

Aan: Burgemeester en wethouders

Afd:

Van: Theo Huijbers

Afd: Projectontwikkeling

Onderwerp: Feitenrapportage VRI's Ringbaan Noord

Datum: 19-2-2015

Zaaknummer (indien van toepassing):

FEITENRAPPORTAGE VRI'S RINGBAAN NOORD

1. AANLEIDING

Naar aanleiding van het ongeval op het kruispunt Ringbaan Noord en Ringbaan Oost is er een feitenrapportage opgesteld over de werking van de verkeersregelininstallatie.

2. CONTEXT

De ontwikkeling van de woonwijk Laarveld en het bedrijventerrein Kampershoek 2.0 kan leiden tot een slechtere doorstroming op de Ringbaan Noord tussen de Eindhovenseweg en de A2. De gemeente heeft adviesbureau Arcadis gevraagd om voor dit traject de knelpunten in beeld te brengen vanuit de situatie in 2020 en oplossingsrichtingen te onderzoeken. In het eindrapport (28 mei 2010) worden maatregelen voorgesteld voor de kruisingen van de Ringbaan Noord met de Laarderweg, Ringbaan Oost en Marconilaan. Op 25 mei 2011 heeft de gemeenteraad op basis van de studie van Arcadis besloten de reconstructie van de kruisingen op de Ringbaan Noord voor te bereiden en uit te voeren, met dien verstande dat op de kruising met de Wiekendreef ook een verkeersregelininstallatie (VRI) wordt geplaatst. Let wel: Bij alle VRI's zijn geregelde oversteekplaatsen voor fietsers. Alleen bij het kruispunt met de Laarderweg is ook een oversteekplaats voor voetgangers.

In vervolg op het rapport van Arcadis is door IT&T een studie verricht naar de mogelijkheid om de vier VRI's met elkaar te koppelen, zodat een dynamische groene golf kan worden ingesteld. Een dynamische groene golf betekent dat de VRI's zich continu aanpassen op de intensiteit van het verkeer. Het betekent niet dat men bij "groen licht" en rijden met de aangegeven snelheid verzekerd is van "groen licht" bij de overige verkeerslichten. Men profiteert wel van de meest efficiënte doorstroming.

3. PROCES INREGELING VRI'S

Om een beeld te kunnen vormen van hoe de regeling van de VRI's op de Ringbaan Noord tussen de Eindhovenseweg en A2 tot stand is gekomen, volgt hieronder een korte samenvatting van de activiteiten die hieraan ten grondslag liggen:

- a. IT&T Dhr. L. Misdorn: teamleider applicatie programmering & commercieel verkeerskundige, tevens specialist ongevallenanalyse en cursusleider aan de politieacademie) heeft de regeling voor de VRI's geschreven/geprogrammeerd conform CROW richtlijn 321 (dit is de basis voor verkeersveiligheid bij verkeerslichten). In die richtlijn wordt beschreven welke uitgangspunten voor welke situatie moeten worden gebruikt (snelheid van voertuigen is bijvoorbeeld afhankelijk van de soort bocht die een voertuig moet maken). De tijd om over te steken voor zowel de fietsers als voetgangers is onderverdeeld in 4 fasen. Deze tijd bestaat uit 1) groentijd, 2) knipperen/geel, 3) ontruimingstijd en 4) tijd die het andere verkeer nodig heeft om aan te rijden en op het punt te komen waar het andere verkeer gekruist wordt.

- De ontruimingstijden zijn aan de hand van het programma OTTO berekend. Dit zijn landelijke richtlijnen waarbij uiteraard de veiligheid van de weggebruikers leidend is.
- b. De applicatie is vervolgens aan de fabrikant van de VRI installatie aangeboden voor een fabrieksafnametest (FAT). Hier worden via een automatische test de specifieke ontruimingstijden vergeleken met de berekende waarden. De automaat moet voldoen aan de eisen conform NEN 3384. Dit is gecontroleerd. De bewakingstest is door de aannemer aangeleverd.
 - c. Na plaatsing van de VRI's is een straatafnametest gedaan (SAT). Gecontroleerd is of alle verbindingen en lussen goed zijn aangesloten en of het geheel technisch en veilig functioneert. Dit was zo en de VRI is vrijgegeven.
 - d. Na vrijgave van de VRI's, inclusief VRI plaats delict, zijn deze door de gemeente gecontroleerd. Ze voldeden aan de richtlijn 321 van de CROW.

4. CONCLUSIE

- De inregeling van de VRI's, inclusief VRI plaats delict, voldoet aan de veiligheidsnormen beschreven in de CROW richtlijn 321.