

Onderwerp: Lijsterlaan Alphen aan de Rijn
 Projectnummer: 370058
 Datum: 12-04-2021

1 Lijsterlaan – 30 of 50 km/u

1.1 Inleiding

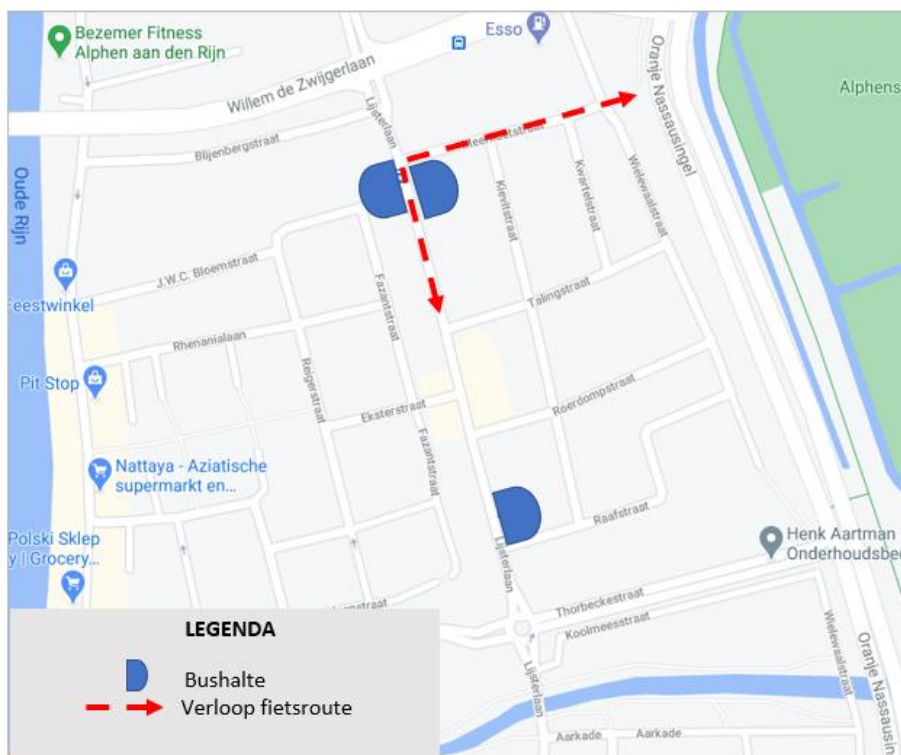
De gemeente Alphen aan de Rijn gaat de Lijsterlaan reconstrueren. Hierbij vraagt de gemeente om advies omtrent de maximumsnelheid op deze weg.

In de memo beschrijven wij de verkeerskundige situatie en geven wij advies over de maximumsnelheid op de Lijsterlaan.

1.2 De verkeerskundige situatie

Op de Lijsterlaan geldt nu een maximumsnelheid van 50 km/u. Het profiel bestaat uit een rijloper met aan beide zijden fietsstroken. Het verkeersmodel¹ van de gemeente geeft voor 2030 aan dat de intensiteit op de Lijsterlaan varieert van circa 4.700 motorvoertuigen per etmaal aan de zuidzijde (ter hoogte van de Raafstraat) tot circa 6.700 motorvoertuigen per etmaal aan de noordzijde (ter hoogte van de Meerkoetstraat). In het verkeersmodel is voor de toekomstige situatie van een maximum snelheid van 30 km/uur uitgegaan. Bij een maximum snelheid van 50 km/uur zal de verkeersintensiteit hoger zijn omdat het dan voor verkeer aantrekkelijker is om een route via de Lijsterlaan te kiezen.

Ongeveer in het midden van de Lijsterlaan zijn enkele winkels, horecazaken en kappers. Deze bedrijven genereren beperkt vrachtverkeer voor bevoorrading.



Figuur 1: Situatie Lijsterlaan

¹ Er zijn geen gegevens uit verkeerstellingen bekend

De Lijsterlaan maakt onderdeel uit van de busroutes voor de lijnen 1/2, 147 en 722. In de gemiddelde situatie overdag passeren 6 bussen per uur in beide richtingen samen. De bussen halteren bij de Meerkoetstraat en – alleen in noordelijke richting – bij de Raafstraat. Gegevens over aantallen in en uitstappers zijn niet voorhanden.

Uit het verkeersmodel (jaar 2030 bij 30 km/uur) blijkt dat er circa 220 (middel)zware voertuigen rijden over de Lijsterlaan.

Een drukke fietsroute naar Ridderveld loopt deels over de Lijsterlaan naar de Meerkoetstraat en verder.

Verkeersveiligheidssituatie

In de periode 2014 t/m 2020 (7 jaar) zijn 19 ongevallen geregistreerd op de Lijsterlaan, waarbij in totaal 16² gewonden zijn gevallen. Er gebeuren dus gemiddeld 2 à 3 ongevallen per jaar. Het type ongeval is divers en betreft kop-staartongevallen, flankongevallen en eenzijdige ongevallen. Bij de gewonden zijn (brom)fietsers in de meerderheid zijn (13 van de 16). Bij 5 van de ongevallen waarbij een of meer gewonden zijn gevallen ging het om een ongeval waarbij een (brom)fiets en een auto betrokken waren. De omstandigheden en oorzaken van de ongevallen zijn divers.

1.3 Overwegingen

De algemeen gehanteerde verkeerskundige vuistregel is dat bij een 30 km/u weg een maximumintensiteit “hoort” van circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Is de intensiteit hoger, dan is een maximumsnelheid van 30 km/u niet meer acceptabel. De intensiteit van de Lijsterlaan zit deels net onder en deels boven de bovengrens.

Het huidige profiel is niet passend voor een 30 km/u weg. Dat betekent dat als gekozen wordt voor een maximumsnelheid van 30 km/u, het profiel aangepast moet worden aan de minimum inrichtingseisen die hiervoor opgesteld zijn. Anders is de maatregel onvoldoende geloofwaardig en is ook handhaving moeilijk te realiseren. Concreet betekent dit het toepassen van snelheidsremmers, een smaller profiel, rijbaan zonder rijrichtingscheiding en (deels) mengen van verkeerssoorten. Ook hebben 30-wegen bij voorkeur geen lange rechtstanden.

Verdere overwegingen met betrekking tot een eventuele wijziging van de maximum snelheid zijn de volgende:

- De Lijsterlaan is de ‘verzamelstraat’ van alle woningen tussen de Willem de Zwijgerlaan en de Thorbeckestraat; wijziging van de maximumsnelheid zal de routekeuze van het verkeer van deze woningen niet of nauwelijks beïnvloeden. Dit verkeer zal dus de Lijsterlaan blijven gebruiken.
- Voor verkeer tussen de Julianabrug en centrum Lage Zijde en de buurt Berendrecht is de Lijsterlaan in alle gevallen de kortste route, dit wordt niet beïnvloed door de toegestane snelheid op de Lijsterlaan.
- De verkeersintensiteit zal door de wijziging van de maximum snelheid naar verwachting maar heel beperkt worden beïnvloed omdat voor een groot deel van het verkeer de Lijsterlaan de meest logische route is en de maximum snelheid hier niet op van invloed is. Met andere woorden: bij 50 km/uur is de weg niet veel drukker dan bij 30 km/uur.
- Openbaar vervoer bedrijven staan veelal niet positief tegenover een 30 km/u regime omdat de snelheidsremmende maatregelen discomfort voor de passagiers

² In de aangeleverde ongevalsgegevens varieert het aantal slachtoffers (gewonden) tussen 14 en 16 (periode 2014 t/m 2020)

veroorzaken en de lagere rijsnelheden leiden tot langere rijtijden in de dienstregeling (wat weer effect kan hebben op de afspraken binnen de geldende concessie).

- De winkels/bedrijven moeten bevoorrad kunnen worden door vrachtverkeer. Het betreft hier een relatief beperkt aantal voertuigen, dat niet zal worden beïnvloed door een eventuele snelheidsmaatregel.
- De Lijsterlaan is een logische fietsroute tussen het oostelijke deel van Ridderveld (omgeving President Kennedylaan) en het centrum. De routekeuze van de fietsers zal niet worden beïnvloed door de 30 km/u-maatregel. Het wegprofiel zal dan voor de fietsers mogelijk minder comfortabel worden omdat de 'eigen' fietsstroken vervallen (afhankelijk van ontwerpkeuzes). Het kleinere snelheidsverschil is wel positief voor de fietsers.
- Een van de doelen van de 30 km/uur maatregel is het vergroten van de verkeersveiligheid. Uit de specifieke verkeersongevallengegevens van de Lijsterlaan blijkt dat het grootste deel van de gewonden een voertuigcategorie betreft (fiets of bromfiets) waarvan het verkeersgedrag niet of niet direct door de beperking van de maximumsnelheid tot 30 km/u wordt beïnvloed. Wel kan de lagere snelheid van autoverkeer beperkend werken op het aantal en/of de ernst van de ongevallen. Het is derhalve de verwachting dat in deze situatie de 30 km/uur maatregel niet tot heel beperkt zal leiden tot minder ongevallen.

Zoals eerder aangegeven zou het instellen van een maximum snelheid van 30 km/uur een mate van herinrichting vergen die niet past bij het huidige en toekomstige gebruik. Zou een beperkte herinrichting worden uitgevoerd, tegemoet komend aan het gebruik, dan zal het wegbeeld maar heel beperkt het rijden van maximaal 30 km/uur bevestigen/afdwingen. Het plaatsen van 30 km/uur borden is in het algemeen onvoldoende om het rijden met deze lagere snelheid te effectief bewerkstelligen. Dan ontstaat een situatie die onvoldoende geloofwaardig en handhaafbaar is.

1.4 Conclusie

De verkeersintensiteit van de Lijsterlaan (verkeersmodel voor 2030 met 30 km/uur) ligt rond de grenswaarde van de vuistregel voor het instellen van 30 km/uur als maximum snelheid. Achtergrond van deze vuistregel is dat bij relatief hogere intensiteiten de weg niet meer de basisfunctie 'verblijven' vervult, maar een 'verkeersfunctie' heeft.

Een 30 km/uur maatregel zou – om geloofwaardig en handhaafbaar te zijn – een forse aanpassing van de inrichting vergen hetgeen niet gewenst is vanuit het huidige en toekomstige gebruik.

Voor de verkeersveiligheid kan het instellen van 30 km/uur een licht gunstig effect hebben. De meeste gewonden in de afgelopen jaren waren echter (brom)fietsers en de maatregel heeft niet direct invloed op de route en/of het gedrag van deze groep. Een inrichting als 50 km/uur weg met voldoende ruimte voor fietsers past beter bij de functie en intensiteiten van de Lijsterlaan.

Op basis van deze overwegingen adviseren wij dan ook om de Lijsterlaan te handhaven als 50 km/u.

Aanbevolen wordt om de fietsvoorzieningen optimaal vorm te geven en niet alleen aan de minimumeisen te toetsen, rekening houdend met de bussen en het vrachtverkeer.

Aanbevolen wordt om (conform CROW fietsberaad) -fietsstroken van 1.70m met rijbaan van 4.80m toe te passen.