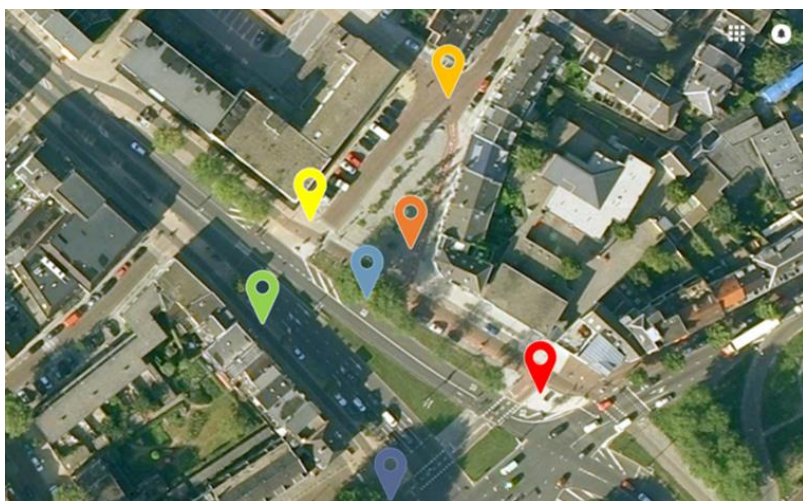


Van : XTNT
Aan : Gemeente Utrecht
Datum : 30 april 2018
Onderwerp : Adviesmemo verkeersveiligheid omgeving Pijlsweerd

Achtergrond





De gemeente Utrecht bereidt momenteel de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg voor. De geplande herinrichting biedt kansen om door de omgeving ervaren knelpunten rondom basisschool de Pijlstaart op te pakken. Voordat de gemeente hierop actie onderneemt, wil zij graag beter inzicht in de ervaren problematiek. XTNT is door de gemeente gevraagd om de verkeersveiligheid van de huidige verkeerssituatie te onderzoeken en mogelijke oplossingen te beschrijven.

In totaal heeft XTNT de verkeersveiligheid van zeven locaties rondom basisschool de Pijlstaart onderzocht (zie afbeelding 1).



Afbeelding 1: Onderzoeklocaties.

De volgende vragen stonden bij de verschillende onderzoeklocaties centraal:

	1. Gereguleerde fiets- en voetgangersoversteek Amsterdamsestraatweg	In hoeverre kunnen voetgangers het fietspad richting het schoolplein veilig (en gemakkelijk) oversteken?
	2. Conflictsituatie schoolgaand verkeer en doorgaand verkeer fietspad Herenweg	In hoeverre kan schoolgaand verkeer (fietsers) het fietspad langs de Herenweg veilig (en gemakkelijk) oversteken?
	3. Splitsing Herenweg	In hoeverre is er sprake van conflictsituaties tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer en fietsers onderling op de Herenweg?
	4. Begin Herenweg	In hoeverre vinden er op de Herenweg conflicten plaats tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer?





5. Ongereguleerde fiets en voetgangersoversteek Amsterdamsestraatweg (westzijde)	In hoeverre is er sprake van conflictsituaties met fietsers die de Amsterdamsestraatweg willen oversteken?
6. Ongereguleerde fiets- en voetgangersoversteek Amsterdamsestraatweg (oostzijde)	In hoeverre leidt het tegen het verkeer in fietsen (oostkant ASW) richting de school tot knelpunten?
7. Fietspad Paardenveld (richting Albert Heijn)	In hoeverre leidt het tegen het verkeer in fietsen tot knelpunten? (En wat betekent dit voor de noordelijke oversteek?)

In de volgende paragrafen is per locatie de belangrijkste bevindingen beschreven. Ook zijn mogelijke oplossingen beschreven voor knelpunten die zijn gesignaleerd.

1. Gereguleerde fiets- en voetgangersoversteek Amsterdamsestraatweg



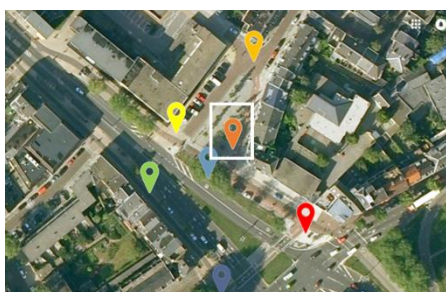
Voetgangers kunnen het fietspad richting het schoolplein over het algemeen veilig oversteken. Af en toe is het iets lastiger om het fietspad over te steken door de grote fietsstroom. Het is echter niet onveilig. Het grootste deel van de voetgangers wacht netjes totdat de fietsstroom voorbij is. Het hekje werkt goed, dat wil zeggen: het stuurt voetgangers naar de gewenste oversteekplek. Voetgangers hebben bij deze

oversteekplek echter wel slecht zicht op fietsers die van achteren komen (Amsterdamsestraatweg zuidwest). Er zijn geen onveilige situaties als gevolg hiervan geconstateerd.

Op basis van bovenstaande bevindingen concluderen we dat er op deze locatie geen maatregelen hoeven worden genomen om de verkeersveiligheid te vergroten. Eventueel kan worden overwogen om de opening van het hekje iets te verschuiven (van de oversteek af), zodat voetgangers beter kunnen anticiperen op fietsers die van achteren komen. De tijdwinst hiervan is echter beperkt.

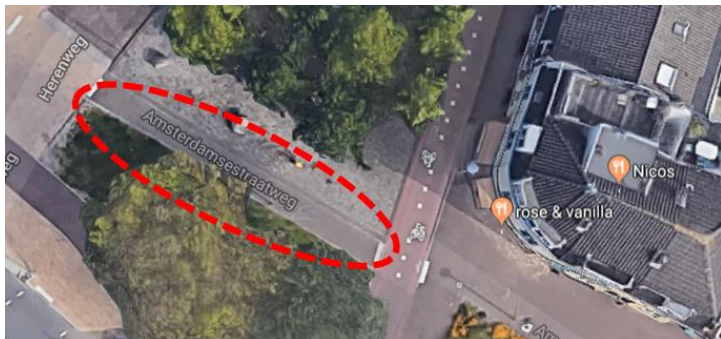
2. Conflictsituatie schoolgaand verkeer en doorgaand verkeer fietspad Herenweg

Schoolgaand verkeer (voetgangers) kan over het algemeen veilig en gemakkelijk het fietspad langs de Herenweg oversteken. Af en toe wachten kinderen (met hun ouders) aan de zijkant om andere fietsers te laten passeren voordat ze het fietspad oversteken. De ruimte is nét te krap om elkaar comfortabel te passeren. Daarnaast maakt de stoeprand de draai lastiger.



Een andere constatering die op deze locatie is gedaan, is dat sommige fietsers over het voetpad fietsen (zie afbeelding 2). Mogelijk speelt het ontbreken van een tweerichtingsfietspad (langs de groenstrook) hierbij een rol. Het fietsen op het voetpad leidde niet tot onveilige verkeerssituaties.





Afbeelding 2: Voetpad dat door fietsers wordt gebruikt (zie gebied rode stippellijn).

Tot slot is geconstateerd dat fietsers die vanaf het fietspad vanuit de Herenweg komen, geen voorrang krijgen van fietsers die rechtdoor rijden richting de Amsterdamsestraatweg noordzijde.

Op basis van bovenstaande constatering stellen we voor om het fietspad vanuit de Herenweg te verbreden en dit door te trekken naar het fietspad langs de Amsterdamsestraatweg. Op deze manier hebben fietsers meer ruimte om elkaar te passeren. Om de draai van schoolgaand verkeer naar het schoolplein makkelijker te maken, raden we aan om de stoeprand te verlagen. Tot slot raden we aan om haaiantanden aan te brengen op het fietspad vanuit de Herenweg, zodat de voorrangsregeling wordt verduidelijkt. Wegens de grote fietsstroom op het fietspad langs de Amsterdamsestraatweg en onwaarschijnlijkheid dat rechtdoorgaand verkeer stopt voor de fietsers vanuit de Herenweg, is het logischer om het rechtdoorgaande verkeer in de voorrang te leggen. Op afbeelding 3 zijn de voorgestelde aanpassingen verwerkt.



Afbeelding 3: Verbreden van fietspad, verlagen stoeprand en aanleggen haaiantanden.

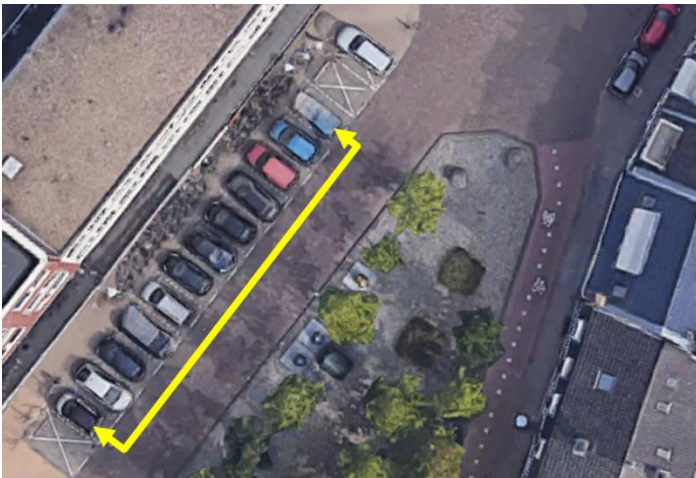


3. Splitsing Herenweg



Er zijn op deze locatie geen conflicten tussen fietsers geconstateerd. Ouders die hun kind(eren) met de auto naar school brengen, gebruiken de splitsing vaak om te keren. Er zijn geen gevaarlijke verkeerssituaties als gevolg hiervan geconstateerd, echter het is geen ideale combinatie met het aanwezige fietsverkeer.

Als het gaat om maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten, concluderen we dat er winst te behalen valt bij de kerende auto's op de splitsing. Omdat het keren niet kan worden voorkomen (Herenweg inrichten als eenrichtingsweg is niet mogelijk), is het verstandig om het keren te faciliteren. Een mogelijkheid hiervoor is om te schuiven met de huidige parkeervakken op de Herenweg (zie afbeelding 4). De parkeervakken zijn over het algemeen allemaal bezet, op de invalideparkeerplaats en parkeerplaats voor de deelauto van Connectcar na. Door de parkeerplaats voor de deelauto naar achteren te schuiven (richting de Otterstraat, naast parkeerplaatsen met laadpalen), ontstaan er bij de splitsing op de Herenweg vaker mogelijkheden om via de parkeervakken te keren. Om het gebruik hiervan door schoolgaand verkeer te stimuleren, is het belangrijk dat de school hierover naar ouders communiceert.

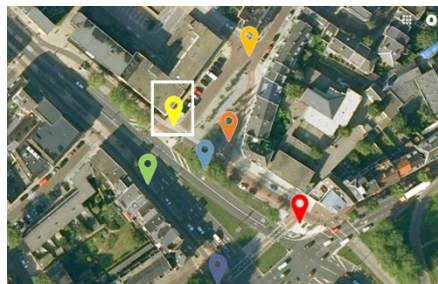


Afbeelding 4: Verwisselen van parkeerplaatsen op Herenweg (zie gele pijlen).

4. Begin Herenweg

De belangrijkste knelpunten die op deze locatie zijn geconstateerd zijn:

- Fietsers die de Amsterdamsestraatweg bij de ongereguleerde oversteek willen oversteken, stellen zich ook links van de auto's op. Als automobilisten linksaf slaan, zitten fietsers de automobilisten in de weg.

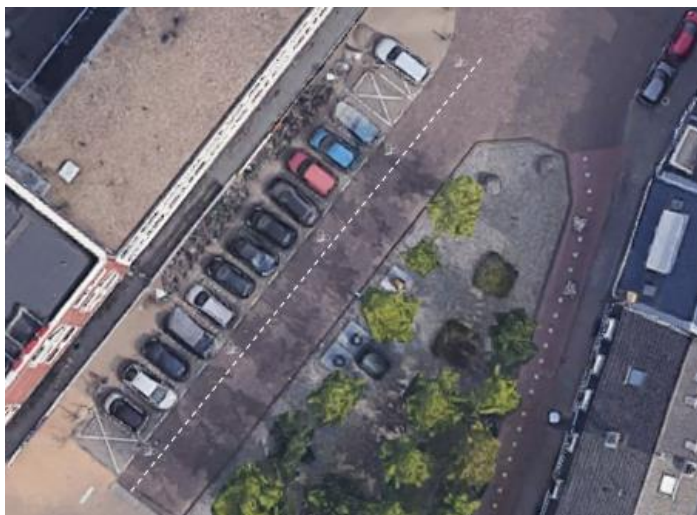


- Kerende auto's. Ouders die hun kind(eren) met de auto naar school brengen keren op het voetpad bij de Ekoplaza. Dit is niet ideaal in combinatie met het aanwezige fietsverkeer. Ouders parkeren hun auto bovendien ook vaak buiten de parkeervakken (meestal op het pleintje met afvalcontainers, tegenover de parkeervakken).
- Automobilisten die vanaf de Amsterdamsestraatweg noord naar de Herenweg rijden, rijden soms een stuk tegen het verkeer in om de wachtrij richting de Daalsesingel/ -tunnel te omzeilen.

Twee andere zaken die zijn opgevallen, maar door ons niet als knelpunten worden ervaren zijn:

- Automobilisten die de Herenweg willen in- en uitrijden moeten soms lang wachten door de grote hoeveelheid fietsverkeer.
- De nabijgelegen fietsoversteek ter hoogte van de bushalte (tussen de Aldi en Albert Heijn in), wordt (met name in de avondspits) regelmatig door voetgangers gebruikt. Er zijn geen conflicten tussen voetgangers en fietsers als gevolg hiervan geconstateerd.

Om het links opstellen van fietsverkeer tegen te gaan, zou ervoor kunnen worden gekozen om aan de rechterzijde van de Herenweg een fietssuggestiestrook aan te leggen (langs de parkeervakken tussen Otterstraat en trottoir bij Ekoplaza) (zie afbeelding 5). Fietsers worden op deze manier bij de splitsing op de Herenweg gestuurd om rechts aan te houden.



Afbeelding 5: Fietssuggestiestrook op de Herenweg.

Een langere termijn oplossing voor het conflict tussen links afslaande automobilisten en fietsers, is om het plein op de Herenweg te verbreden tot aan de woningen (zie afbeelding 6). Het fietspad in de Herenweg dat grenst aan het schoolplein, verdwijnt hierdoor. Voordeel van deze herinrichting is dat de overlast voor fietsers van kerende auto's op deze locatie hiermee ook wordt aangepakt.





Afbeelding 6: Voorgestelde herinrichting gebied Herenweg.

Een alternatief voor de hierboven beschreven lange termijn oplossing, is om het huidige fietspad door het plein te laten lopen (achter de bomen langs). Voordeel hiervan is dat het fietspad beter aansluit op de ongereguleerde oversteek en mensen eerder geneigd zullen zijn om het fietspad te gebruiken, in plaats van de rijbaan. Ook hoeven er in dit scenario minder bomen te worden gekapt. De fietsoversteek dient dan ook wat naar rechts (richting de school) te worden verplaatst of verbreed (zie uitwerking bij locatie 5). Ook moet het fietspad worden verbreed om de hoeveelheid fietsers goed te kunnen verwerken. Nadeel van deze oplossing is dat fietsers in toenemende mate gebruik zullen maken van de ongereguleerde oversteek, waardoor het conflict aan de overzijde (locatie 5) wordt geïntensiveerd.

Het keren bij Ekoplaza is lastig tegen te gaan. Zoals eerder aangegeven is het inrichten van de Herenweg als eenrichtingsweg niet mogelijk. De school kan wel een rol spelen in het vergroten van de verkeersveiligheid van fietsers. Zo zouden zij naar ouders kunnen communiceren dat dit geen goede plek is om te keren en eventueel kunnen verwijzen naar het keren bij de splitsing op de Herenweg (via de parkeervakken, zie afbeelding 4).

Het parkeren buiten de parkeervakken kan worden tegengegaan door een parkeerverbod te communiceren (verkeersborden) of door aan de rand van het plein rotsblokken te plaatsen (zie afbeelding 7). Parkeren op het pleintje wordt hierdoor fysiek onmogelijk. De betreffende rotsblokken liggen nu ook al op enkele plaatsen op het pleintje (zie rode pijl op afbeelding 7). Wat betreft het parkeren aan het plein geldt overigens, dat de maatregelen gericht zijn op het vergroten van het



fietscomfort, niet het vergroten van de verkeersveiligheid. Het parkeergedrag vormt namelijk geen dreiging voor de verkeersveiligheid.



Afbeelding 7: Rotsblokken op pleintje aan Herenweg.

Tot slot, het tegen de richting in rijden van auto's op de Amsterdamsestraatweg (richting de Herenweg), kan worden tegengegaan door de aanwezige middengeleider verder door te trekken (zie afbeelding 8). Automobilisten moeten hierdoor een groter stuk overbruggen, waardoor het tegen de richting in rijden onaantrekkelijker is.



Afbeelding 8: Doorgetrokken middengeleider tussen aansluiting Heerenweg en fietsoversteek ter hoogte van Albert Heijn.



5. Ongereguleerde fiets- en voetgangersoversteek Amsterdamsestraatweg (westzijde)

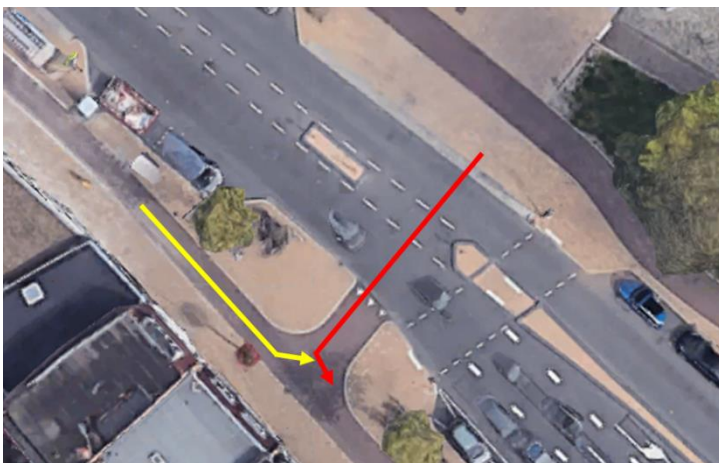


De ongereguleerde fietsoversteek wordt beperkt gebruikt door schoolgaand verkeer. Schoolgaand verkeer dat wél hiervan gebruik maakt, betreft vooral ouders met kinderen op de fiets of ouders met kinderen op een eigen fiets.

De ongereguleerde voetgangersoversteek wordt 's ochtends beperkt gebruikt (ongeveer 1 voetganger per 5 minuten). De voetgangersoversteek wordt niet door schoolgaand verkeer gebruikt. Voetgangers die van de oversteek gebruik maken, lopen met name richting de Herenweg. De voetgangersoversteek ligt wat dat betreft niet op een logische plek. Tijdens de avondspits zijn er meer voetgangers die de Amsterdamsestraatweg oversteken. Zij gebruiken overigens vooral de fietsoversteek ter hoogte van de bushalte (tussen de Aldi en Albert Heijn). Het gebruik van de fietsoversteek door voetgangers leidde niet tot knelpunten.

De belangrijkste knelpunten die op deze locatie zijn geobserveerd zijn:

- Automobilisten die de fiets- en voetgangersoversteek blokkeren. Fietzers en voetgangers moeten zich hierdoor tussen de auto's manoeuvreren. Voor voetgangers is het niet zo problematisch dat ze moeten uitwijken, voor fietsers wel. Door de stoepranden, kunnen ze het fietspad aan de westzijde van de Amsterdamsestraatweg slechts via de doorsteek bereiken.
- Drukke op middengeleiders. Tijdens de avondspits stellen fietsers zich in grote groepen op bij de middengeleiders om over te steken. Soms past dit net niet, waardoor fietsers zich niet veilig kunnen opstellen.
- Overstekende fietsers zitten elkaar in de weg aan de westkant van de Amsterdamsestraatweg. Het gaat hierbij om fietsers die de Amsterdamsestraatweg vanuit de Herenweg oversteken en vervolgens linksaf slaan en fietsers die vanuit de Amsterdamsestraatweg noordwest komen en linksaf slaan richting de Herenweg (zie afbeelding 9). Het conflict doet zich beperkt voor. Het is daarom een aandachtspunt, maar geen groot gevaar voor de verkeersveiligheid.



Afbeelding 9: Fietsstromen bij ongereguleerde fietsoversteek.



Om de hiervoor beschreven knelpunten aan te pakken, stellen we de volgende aanpassingen voor:

- Ongereguleerde voetgangersoversteek verplaatsen richting Ekoplaza. Het verplaatsen ervan zorgt ervoor dat de oversteek beter aansluit op de loopstromen van voetgangers. Ook sluit de oversteek dan aan op het trottoir in plaats van de groenstrook.
- Als de voetgangersoversteek wordt verplaatst, kan de fietsoversteek aan de westkant van de Amsterdamsestraatweg worden verbreed. Het fietspad wordt aan deze kant daardoor meer toegankelijk voor fietsers die de Amsterdamsestraatweg vanaf de Herenweg willen oversteken (en nu geblokkeerd worden door stilstaand autoverkeer).
- Het verbreden van de fietsoversteek, betekent ook dat er een stuk van de middengeleider moet worden verwijderd. Positief gevolg hiervan is dat er op de Amsterdamsestraatweg meer opstelruimte voor fietsers ontstaat.

In afbeelding 10 zijn de hiervoor beschreven aanpassingen verwerkt.



Afbeelding 10: verplaatste voetgangersoversteek en verbrede fietsstrook.



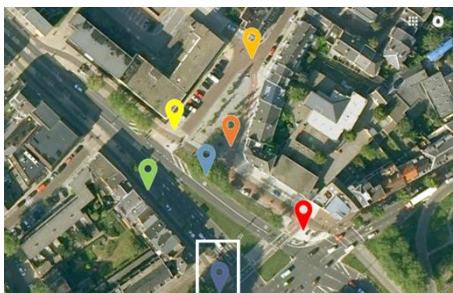
6. Ongereguleerde fiets- en voetgangersoversteek Amsterdamsestraatweg (oostzijde)



Met name 's ochtends fietsen er op deze locatie aardig wat mensen tegen de richting in. Deze fietsers rijden bijna allemaal vanaf de ongereguleerde fietsoversteek naar de Weerdsingel Westzijde. De ongereguleerde fietsoversteek wordt door deze mensen gebruikt om de verkeerslichten verderop te omzeilen.

Het tegen de richting in fietsen leidde niet tot knelpunten, maar kan wel het fietscomfort verminderen. We raden daarom aan om een tweerichtingsfietspad aan te leggen in het verlengde van de groenstrook.

7. Fietspad Paardenveld (richting Albert Heijn)



Met name tijdens de avondspits wordt er op deze locatie tegen de richting in gefietst (ongeveer 40 per uur). Tijdens de ochtendspits zijn er gemiddeld 7 fietsers geteld die deze beweging maakten. Het voetpad wordt vaak gebruikt door fietsers die tegen de richting in fietsen, met name door fietsers die uit de Oude Daalstraat komen.

Het grootste deel van de fietsers dat tegen de richting in fietst, rijdt naar de ongereguleerde oversteek om daar over te steken naar de Herenweg. Het is duidelijk dat deze fietsers de verkeerslichten verderop willen omzeilen. Het andere (kleiner) deel rijdt richting de Albert Heijn.

Het tegen de richting in fietsen en het op het voetpad fietsen, hebben niet tot conflicten geleid. Desondanks is het niet gewenst. Het is waarschijnlijk dat het ongewenste gedrag niet helemaal kan worden tegengegaan. Een maatregel die wellicht kan bijdragen aan het verminderen van het tegen de richting in fietsen, is om met belijning de gewenste rijstroom te benadrukken (zie afbeelding 11). Gezien de beperkte ruimte lijkt het niet mogelijk om een tweerichtingsfietspad aan te leggen.



Afbeelding 11: Belijning om gewenste rijrichting te benadrukken bij gereguleerde fietsoversteek.

