeling weg
 - Cultuurhistorie en bomen

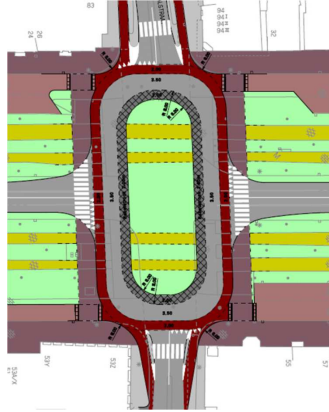
Simulaties

Locatie kruising Maliebaan, Nachtegaalstr., Burg. Reigerstr.



Simulaties

- Ontwerpprincipe: rotonde i.p.v. verkeerslichten;
- Doel: inzicht in de verkeersafwikkeling (auto, fietser, voetganger);
- Spitsen: ochtend- en avondspits.



Simulaties

Zorgpunten ontwerp (reacties):

- Rotondevorm;
- Voetgangervoorzieningen (oversteken);
- Autoverkeer (doorgaand) via parallelwegen.

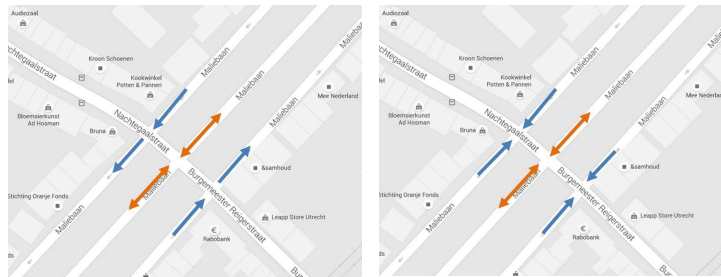
Oplossingsrichtingen:

- Rotondevorm in lijn CROW principes;
- zebra's en inritconstructies (verwerkt in ontwerp);
- éénrichtingverkeer omdraaien (gesimuleerd);
- doorsteek in rotonde (gesimuleerd).

Simulaties

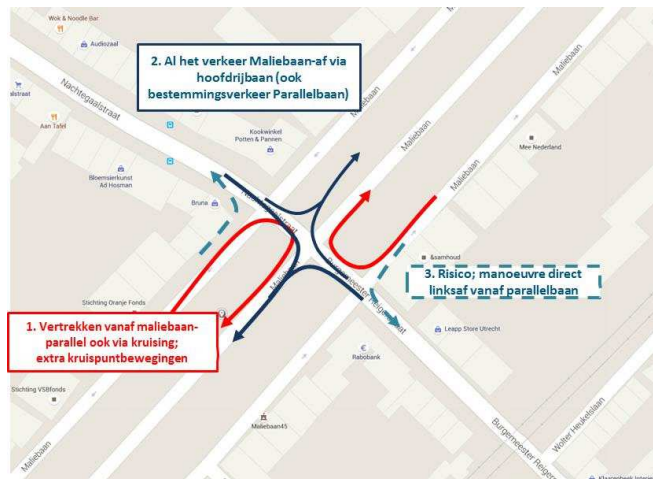
Wat hebben we laten simuleren?

- Huidig ontwerp;
- Idem rijrichting parallelbanen naar rotonde.



Simulaties

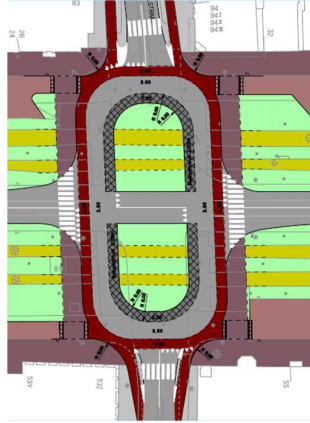
Kanttekening omdraaien eenrichtingverkeer, richting de rotonde.



Simulaties

Wat hebben we verder laten simuleren?

- Huidige ontwerp met doorsteek;
- Idem rijrichting parallelbanen naar rotonde.



Simulaties

Wat is gesimuleerd en op basis waarvan?

- Autoverkeer, fietsers en voetgangers;
- Tellingen voor auto en fiets, maart 2015;
- Bepalen aantal voetgangers, september 2015;
- Idem verdeling afslagbewegingen auto- en fietsverkeer;
- Ochtend- en avondspits maatgevend (drukste momenten);
- Toetsen op afwikkeling van het aanwezige verkeer.

Simulaties

Wat is van belang voor de uitkomst?

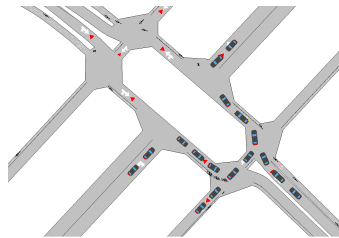
- Ochtend- en avondspits maatgevend (drukste momenten);
- Verkeer kan afwikkeling op deze drukste momenten;
- Robuustheid ontwerp: 10% groei fietsverkeer;
- Uitgangspunt: autoverkeer op locatie neemt niet toe (SRSR).

Simulaties

Uitkomsten huidig ontwerp (rijrichting parallelbanen **huidig**)

- Auto: avondspits maatgevend, korte wachtrijen (enkele voertuigen), geen knelpunten, behalve een hele korte piek van enkele minuten in avondspits;
- Fietsers: nauwelijks hinder van wachtrijen;
- Voetgangers: nauwelijks hinder wegens zebrapaden;
- 10% extra fietsverkeer: geen verschil situatie.

Conclusie: deze situatie kan goed voldoen.

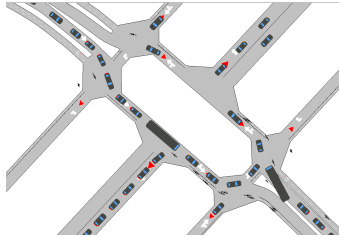


Simulaties

Uitkomsten huidig ontwerp (rijrichting parallelbanen **omdraaien**)

- Auto: avondspits maatgevend, wachtrijen (langere periodes), knelpunten;
- Fietzers: geen directe hinder door wachtrijen auto. Kan wel ontstaan incl. verkeersonveiligheid;
- Voetgangers: nauwelijks hinder wegens zebrapaden;
- 10% extra fietsverkeer: geen verschil situatie.

Conclusie: deze situatie kan niet goed voldoen.

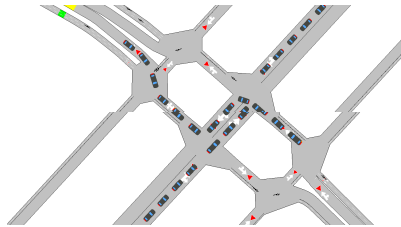


Simulaties

Uitkomsten huidig ontwerp (met **doorsteek**)

- Auto: avondspits maatgevend, wachtrijen (langere periodes), knelpunten, zware overbelasting;
- Fietzers: relatief weinig hinder. Wel kans op ongewenst gedrag automobilisten, blokkade fietsstrook, conflicten.
- Voetgangers: nauwelijks hinder wegens zebrapaden;
- 10% extra fietsverkeer: geen verschil situatie;
- Extra overbelasting door eenrichtingverkeer naar kruising.

Conclusie: deze situatie kan niet goed voldoen.



Simulaties

Samenvatting:

- Huidig ontwerp: goede afwikkeling, geen knelpunten
- Idem rijrichting naar rotonde: matige afwikkeling, wachtrijen op rotonde en meerdere aansluitingen.

- Huidig ontwerp met doorsteek: slechte afwikkeling avondspits
- Idem rijrichting naar rotonde: slechte afwikkeling beide spitsen.

Conclusie:

- Het huidige ontwerp kan goed voldoen. Advies is hiervan uit te gaan.



Sluipverkeer ventwegen

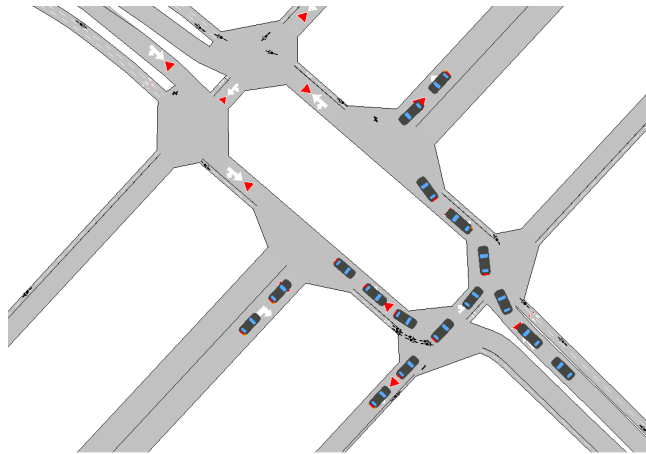
Door de vlotte afwikkeling van alle verkeersdeelnemers, het verschil in snelheidsregiem (50 versus 30 km/u), de inritconstructies voor de parallelwegen, het materiaalverschil en de logische vormgeving van de rotonde, wordt geen probleem verwacht met sluipverkeer via de ventwegen.



Utrecht.nl

Simulaties

Voorbeelden simulaties



Taaknaam	Begindatum	Einddatum	kw. 1. 2016			kw. 1. 2017			kw. 1. 2018					
			sept	okt	nov	januari	febr	maart	april	mei	jun	juli	aug	sept
Verkeerskundigonderzoek	din 18-8-15	maa 4-1-16												
Verkenning maatschappelijk/bestuurlijk haalbaarheid	din 19-1-16	vri 12-2-16												
IPVE/FO	maa 15-2-16	vri 29-7-16												
VO	maa 1-8-16	vri 2-12-16												
DO	maa 5-12-16	vri 10-3-17												
Vergunningen	maa 13-3-17	vri 16-6-17												
Bestek	maa 13-3-17	vri 16-6-17												
Aanbesteding/gunning	maa 19-6-17	vri 8-9-17												
Uitvoeringsfase	maa 11-9-17	vri 23-2-18												
Overdracht Stedelijk Beheer	maa 26-2-18	vri 20-4-18												
Afsluiting	maa 23-4-18	vri 4-5-18												

Pagina 1

Overleg planning

- 23 september belanghebbendenavond, waarin wij het plan presenteerden, mensen opmerkingen konden maken op het reactieformulier, en wij vervolgens een tweekolommenstuk gaan maken.
- Tussenstap: naar aanleiding van kritiek op de Ovonde en mogelijke verkeersgevolgen voor de parallelbanen een extra onderzoek, en overleg hierover met de klankbordgroep op 12 januari. Hierna: ofwel vervolgonderzoek ofwel bewonersavond.
- Gereed concept IPVE/FO, ter inzage mogelijkheid tot reactie, beantwoording reacties en def. IPVE/FO vaststellen in College.
- Tijdens de ontwerpfase nog een klankbordgroep en avond voor belanghebbenden.