

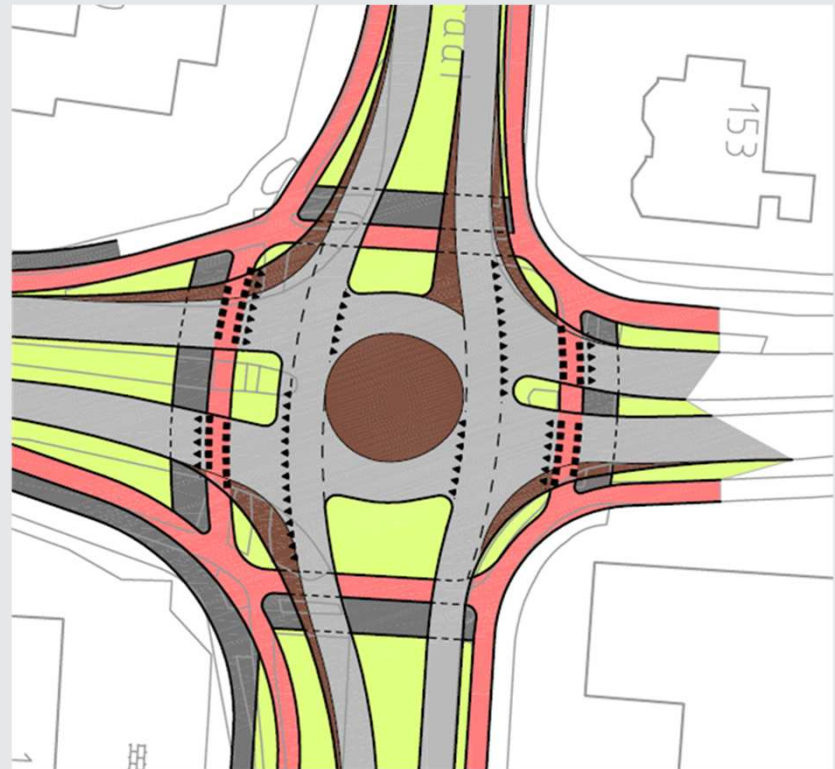


**move
mobility**
smart moving cities

Vorrangspleintje (Langzaam rijden gaat sneller)

Principes:

- Beheerste snelheid
- Afwikkeling op basis van zelfregulering:
 - Hoofdstroom (ook fietsers) logisch in de voorrang
 - Oversteken (ook de auto) in etappes, 1 strook per keer.
- Overzichtelijke verkeerssituatie
- Oogcontact



Daarmee past het vorrangspleintje in het Duurzaam Veilig concept

Hilversum, versie met uitvoegers



‘de praktijk stemt ons buitengewoon tevreden’



move
mobility

‘kruispunt blijft doorlopen’



Marc van Eck
bevelvoerder Brandweer Hilversum

‘tot nu toe 5 keer minder aanrijdingen dan VRI’



move
mobility

Wijkagent Koops over oversteekbaarheid



‘Heel prettig om over te steken: verkeer van 1 kant, rustig naar volgende punt, en rustig verder. Ook vrachtvervoer en bussen maken de draai vrij gemakkelijk.’

Nooit meer dan 1 strook, in tegenstelling tot turbotonde of bij kruispunten met ‘gewone’ uitvoegers.

‘veel minder geluidsoverlast, verkeer rijdt rustig door’ en ‘je ruikt geen uitlaatgassen meer’



move
mObility

Scholier: 'nu kan je makkelijker oversteken'



move
mObility

Fietzersbond: 'iets meer snelheidsreductie graag'

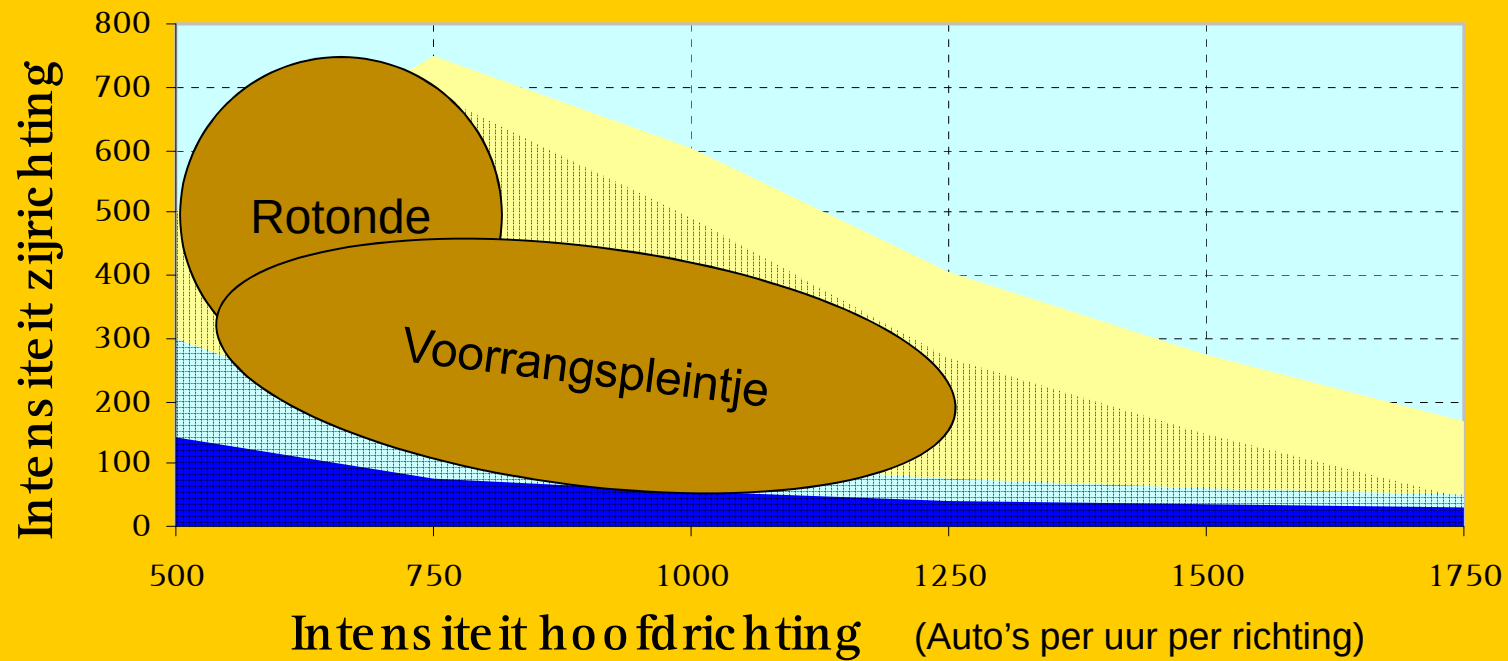


‘af en toe blokkeert ie, maar dat is maar een moment’

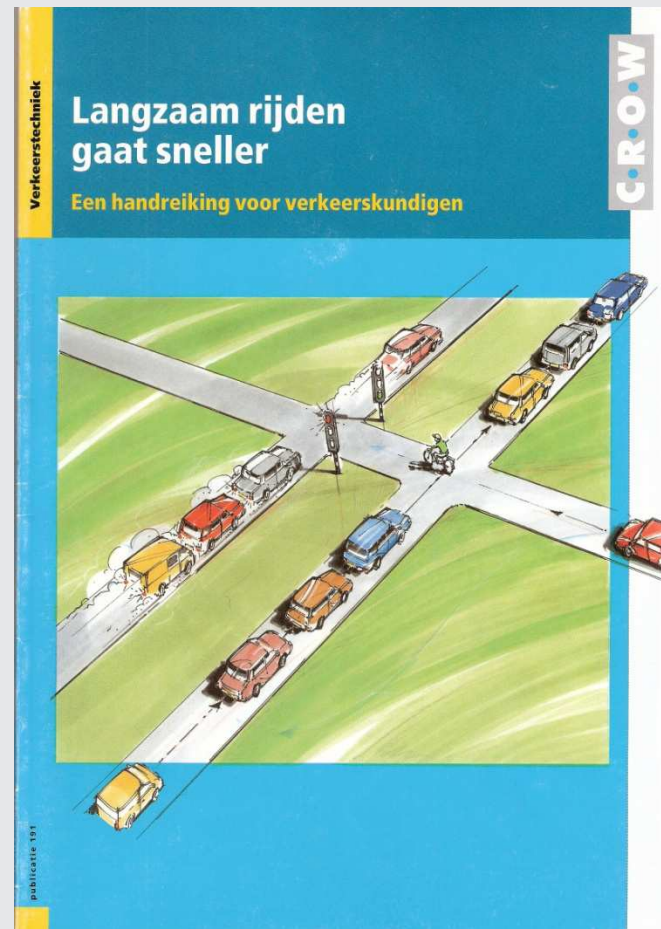


**move
mobility**

Typisch toepassingsgebied: verzamelweg



CROW heeft voorrangsp plein een plek gegeven



Werkbalk

<

>

v

uitleg

pauze

stop

zoom uit

zoom in 1

tijd

00:04:59

Kwaliteit van de verkeersafwikkeling in het netwerk

Simulatieduur [s]300Verstreken [%]100

Evaluatie niet-geregelde kruispunten:

Grootste gemiddelde wachttijd fietsers op kruispunt 1 [s]

4.9

Aantal lang-wachtende automobilisten (meer dan 30 s.)

2

Aantal geforceerde invoegbewegingen (gebruikt hiaat kleiner dan gewenst)

8

Voetgangersoversteekbaarheid aantal hiaten > 4 s. op drukste kruispunt 1

14.7

Voetgangersoversteekbaarheid aantal hiaten > 9 s. op drukste kruispunt 1

6.4

Evaluatie hele streng:

Grootste gemiddelde vertraging voor auto's op kruispunt 1 [s]

26.7

Grootste totale vertraging voor auto's op kruispunt 1 [s]

69.6

Gem. snelheid actueel links -> rechts [km/u]

41.5

Gem. snelheid actueel rechts -> links [km/u]

41.4

Gem. snelheid actueel BUS links -> rechts [km/u]

0.0

Gem. snelheid actueel BUS rechts -> links [km/u]

0.0

Benzineverbruik [l/100 km]

6.5

CO2-uitstoot [kg/uur]

193.3

korte keerlus; fietsers voorrang in de hoof

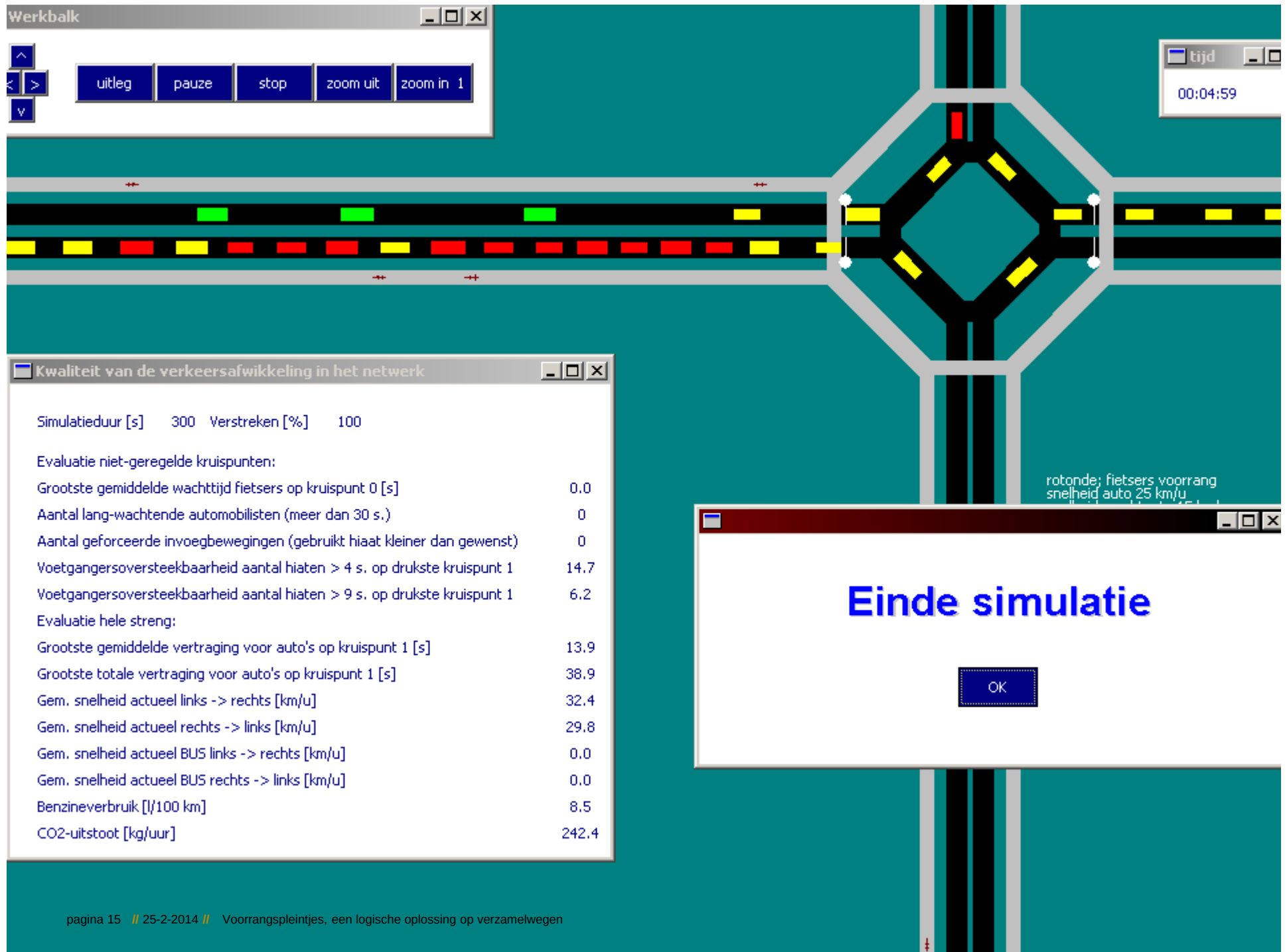
snelheid auto 35 km/u

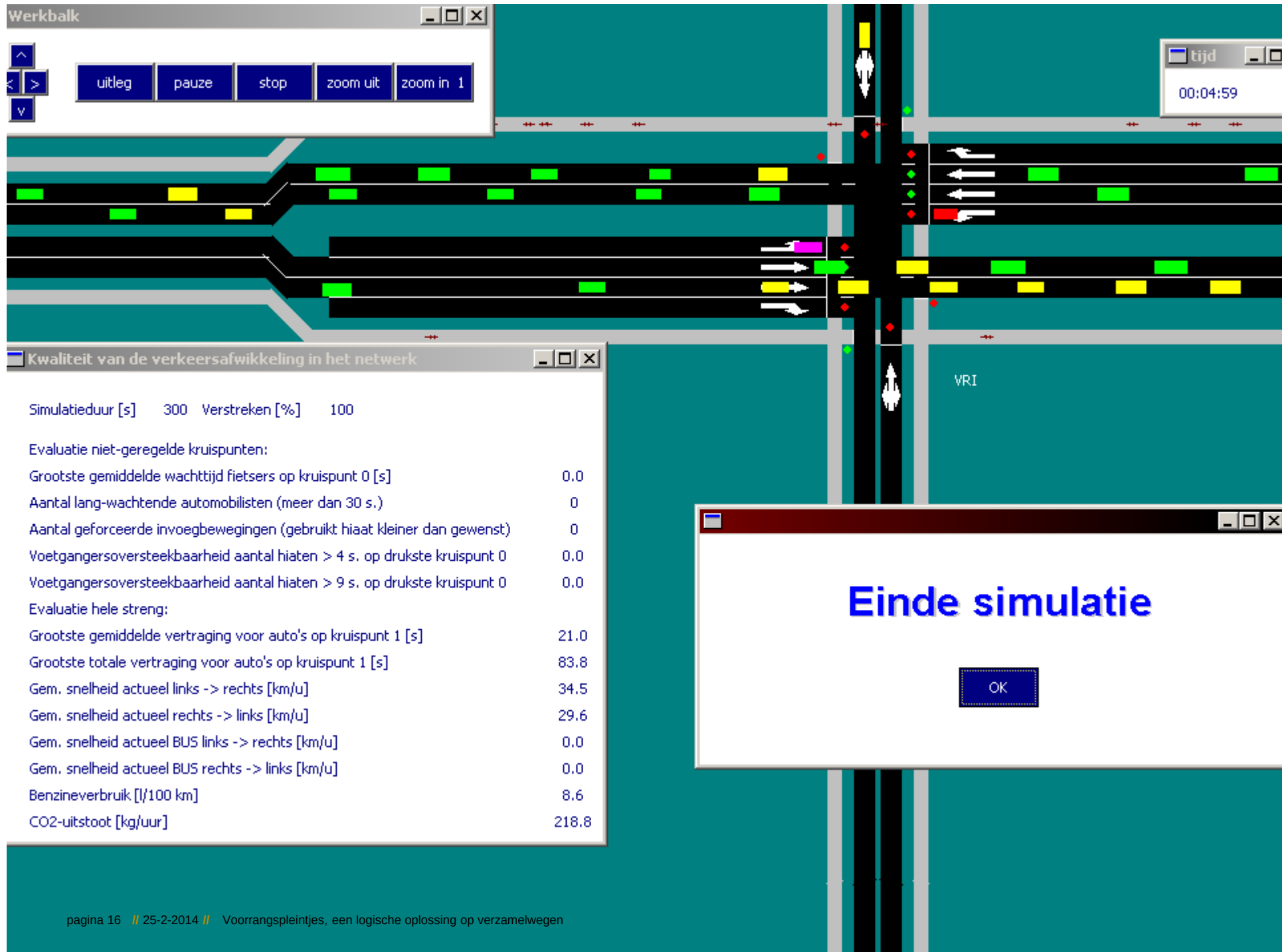
snelheid vrachtauto 25 km/u

Einde simulatie

OK

pagina 14 // 25-2-2014 // Voorrangspointjes, een logische oplossing op verzamelwegen





Geen ophef over toepassingen elders



- Wolvega
- Heerhugowaard
- Goes
- Den Haag
- Leidschenveen
- Lonneker
- Oldenzaal
- Arnhem (de bus rijdt vlot mee).

Busmaatschappij over Heerhugowaard:

... 'als ze hier nog één rotonde neerleggen, dan haal ik de bus van de route'

Veel gestelde vragen (1)

Het pleintje zou nadelig zijn voor fietsers

Het fietsverkeer langs de gebiedsontsluitingsweg rijdt in de voorrang, waarbij de voorrangssituatie niet tot misverstanden kan leiden. Voor deze fietsers wordt nu een heldere non-stop doorgaande route geboden.

Bij het oversteken van een voorrangspointje moeten fietsers voorrang verlenen aan het autoverkeer en dus af en toe afstappen. Dit kan bij hoge verkeersintensiteiten (> 20.000 etmaal) inderdaad leiden tot vervelende wachttijden. Doseerlichten op de hoofdbaan kunnen hier behulpzaam zijn, maar in de praktijk zullen automobilisten via oogcontact vaak voorrang verlenen aan fietsers als de automobilist zich realiseert dat fietsers lang staan te wachten. De automobilist hoeft maar een paar seconden ruimte geven, het gaat maar om één strook. Het technische alternatief voor deze situatie met veel verkeer is een grootschalige VRI kruising (met langere wachttijden in *elke* richting) of een ongelijkvloerse kruising. Enkelstrooks rotonden zullen bij dergelijke intensiteiten al helemaal niet meer voldoen. Turborotonden mogelijk wel, maar deze vragen veel ruimte en zijn voor fietsers en voetgangers onwenselijk.

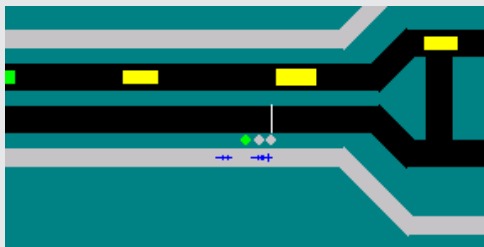
Veel gestelde vragen (2)

Het bieden van een hogere capaciteit kan niet de bedoeling zijn.

De aanzuigende werking van een gebiedsontsluitingsweg past juist uitstekend bij de functie van een ontsluitingsweg. Zeker als dit gepaard gaat met een afnemende verkeersdruk op parallel gelegen straten door woonwijken..

Doseerlichten zouden niet in het concept passen

Bij hoog oplopende verkeersintensiteiten kan een doseerlicht het aanbod van bruikbare hiaten vergroten. Het doseerlicht moet op de hoofdrijbaan worden geplaatst op korte afstand van het kruispunt. Dit doseerlicht gaat kortstondig (enkele seconden) op rood bij een tijdelijk te laag aanbod van bruikbare hiaten. Toepassing van een dergelijk kleinschalig doseerlicht is heel wat anders dan een volledige verkeerslichtenregeling waarvoor soms (in het geval van Hilversum) huizen gesloopt zouden moeten worden om voldoende ruimte te maken voor opstelvakken.

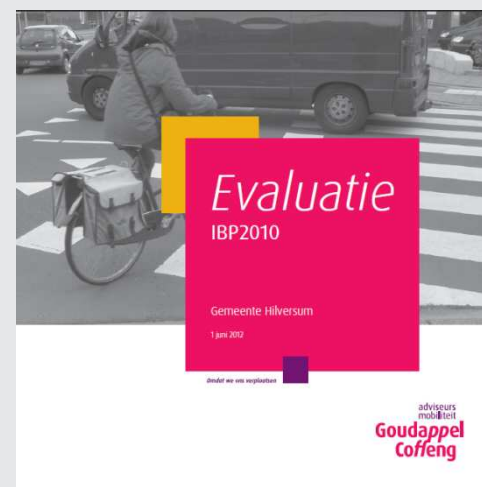


Evaluatie in 2012 van 10 kruispunten



Pieter de Hooghlaan: verkeer vanaf de Utrechtseweg snijdt de bocht af door gebruik te maken van de strook voor linksaf.

‘De meeste voorrangspointjes werken goed. Het verkeer dat wil keren of dat links af wil slaan verstoort de hoofdstroom niet.’



move
mobility



*Let's **MOVE** on!*

move
mObility
smart moving cities

Achter de Muren ZP 12, 7411 GE Deventer // Postbus 234, 7400 AE Deventer // P.O. Box 234, NL-7400 AE Deventer
T +31 (0)88 100 3900 // info@movemobility.nl // www.movemobility.nl