

Memo

Aan

Van

Doorkiesnummer

Wethouder Klimaat, Mobiliteit en Financiën.
Wethouder Wonen, Bouwen en Welzijn.

Onderwerp

Omlidingsroute bestemmingsverkeer naar de directe omgeving van het Noordeinde tijdens werkzaamheden Noordeinde

Datum

9 februari 2024

Inleiding

Binnenkort starten de werkzaamheden in de openbare ruimte op het Noordeinde¹. Eerst voeren de nutsbedrijven Dunea en Liander hun werkzaamheden uit en zijn zij opdrachtgever en verantwoordelijk, aansluitend volgt de herinrichting waarvoor de gemeente opdrachtgever en verantwoordelijk is. De gemeente is verantwoordelijk voor de coördinatie van alle werkzaamheden.

Het Noordeinde is een belangrijke ontsluitingsroute van en naar de binnenstad en maakt deel uit van een doorgaande autoroute door de binnenstad. De stadsbussen 1, 3 en 5 maken gebruik van het Noordeinde. Het Noordeinde is een drukke fietsroute van en naar de binnenstad.

Tijdens de uitvoering van het project zal de stad minder goed bereikbaar zijn, dit is helaas niet te voorkomen.



Het projectgebied herinrichting openbare ruimte Noordeinde

Zowel de nutsbedrijven als de gemeente moeten een plan maken om verkeer dat normaal gesproken gebruik maakt van het Noordeinde gedurende de werkzaamheden om te leiden. Dit omlidingsplan moet worden afgestemd met de afdeling verkeersregie inzake verkeersmaatregelen, raakvlakken en faseringen voor relevante modaliteiten.

Deze memo gaat over één specifieke omleiding, nl. die voor bestemmingsverkeer naar de directe omgeving van het Noordeinde. Het gaat dan om (vracht)autoverkeer en autoverkeer van bewoners dat

¹ Met de vaststelling van het Uitvoeringsbesluit Herinrichting Noordeinde (RV 23.0066) door de gemeenteraad op 12 oktober 2023 is het Definitief Ontwerp voor de herinrichting van het Noordeinde vastgesteld en is het krediet hiervoor vrij te geven, zodat het bestek kan worden afgemaakt, de aanbesteding kan plaatsvinden en de uitvoering in 2024 kan plaatsvinden.

normaliter het gehele Noordeinde doorrijdt vanaf de Haagweg/Witte Singel naar Kort Rapenburg/Rapenburg, Turfmarkt Prinsessekade, Apothekersdijk en Boommarkt. Voor langzaam verkeer, bussen en hulpdiensten zijn andere routes in de planvorming voorzien².

Het proces heeft geleid tot één voorkeursvariant en één variant om achter de hand te houden. Deze zijn gekomen uit vier basisvarianten die eerder zijn uitgewerkt. Om goed de finesses en dilemma's in de overwegingen mee te wegen zijn al deze varianten in deze memo opgenomen. Elk van de varianten heeft eigen uiteenlopende nadelen en bijzonderheden. Het bleek daardoor niet eenvoudig te zijn te beslissen welke variant de voorkeur heeft. Gezien de complexiteit en de tijdsdruk om tot een omleidingsplan te komen heeft het projectteam Herinrichting Noordeinde deze memo opgesteld. Het proces heeft geleid tot intern draagvlak voor de voorkeursvariant en de variant om achter de hand te houden.

Met de memo ligt er een goede onderbouwing en is de keuze uitlegbaar aan de politiek, het ambtelijk apparaat en de bewoners, ondernemers en bezoekers van de stad. In deze memo beoordelen we zes varianten, adviseren we wat de beste optie is en onderbouwen dit.

Om hiertoe te komen is er door het projectteam Herinrichting Noordeinde gesproken met de collega's van verkeersontwerp, verkeersregie, projectbureau, mobiliteit, Autoluwe binnenstad en met de nutsbedrijven.

Gewenste uitvoeringsperiode is 2024

In verband met andere geplande ingrijpende werken in de openbare ruimte in 2025 willen we eind 2024 klaar zijn. Een uitloop naar 2025 conflicteert met andere werken die begin 2025 in uitvoering gaan. In 2025 zijn onder andere de uitvoering van de volgende werken gepland: het omleggen van een watertransportleiding tbv het bouwrijp maken M-kavels en LRN (Morssingel-Morsweg), de tunnel onder het Stationsplein, de Plesmanlaan en de Morssingel (kabels en leidingen M-kavels).

De nutsbedrijven hebben aangegeven 20 weken werk te hebben en de herinrichting duurt 24 weken. Er kan overlap zijn tussen beide werken maar het maakt het werken complexer. Voorkomen moet worden dat de werken elkaar in de weg zitten. Zonder overlap is de totale maximale duur van alle werkzaamheden 44 weken.

Het is steeds de bedoeling geweest dat de nutsbedrijven in week 10-2024 zouden starten. Deze planning wordt niet gehaald. Dit komt onder andere omdat de nutsbedrijven nog geen goedgekeurd omleidingsplan hebben maar ook omdat de nutsbedrijven een capaciteitsprobleem hebben. Recent hebben ze aangegeven niet eerder dan week 24 capaciteit te hebben om een drietal werken die zij in 2024 in Leiden hebben afgesproken te zullen uitvoeren. Hierover is in een voorgaand PO mobiliteit gesproken. Dit is door stadsingenieurs richting Liander geëscaleerd, de nutsbedrijven heroverwegen nu hun planning. Op 12 februari is er weer een gesprek met Liander hierover.

Als we ervanuit gaan dat de nutsbedrijven in week 24 starten op het Noordeinde en de herinrichting zo snel als mogelijk daarna ook start (week 34), dan zou normaal gesproken de herinrichting eind februari 2025 klaar zijn. (Starten de nutsbedrijven nog later op het Noordeinde, dan start ook de herinrichting later en zijn we later klaar). Deze uitloop naar 2025 van het project herinrichting Noordeinde leidt tot conflicten met andere projecten. Dit is zeer ongewenst, daarom wordt nu onderzocht of de werkzaamheden van de nutsbedrijven en herinrichting veel meer in elkaar kunnen worden geschoven dan waar we tot nu toe vanuit gingen. Mocht dit onverhoopt niet haalbaar zijn en

² Verkeersregie differentieert daarbij tussen bereikbaarheid lokale bwoners en bevoorrading binnenstad & specifieke doelgroepen (P&R busjes e.d.). Deze memo gaat niet in op andere omleidingroutes die er moeten komen. Dit vanwege tijdsdruk maar ook omdat we daar geen grote knelpunten mee hebben. Lokaal verkeer naar de straten tussen Noordeinde en Groenehazengracht zal afhankelijk van de voortgang van het werk zoveel veilig mogelijk ter plaatse worden omgeleid. Ditzelfde geldt voor het fietsverkeer en voetgangers. Als een keuze is gemaakt voor de omleidingsroute waar het nu in deze memo over gaat, wordt het omleidingsplan verder opgesteld. In dat plan worden de omleidingen op de grotere invalswegen vastgelegd.

het Noordeinde uitlopen naar 2025 dan zal binnen de gemeente op een hoger niveau een beslissing genomen moeten worden welke projecten prioriteit krijgen.³

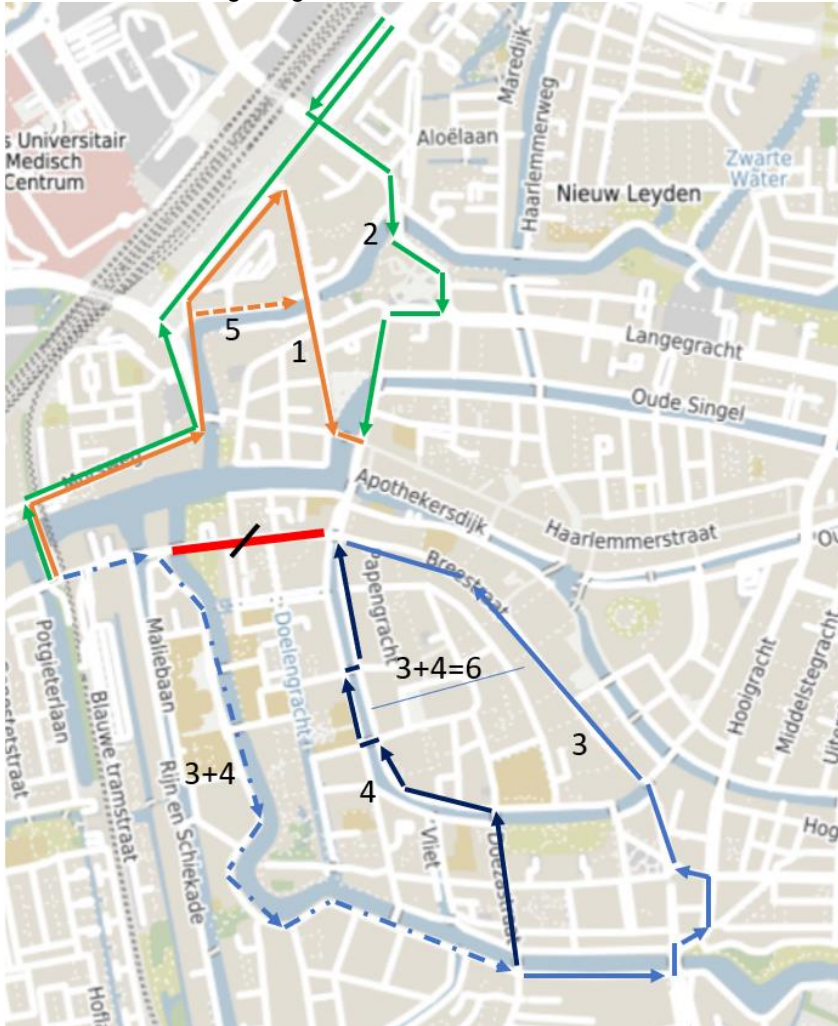
Of er nu wel of niet nog geschoven wordt met de planning van de werkzaamheden op het Noordeinde, het blijft een feit dat er een omleidingsroute gekozen moet worden voor bestemmingsverkeer naar de directe omgeving van het Noordeinde.

Route het gebied uit: altijd zelfde route

Vanuit het gebied rond het Kort Rapenburg naar buiten gaat de route altijd via de Turfmarkt. Deze route is nu al, naast de huidige route via het Noordeinde richting de Haagweg, de tweede uitgang. De route is goed geschikt hiervoor, zeker als de Turfmarkt niet als omleidingsroute het gebied in wordt gebruikt.

6 Varianten het gebied in

Kijkend naar het wegennet zijn er zes routes die het meest geschikt zijn voor bestemmingsverkeer naar de directe omgeving van het Noordeinde die we nader hebben onderzocht.



Illustratie:

6 varianten voor de omleidingsroute voor bestemmingsverkeer naar de directe omgeving van het Noordeinde. Het gaat dan om (vracht)autoverkeer dat normaliter het gehele Noordeinde doorrijdt vanaf de Haagweg/Witte Singel naar Kort Rapenburg/Rapenburg.

Route 1 = Stationsplein

Route 2 = Turfmarkt

Route 3 = Breestraat

Route 4 = Rapenburg

³ Inmiddels is duidelijk dat de nutsbedrijven in week 23 starten met de werkzaamheden. De werkzaamheden van de nutsbedrijven en voor de herinrichting worden zoveel mogelijk in elkaar geschoven..

Route 5 = Morssingel

Route 6 = hybride Breestraat/Rapenburg

Route 1 Stationsplein

Via de Rijnsichtbrug, Morsweg, Morssingel, Stationsplein, Stationsweg, Steenstraat, Blauwpoortsbrug
Deze route kenmerkt zich omdat het langs de bouwlocatie aan het Stationsplein gaat en via de fiets- en busroute Stationsweg en Steenstraat.

Route 2 Turfmarkt

Via de Rijnsichtbrug, Morsweg, Morssingel, Schipholtunnel, Dellaertweg, Schuttersveld, Molenweg, Lammermarkt, Nieuwe Beestenmarkt, Turfmarktbrug
Deze route kenmerkt zich door de, voor onbekenden lastige, slinger via de Dellaertweg en de te regelen rijrichting op de Turfmarktbrug.

Route 3 Breestraat

Witte Singel, Zoeterwoudsesingel, Geregracht, Oranjeboomstraat, Levendaal, Korevaarstraat, Hogewoerdsbrug, Breestraat
Deze route kenmerkt zich door de vele afslaande bewegingen die nodig zijn om op de Korevaarstraat te komen. Sinds 2023 loopt in de Breestraat de succesvolle pilot met cameratoezicht, hierdoor is er nu aanzienlijk minder autoverkeer dan eerst waardoor de verkeersveiligheid is toegenomen.

Route 4 Rapenburg

Witte Singel, Koepoortsbrug, Doezastraat, Rapenburg, Nonnenbrug, Rapenburg, Doelenbrug, Rapenburg
Deze route kenmerkt zich door de smalle kades en het tweemaal moeten oversteken van het Rapenburg.

Route 5 Morssingel

Dit is een variant op route 1 waarbij niet via het Stationsplein wordt gereden maar langs de Morssingel naar de Rijnsburgerbrug, Steenstraat en Blauwpoortsbrug. Dat is tevens het kenmerk van deze route, waarbij de verplichte rijrichting wordt opgeheven op de Morssingel.

Route 6 hybride Breestraat/Rapenburg

Dit is een combinatie van de route via de Breestraat, welke dan in de venstertijd voor laden en lossen kan worden gebruikt door bezorgend verkeer en via het Rapenburg, welke gedurende de hele dag door personenwagens kan worden gebruikt.

Beoordeling 6 varianten

We hebben de zes varianten van de omleidingsroute beoordeeld op de volgende criteria: Veiligheid, hinder, vindbaarheid, kwetsbaarheid, evenementen, te nemen maatregelen en eventuele bijzonderheden. Hieronder volgt per criterium eerst een korte beschrijving, dan wordt op ingegaan op hoe de beoordeling van de verschillende routes op dit specifieke criterium.

- **Veiligheid**

Het risico op ongevallen bepaalt de score op het onderwerp veiligheid. Daarbij wordt gekeken naar de inrichting van de weg en welk type verkeer er hoeveel er gebruik maakt. Dit risico is een inschatting waarbij cijfers uit het verleden mee worden gewogen. Het verleden was een andere situatie als dat het nu is of straks tijdens de werkzaamheden zal zijn.

Route 1: Stationsweg

Op deze route mengt het verkeer van de Morsweg naar het Stationsplein zich met bouwverkeer naar De Geus/Morssingelterrein. Het is op de Morsweg al erg druk en door de omleidingsroute neemt het verkeer hier toe met maximaal 3.000 voertuigen per etmaal. Hier doorkruist het doorgaande fietspad de route ter hoogte van Stationsplein 107. Door de vele doorgaande fietsers moet het afslaand verkeer hier wachten hetgeen tot opstoppingen en dus vertragingen van de busroutes kan leiden.

Ook zorgt deze route voor meer verkeer voor de stationsflat (Aldi/Jumbo). Het Stationsplein met voetgangers en busstation en de Stationsweg en Steenstraat met fietsers vragen een stevige

aandacht van bestuurders op de omleidingsroute. Er is op het Stationsplein met name in 2022 veel te doen geweest over onveilige situaties tussen bussen, fietsers en voetgangers. Door extra maatregelen is het wat dat betreft in 2023 redelijk rustig geweest. Arriva heeft recentelijk aangegeven dat de huidige verkeersveiligheidsituatie om verbetering vraagt maar evengoed ten opzichte van het jaar ervoor (2022) wel is verbeterd. Door de toename van verkeer bestaat de kans op een toename van conflicten tussen de verschillende weggebruikers en kan de verkeersveiligheid verder onder druk komen te staan.

Door de werkzaamheden o.a. aan De Geus is het niet uit te sluiten dat de rijbaan (incidenteel) afgesloten moet worden. En tijdens de 3-Oktoberfestiviteiten kan niet van deze route gebruik gemaakt worden.

Voetgangers moeten de mogelijkheid hebben om zich op een veilige, enkel voor hen bestemde, plek te bewegen. Verkeersregie beveelt aan maatregelen te nemen om het parkeren van fietsen op het trottoir in de Steenstraat te voorkomen. De meest efficiënte maatregel is om fiets fout-fiets weg (FFFW) tijdelijk uit te breiden naar de Steenstraat.

Veiligheid in met name de Steenstraat kan gevoelig liggen omdat er tijdens corona een dodelijk ongeval heeft plaatsgevonden. Feit is wel dat toen de Steenstraat open was gesteld voor tweerichtingsverkeer, dat is nu niet het geval.

Route 2: Turfmarkt

Deze variant die uiteindelijk uitkomt op de Turfmarkt, loopt slechts een paar honderd meter door het verblijfsgebied van de binnenstad. Nu nog is de Turfmarkt éénrichtingsverkeer de stad uit, als dit de omleidingsroute wordt, wordt de Turfmarkt tweerichtingsverkeer. Nadeel hiervan is dat de Turfmarkt smal is voor (vracht)verkeer in twee richtingen in combinatie met aanzienlijke aantallen fietsers. Het verkeer op de Turfmarktbrug moet dan met verkeerslichten geregeld worden, hierdoor zal opstopping van verkeer in beide richtingen optreden.

Verkeersregie heeft aangegeven dat gezien de aantallen fietsers en de smalle weginrichting een tweerichtingsroute hier ongewenst en onveilig is.

Daarnaast zorgt de voetgangersoversteek bij de Haarlemmerstraat voor een stevige verstoring van de doorstroming van het bus- en omleidingsverkeer en kan leiden tot onveilige situaties.

Ander punt is dat het verkeer op de Morsweg zal toenemen. Het is daar nu al erg druk.

Route 3: Breestraat

Van het Levendaal tot het einde van de Breestraat is de route niet ingericht voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Het is ingericht op de fietser. Inhalende motorvoertuigen zorgen hier voor gevaarstelling. Bussen rijden harder dan de voorgeschreven 15 km/h. Er wordt hier veel overgestoken op ogenschijnlijk willekeurige plekken. Er vinden met grote regelmaat (ongeveer 10 geregistreerde) ongevallen per jaar plaats. De situatie bij 't Gangetje is druk en onoverzichtelijk door fietsers en voetgangers uit vele richtingen. Door de omleiding neemt de hoeveelheid motorvoertuigen weer toe tot een aantal gelijk aan de situatie voor de camerahandhaving. Sinds 2023 loopt in de Breestraat de succesvolle pilot met cameratoezicht, hierdoor is er nu aanzienlijk minder autoverkeer dan eerst waardoor de verkeersveiligheid is toegenomen.

Route 4: Rapenburg

De kades van het Rapenburg zijn niet ingericht voor meer verkeer dan het huidige bestemmingsverkeer. De kades zijn zwak, op veel plekken is spoorvorming te zien. Veelal ontbreken trottoirs van voldoende breedte. Redelijk aantal, aan de universiteit gerelateerde, voetgangers. In de Doezastraat is een schoolzone gelegen. De route laat nu weinig ongevallen zien maar dat komt omdat er nauwelijks motorvoertuigen rijden. Er is geen ruimte om met flankerende maatregelen de nadelen te ondervangen. Volgens verkeersregie is deze route alleen geschikt voor bereikbaarheid aanwonenden en niet voor bedrijfsmatige bestemmingen en doorgaand verkeer.

Route 5: Morssingel

Voor deze route geldt hetzelfde als voor route 1 maar dan zonder de risico's rond het Stationsplein. Hiervoor in de plaats komt de beweging vanuit de Morssingel de Rijnsburgerbrug op. Daarbij moet het omgeleide verkeer zich mengen in de langzaam verkeerroute vanaf het station de binnenstad in. Hier is de voorrangsituatie duidelijk en is er door de haakse aansluiting goed zicht op al het verkeer in de omgeving. *De Morssingel wordt in deze omleidingsroute*

opengesteld voor twee rijrichtingen. Om het passeren van (bezorg)wagens mogelijk te maken worden 3 of 4 parkeerkoets (van elke 2 parkeerplaatsen) vrijgemaakt van geparkeerde auto's.⁴

Route 6: hybride Breestraat/Rapenburg

Deze oplossingsrichting beperkt de risico's van de routes Breestraat en Rapenburg door het personenautoverkeer en vrachtverkeer te splitsen. Vrachtverkeer (250 tot 500 voertuigen per etmaal) gaat tijdens de venstertijden over de Breestraat. Hier zijn geen ontheffingen voor nodig (al kun je stellen dat het oneigenlijk gebruik is van het verbod om in te rijden). Daarmee ontstaat er praktisch een venster voor laden en lossen in de straten rond het Kort Rapenburg waar dat nu niet het geval is. Het vrachtverkeer wordt daarmee geconcentreerd in de ochtend. Het personenautoverkeer (1000 tot 1250 voertuigen per etmaal) wordt via het Rapenburg gestuurd. De risico's daarvan staan onder Route 4 beschreven. Met dien verstande dat er een sterk verminderd risico is dat vrachtverkeer alsnog via het Rapenburg wil rijden (eventueel kan een lokale hoogtebeperking worden ingevoerd).

- **Hinder**

Met hinder wordt de beïnvloeding op de omgeving bedoeld, de mate van overlast voor aanwonenden op de route. Een omleiding zorgt voor meer geluid en trillingen omdat er meer en ander verkeer gaat rijden op de omleidingsroute. In de onderstaande beoordeling wordt deze vooralsnog ingeschat. Tevens wordt onder hinder verstaan in hoeverre de beleving van het verkeer in de straat verandert door de omleidingsroute.

Routes 1, 2 en 3

Met uitzondering van meer voertuigen geen toename van hinder of overlast voor omwonenden.

Route 4: Rapenburg

De kwaliteit van de kades met verzakkende verharding leidt, bij een toename van aantal en omvang van voertuigen, tot trillingsoverlast en -hinder. De verwachting is dat daarbij grenswaarden zullen worden overschreden en dat de route geen stand kan houden bij bezwaar. Bevoorrading en bezoekers zullen mogelijk wel de gewenste route volgen. Er bestaat de kans dat een route via het Rapenburg door personenauto's als sluiproute wordt gebruikt om aan de andere kant van de binnenstad te komen.

Route 5: Morssingel

Om deze route mogelijk te maken dienen 6 tot 8 parkeerplaatsen opgeheven te worden. Hierdoor kunnen bewoners niet meer dicht bij de woning parkeren.⁵

Route 6: hybride Breestraat/Rapenburg

Op beide routes zal meer verkeer rijden dan momenteel. Op het Rapenburg een wezenlijke toename welke door omwonenden mogelijk als hinderlijk zal worden ervaren.

- **Vindbaarheid**

Het is wenselijk omleidingsroutes kort en direct te houden en eenvoudig aan te duiden. Dit zorgt voor minder verkeerd rijden en minder stress en daardoor minder onveiligheid.

Route 1: Stationsweg

De omleidingsroute is relatief eenvoudig aan te duiden met weinig kans op fout rijden, onder andere omdat de rijrichtingen nergens worden gewijzigd.

Route 2: Turfmarkt

De route is geen directe route en geeft het gevoel flink om te moeten rijden. De slinger via de Dellaertweg is voor bewoners van de gemeente wel bekend maar voor onbekenden onverwacht. Vanwege de meerdere rijstroken op de Schipholweg bestaat de kans dat de afslag naar de Dellaertweg wordt gemist.

⁴ De Morssingel blijft eenrichtingsverkeer, maar de rijrichting wordt omgedraaid. Daardoor is het opheffen van parkeerplaatsen niet nodig.

⁵ Dit is niet meer nodig, omdat de weg niet in twee richtingen wordt opengesteld, maar de rijrichting wordt omgedraaid. Zie ook voetnoot 4.

Route 3: Breestraat

De omleiding is lang en vooral van de Jan van Houtbrug op uiteindelijk de Korevaarstraat te geraken lastig aan te geven met bebording. Hierdoor bestaat de kans dat de afslag naar het Levendaal wordt gemist.

Route 4: Rapenburg

Over het algemeen is de route goed vindbaar. Het drie keer het Rapenburg moeten oversteken, middels de Nieuwsteegbrug, Nonnenbrug en de Doelenbrug, doet daaraan wel afbreuk. De aanvullende routing voor bewoners vanaf Wittesingel binnendoor naar Groenhazengracht voor bewonersverkeer is wel een uitdaging en tevens beperkt in hoogte, max. 2,10 meter.

Route 5: Morssingel

De omleidingsroute is relatief eenvoudig aan te duiden met weinig kans op fout rijden, onder andere omdat de rijrichtingen nergens worden gewijzigd.⁶

Route 6: hybride Breestraat/Rapenburg

Zie routes 3 en 4. Met als toevoeging dat er bij deze oplossing twee omleidingsroutes ontstaan, voor verschillende doelgroepen, met kans op keuze voor de verkeerde.

- **Kwetsbaarheid**

De omleidingsroute is, net als het Noordeinde nu, tijdens de werkzaamheden de enige opengestelde route het gebied in. Het risico op incidenten welke de bruikbaarheid van de route beperken maakt daarom onderdeel uit van onze afweging.

Route 1: Stationsweg

Werkzaamheden rond het Stationsplein kunnen zorgen voor tijdelijke stremmingen in de route. Op de Stationsweg en Steenstraat met regelmaat laden en lossen leidt tot kortdurende vertragingen en met de hoeveelheid fietsers tot mogelijk risicovol gedrag bij passeerpogingen.

Er is een spanningsveld tussen langzaam verkeer en bussen/vrachtverkeer nabij stationsgebied en Steenstraat/Turfmarkt. Het trottoir is smal. Hierdoor moeten voetgangers soms uitwijken naar de rijbaan, wat gevaarlijk kan zijn.

Route 2: Turfmarkt

Op de Turfmarkt wordt met enige regelmaat geladen en gelost. Met de tijdelijke verkeerslichten op de Turfmarktbrug en de oversteeklocatie voor voetgangers bij de Haarlemmerstraat geeft dat verdere vertraging. Zeker ook omdat deze route de uitgangsroute is van de omleiding. Daarbij is er een gerede kans dat de verkeerslichten genegeerd worden en als dit leidt tot aanrijdingen is zowel de route in als de route uit gestremd.

Route 3: Breestraat

Laden en lossen op de Breestraat is gezien de hoeveelheid fietsers, bussen en het omgeleide verkeer nu al een risico. Het leidt tot vertraging en mogelijk tot risicovol gedrag. Door de toename van verkeer worden deze risico's groter.

Route 4: Rapenburg

Kwetsbaar voor incidentele vertragingen, maar vooral van korte duur. Bij een verhuizing kan dit wel uitlopen tot een wat langer, enkele uren, geblokkeerde route. Er is geen mogelijkheid om een stilstaand motorvoertuig te passeren op het Rapenburg.

Route 5: Morssingel

Op de Steenstraat met regelmaat laden en lossen leidt tot kortdurende vertragingen en met de hoeveelheid fietsers tot mogelijk risicovol gedrag bij passeerpogingen.

Route 6: hybride Breestraat/Rapenburg

Zie routes 3 en 4.

⁶ De rijrichting wordt wel omgedraaid op de Morssingel, maar dit beïnvloedt de kans op fout rijden niet.

- **Evenementen**

Er vindt een aantal evenementen plaats die gebruik maken van delen van de omleidingsroutes. De Leiden Marathon (11 en 12 mei), de 100 bruggenloop (21 en 22 september) hebben beiden impact op alle vier de omleidingsroutes. Bij evenementen op de Beestenmarkt moet rekening worden gehouden met extra drukte op de Steenstraat. De intocht van Sinterklaas is van invloed op alle omleidingsroutes behalve op het Rapenburg.

Allicht leiden vereisten van Verkeersregie vanuit het oogpunt van evenementen tot beperkingen en het zelfs opschorten van werkzaamheden. Rond de periode van 3 oktober is het sowieso een vereiste dat een omleiding door het centrum niet mogelijk is en dat het Noordeinde bereikbaar is.

- **Te nemen (flankerende) maatregelen per variant**

Hierbij gaat het om de wijzigingen aan de weg om de route mogelijk te maken. In sommige gevallen staan deze al bij de bovenstaande criteria genoemd. Geen van de besproken routes staat nu in het geheel open voor het verkeer (inrijverboden, eenrichtingverkeer). En de maatregelen om een route wel open te stellen verschillen per variant.

Route 1: Stationsweg

Om de voetganger een goede plek te garanderen dienen de trottoirs vrij te blijven van (brom)fietsen. Dit vraagt tevens om het aanwijzen van alternatieve locaties, vooral nabij de horeca op de Steenstraat. De mogelijkheid om Fiets Fout Fiets Weg tijdelijk uit te breiden naar de Steenstraat wordt onderzocht (overleg Handhaving). Op zowel de Stationsweg als op de Steenstraat moet een verplichte rijrichting voor motorvoertuigen worden opgeheven en op de Steenstraat komt een inrijverbod voor motorvoertuigen te vervallen. Hiertoe is een verkeersbesluit noodzakelijk. Gezien de gevoeligheid vanwege het ongeval, is de kans op bezwaar en een lange procedure aanwezig.

Route 2: Turfmarkt

Op de Nieuwe Beestenmarkt, de Turfmarktbrug en de Turfmarkt wordt de verplichte rijrichting opgeheven. Er is een verkeersbesluit nodig om er tweerichtingsverkeer van te maken. Door het tweerichtingsverkeer zijn verkeerslichten bij de Turfmarktbrug nodig. Nadeel hiervan is dat op rustige momenten het te verwachten dat roodlichtnegatie optreedt, met alle risico's van dien. Ook zal verkeer, vooral in noordelijke richting, Nieuwe Beestenmarkt, zich bij drukke momenten in een lange wachtrij moeten opstellen.

Route 3: Breestraat

Op de Breestraat wordt sinds mei 2023 het inrijverbod gecontroleerd met camera's met kentekenherkenning. Dit dient uitgezet te worden als dit de omleidingsroute wordt. Het is een groot afbreukrisico voor het programma Autoluwe Binnenstad als de meest impactvolle maatregel voor een jaar wordt teruggedraaid. De kans op imagoschade is groot, het is politiek gevoelig. Bezitters van ontheffingen hebben hier al voor hebben betaald en moeten worden gecompenseerd. Een deel van het verkeer dat verdreven is komt terug. De maatregel ondergraaft het traject dat met alle belanghebbenden hier is ingezet. Een verkeersbesluit is noodzakelijk.

Het alternatief van het uitzetten van de camera's is het verstrekken van extra ontheffingen. Echter, de kans om dit in te regelen op korte termijn is nagenoeg nihil. Er is niet voldoende personele capaciteit om de ontheffingsaanvragen voor vrachtverkeer via de Breestraat te verwerken.

Route 4: Rapenburg

De afsluitpalen tussen de Nonnenbrug en de Doelenbrug moeten worden verwijderd. Het nemen van een verkeersbesluit wordt geadviseerd.

Route 5: Morssingel

Ook hier dient op de Steenstraat en de Rijnzichtbrug Fiets Fout Fiets Weg uitgebreid te worden om de voetganger een goede plek te garanderen. *Op zowel de Morssingel en de Steenstraat moet een verplichte rijrichting voor motorvoertuigen worden opgeheven en op de Steenstraat komt een inrijverbod voor motorvoertuigen te vervallen. Op de Morssingel wordt het gebruik van 3 of 4*

parkeerkoffers verboden. Hiertoe zijn verkeersbesluiten noodzakelijk. De aansluiting op de Stationsweg/Rijnsburgerbrug moet anders gestraat worden.⁷

Route 6: hybride Breesstraat/Rapenburg

De afsluitpalen tussen de Nonnenbrug en de Doelenbrug moeten worden verwijderd. Een hoogtebeperking moet worden ingesteld. Hiertoe zijn verkeersbesluiten noodzakelijk.

Advies

Alles afwegend adviseert het projectteam om te kiezen voor de omleidingsroute 5, Morssingel. Het is de kortste route, meest direct, en eenvoudig te bewegwijzeren. De inrichting van de wegen voldoet nagenoeg en er ontstaat enkel beperkt hinder voor omwonenden door het vervallen van maximaal 8 parkeerplaatsen. De te nemen flankerende maatregelen zijn uitvoerbaar.

Het alternatief is route 6.

Bij het informeren van de omgeving en de leveranciers over de omleiding kan worden gewezen op de mogelijkheid om goederen gebundeld te laten leveren. Hiervoor kunnen we overwegen om gedurende de duur van de omleiding het probeertegoed in te zetten om de drempel daarvoor zoveel mogelijk te verlagen en daarmee het aantal vervoersbewegingen te beperken.

⁷ *De verplichte rijrichting wordt niet opgegeven, maar omgedraaid op de Morssingel. Het hier laten vervallen van parkeerplaatsen is daardoor niet meer nodig. Nader onderzoek heeft uitgewezen dat de bestrating niet hoeft te worden aangepast.*