

GEMOTORISEERD VERKEER

Bewegingen	24 uur, drukke		Ochtend,	Avond,
	werkdag	zaterdag totaal	drukste uur	drukste uur
A Kasteelsingel - Eindhovenseweg (rechts)	3965	3468	289	327
B Kasteelsingel - Bassin (links)	856	947	42	124
C Bassin - Kasteelsingel (rechts)	1383	1658	64	131
D Bassin - Eindhovenseweg (recht door)	2968	3290	208	242
E Eindhovenseweg - Bassin (recht door)	3315	3544	214	344
F Eindhovenseweg - Kasteelsingel (linksaf)	3782	3441	315	350

FIETSVERKEER

Bewegingen	24 uur, drukke		Ochtend,	Avond,
	werkdag	zaterdag totaal	drukste uur	drukste uur
A Kasteelsingel - Eindhovenseweg (rechts)	750	450	10	500
B Kasteelsingel - Bassin (links)	70	50	10	10
C Kasteelsingel - Werthaboulevard (schuin oversteken, oude situatie)	55	35	12	12
D Bassin - Kasteelsingel (rechts)	135	90	5	10
E Bassin - Eindhovenseweg (recht door)	1000	700	10	100
F Werthaboulevard uitkomend alle richtingen (in de praktijk wordt soms ook auto's waargenomen)	459	324	60	20
G Eindhovenseweg - Bassin (recht door)	1398	1124	10	150
H Eindhovenseweg - Kasteelsingel (linksaf)	750	450	500	10
J Van zijde Boshoven naar zijde Noordkade	66	46	10	10
K Van zijde Noordkade naar zijde Boshoven	73	46	10	10
L Komend vanaf diverse richtingen, op de brug linksaf (gebruik huidig "rode" voorsorteervak)	1097	761	50	100
M Van zijde Boshoven rechtsaf de brug op	1549	1113	400	100
O Van zijde Noordkade linksaf de brug op	599	456	120	40

Voetgangers, overal nergens meer dan 10 per uur per oversteek. Daarom zijn deze niet apart verwerkt in de cijfers om het overzichtelijk te houden.

Bijzonderheden:

Autoverkeer komend vanaf de Werthaboulevard mag in de huidige situatie alleen rechtsaf slaan. Ondanks inrijverbod vanaf Energiestraat m.u.v. laden/lossen en m.u.v. fietsers leert de praktijk dat er autobewegingen in alle richtingen plaatsvinden. In de nieuwe situatie wordt auto- en fietsverkeer voor alle richtingen geregeld d.m.v. een zogenoemde dynamische wachtstand. Als er geen aanbod is loopt deze richting niet mee in de regeling, is er wel aanbod dan wordt het ingepast in de regeling. Gezien het aantal bewegingen, heeft het meenemen van deze richting in de verkeersregeling zeer weinig gevolgen. Het voordeel is dat het grootste deel van de dag deze richting dus niet meeloopt en de cyclustijd korter wordt.

Huidige VRI-regeling op hoofdlijnen:

Cyclustijd huidige regeling is circa 65 seconden met een wachttijd van circa 29 seconden per fietsrichting.

Dit is gezien het fietsaanbod (vooral pieken) lang en fietsers hebben daardoor het gevoel lang te moeten wachten en gaan zich daardoor anders dan gewent gedragen.

De groentijden van de fietsers in de huidige regeling is circa 6 tot 9 seconden. De wachttijd voor gemotoriseerd verkeer is maximaal 65 seconden

Nieuwe VRI-regeling op hoofdlijnen:

De nieuwe cyclustijd is circa 63 seconden met een wachttijd van circa 15 seconden per fietsrichting als er geen aanbod vanuit de Werthaboulevard is, dus een halvering. Als er wel aanbod van de Werthaboulevard is, is de wachttijd circa 20 seconden.

In de nieuwe regeling wordt de groentijd voor fietsers circa 14 tot 18 seconden, dus een ruime verdubbeling. In de ochtend en avondspits kan deze groentijd voor belangrijke fietserstromen oplopen tot wel 27 a 32 seconden.

Samen met het invoeren van "rechtsaf vrij" zorgt dit voor een maximale doorstroom voor de fietsers. Dit is dan conform raadsvoorstel ook tegelijk ook het maximum omdat anders de auto's een te lange wachttijd krijgen en de singels gaan blokkeren

De wachttijd voor gemotoriseerd verkeer is 48 seconden als er geen aanbod vanuit de Werthaboulevard is en 63 als er wel aanbod vanuit de Werthaboulevard is. Dit is dus in alle scenario's korter dan de huidige situatie.

In combinatie met de nieuwe infrastructurele inrichting wordt de VRI-regeling geoptimaliseerd, wordt "rechtsaf vrij" toegepast voor fietsers en komen er extra detectielussen. Hierdoor wordt continu het aanbod en de doorstroom "gemeten".

Al met al wordt op deze manier een "dynamische groen op maat regeling" ingevoerd waarbij conform raadsvoorstel in de ochtend- en avondspits prioriteit bij de fietsers ligt voor een veilige en vlote verkeersafwikkeling

Hierdoor ontstaan er in alle richtingen veilige oversteeken. Door de extra verkeerslussen wordt continu "gemeten" en ingespeeld op het verkeersaanbod met in de ochtend- en avondspits maximale flexibiliteit voor de belangrijkste fietserstromen

Door de civiele inrichting ook op het brugdek te verbeteren, wordt het brugdek overzichtelijker en kan de bedientijd op afstand vanuit de centrale in Tilburg korter worden.