

MEMO

Onderwerp:

Reactie notitie Aansluiting Bloemenheuvel

Arnhem,
30 december 2014

Projectnummer:
D01011.000421.0100

Van:
ir. J.R. Tigelaar

Opgesteld door:
ir. J.R. Tigelaar

DIVISIE MOBILITEIT

Afdeling:
Divisie Mobiliteit Arnhem

Ons kenmerk:
078239339:D

Aan:
SDZ

Kopieën aan:

Inleiding

Als reactie op het verweerschrift van 10 juni 2014 en de nadere memorie van 14 augustus heeft XTNT in opdracht van McGregor Fashion Group BV een notitie opgesteld waarin gereageerd wordt op een aantal aspecten die betrekking hebben op de ontsluiting van McGregor¹ (in het vervolg de notitie). In de notitie wordt ingegaan op de door McGregor voorgestelde alternatieve ontsluiting en wordt antwoord gegeven op een aantal vragen die McGregor Fashion Group BV gesteld heeft. Bij de notitie is een telrapportage meegestuurd van het verkeer bij de in- en uitrit bij McGregor² (in het vervolg de telrapportage).

Het voorliggende memo gaat in op de nieuw aangedragen intensiteiten en geeft aan waarom de alternatieve vormgeving van de ontsluiting van McGregor niet voldoet.

Intensiteiten

In de verkeersproductie die input is voor de verkeersrapportage³, welke ten grondslag ligt aan de bestemmingsplannen, is rekening gehouden met de verkeersproductie van losse percelen, het aantal m² bruto vloeroppervlakte van de percelen (BVO) en de functie hiervan. Het is algemeen gangbaar om aan de hand van deze gegevens en generieke kentallen van het CROW de totale verkeerproductie van de percelen te bepalen. Voor het perceel van McGregor is de verkeersproductie gebaseerd op een kantoorlocatie van 1000 m² BVO. Met de kentallen van het CROW komt de verkeersproductie van McGregor hiermee op circa 60 motorvoertuigen per etmaal (in- en uitrijdend samen).

In de capaciteitsberekeningen van het kruispunt voorzien ter hoogte van Hoofdstraat 26 is evenwel rekening gehouden met een zwaardere verkeersbelasting (verkeersrapportage³ – tabel 2). Voor al het uitrijdende verkeer is een maatgevende spitsintensiteit van 30 personenauto equivalenten per spitsuur gehanteerd (zowel in het drukste uur van de ochtendspits als van de avondspits).

¹ Aansluiting Bloemenheuvel, Mc Gregor Fashion Group – XTNT Experts in Traffic and Transport – 12 december 2014.

² Telrapportage Verkeersstelling In- en uitrit McGregor – Meetel – 19 november t/m 1 december 2014.

³ Stationsgebied Driebergen-Zeist, verkeerskundige advisering d.d. 10 oktober 2013.

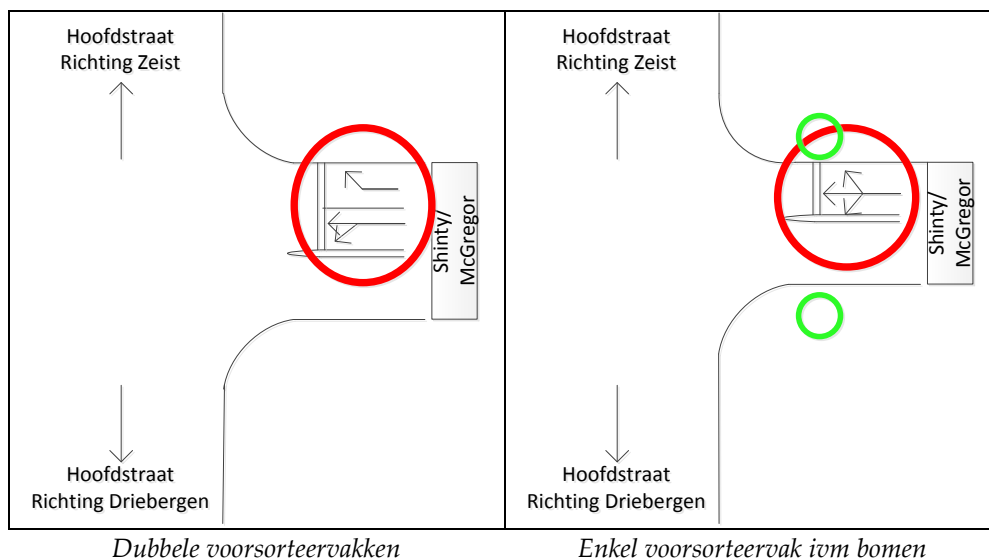
De telrapportage van de in- en uitrit bij McGregor laat zien dat er volgens McGregor meer verkeer afgewikkeld wordt dan waarvan in de verkeersrapportage uitgegaan is:

- Drukste uur ochtendspits is tussen 09.00 uur – 10.00 uur: 46 inrijdend + 8 uitrijdend (totaal 54).
- Drukste uur avondsplits is tussen 17.00 uur – 18.00 uur: 5 inrijdend + 36 uitrijdend (totaal 41).

Ondanks dat in de capaciteitsberekeningen van het kruispunt Hoofdstraat 26 lagere modelmatige spitsintensiteiten voor McGregor zijn gebruikt, zal het gebruik van de hogere spitsintensiteiten gebaseerd op de telrapportage niet leiden tot andere conclusies. Dit komt omdat er voor de uitrit van McGregor/Shinty respectievelijk de verbindingsweg een grote restcapaciteit beschikbaar is. In de berekeningen is immers uitgegaan van een starre VRI-regeling, waarbij elke richting (afslag) in elke cyclus minimaal één keer zes seconde groen licht krijgt (elk licht krijgt in elke twee minuten minimaal één keer een groentijd van zes seconde). In deze zes seconde kunnen ongeveer twee tot drie voertuigen afgewikkeld worden (circa twee seconden per auto), waardoor er in 30 cycli per uur circa 60-90 voertuigen afgewikkeld kunnen worden. Er is dus voldoende restcapaciteit aanwezig om de extra voertuigen van McGregor af te wikkelen.

Opstelstroken

Bij de capaciteitsberekeningen van de verkeerslichtenregelingen voor het kruispunt bij Hoofdstraat 26 is in eerste instantie rekening gehouden met twee voorsorteervakken voor uitrijdend verkeer vanuit Shinty en McGregor. Met een los voorsorteervak voor rechtsaf verkeer heeft de uitrit een grotere capaciteit, zie linkerkant van Figuur 1.



Figuur 1 Voorsorteervakken

Omdat er direct naast de ontsluitingsweg vier oude beeldbepalende beuken staan, is in het ontwerp een afweging gemaakt tussen de verkeerskundige capaciteit en het behoud van deze bomen. In het verkeerskundig ontwerp voor het stationsgebied Driebergen-Zeist is hierom een enkele gecombineerde rijstrook opgenomen waardoor de bomen gespaard zijn, zie rechterkant van Figuur 1.

In het maatgevende uur van de avondspits verlaten volgens de opgave van McGregor circa 36 voertuigen het perceel. Dit betekent dat er gemiddeld 1-2 voertuigen per cyclus van 2 minuten weggrijden. Wanneer de uitrijdende capaciteit teruggebracht wordt tot één gecombineerde rijstrook is nog steeds voldoende capaciteit aanwezig om uitrijdend verkeer in de beschikbare groentijd af te wikkelen. Het kruispunt behoudt hiermee een goede verkeersafwikkeling, ook met de door McGregor getelde hogere verkeersbelasting.

Verbindingsweg

In het verkeerskundig ontwerp voor het Stationsgebied Driebergen-Zeist is de ontsluiting van het perceel van McGregor geregeld met een verbindingsweg vanaf het kruispunt met Hoofdstraat 26, parallel langs de Hoofdstraat naar McGregor. Deze verbindingsweg is 95 meter lang en wordt over een lengte van circa 55 meter gebruikt door zowel het verkeer van en naar McGregor als door het doorgaande fietsverkeer. Om de weggebruiker duidelijk te maken dat deze weg gebruikt wordt door zowel fietsers als automobilisten is voorgesteld de weg het uiterlijk van een fietsstraat te geven.

Volgens de Aanbeveling Stedelijke Verkeersvoorzieningen van het CROW (ASVV 14.2.3, zie bijlage 1) functioneert het principe van een twee-richtingen fietsstraat wanneer er meer fietsers dan auto's aanwezig zijn en wanneer het aantal auto's minder is dan 500 per etmaal. Dit principe wordt op veel plaatsen in Nederland met succes toegepast. De telrapportage op de in- en uitrit van McGregor laat zien dat er op een gemiddelde werkdag 158 inrijdende en 148 uitrijdende auto's zijn. In totaal produceert McGregor dus ruim 300 auto's per werkdag. Dit aantal auto's zal gebruik gaan maken van de verbindingsweg. Omdat dit aantal lager is dan het door het ASVV maximaal gestelde aantal van 500 motorvoertuigen per etmaal, is het principe van een fietsstraat goed en veilig toepasbaar op dit wegvak.

De fietsers op de verbindingsweg rijden voornamelijk noordwaarts richting Zeist (fietsers richting Driebergen rijden immers aan de andere kant van de Hoofdstraat). In het intensiteitsverloop van de fietsers is een duidelijke piek in de ochtendspits waarneembaar, met name voor 09.00 uur. Tijdens de ochtendspits rijdt het McGregor gerelateerd autoverkeer voornamelijk richting het zuiden (inrijdend richting McGregor). Fietsers en automobilisten hebben in de ochtendspits dus voornamelijk een tegengestelde rijrichting. In de ochtendspits zullen automobilisten op de verbindingsweg dan ook nauwelijks of niet achter fietsers aan hoeven rijden.

In de avondspits rijden de fietsers en de meeste automobilisten op de verbindingsweg wel dezelfde richting uit. Het kan dus voorkomen dat bij McGregor weggrijdende auto's achter fietsers aan moeten rijden. Opgemerkt dient te worden dat het aantal fietsers in de avondspits significant lager is dan in de ochtendspits en dat de meeste fietsers in pelotons aan komen rijden vanaf de VRI bij het kruispunt bij de A12. Dit betekent dat er grote hiaten zullen zitten tussen de pelotons met fietsverkeer. Tijdens deze hiaten zullen automobilisten geen fietsers tegen komen.

In het verkeerskundig ontwerp voor het Stationsgebied Driebergen-Zeist is de verbindingsweg vormgegeven met een breedte van 4,5 meter. Dit is een gangbare breedte voor een weg met een uitstraling van een fietsstraat (zie ASVV in bijlage 1). Naast de uitstraling van de weg (met rode klinkers en tussen de bomen door), zullen de inrichting, de beperkte lengte (95 meter) en de functie (erfontsluitingsfunctie voor McGregor) van de verbindingsweg niet uitnodigen tot hard rijden. De

snelheid op de verbindingsweg zal dus laag zijn. Op het deel waar zowel doorgaand fietsverkeer als autoverkeer rijdt zal de automobilist achter de fietsers aanrijden. Passeren van een peloton fietsers over een afstand van 55 meter loont niet.

Het verbreden van de verbindingsweg naar 6 meter, zoals voorgesteld wordt door McGregor, is met de beperkte intensiteiten niet nodig. Veel straten in de gemeente Utrechtse Heuvelrug zijn minder breed dan 4,5 meter, maar verwerken wel aanzienlijk meer verkeer (1000 motorvoertuigen per etmaal).

Doorstroming fietsverkeer

Waar in het verkeerskundig ontwerp voor het Stationsgebied Driebergen-Zeist het fietsverkeer langs de oostkant van de Hoofdstraat afgewikkeld wordt door middel van een verbindingsweg, krijgt het fietsverkeer in het alternatieve ontwerp van McGregor een extra verkeerslicht. In tegenstelling tot de voorrangssituatie voor fietsverkeer op de verbindingsweg, moet het fietsverkeer bij het verkeerslicht regelmatig wachten op in- en uitrijdend verkeer. Dit levert een extra vertraging op waar juist doorstroming voor fietsverkeer wenselijk is.

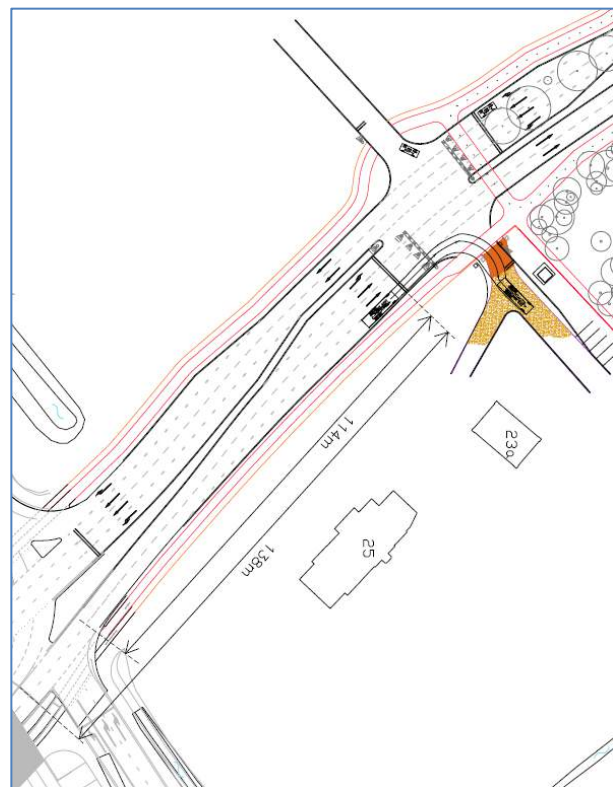
Doorstroming autoverkeer

De in de notitie voorgestelde koppeling van het verkeerslicht bij McGregor met de verkeerslichten bij de A12 is niet mogelijk. De verkeerslichten bij de A12 zijn al opgenomen in de noodzakelijke groene golf van de verkeerslichten in Driebergen (zuidkant van de A12). Het toevoegen van extra verkeerslichten aan deze groene golf leidt tot grotere verliezen en een verslechterde doorstroming van autoverkeer. Het verkeerslicht bij McGregor zal dus gebruikt worden als begin en eind van de groene golf door het stationsgebied Driebergen-Zeist.

Dit betekent dat er wachtrijen zullen ontstaan op de Hoofdstraat ten zuiden van de kruising. In de aan de bestemmingsplannen ten grondslag liggende verkeersrapportage is deze wachtrij berekend op maximaal 120 meter. De Hoofdstraat zal dus over een lengte van 120 meter benut worden door wachtende voertuigen.

In Figuur 2 is in een inpassingsschets de McGregor variant nader uitgewerkt. Hierin zijn ook de verkeerslichten en de stropstrepen ingetekend (zie ook bijlage 2). De afstand van de stopstreep bij het kruispunt bij McGregor tot het kruispunt bij de A12 is circa 114 meter. De wachtrij bij het verkeerslicht bij McGregor zal dus aangroeien tot op het kruispunt bij de A12 en het kruispunt dus direct blokkeren.

De wachtrij zal tevens de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de A12 hinderen. Oprijdend verkeer vanaf het kruispunt bij de A12 ziet de



Figuur 2 Inpassingsschets McGregor variant

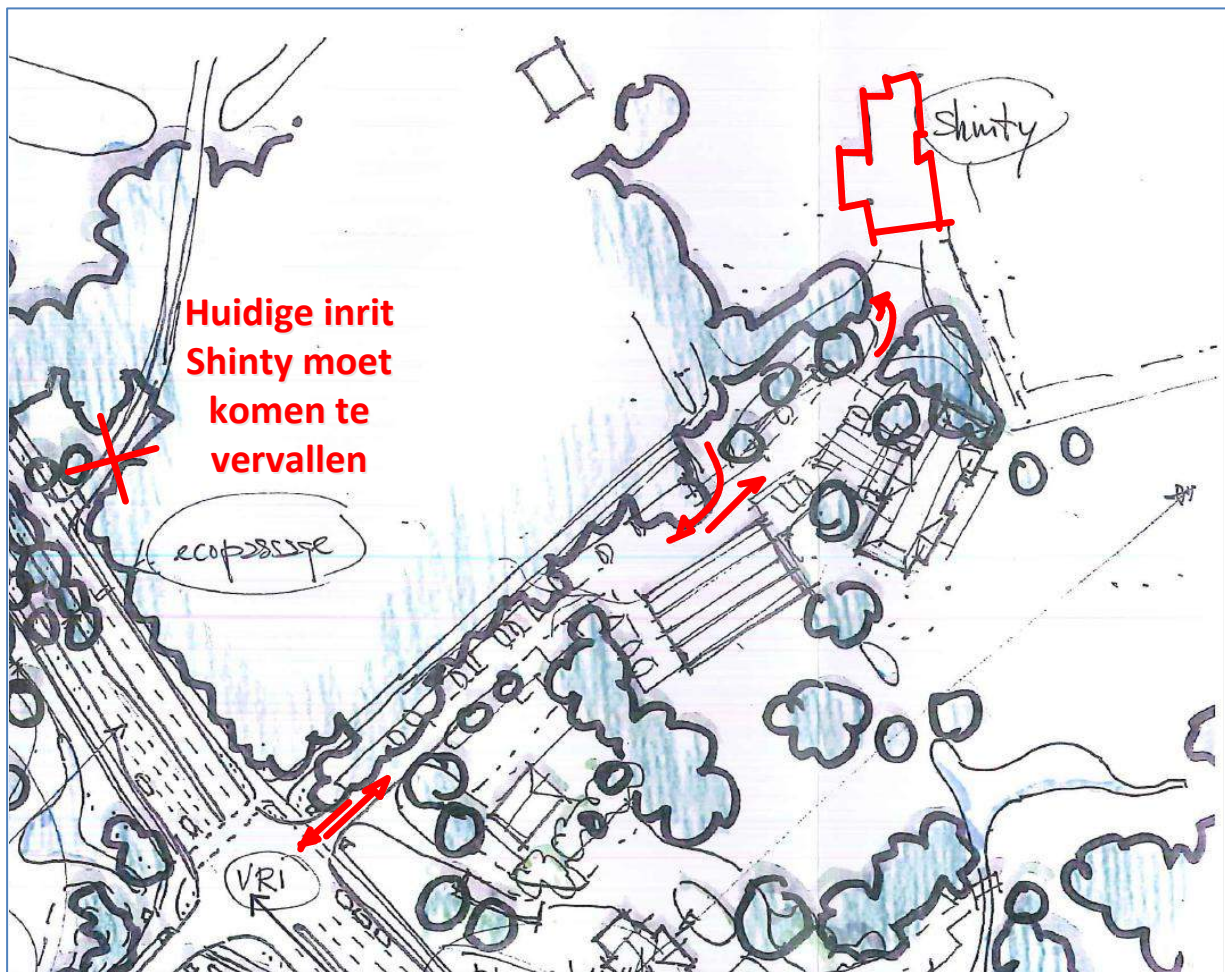
staart van de wachtrij staan en zal snelheid terugnemen om met een lagere snelheid op de wachtrij af te rijden. De afwikkelingscapaciteit op het kruispunt bij de A12 verslechtert en de kans op terugslag op de A12 en in Driebergen neemt hierdoor toe. Daarnaast neemt de kans op kop-staart-ongevallen door snelheidsverschillen sterk toe.

Door het verleggen van het kruispunt van de locatie Hoofdstraat 26 naar de locatie van de bestaande in/uitrit van McGregor wordt de afstand tussen dit kruispunt en het kruispunt bij de A12 te kort.

De ligging zoals deze voorgesteld is in het verkeerskundig ontwerp voor het Stationsgebied Driebergen-Zeist (kruispunt ter hoogte van Hoofdstraat 26) biedt met een tussenliggende afstand van circa 200 meter voldoende ruimte tussen de A12 en het kruispunt, en biedt hiermee een betere verkeersafwikkeling.

Ontsluiting Shinty

In de schets van de McGregor variant lijkt het autoverkeer van/naar Shinty afgewikkeld te worden via de entree en over het perceel van McGregor. Dit lijkt te kunnen worden afgeleid uit de pijlen op de schetstekening die ter verduidelijk in onderstaande figuur in rood zijn weergegeven. Tegelijkertijd lijkt uit de schets te volgen dat de bestaande ontsluitingsweg die uitkomt op de Hoofdstraat niet wordt afgesloten. Het is dan ook wellicht de bedoeling van McGregor dat deze weg nog altijd openblijft voor het autoverkeer van en naar Shinty. Als dit laatste inderdaad de bedoeling is, dan levert dit een verkeersonveilige situatie op. Immers, de bestaande ontsluitingsweg zou in de toekomstige situatie dan uitkomen op de Hoofdstraat met 2x2 rijstroken, zonder dat het kruispunt is gereguleerd met een VRI-installatie. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming zal de bestaande ontsluitingsweg voor het autoverkeer moeten worden afgesloten. Indien het in de schets van de McGregor variant de bedoeling is dat het autoverkeer van/naar Shinty wordt afgewikkeld via de entree en over het perceel van McGregor, dan zijn in die situatie de parkeervoorzieningen van Shinty (die zich voornamelijk langs de thans bestaande ontsluitingsweg en achter de hockeyvelden bevinden) afgesloten. Een extra parkeervoorziening in de vorm van parkeerplaatsen of een nieuwe verbindingsweg naar de bestaande parkeerplaatsen zal dan moeten worden aangebracht. Een alternatief is om de bestaande toegangsweg aan te sluiten op het kruispunt middels een nieuwe verbindingsweg (bijvoorbeeld een fietsstraat). Welke optie ook wordt gekozen, iedere optie zorgt voor extra ruimtebeslag op het landgoed Beerschoten-Willinkshof. Bovendien moet een doorsteek van het perceel van McGregor naar Shinty worden gerealiseerd, hetgeen ook extra ruimtebeslag inneemt. Overigens betekent de McGregor variant dat het terrein van Bloemenheuvel te allen tijde openbaar toegankelijk moet zijn voor het verkeer van/naar Shinty.



Figuur 3 Ontsluiting Shinty via perceel McGregor

Incidenteel vrachtverkeer

De verbindingsweg evenals de bochten zijn ruim genoeg en geschikt voor regulier vrachtverkeer (waaronder reguliere vrachtwagens). Door McGregor is aangegeven dat zij incidenteel (tweemaal per jaar in verband met de toonstelling van haar nieuwe collectie) gebruik maakt van groot vrachtverkeer in de vorm van een truck met oplegger. Slechts dit type groot vrachtverkeer kan geen gebruik maken van de verbindingsweg. Op verzoek van McGregor is in het Verkeerskundig ontwerp voor het Stationsgebied Driebergen-Zeist de oplossing geboden voor het open laten van de huidige entree voor dit incidenteel groot vrachtverkeer. Dit vrachtverkeer kan in uitzonderlijke gevallen gebruik blijven maken van de huidige entree, waar het rechts-In en rechts-Uit kan rijden. Door de inzet van verkeersregelaars kan ook de verkeersveiligheid worden gewaarborgd. Anders dan de notitie lijkt aan te geven, is niet beoogd dat het reguliere vrachtverkeer ook van de huidige entree gebruik blijft maken. Dit is ook niet met McGregor afgesproken.

Inpassing / Cultuurhistorische waarden

Het aanbrengen van een VRI-geregeld kruispunt volgens de McGregor variant heeft – mede gelet op de noodzakelijke grote vormgeving ervan – een behoorlijke impact op de cultuurhistorische waarde van in het bijzonder het gemeentelijk monument Bloemenheuvel. Om de VRI op de in/uitrit bij McGregor goed en veilig in te passen, moet de in/uitrit aangepast worden. Deze in/uitrit moet daartoe in ieder geval worden verbreed. De pilaren moeten opschuiven en de begroeiing moet worden verwijderd. Verder komt bij de ingang op het terrein van het gemeentelijk monument zelf een verkeerslicht te staan. Verder moeten een stopstreep en een detectielus worden aangebracht. Ten behoeve van het fietsverkeer moet naast het fietspad en aldus voor het gemeentelijk monument en in de nabijheid van de in/uitrit ook een verkeerslicht worden geplaatst. Bovendien zijn vanzelfsprekend ook verkeerslichten nodig voor het zich op de Hoofdstraat bevindende autoverkeer. Het voorgaande zal het historische karakter van de in/uitrit en de aanblik van het gemeentelijk monument Bloemenheuvel vanaf de Hoofdstraat bezien sterk aantasten. Deze aantasting is – ten minste in visueel opzicht – groter dan de impact van de in het verkeerskundig ontwerp voorziene fietsstraat. Ten behoeve van de fietsstraat behoeft de historische ingang immers niet te worden aangepast en zullen ook geen beeldaantastende verkeerslichten nabij de ingang worden geplaatst. Zoals reeds onder “Ontsluiting Shinty” is aangegeven, zorgt de McGregor variant verder voor extra ruimtebeslag op het landgoed Beerschoten-Willinkshof vanwege de realisatie van nieuwe parkeerplaatsen dan wel van een nieuwe verbindingsweg naar de bestaande parkeerplaatsen of naar de bestaande toegangsweg en vanwege de te realiseren doorsteek naar Shinty.

Conclusie

De door McGregor voorgestelde kruispuntoplossing met een VRI direct bij de in/uitrit van het eigen perceel is geen adequaat alternatief voor het thans gekozen verkeerskundig ontwerp voor de ontsluiting van McGregor. De oplossing leidt tot een verslechterde doorstroming van het verkeerssysteem. Het kruispunt komt te dicht bij het kruispunt van de A12 te liggen, waardoor wachtrijen de verkeersafwikkeling op het kruispunt bij de A12 sterk verslechteren en de verkeersveiligheid in gedrang komt.

Vanwege de omvang van het kruispunt en de benodigde voorzieningen (zoals de verkeerslichten) zal de McGregor variant de historische uitstraling van (de in/uitrit van) het gemeentelijk monument Bloemenheuvel sterk aantasten. Tevens dienen extra voorzieningen aangebracht te worden voor de ontsluiting en parkeervoorzieningen van Shinty, waardoor extra ruimtebeslag benodigd is.

De ontsluiting van McGregor via een verbindingsweg zoals in het verkeerskundig ontwerp voor het Stationsgebied Driebergen-Zeist is voorgesteld, biedt een verkeerssysteem met een betere doorstroming. Het kruispunt ligt immers verder van de A12 af, waardoor voldoende buffer is voor de wachtrijen. Ook met de door McGregor getelde hogere verkeersbelasting biedt het kruispunt een voldoende verkeersafwikkeling.

Het ontwerp van de verbindingsweg en de uitstraling hiervan passen bij het gebruik en sluit aan bij de richtlijnen van het CROW (ASVV). Vanwege de lage snelheid, de korte afstand en de nog altijd relatief lage auto intensiteiten kunnen automobilisten en fietsers samen veilig van deze verbindingsweg gebruikmaken.

Bijlage 1: ASVV 2012 – 14.2.3 Fietsstraat

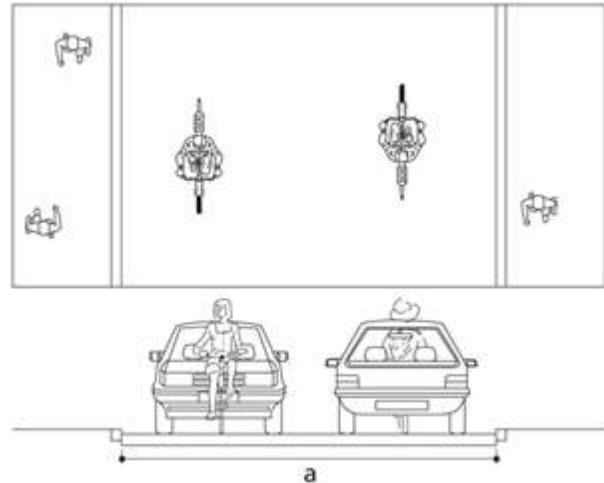
Toepassingsgebied

- erftoegang binnen (en buiten) de bebouwde kom.
- hoofdfietsroute.
- $I_{\text{fiets}} \geq I_{\text{auto}}$.
- $I_{\text{auto}} < 500$ mvt/etm.

$V_{\text{max}} = 30$ km/h (binnen en buiten de bebouwde kom).

Maatvoering

- $a = 4,50$ m.
- breedte rijloper ruim passend voor 2×2 elkaar tegemoetkomende fietsers.



Uitvoering

- bij voorkeur gesloten verharding.
- kleur verharding bij voorkeur rood (ten behoeve van herkenbaarheid (hoofd)fietsroute).
- voorrangregeling op kruispunten (fietsstraat in de voorrang), eventueel met snelheidsremmer.
- routegeleiding op kruispunten (waar nodig).
- geen parkeren op de rijbaan.

Positieve aspecten

- veilig voor fietsers.
- comfortabel voor fietsers.
- duidelijk voor automobilisten dat er sprake is van een (hoofd)fietsroute.

Negatieve aspecten

- zonder aanvullende maatregelen ook aantrekkelijk voor autoverkeer.

Opmerkingen

Voor andere varianten fietsstraat zie [14.4].

Verwijsbladen

n.v.t.

Bijlage 2: Inpassingsschets McGregor variant

