

MEMO

Onderwerp:

VRI Hoofdstraat thv Mc Gregor

Arnhem,
12 augustus 2014

Projectnummer:
D01011.000421.0100

Van:
Jaap Tigelaar

Opgesteld door:
Jaap Tigelaar

DIVISIE MOBILITEIT

Afdeling:
Divisie Mobiliteit Arnhem

Ons kenmerk:
077963966:B

Aan:
Kernteam SDZ

Kopieën aan:

Inleiding

In het verkeerskundig ontwerp voor het Stationsgebied Driebergen-Zeist (SDZ) is ter hoogte van Hoofdstraat 26 voorzien in een kruising met een verkeersregelininstallatie (VRI). In de beroepsprocedure tegen het bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist is door appellante McGregor Fashion Groep B.V. aangegeven dat zij het wenselijk acht dat ter hoogte van haar huidige entree op de Hoofdstraat ook een VRI-installatie wordt gerealiseerd.

In dit memo wordt toegelicht waarom de realisatie van een VRI-installatie ter hoogte van de huidige entree van McGregor vanuit verkeerskundig oogpunt niet wenselijk is.

Bevindingen

Voor de ontsluiting van Landgoed de Reehorst, Hoofdstraat 26, Shinty en McGregor Fashion Groep is op de Hoofdstraat voorzien in een kruising met een nieuwe VRI-installatie (rode vlak in de figuur op de volgende pagina). Deze ligt op ruim 200 meter van de VRI op de toe- en afrit van de A12 (blauwe vlak in de figuur).

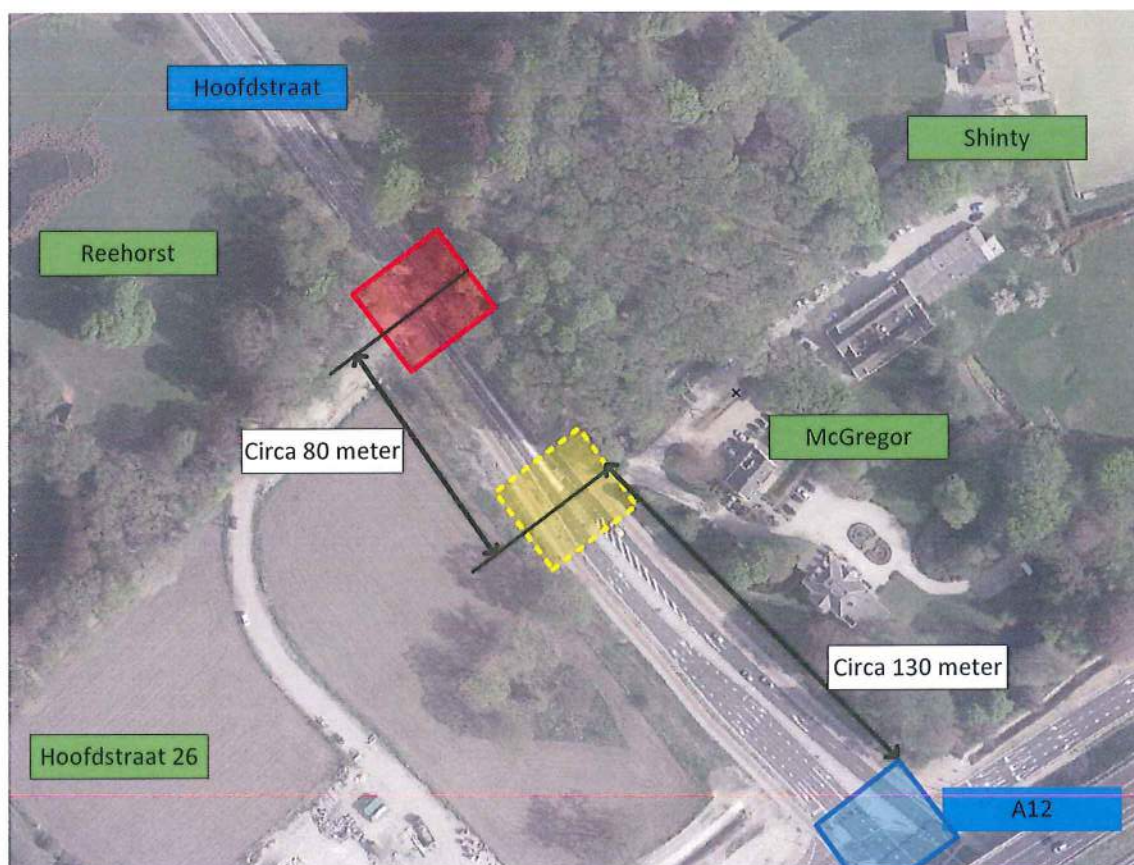
Een eigenschap van een VRI bij een kruispunt is dat er wachtrijen ontstaan op de toe leidende wegen naar dat kruispunt. Verkeer moet immers stilstaan voor een roodlicht, om ander (kruisend/afslaand) verkeer voor te laten gaan. De wachtrij voor het nieuwe VRI kan oplopen tot circa 117 meter¹. Omdat de onderlinge afstand tussen de nieuwe VRI in het ontwerp en de VRI bij de aansluiting van de A12 groot genoeg is, blokkeert deze wachtrij niet het kruispunt bij de A12. Een blokkade op dit het kruispunt kan leiden tot een wachtrij op de afrit, waardoor de doorstroming op de A12 in gedrang komt (kans op files). Daarnaast is er nu voldoende ruimte tussen de kruispunten om verkeer ongehinderd op te laten trekken, waardoor de verkeersafwikkeling op de kruispunten maximaal is (verkeer sluit niet gelijk achteraan in de volgende wachtrij waardoor de afwikkelingsnelheid op het kruispunt zelf afneemt).

¹ Stationsgebied Driebergen-Zeist, verkeerskundige advisering d.d. 10 oktober 2013

ARCADIS

Een voldoende onderlinge afstand is ook wenselijk voor de verkeersveiligheid. Automobilisten zijn geneigd om bij groenlicht op te trekken. Als direct na de kruising de volgende wachtrij staat moeten ze direct weer afremmen en neemt de kans op kop-staart-ongevallen toe.

Met een voldoende onderlinge afstand kunnen beide kruispunten optimaal functioneren. Hoe kleiner de onderlinge afstand van de kruispunten, hoe groter de kans dat de verkeersafwikkeling op de kruispunten negatief wordt beïnvloed, waardoor de capaciteit en de verkeersveiligheid van het gehele verkeerssysteem afneemt.



De afstand van de eventuele VRI bij de ontsluiting van McGregor (gele vlak in de figuur) en de VRI bij de aansluiting van de A12 is slechts 130 meter waardoor wachtrijen op het ene kruispunt de afstroom op het andere kruispunt kunnen gaan beïnvloeden. De kans dat de wachtrij het tussenliggende wegvak volledig volzet en daarmee de kruispunten blokkeert neemt sterk toe. Dit is slecht voor de afstroomcapaciteit en de verkeersveiligheid en dus niet acceptabel.

Het wegvak tussen de nieuwe VRI voor de gecombineerde ontsluiting van de Reehorst, Hoofdstraat 26 en Shinty en de eventuele extra VRI bij McGregor is slechts 80 meter. De wachtrijen op een van deze kruispunten heeft direct gevolg op de doorstroming van het andere kruispunt.

ARCADIS

Met een koppeling (groene golf) kunnen VRI-regelingen op elkaar afgestemd worden. Op de drie VRI-regelingen op de Hoofdstraat (Breullaan, Stationsweg en de ontsluiting van de Reehorst, Hoofdstraat 26, Shinty en McGregor) is zo'n groene golf voorzien. Het toevoegen van een extra VRI bij de Reehorst leidt tot een extra doorsnijding/verstoring van de groene golf, waardoor de doorstroming over de Hoofdstraat verslechterd en de wachtrijen op de Hoofdstraat langer zullen worden. De kans op terugslag richting de A12 wordt hiermee groter.

Naast de kritieke onderlinge afstanden tussen de VRI's, is ook het ontwerp van de kruising zelf een aandachtspunt. Om deze kruising veilig aan te leggen is een vrij grote vormgeving nodig. Zo is voor verkeer vanuit Zeist een los voorsorteervak voor linksaf nodig. Daarnaast moet de situatie tussen het (recht-)doorgaand fietsverkeer naar Zeist en afslaand autoverkeer naar McGregor veilig worden vormgegeven. De situatie met fietsers is met de huidige ontsluiting van McGregor al een gevaarlijk punt. Een VRI-regeling waarbij fietser en auto tegelijk groen hebben, is uit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk. Om fietsers een veilige en goede afwikkeling te kunnen bieden is een los rechtsafvak nodig, of moet het fietspad verder uitbuigen over het terrein van McGregor. De vormgeving van zo'n groot kruispunt gaat ten koste van de uitstraling van het landgoed en hiermee wordt de huidige entree van McGregor en de (daarmee samenhangende) cultuurhistorische waarden van het Landgoed Bloemenheuvel aangetast. Deze blijven wel bestaan in het centraal regelen van alle ontsluitingen op de VRI geregelde kruising zoals in het bestemmingsplan opgenomen is.