

Veiligheidsanalyse bij draaien rijrichting Leidseweg

Bijlage bij raadsbrief Stand van zaken Lombokplein en uitwerking moties/toezeggingen; 8 maart 2022

Aanleiding

Bij de vaststelling van het PvE/FO van het project Lombokplein is in de gemeenteraad van maart 2021 een toezegging gedaan om een veiligheidsanalyse (scan) uit te voeren op het omdraaien van de rijrichting op de Leidseweg in relatie tot het parkeren langs deze fietsstraat. In de raadsbrief van 17 februari 2021 hebben we de raad toegelicht waarom de rijrichting wordt omgedraaid en dat hier geen veiligheidsrisico's in beeld zijn.

Rijrichting Leidseweg in relatie tot langsparkeren

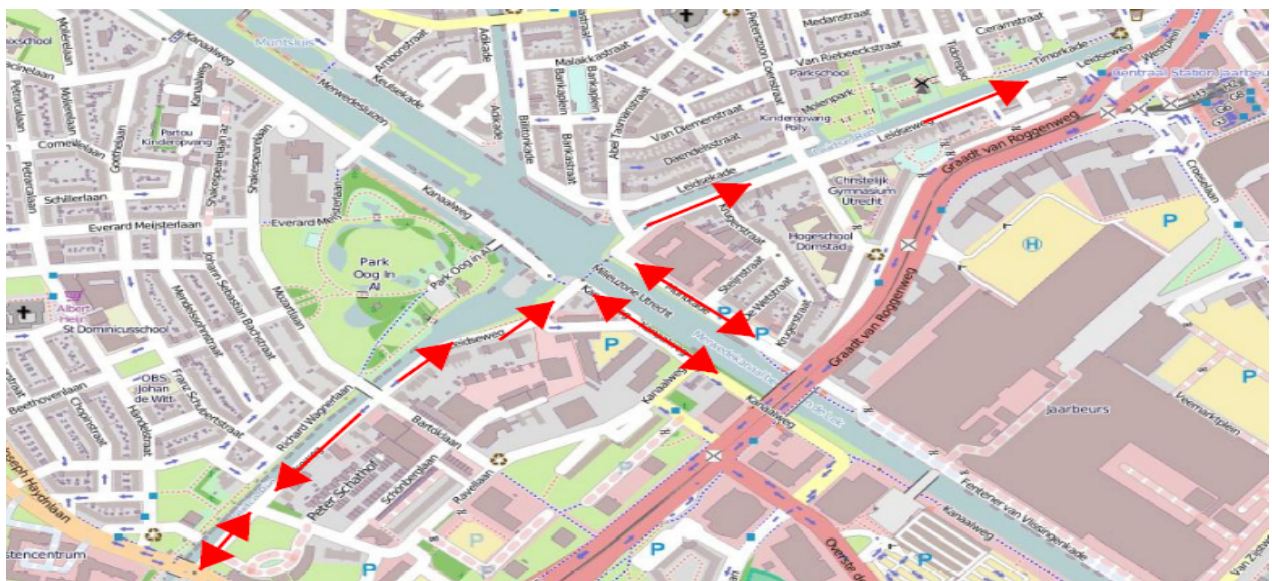
Met het opheffen van de huidige doorsteek van de Leidseweg naar het Westplein (voorlangs de Leidsche Poort) in combinatie met eenrichtingsverkeer in de Verlengde Damstraat richting de Kanaalstraat, is de Leidseweg via het huidige eenrichtingsverkeer (de stad in) niet meer mogelijk. Het eenrichtingsverkeer in de Verlengde Damstraat hangt samen met het eenrichtingsverkeer in de Damstraat als onderdeel van de Visie Kanaalstraat. Dit heeft geresulteerd in het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Leidseweg.

Het autoverkeer zal in deze nieuwe situatie bij in- en uitrijden van de parkeerplaatsen op de Leidseweg, de tegemoetkomende fietsers moeten passeren. De automobilist rijdt de fietser tegemoet en heeft dus goed zicht op de fietser bij het in- of uitparkeren. In de huidige situatie zit de fietsers achter de automobilist, dus minder goed te zien bij inparkeren. Voorbeelden van soortgelijke situaties, die in praktijk goed functioneren, zijn onder andere de Tolsteegsingel, Prins Hendriklaan, Cremerstraat en de Zandweg.

Hieronder is een analyse gegeven van de verkeerkundige consequenties van het draaien van de rijrichting in relatie tot het parkeren en de verkeersveiligheid. Hiervoor zijn ook ervaringen van voorbeelden elders in de stad Utrecht beschouwd.

Huidige situatie Leidseweg

Het eerste stuk, vanaf de Damstraat, is een verplicht fietspad. De rest van de Leidseweg is op dit moment ingericht als fietsstraat. Deze bestaat uit twee stroken asfalt met een elementenstrook in het midden. Deze uitstraling loopt door tot aan de Ravellaan. Deze inrichting is gekozen om het gebruik van de hoofdfietsroute te bevorderen en het gebruik van de auto te ontmoedigen. Op Leidseweg zijn meerdere eenrichtingswegen ingesteld. Deze gaan zowel stad in als stad uit.



In de afbeelding is een overzicht gegeven van de rijrichtingen per wegvak op de Leidseweg:

- Westplein – Koningsbergerstraat: stad IN
- Koningsbergerstraat – Abel Tasmanbrug (ter hoogte van de Munt): Stad IN
- Abel Tasmanbrug – Muntkade: twee richtingen
- Kanaalweg – Mozartbrug/Bartoklaan: stad IN
- Mozartbrug/Bartoklaan – Ravellaan: stad UIT

Parkeren

Het langsparkeren op de Leidseweg is over de gehele weg aan de kant van de woningen.

Wegvak Koningsbergerstraat - Westplein

Op het traject tussen de Koningsbergerstraat en het Westplein, rijdt het gemotoriseerde verkeer op dit moment dus richting stad in. Bij het inparkeren blokkeren de automobilisten dus de achteropkomende fietsers. De fietsers die richting het centrum gaan moeten om het inparkerende voertuig heen, met de kans dat zij op andere weghelft komen, om hun weg te kunnen vervolgen. De automobilist kan achteruit inparkeren en heeft hierbij zicht op de fietsers via de spiegels. Hierbij is het zicht op de fietsers vanzelfsprekend minder dan bij voorruit inparkeren.



Gevolgen van draaien van de rijrichting

Bij het aanpassen van de rijrichting is gekeken naar de fietsersstroom ten opzichte van de manier van in- en uitparkeren. Met het doortrekken van de Leidse Rijn vervallen de verkeerslichten op de (toekomstige) kruising van de Leidseweg-Verlengde Damstraat. Zo komen de fietsers meer verspreid over de Leidseweg te rijden. Autoverkeer zal niet meer via de Leidseweg naar het Westplein mogen rijden. Het gemotoriseerde verkeer mag uitsluitende vanaf de Verlengde Damstraat richting de Koningsbergerstraat rijden.

Inparkeren

Het autoverkeer zal bij deze rijrichting bij het inrijden van de langspaarkeerplaats de tegemoetkomende fietsers moeten kruisen. De automobilist rijdt de fietser tegemoet in de tegengestelde rijrichting. Ze hebben dus bij het inparkeren goed zicht op deze fietsers. Voor de fietsers verandert er in wezen niet veel. Alleen het inparkerende voertuig, waar de fietser om heen moet, staat andersom ten opzichte van de huidige situatie.

Uitparkeren

Bij het uitparkeren wordt het dan wel anders voor de automobilist. Omdat het stuur van het voertuig links zit en de rijbeweging naar rechts gaat, moet de automobilist rustiger uitrijden. Het zicht op het tegenmoet komende verkeer is immers minder dan in de huidige situatie. Met goed kijken en rustig op rijden wordt het zicht op de tegemoetkomende fietser steeds beter. Naar verwachting parkeren hier met name lokaal bekende automobilisten. Er is hier sprake van een drukke fietsroute, op het moment dat er een behoorlijke stroom aan fietsers, bijvoorbeeld tijdens de spitsuren neemt de kans op knelpunten toe.

Wegvak Mozartbrug/Barthoklaan – Ravellaan

De bovenstaande beschrijving is reeds van kracht op het stuk Leidseweg tussen de Mozartbrug/Bartoklaan en de Ravellaan. Hier is een eenrichtingsweg in de richting van de Pijperlaan. Op dit stuk van de Leidseweg moet de automobilisten al tegen het verkeer in kruisen om in te kunnen parkeren. Bij navraag bij de betreffende wijkverkeerskundige zijn geen meldingen van onveiligheid of bijna-ongelukken bekend. Ook zijn er geen ongevallen geregistreerd.



Verkeersveiligheid

Het omdraaien van de rijrichting voor wat betreft het in- en uitparkeren geeft enkele nadelen, zoals het moeten wisselen van rijbaan door de automobilist, een verminderd zicht bij het uitparkeren en het mogelijk hinderen van tegemoetkomend fietsverkeer. In de spits kunnen de aantallen fietsers op de Leidseweg behoorlijk hoog liggen. Dit zou mogelijk tot een verhoogd risico kunnen leiden bij het in- en uitparkeren.

Deze nadelen worden onder vangen doordat er, met het verdwijnen van de verkeerslichten (op de (toekomstige) kruising van de Leidseweg-Verlengde Damstraat) en het doortrekken van de hoofd fietsroute, meer verspreiding van het fietsverkeer ontstaan. Hierdoor zal er voldoende tijd en gelegenheid zijn voor in- en uitparkeren. Ook omdat hier, net als verderop op de Leidseweg, naar verwachting vooral lokaal bekende automobilisten gaan parkeren.

Tevens krijgt deze route met het omdraaien van de rijrichting op de Leidseweg, in combinatie met de uitvoering van de Visie Kanaalstraat/Damstraat, meer een bestemmingsverkeer karakter; de verwachting is dat het autoverkeer dat de route gebruikt wat zal afnemen.

Referenties elders in de stad

Naast het deel van de Leidseweg, tussen de Mozartbrug/Bartoklaan en de Ravellaan, waar autoverkeer in dezelfde rijrichting rijdt als het deel waar het nu veranderd gaat worden zijn er meer straten waar deze situatie zich voordoet. Zoals aangegeven in de eerdere raadsbrief zijn onder andere de Tolsteegsingel, Cremerstraat en Prins Hendriklaan voorbeelden van het langsparkeren met tegemoetkomende fietsers. Hier zijn geen (bewoners-) meldingen of klachten over verkeersonveilig- of onoverzichtelijkheid bekend bij de wijkverkeersadviseurs van deze wegen.

Conclusie

Uit de veiligheidsanalyse blijkt dat het omdraaien van de rijrichting niet gevaarlijker is dan in de huidige situatie. Dit heeft onder andere ook te maken de spreiding van fietsers en de verwachting dat de parkeerders veelal buurtbewoners zijn. Deze zijn, na een gewenningsperiode, bekend met en zich bewust van de nieuwe situatie. Door de spreiding van de fietsers zal er voldoende tijd en gelegenheid zijn voor in- en uitparkeren. Ook elders op de Leidseweg en in de stad heeft het toepassen van deze oplossing niet tot onveiligheid of meldingen van bewoners of gebruikers geleid.