MOBYCON

EINDRAPPORT

In opdracht van:
Gemeente Zwolle

Projectnummer:
6982-R-E2

Datum:
24 februari 2022



Verkeersonderzoek Nieuwe Deventerweg

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

1. INLEIDING 3

1.1 Aanleiding 3

1.2 Aanpak 3

1.3 Leeswijzer 3

2. BELEIDSKADERS: MOBILITEITSVISIE 2019 5

3. HUIDIGE SITUATIE 6

3.1 Onderzoeksgebied 6

3.2 Analyse knelpunten 8

3.3 Advies vanuit beleidskaders 9

4. INRICHTINGSVARIANTEN 10

4.1 Uitgangspunten 10

4.2 Inrichtingsvarianten 10

4.3 Multicriteria analyse inrichtingsvarianten 18

4.4 Fietsoversteken 18

4.5 Kortetermijnmaatregelen 19

5. CONCLUSIES EN ADVIES 21

6. BIJLAGEN 23

Bijlage 1 - Gesprekken met belanghebbenden 23

Bijlage 2 - Objectieve situatie 26

Bijlage 3 - Overzicht data Nieuwe Deventerweg 30

Colofon
Dit verkeersonderzoek is door Mobycon uitgevoerd in opdracht van de gemeente Zwolle.

Mobycon: Eelco Bos en Veronique Rietman
Gemeente Zwolle: Joris van Loon en Alexander Kamermans

Copyright
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Bewoners van de Nieuwe Deventerweg ervaren al enige jaren overlast van het verkeer. Veelgenoemde klachten zijn verkeersonveiligheid door te hard rijdend (sluip)verkeer en verkeersonveilige fietsoversteken. Daarnaast staat de Nieuwe Deventerweg hoog op de prioriteitenlijst van het concept-actieplan Verkeersveiligheid, welke volgt uit de Mobiliteitsvisie. De gemeente Zwolle wenst daarom objectief onderzoek om vast te stellen wat de huidige situatie op de Nieuwe Deventerweg is, en welke maatregelen kunnen worden genomen om de ervaren overlast tegen te gaan. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn de buslijnen die over de Nieuwe Deventerweg lopen en het gegeven dat de Nieuwe Deventerweg onderdeel is van de regionale fietsroute richting Olst/Wijhe.

1.2 Aanpak

De gemeente heeft Mobycon gevraagd een verkeersonderzoek uit te voeren naar de Nieuwe Deventerweg. Voor dit onderzoek zijn de omgeving en de belangrijke stakeholders nauw betrokken geweest om hun visie en belangen in het onderzoek mee te kunnen nemen. In de eerste fase van dit onderzoek zijn daarom de beleidskaders geanalyseerd en hebben we gesprekken gevoerd met belanghebbenden. Ook hebben de relevante, objectieve data (bijvoorbeeld intensiteiten en snelheden) bekeken. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de bijlage en bieden gezamenlijk een goed beeld van de huidige situatie op de Nieuwe Deventerweg. Op basis van dat wat is opgehaald, zijn verschillende mogelijke inrichtingsvarianten opgesteld. De resultaten van het onderzoek en de inrichtingsvarianten zijn vervolgens ter toetsing aan de belanghebbenden voorgelegd. Op basis van deze sessie zijn nog enkele wijzigingen doorgevoerd, wat heeft geresulteerd in voorliggende rapportage.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft de beleidskaders om de verkeerssituatie van de Nieuwe Deventerweg te beoordelen. Hoofdstuk 3 analyseert vervolgens de verkeerssituatie van de Nieuwe Deventerweg en zet deze af tegen de beleidskaders. Op basis van deze analyse, de beleidskaders en input vanuit belanghebbenden zijn in hoofdstuk 4 enkele inrichtingsvarianten uitgewerkt. Vanwege de uiteenlopende belangen zijn bij alle varianten voor- en nadelen geschetst en beschrijven we aan welke belangen de varianten een positieve, dan wel negatieve bijdrage leveren. Tevens zijn er enkele kortetermijnmaatregelen onderzocht, die passen bij deze inrichtingsvarianten. Hoofstuk 5 bevat tot slot ons advies aan de gemeente ten aanzien van de verkeerssituatie van de Nieuwe Deventerweg.

Motie Fietsstraat/-snelweg naar Wijhe via de Nieuwe Deventerweg
Naar aanleiding van een presentatie over (de tussenstand van) dit verkeersonderzoek, heeft de gemeenteraad van Zwolle op 13 september 2021 een motie aangenomen. In deze motie wordt aangegeven dat inwoners van Zwolle zuid veilig en snel per fiets naar de binnenstad van Zwolle moeten kunnen fietsen (vice versa) en dat de Nieuwe Deventerweg hieraan een grote bijdrage kan leveren als fietsstraat/-snelweg. De motie stelt vervolgens dat in het voorliggende verkeersonderzoek de optie van fietsstraat/-snelweg als uitgangspunt onvoldoende is uitgewerkt, omdat varianten ontbreken waarbij slechts bestemmingsverkeer gebruikmaakt van de Nieuwe Deventerweg.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

De motie roept daarom op om in dialoog met bewoners/ aanwonenden het lopende verkeersonderzoek uit te breiden met een scenario waarbij de fietsstraat/-snelweg als uitgangspunt wordt genomen. Hiermee kan de gemeenteraad worden geïnformeerd over wat ervoor nodig is om dit mogelijk te maken.

Reactie Mobycon op motie
Het voorliggende verkeersonderzoek onderschrijft vanuit de beleidsuitgangspunten de belangrijke functie van de Nieuwe Deventerweg als fietsverbinding (hoofdstuk 2 en 3). Omdat de huidige intensiteiten binnen de maximale intensiteiten voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom blijven en de Nieuwe Deventerweg van oudsher een doorgaande functie kent, hebben wij geen aanleiding gezien om in dit stadium van onderzoek naar de Nieuwe Deventerweg varianten te onderzoeken die de verkeersintensiteiten verlagen door het doorgaande verkeer tegen te gaan.

Voor de inrichtingsvariant met een fietsstraat hebben wij in dit onderzoek twee varianten uitgewerkt (hoofdstuk 4): een fietsstraat op de hoofdrijbaan en fietsstraten op de parallelwegen. Op basis van een vergelijking tussen alle varianten is ons advies te kiezen voor de variant met een fietsstraat op de hoofdrijbaan. Deze komt het meest tegemoet aan de beleidsambities en de wensen en belangen van bewoners, of heeft hier in ieder geval het minst negatieve effect op. Ons advies sluit aan bij de oproep in de motie om een scenario uit te werken waarbij de fietsstraat/-snelweg als uitgangspunt wordt genomen.

2. BELEIDSKADERS: MOBILITEITSVISIE 2019

Om de verkeerssituatie van de Nieuwe Deventerweg te beoordelen, zijn er enkele kaders die volgen uit het vastgestelde gemeentelijke beleid. Het gaat hierbij om de Mobiliteitsvisie 2019, waarin onder andere het STOP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer, personenauto) leidend is gemaakt als volgorde binnen alle ontwerpopgaven. Het gemeentelijke beleid stelt daarnaast een grote waarde te hechten aan participatie. Daarom hebben we ook belanghebbenden nauw betrokken bij dit onderzoek.



In de Mobiliteitsvisie is bepaald dat het STOP-principe leidend is bij alle ontwerpopgaven. Dit betekent dat eerst wordt uitgegaan van Stappen (wandelaars), en vervolgens van Trappen (fietsers), het OV en Personenauto's. Passend hierbij is de ambitie van de Mobiliteitsvisie om een 'gastvrije stad' te zijn, waarin Zwolle wandelen en fietsen aantrekkelijker maakt, met bijvoorbeeld doorfietsroutes. Het actieplan Wereldfietsstad werkt dit verder uit. De Nieuwe Deventerweg is een belangrijke regionale hoofdfietsverbinding. De Nieuwe Deventerweg zou vanuit dit beleid bezien daarom moeten bijdragen aan deze ambitie voor gastvrije stad, waar fietsen aantrekkelijk is. Tegelijk wil de gemeente het OV en de fiets vaker concurrerend maken met de auto, zowel in reistijd als in de kwaliteit van het vervoer. Een goede ontsluiting van wijken met bijvoorbeeld de bus is hierbij van belang. Momenteel bedienen buslijn 6 en 8 de buurten aangrenzend aan de Nieuwe Deventerweg: Gerenlanden, Oud-Ittersum, Gerenbroek en Ittersumerlanden. De Nieuwe Deventerweg vervult vanuit dit beleid een belangrijke ontsluitende functie voor het openbaar vervoer.

In de Mobiliteitsvisie staat tevens opgenomen dat verwachte extra parkeerdruk niet ten koste mag gaan van ruimte voor spelende kinderen, groen en recreatie. Dat vraagt ook in de situatie van de Nieuwe Deventerweg om aandacht, gezien geplande woningbouwontwikkelingen in het gebied.

Naast de ambitie van een gastvrije stad, heeft Zwolle de ambitie om een 'verkeersveilige en toegankelijke stad' te worden. Hiervoor wil de gemeente fysieke maatregelen en gedragsmaatregelen nemen om het aantal verkeersslachtoffers verder terug te dringen naar nul. In het kader hiervan wordt prioriteit gegeven aan het aanpassen van wegen met de grootste risico's. Op de prioriteitenlijst van het concept-actieplan Verkeersveiligheid staat de Nieuwe Deventerweg op een hoogte plaats.

3. HUIDIGE SITUATIE

Dit hoofdstuk beschrijft de scope van het verkeersonderzoek en de analyse van de objectieve data. Deze zetten wij af tegen de beschreven beleidskaders, waarna het hoofdstuk afsluit met een conclusie over de verkeerssituatie

3.1 Onderzoeksgebied

Het onderzoek richt zich op het gedeelte van de Nieuwe Deventerweg tussen de Ittersumallee en de Oldeneelallee, gelegen in Zwolle-Zuid. Dit gedeelte van de weg loopt parallel aan de IJsselallee, het zuidelijke deel van de ringweg in Zwolle. Het betreffende stuk kent sinds een aantal jaar een maximumsnelheid van 30 km/u en heeft voorrang op alle zijwegen. De snelheidslimiet is middels verkeersborden en wegmarkering aangegeven aan het begin en einde van dit gedeelte van de Nieuwe Deventerweg. Op de eerste 120 meter vanaf de Oldeneelallee is de snelheidslimiet nog 50 km/u. De straat wordt verder gekenmerkt door een parallelstructuur met parallelwegen voor bestemmingsverkeer (zie onderstaande afbeeldingen).



Afbeelding 1 – Impressie Nieuwe Deventerweg



Afbeelding 2 - Dwarsdoorsnede huidige situatie

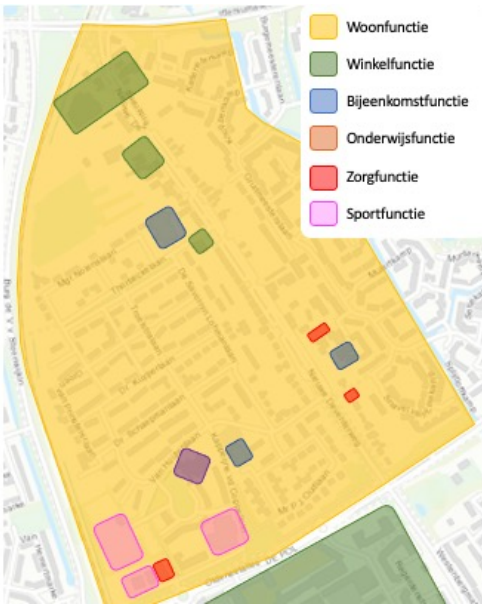
VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

3.1.1 Ruimtelijke en verkeerskundige structuur

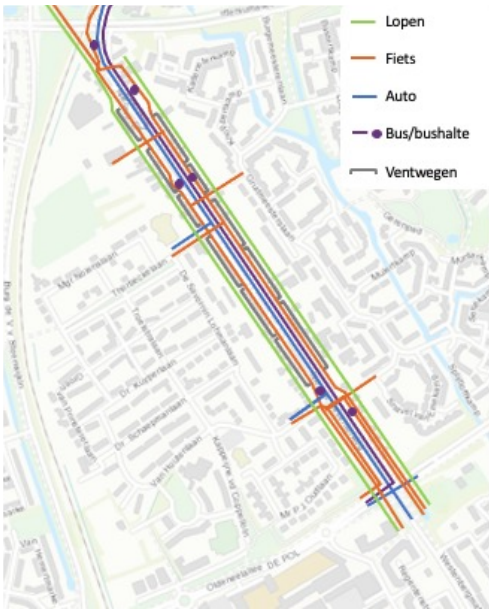
In de omgeving van dit gedeelte van de Nieuwe Deventerweg heeft ongeveer 95% van de gebouwen een woonfunctie. Daarnaast bevinden zich er in de omgeving een aantal gebouwen met een winkel-, bijeenkomst-, onderwijs-, zorg- of sportfunctie. Aan de straat zijn ook twee tankstations gevestigd. Ten zuiden van dit gedeelte van de Nieuwe Deventerweg bevindt zich een winkelcentrum. Afgezien van deze laatste functie heeft de omgeving van de Nieuwe Deventerweg hoofdzakelijk een functie voor bestemmingsverkeer. Afbeelding 3 geeft de ruimtelijke functies op en rondom de Nieuwe Deventerweg weer.

Wat betreft de verkeersstructuur faciliteerde de Nieuwe Deventerweg van oorsprong doorgaand verkeer. Met de aanleg van de IJsselallee is deze functie van de Nieuwe Deventerweg komen te vervallen. In de Zwolse Mobiliteitsvisie van 2008 is de Nieuwe Deventerweg dan ook gecategoriseerd als erftoegangsweg. Kenmerkend hieraan is de menging van langzaam en gemotoriseerd verkeer zonder rijrichtingscheiding.

Alle verkeersstromen resulteren bij elkaar in een verkeersstructuur van de Nieuwe Deventerweg zoals weergegeven in afbeelding 4 en bijlage 3. Te zien is dat vooral ter hoogte van de Troelstralaan en de spooronderdoorgang in het noorden verschillende verkeerstromen samenkomen.



Afbeelding 3 – Ruimtelijke functies



Afbeelding 4 – Huidige verkeersstructuur

3.2 Analyse knelpunten

Uit de gesprekken met de stakeholders komt naar voren dat de te hoge snelheid, sluipverkeer en onveiligheid op fietsoversteken als belangrijkste knelpunten op de Nieuwe Deventerweg worden ervaren (zie bijlage 1). Om te bepalen wat de ernst van deze ervaren knelpunten is, beschrijven we in deze paragraaf de objectieve data (zie bijlage 2), waarna we deze data in de volgende paragraaf afzetten tegen de ambities uit het gemeentelijk beleid (hoofdstuk 2).

3.2.1 Intensiteiten autoverkeer

Uit verkeerstellingen die in het kader van een nieuwbouwproject aan de Nieuwe Deventerweg huisnummer 101 en bij het tankstation in 2019 (dus voor corona) is uitgevoerd, blijkt dat op het gedeelte tussen de Troelstralaan en Thorbeckelaan 2.475 motorvoertuigen per etmaal rijden. Op het gedeelte tussen Rozeboomlaan en de Ittersumallee rijden 3.300 motorvoertuigen per etmaal. Door het nieuwbouwproject en de ontwikkelingen van Zuiver Zuid en Gerens Marke stijgt dit volgens een onderzoek van Bonotraffics ter hoogte van huisnummer 101 naar 2.950 motorvoertuigen per etmaal. Op basis hiervan hebben we deze groei naar het noordelijke gedeelte geëxtrapoleerd. Hier rijden dan na oplevering van de nieuwbouwontwikkelingen 3.900 motorvoertuigen per etmaal. Gezien de gelijke ontsluitende functie van het noordelijke en zuidelijke gedeelte van de Nieuwe Deventerweg kunnen we aannemen dat in het zuidelijke gedeelte ook ditzelfde aantal voertuigen rijdt.

3.2.2 Snelheid

De V85 (de snelheid die door 85% van de automobilisten wordt gereden) ligt op 40 km/h, wat 10 km/h hoger is dan de maximum toegestane snelheid. De oorzaak hiervan kan gelegen zijn in de lange rechtstand van de Nieuwe Deventerweg, in combinatie met bebouwing die verder van de weg af gelegen is. Dit geeft een ruim verkeersbeeld, wat uitnodigt tot harder rijden.

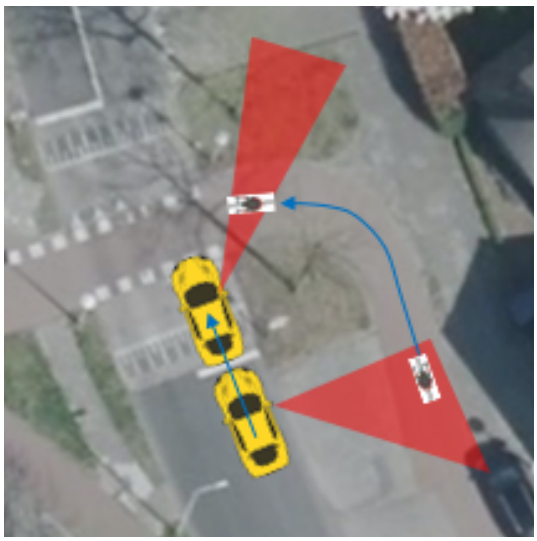


3.2.3 Sluipverkeer

De Nieuwe Deventerweg is een historische doorgaande route, die momenteel als buurtontsluitingsweg fungeert. Uit de steekproef van het doorgaand verkeer blijkt dat 25% tot 30% van het verkeer doorgaand is. Er zijn geen richtlijnen voor maximum aandelen doorgaand verkeer op wegen. Daarom kijken we naar de maximaal acceptabele intensiteit van de Nieuwe Deventerweg. Deze is gezien het ruimtelijke profiel van de Nieuwe Deventerweg (30 km/uur, menging gemotoriseerd verkeer en fietsers) 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal. De eerdergenoemde maximale toekomstige intensiteiten vallen binnen deze marges voor maximaal acceptabele intensiteiten. Er is vanuit dit oogpunt dus voldoende ruimte om ook het doorgaande verkeer te faciliteren.

3.2.4 Fietsoversteken

Uit de ongevallenanalyse kan niet goed worden opgemaakt hoeveel ongevallen op de fietsoversteken hebben plaatsgevonden. Om de verkeersveiligheid op de fietsoversteken te onderzoeken, hebben we daarom een schouw uitgevoerd. Hierbij was te zien dat fietsers gemakkelijk kunnen 'meefietsen' met de dode hoeken van een auto (zie afbeelding hiernaast). Een dode hoek naar achteren kan verkleind worden door naar zij en over de schouder te kijken. Niet alle bestuurders doen dit echter en ook bij automobilisten die over de schouder keken kwam het voor dat zij fietsers bijna over het hoofd zagen. Door de stopverplichting ligt de snelheid van het autoverkeer namelijk zo laag, dat fietsers de auto's bij deze oversteek kunnen inhalen en daarmee in de dode hoeken blijven.



3.3 Advies vanuit beleidskaders

Volgens de beleidskaders die we in hoofdstuk 2 beschreven, heeft de Nieuwe Deventerweg een belangrijke functie als fiets- en openbaar vervoersverbinding. Daarnaast komt de Nieuwe Deventerweg in het Actieplan Verkeersveiligheid naar voren als weg met een groot verkeersveiligheidsrisico. Vanuit deze beleidsuitgangspunten gezien is ons advies om maatregelen te nemen om de Nieuwe Deventerweg voor met name fietsers verkeersveiliger en waar mogelijk ook comfortabeler te maken. Ten behoeve van de verkeersveiligheid dient de snelheid te worden en gereduceerd het zicht rondom de fietsoversteken te worden verbeterd. Om het comfort van de fietser te verbeteren kan deze een eigen of prominentere plaats op de weg krijgen.

Op basis van dit advies (in combinatie met de beleidskaders en input vanuit de participatie) werken we in hoofdstuk 4 verschillende inrichtingsvarianten uit.

4. INRICHTINGSVARIANTEN

In dit hoofdstuk geven we op basis van de beleidskaders en analyse uit de vorige hoofdstukken verschillende varianten voor de inrichting van de Nieuwe Deventerweg, die we tegen elkaar afwegen in een multicriteria-analyse. Daarnaast geven we aanbevelingen voor maatregelen bij de fietsoversteken en voor kortetermijnmaatregelen.

4.1 Uitgangspunten

Uit de beleidskaders en de gesprekken met de verschillende belanghebbenden komen uitgangspunten naar voren, die relevant zijn voor het uitwerken van de verschillende varianten. Deze geven we hieronder weer.

4.1.1 Beleid

Op basis van het beschreven beleid in hoofdstuk 2 zijn de volgende uitgangspunten leidend bij de herinrichting van de Nieuwe Deventerweg:

- Ruim baan voor voetganger en fietser (hoofdfietsverbinding richting Olst/Wijhe)
- Busroute behouden voor ontsluiting wijk
- Behoud groen en ruimte voor spelende kinderen
- Aansluiten bij klimaat-, beheer- en onderhoudsopgave (nader te bepalen)

4.1.2 Participatie

De gemeente betrekt de inwoners en Zwolse bedrijven actief. In lijn hiermee heeft Mobycon diverse gesprekken met een aantal belanghebbenden gevoerd (zie bijlage 1). Hierbij zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen. Deze punten zijn in meer of mindere mate bepalend voor de inrichtingsvarianten.

- Geen/weinig drempels (in verband met de doorstroming voor openbaar vervoer en tegen trillingsoverlast)
- Aantal fietsoversteken en daarmee conflictsituaties beperken
- Prominente plaats en voorrang voor fietsers
- Busroute behouden voor ontsluiting van de wijk
- Alleen bestemmingsverkeer op parallelwegen
- Behouden voldoende parkeerruimte
- Groenstructuren behouden

4.2 Inrichtingsvarianten

Om tot komen tot een samenhangende inrichting van de Nieuwe Deventerweg, is het van belang het inrichtingsregime van de weg vast te stellen. Er kan voor één regime voor de gehele weg worden gekozen of voor een apart regime per wegvak. In theorie kunnen de volgende inrichtingsregimes worden toegepast op de Nieuwe Deventerweg:

- GOW50 (gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur)
- GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur)
- ETW30 (erftoegangsweg 30 km/uur)
- Fietsstraat (erftoegangsweg 30 km/uur, fietsers als dominante verkeersdeelnemer)
- Erf (erftoegangsweg 15 km/uur)

GOW50 is niet voor de hand liggend, aangezien beleidsmatig al is vastgelegd dat de Nieuwe Deventerweg een 30 km/uur weg is. Snelheidsverhoging valt dus buiten de scope van het bestaande beleid en past daarnaast niet bij de klachten vanuit de buurt. Een erfinrichting ligt ook niet voor de hand, vanwege de gewenste doorstroming van de busroute via de Nieuwe Deventerweg. Maar ook bijvoorbeeld vanwege de buurtontsluitende functie van de Nieuwe Deventerweg en de hoofdfietsroute. Daarmee is een erfinrichting eventueel alleen mogelijk op de parallelwegen.

In de volgende paragrafen behandelen we de verschillende mogelijke regimes die overblijven, met de bijbehorende voor- en nadelen en toetsing op diverse criteria. Onderstaande tabel toont per variant welke uitgangspunten qua belangen we hanteren en hoe we per variant omgaan met de parallelwegen. Per variant geven we een samenvattende tabel van de bijdrage die de variant geeft aan verschillende aspecten en belangen.

Variant	Parallelwegen	Variant	Uitgangspunt belangen	Bron variant
Variant 1	Vervangen	Groene loper langzaam verkeer	STOMP-principe uit Mobiliteitsvisie: ruim baan voor langzaam verkeer	Inspiratie Groene loper A2 Maasstricht
Variant 2	Vervangen	ETW30 op hoofdrijbaan met vrijliggende fietspaden	Fietsers veilige eigen ruimte bieden	Landelijke richtlijnen
Variant 3	Vervangen	ETW30 op hoofdrijbaan met fietsstraten op parallelwegen	Fietsers veilige ruimte beiden en ruimte geven aan bereikbaarheid woningen	Landelijke richtlijnen
Variant 4	Behouden	Fietsstraat op hoofdrijbaan	Ruimte geven aan bereikbaarheid woningen en speelruimte kinderen	Landelijke richtlijnen en andere fietsstraten in Zwolle
Variant 5	Behouden	GOW30 op hoofdrijbaan	Ruimte geven aan bereikbaarheid woningen en speelruimte kinderen	Landelijke richtlijnen en landelijke trend ‘30 km/h is het nieuwe 50 km/h’

Tabel 1 Varianten Nieuwe Deventerweg

4.2.1 Variant 1: Parallelwegen vervangen – groene loper langzaam verkeer



Variant 1 is geïnspireerd op de Groene Loper in Maastricht. In deze varianten redeneren we vanuit het STOP-principe uit de Mobiliteitsvisie, waarbij voetganger en fietser centraal staan. Daarmee geven we deze verkeersdeelnemers de meeste ruimte, op de hoofdrijbaan. Zo geven we ze écht prioriteit. Bij deze variant is behoud en eventuele verbreding van de groenstructuur mogelijk. De auto rijdt over de parallelwegen. Door het smallere wegprofiel wordt de snelheid geremd en de weg onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer.

Mogelijk inrichting:

- Trottoir: 2,0 m
- Parkeerstrook: 2,0 m
- Rijbaan (asfalt): 3,0 m
- Berm: 4,0 m
- Fietspad/voetpad (asfalt?): 6,0 m
- Berm: 4,0 m
- Rijbaan (asfalt): 3,0 m
- Parkeerstrook: 2,0 m
- Trottoir: 2,0 m



Afbeelding 5 Impressie: groene loper geprojecteerd op de Nieuwe Deventerweg

Deze variant betekent ook dat auto's in deze variant dichter langs de voorgevel rijden en dat er weinig speelruimte overblijft voor kinderen. Daarnaast is het een ontwerpopgave waar de bus het beste geplaatst kan worden (op de groene loper, of op de parallelrijbaan). Indien de bus over de parallelrijbaan rijdt, zal de trillingsoverlast toenemen, omdat eventuele drempels dan ook dichter bij de woningen komen te liggen. Ook dienen de fiets- en voetgangersstromen worden ingepast, waarbij de keuze moet worden gemaakt deze te mengen of te scheiden. Gezien de hoge fietsintensiteiten is onze aanbeveling om uit te gaan van scheiden.

		1. Groene loper langzaam verkeer
Ervaren overlast	Verkeersveiligheid algemeen	+
	Verlagen snelheid verkeer	+
	Tegengaan doorgaand verkeer	+
	Tegengaan trillingen	-
Beleid (STOMP)	Stappen/wandelen	0/+
	Trappen/fietsen (provinciale snelfietsroute)	+
	Openbaar vervoer/MaaS	-
	Personenvervoer/autoverkeer)	-
Belangen bewoners	Speelruimte voor kinderen	-
	Parkeren / bereikbaarheid woningen	0

Tabel 2 Score variant 1 op verschillend belangen

4.2.2 Variant 2: Parallelwegen vervangen – ETW30 op hoofdrijbaan met vrijliggende fietspaden

Deze variant gaat uit van het vervangen van de parallelwegen door vrijliggende fietspaden, waarbij de hoofdrijbaan als erftoegangsweg (ETW30) wordt ingericht. De ETW30 is een wegcategorie die in de landelijke richtlijnen is uitgewerkt in de vorm van een minimale en ideale inrichting. Hoewel fietspaden in principe niet worden toegepast, is dit wettelijk wel mogelijk.

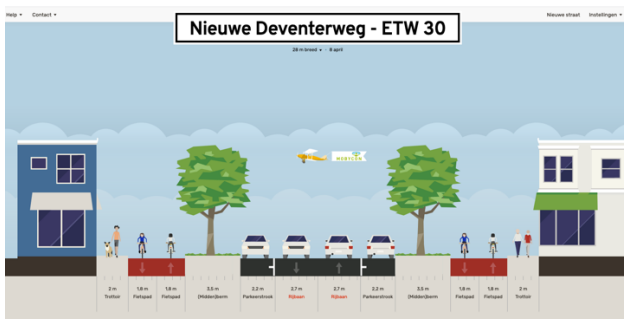
Mogelijke inrichting:

- Streetprint roodbruin asfalt brede suggestiestroken (minimaal 2,25 m) aan beide zijden zonder markering
- Klinker middenloper roodbruin ter breedte van een bus/vrachtwagen (2,90)
- (groenstroken tussen hoofdrijbaan en parallelwegen)
- Parallelwegen met parkeren op de rijbaan aan beide zijden
- Gelijkwaardige kruisingen bij aansluiting zijwegen (bestuurders van rechts gaan voor)

Of (hieronder afgebeeld):

- Klinkerstraat (5,5 m, voldoende voor twee bussen/vrachtwagens die elkaar stapvoets passeren)
- Parkeren (2,2 m) aan beide zijden langs de rijbaan
- (groenstroken tussen parkeerstroken en vrijliggende fietspaden)
- Vrijliggende éénrichtingsfietspaden voor de woningen (3 m)
- Gelijkwaardige kruisingen bij aansluiting zijwegen (bestuurders van rechts gaan voor)





Deze variant is een veilige optie voor de kwetsbare verkeersdeelnemers vanwege de harde scheiding en geeft de fiets, conform het beleid, veel ruimte. Wel zijn er meer oversteekplaatsen nodig om naar bestemmingen aan andere zijde van de NDW te komen. Risico bij deze variant is dat het verminderd snelheidsremmend werkt, omdat de lange rechtstand van de weg niet wordt weggenomen en de weg inclusief de parkeerstroken nagenoeg zijn breedte behoudt. Omdat drempels hierdoor nodig blijven, zal de trillingshinder niet afnemen. Daarnaast worden de fietsers in deze variant dicht langs de voorgevel geleid, waardoor de speelruimte voor kinderen verminderd wordt. Voor bewoners die op het eigen terrein parkeren moet tevens een oplossing worden geboden, zodat zij vanaf hun oprit de rijbaan op kunnen. Dit betekent dat er potentieel meer conflictpunten ontstaan op de drukke fietsroute wat een negatief effect op de verkeersveiligheid heeft.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

		2. ETW30 op hoofdrijbaan met vrijliggende fietspaden
Ervaren overlast	Verkeersveiligheid algemeen	-/0
	Verlagen snelheid verkeer	-
	Tegengaan doorgaand verkeer	-
	Tegengaan trillingen	0
Beleid (STOMP)	Stappen/wandelen	0
	Trappen/fietsen (provinciale snelfietsroute)	+
	Openbaar vervoer/MaaS	+
	Personenvervoer/autoverkeer)	+
Belangen bewoners	Speelruimte voor kinderen	-
	Parkeren / bereikbaarheid woningen	-

Tabel 3 Score variant 2 op verschillend belangen

4.2.3 Variant 3: Parallelwegen vervangen – ETW30 op hoofdrijbaan met fietsstraten op parallelwegen



Als alternatief voor variant 2, kunnen fietsstraten in plaats van fietspaden worden gerealiseerd op de plaats van de huidige parallelwegen. Dit maakt het beter mogelijk dat bestemmingsverkeer het eigen terrein kan bereiken, zonder het fietspad over te hoeven steken.

De hoofdrijbaan is bij deze variant ingericht voor de auto en de bus. Het behouden van de snelheid van 30 km/uur is bij deze variant lastig, omdat er geen langzaam verkeer bij opzit en de afstand tot woningen ruim blijft. Het hanteren van een minimaal profiel en eventuele klinker(print), as-verspringingen en busdrempels kunnen helpen om 30km/h af te dwingen. Omdat drempels hierdoor nodig blijven, zal de trillingshinder niet afnemen.

Mogelijke inrichting:

- Trottoir: 2,0 m
- Parkeerstrook (op trottoir): 2,0 m
- Fietsstraat (asfalt): 3,8 m
- Berm: 3,5 m
- Rijbaan (asfalt): 5,5 m (voldoende voor twee bussen/vrachtwagens die elkaar stapvoets passeren))
- Berm: 3,5 m
- Fietsstraat (asfalt): 3,8 m
- Parkeerstrook (op trottoir): 2,0 m
- Trottoir: 2,0 m

Bij deze variant is de wens voor ruimte om te spelen voor de deur niet voldoende te realiseren. Eventueel zou de groenstrook hier ruimte voor kunnen creëren, waarbij een goede afscheiding met de weg essentieel is. Deze afscheiding zorgt gelijk voor een ogenschijnlijk krapper wegprofiel wat een lagere snelheid ten goede kan komen.

		3. ETW30 op hoofdrijbaan met fietsstraten op parallelwegen
Ervaren overlast	Verkeersveiligheid algemeen	-/0
	Verlagen snelheid verkeer	-
	Tegengaan doorgaand verkeer	-
	Tegengaan trillingen	0
Beleid (STOMP)	Stappen/wandelen	0
	Trappen/fietsen (provinciale snelfietsroute)	+
	Openbaar vervoer/MaaS	+
	Personenvervoer/autoverkeer)	+
Belangen bewoners	Speelruimte voor kinderen	-
	Parkeren / bereikbaarheid woningen	0

Tabel 4 Score variant 3 op verschillend belangen

4.2.4 Variant 4: Parallelwegen behouden – fietsstraat op hoofdrijbaan

In variant 4 worden de parallelwegen behouden, in lijn met de wensen hierover vanuit bewoners. Alleen de hoofdrijbaan wordt dan heringericht. Een van de mogelijke opties is om hier een fietsstraat van te maken. De fietsstraat is een 30 km/uur straat waarbij fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer gemengd worden, maar de fietser de dominante verkeersdeelnemer is. Omdat drempels vanwege de lange rechtstand van de weg nog wel nodig blijven, zal de trillingshinder niet afnemen. Het gemotoriseerd verkeer is ‘te gast’, wat de weg minder aantrekkelijk maakt voor hard rijden en doorgaand verkeer. De fietsstraat heeft geen afzonderlijke wettelijke status. Het is eigenlijk een gewone 30 km/uur straat met een specifieke inrichting met nadruk op fietsgebruik. De fietsstraat is vaak voorzien van een informeel bord ‘fietsstraat’



De aanleg van een fietsstraat geeft prioriteit voor de fiets. Een fietsstraat past binnen de maximale intensiteit van motorvoertuigen. Die is op basis van de CROW-Fietsberaadnotitie “Aanbevelingen fietsstraten binnen de kom” (versie 1.2) en de CROW-publicatie 351 (“Ontwerpwijzer Fietsverkeer”, paragraaf 5.4.5) bij hoge fietsintensiteiten namelijk 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Het rechte karakter van de Nieuwe Deventerweg vormt nog wel een risico op te hard rijdend verkeer.

		4. Fietsstraat op hoofdrijbaan
Ervaren overlast	Verkeersveiligheid algemeen	0/+
	Verlagen snelheid verkeer	0
	Tegengaan doorgaand verkeer	0/+
	Tegengaan trillingen	0
Beleid (STOMP)	Stappen/wandelen	0
	Trappen/fietsen (provinciale snelfietsroute)	+
	Openbaar vervoer/MaaS	-/0
	Personenvervoer/autoverkeer)	-/0
Belangen bewoners	Speelruimte voor kinderen	0
	Parkeren / bereikbaarheid woningen	0

Tabel 5 Score variant 4 op verschillend belangen

4.2.5 Variant 5: Parallelwegen behouden – GOW30

Een andere optie wanneer de parallelwegen worden behouden, is een GOW30-inrichting. De GOW30 is een wegcategorie die in de landelijke richtlijn 'Basiskenmerken wegontwerp-Categorisering en inrichting van wegen' (CROW-publicatie 315) als mogelijkheid wordt genoemd voor gebiedsontsluitingswegen met een sterke omgevingsinvloed (bijvoorbeeld krapte van het dwarsprofiel, bebouwing (geluid/lucht), bochten, natuurgebied). Dit inrichtingsprincipe kan worden toegepast op wegen die een gebiedsontsluitende functie hebben (voor bijvoorbeeld autoverkeer, bus of bevoorradingsroute), maar waar een lagere snelheid dan 50 km/uur vanwege de sterke omgevingsinvloed van belang is.

De GOW30 is wettelijk toegestaan, echter (nog) niet in de landelijke richtlijnen uitgewerkt. Hierdoor wordt deze weginrichting nog niet veel toegepast en is maatwerk op basis van de Duurzaam Veilig-principes vereist. Het is mogelijk een GOW30 met of zonder vrijliggende fietspaden uit te voeren. De GOW30 wordt voorzien van het bord 30 km/uur (A1) in plaats van het bord zone 30 km/uur. Omdat drempels vanwege de lange rechtstand van de weg nog wel nodig blijven nodig blijven, zal de trillingshinder niet afnemen.

Mogelijke inrichting:

- Brede rode asfalt fietsstroken (bij voorkeur 2,25 m) aan beide zijden voorzien van onderbroken lijnmarkering
- Middenloper grijs asfalt ter breedte van een bus/vrachtwagen (2,90) of een personenauto (2,00)
- (groenstroken tussen hoofdrijbaan en parallelwegen)
- Parallelwegen aan beide zijden met parkeren op de rijbaan
- Uitritconstructies bij aansluiting zijwegen (voorrang aan alle verkeer)

Deze variant biedt nog altijd meer prioriteit voor de fietser dan in de huidige situatie, omdat de fietsstroken worden verbreed. Wel moeten voertuigen uitwijken naar de fietsstroken om elkaar te passeren, wat de verkeersveiligheid van fietsers weer negatief kan beïnvloeden.



		5. GOW30 op hoofdrijbaan
Ervaren overlast	Verkeersveiligheid algemeen	0/+
	Verlagen snelheid verkeer	0
	Tegengaan doorgaand verkeer	0/+
	Tegengaan trillingen	0
Beleid (STOMP)	Stappen/wandelen	0
	Trappen/fietsen (provinciale snelfietsroute)	0/+
	Openbaar vervoer/MaaS	-/0
	Personenvervoer/autoverkeer)	-/0
Belangen bewoners	Speelruimte voor kinderen	0
	Parkeren / bereikbaarheid woningen	0

Tabel 6 Score variant 5 op verschillend belangen

4.3 Multicriteria analyse inrichtingsvarianten

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de score van de varianten op de verschillende aspecten en belangen. Deze tabel hanteren we in hoofdstuk 5 om ons advies over de Nieuwe Deventerweg te geven.

		1. Groene loper langzaam verkeer	2. ETW30 op hoofdrijbaan met vrijliggende fietspaden	3. ETW30 op hoofdrijbaan met fietsstraten op parallelwegen	4. Fietsstraat op hoofdrijbaan	5. GOW30 op hoofdrijbaan
Ervaren overlast	Verkeersveiligheid algemeen	+	-/0	-/0	0/+	0/+
	Verlagen snelheid verkeer	+	-	-	0	0
	Tegengaan doorgaand verkeer	+	-	-	0/+	0/+
	Tegengaan trillingen	-	0	0	0	0
Beleid (STOMP)	Stappen/wandelen	0/+	0	0	0	0
	Trappen/fietsen (provinciale snelfietsroute)	+	+	+	+	0/+
	Openbaar vervoer/MaaS	-	+	+	-/0	-/0
	Personenvervoer/ autoverkeer)	-	+	+	-/0	-/0
Belangen bewoners	Speelruimte voor kinderen	-	-	-	0	0
	Parkeren / bereikbaarheid woningen	0	-	0	0	0

Tabel 7 Multicriteria analyse

4.4 Fietsoversteken

Omdat de fietsoversteken als knelpunt en onveilig worden ervaren, hebben we ook enkele oplossingsrichtingen voor de fietsoversteken verkend. Deze kunnen worden beschouwd in het verdere proces waarin de gekozen oplossingsrichting wordt uitgewerkt in schetsontwerpen.

Uit de schouw is gebleken dat automobilisten geen goed zicht hebben op fietsers van schuin achter en ook niet alle automobilisten goed naar schuin achter kijken. Daarom is het van belang om fietser en automobilist langer interactie met elkaar te geven, zodat de kans dat zij elkaar over het hoofd zien wordt verkleind. Voor de noordelijke fietsoversteek kunnen fietsers hiervoor langer op of dichter in de buurt van de hoofdrijbaan worden gehouden. Fietsers en motoroertuigen houden op die manier maximaal zich op elkaar, omdat ze achter elkaar aan rijden. Een inrichtingsvariant waarbij fietsers op de rijbaan blijven (zoals een fietsstraat) sluit hierbij goed aan.

Een oplossingsrichting voor de zuidelijke oversteek is een fietsrotonde, zoals op de Wipstrikkerallee. Hierdoor wordt het zicht op de fietsers verbeterd en de snelheid van het autoverkeer verminderd ten opzichte van de huidige situatie. Een fietsrotonde lijkt ruimtelijk inpasbaar (zie afbeelding), maar dit dient in het vervolgproces nader te worden uitgezocht.



Afbeelding 6 Ruimtelijke inpasbaarheid fietsrotonde Troelstralaan

4.5 Kortetermijnmaatregelen

De voorgestelde varianten betreffen volledige herinrichtingen van de Nieuwe Deventerweg. Voor een dergelijke herinrichting is een langdurig traject nodig voor planvorming en aanbesteding. Daarom geven we als slot van dit hoofdstuk een aantal suggesties voor kortetermijnmaatregelen. Het uitgangspunt van deze maatregelen is dat ze lage kosten hebben en in lijn zijn met de voorgestelde varianten.

4.5.1 Maldense drempels

Om in de huidige situatie de snelheid af te remmen, kunnen op de wegvakken tussen de kruispunten op de Nieuwe Deventerweg zogenaamde Maldense drempels worden geplaatst. Deze drempels hebben een breedte waardoor bussen hier zonder hinder overheen kunnen, maar personenauto's hiervoor wel moeten afremmen. Dit voorkomt trillinghinder van bussen, maar gaat hardrijdende bussen dus niet tegen. Personenauto's die hier overheen rijden kunnen enig geluid geven, maar dit zal door de gereduceerde snelheid beperkt zijn. Bij de toepassing dient rekening te worden gehouden met de aanwezige fietsstroken.



Figuur 1 Voorbeeld Maldense drempels

4.5.2 Visueel versmallen met groen

De snelheid kan daarnaast verlaagd worden door het toepassen van lage groene bosschage in de bermen, tegen de rijbaan aan. Deze visuele versmalling verlaagt de gereden snelheid. De toepassingen hiervan is afhankelijk van de mogelijkheden die de ondergrond biedt en bij het aanbrengen moet voldoende afstand van kruispunten gehouden worden (om zichtongevallen te voorkomen).



Figuur 2 Voorbeeld visuele versmalling met groen

4.5.3 Signalering fietsers op fietsoversteken

Tot slot kunnen de huidige fietsoversteken worden voorzien van signalering die aangaat als er een fietser aankomt. Hierdoor wordt gemotoriseerd verkeer gewaarschuwd voor fietsers die er daadwerkelijk aankomen. Dit voorkomt dat auto's doorrijden bij fietsers die zij zelf over het hoofd zien.



Figuur 3 Voorbeeld signalering bij voetgangersoversteekplaats

5. CONCLUSIES EN ADVIES

5.1.1 Verkeersonderzoek

In dit verkeersonderzoek hebben we naar aanleiding van overlast die door het verkeer op de Nieuwe Deventerweg wordt ervaren de verkeerssituatie op de Nieuwe Deventerweg onderzocht. Deze overlast betreffen met name hard rijden, sluipverkeer en verkeersonveiligheid. Op basis van het mobiliteitsbeleid van de gemeente concluderen we dat de huidige inrichting idealiter getransformeerd moet worden tot een inrichting die meer aansluit bij het huidige beleid en gebruik. Daarom hebben we op basis van dit beleid, het beleid van provincie en wensen van andere belangen inrichtingsvarianten voorgesteld om de verkeerssituatie te verbeteren.

5.1.2 Analyse

Vanuit het gemeentelijk beleid heeft de Nieuwe Deventerweg een belangrijke functie als fiets- en openbaar vervoersverbinding. Daarnaast komt de Nieuwe Deventerweg in het actieplan Verkeersveiligheid voor als een weg met een groot verkeersveiligheidsrisico. Uit de verkeersanalyse blijkt dat snelheidsmetingen laten zien dat er inderdaad te hard wordt gereden: de V85 ligt op 40 km/h. Uit een steekproef blijkt dat 25% tot 30% van het verkeer de hele Nieuwe Deventerweg afrijdt en daarmee doorgaand verkeer is. De maximale intensiteiten blijven in zowel de huidige als toekomstige situatie met (afhankelijk van het wegvak) 2.950 tot 3.900 motorvoertuigen per etmaal binnen de maximaal acceptabele intensiteiten die de landelijke richtlijnen geven (maximaal 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal). Uit een schouw blijkt dat de fietsoversteken zo zijn ingericht, dat automobilisten weinig zicht hebben op met name de fietsers die van schuin-achter komen. Daarnaast blijkt dat een aantal automobilisten zonder te kijken over de oversteek doorrijdt.

5.1.3 Conclusie analyse

Op basis van de beleidskaders en de verkeersanalyse is ons advies is om maatregelen te nemen om de Nieuwe Deventerweg met name voor fietsers verkeersveiliger en waar mogelijk ook comfortabeler te maken. Ten behoeve van de verkeersveiligheid dient de snelheid te worden verlaagd en de fietsoversteken worden verbeterd. Om het comfort van de fietser te verbeteren kan deze een eigen of prominentere plaats op de weg krijgen. Hiervoor hebben we op basis van de beleidskaders en input van betrokken belanghebbenden inrichtingsvarianten opgesteld.

5.1.4 Advies inrichtingsvarianten

De tabel op de volgende pagina toont de score van iedere variant op de verschillende aspecten en belangen. Het is aan de gemeente om met deze uitkomsten van de analyse van varianten een bestuurlijke keuze te maken welke belangen het zwaarst wegen. Op basis van deze analyse is ons advies te kiezen voor de variant met een fietsstraat op de hoofdrijbaan (variant 4). Deze komt het meest tegemoet aan de verschillende belangen, of heeft hier in ieder geval het minst negatieve effect op.

		1. Groene loper langzaam verkeer	2. ETW30 op hoofdrijbaan met vrijliggende fietspaden	3. ETW30 op hoofdrijbaan met fietsstraten op parallelwegen	4. Fietsstraat op hoofdrijbaan	5. GOW30 op hoofdrijbaan
Ervaren overlast	Verkeersveiligheid algemeen	+	-/0	-/0	0/+	0/+
	Verlagen snelheid verkeer	+	-	-	0	0
	Tegengaan doorgaand verkeer	+	-	-	0/+	0/+
	Tegengaan trillingen	-	0	0	0	0
Beleid (STOMP)	Stappen/wandelen	0/+	0	0	0	0
	Trappen/fietsen (provinciale snelfietsroute)	+	+	+	+	+
	Openbaar vervoer/MaaS	-	0	0	0	0
	Personenvervoer/ autoverkeer)	-	+	+	-/0	-/0
Belangen bewoners	Speelruimte voor kinderen	-	-	-	0	0
	Parkeren / bereikbaarheid woningen	0	-	0	0	0

Tabel 8 Multicriteria analyse

5.1.5 Advies fietsoversteken

Voor de fietsoversteken is onze aanbeveling om in het ontwerpproces nader te onderzoeken hoe deze het beste kunnen worden verbeterd. Van belang hierbij is dat fietsers en motoroertuigen zoveel mogelijk zicht op elkaar houden. De inrichtingsvariant fietsstraat sluit hierbij goed aan, omdat fietsers en automobilisten dan achter elkaar aan rijden en elkaar blijven zien. De fietsoversteken op de Nieuwe Deventerweg zelf (bijvoorbeeld bij het Ter Kuilenpad) dienen in het ontwerpproces te worden ingepast in de gekozen inrichtingsvariant.

6. BIJLAGEN

Bijlage 1 - Gesprekken met belanghebbenden

Op basis van gesprekken met diverse belanghebbenden is de beleving van de situatie op de Nieuwe Deventerweg in kaart gebracht. Dit schetst een beeld van de ervaren problematiek. Gesprekken zijn gevoerd met de volgende partijen:

- Wijkvereniging Oud-Ittersum
- Provincie
- Keolis
- Veilig Verkeer Nederland
- Fietsersbond
- Politie

Bovenstaande belanghebbenden is gevraagd naar hun mening over en visie op Nieuwe Deventerweg en over mogelijke oplossingsrichtingen om de overlast terug te dringen. Deze gesprekken zijn geanalyseerd met behulp van een beweegredenenmatrix. Hiermee worden het ervaren probleem, oplossingen, standpunten en belangen naast elkaar gezet voor de verschillende belanghebbenden. De gehele beweegredenenmatrix is toegevoegd in Bijlage 3.

In de volgende paragrafen beschrijven we op basis van de thema's uit de beweegredenenmatrix de knelpunten die zijn opgehaald tijdens de gesprekken met de verschillende belanghebbenden en de ideeën voor mogelijke maatregelen die zijn geïnventariseerd. Aan deze oplossingsrichtingen zijn natuurlijk ook wensen verbonden, welke in de laatste paragraaf uiteen worden gezet.

Knelpunten
In diverse contactmomenten met de gemeente en de belanghebbenden zijn de verkeersonveiligheid, snelheid en het sluipverkeer naar voren gekomen als de belangrijkste knelpunten op de Nieuwe Deventerweg. Onderstaand een toelichting hierop.

<u>Snelheid</u>
De Nieuwe Deventerweg is een ruim opgezette, rechte weg. De buschauffeurs die over de Nieuwe Deventerweg rijden ervaren hier dan ook geen problemen mee. Ditzelfde geldt voor automobilisten, die gemakkelijk door kunnen rijden op de Nieuwe Deventerweg. Echter, deze ruime inrichting met rechtstand bepaalt wel het meest genoemde probleem wat wordt ervaren op de Nieuwe Deventerweg: de snelheid. De snelheidslimiet op de Nieuwe Deventerweg is 30 km/uur, maar de huidige inrichting leent zich om harder te rijden. Dit knelpunt kwam duidelijk naar voren in alle gesprekken. Daarnaast is een melding binnen op het participatiepunt van VVN waar wordt gemeld: '*Vanaf de Thorbeckelaan kan je niet goed zien dat je 30km zone rijdt. Het lijkt een straat waar je harder mag, maar dat is echt gevaarlijk voor de vele 10duizenden (!) Fietsers per dag!*'

<u>Sluipverkeer</u>
Een tweede ervaren knelpunt is het sluipverkeer. Dit wordt voornamelijk als knelpunt ervaren door bewoners aan de Nieuwe Deventerweg. Vooral als het verkeer op de IJsselallee vast staat, wordt de Nieuwe Deventerweg als sluiproute gebruikt. Ook de ligging van de weg – parallel aan de IJsselallee en Burgemeester de Vos van Steenwijklaan – heeft invloed op de keuze van automobilisten voor de Nieuwe Deventerweg als alternatieve

route. Belanghebbenden geven daarnaast aan dat automobilisten rondom de bushaltes de halterende bus regelmatig passeren via de parallelwegen. Deze parallelwegen zijn primair bedoeld voor aanwonenden.
De klacht over sluipverkeer hangt nauw samen met de gewenste functie van de Nieuwe Deventerweg: is deze enkel bedoeld voor bestemmingsverkeer, of ook als doorgaande route? Onderdeel van het proces is dan ook een belangenafweging van de gemeente, op basis waarvan de gemeente de functie van de Nieuwe Deventerweg vaststelt.

Fietsoversteken
De fietsoversteken worden door bewoners en andere belanghebbenden (zoals de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland) als onveilig ervaren. Gezien de hoge fietsintensiteiten zien belanghebbenden noodzaak om deze fietsoversteken veiliger te maken. Belanghebbenden zijn van mening dat juist door de veelheid aan borden en attendering op de fietsoversteek, het 30 km/uur bord op deze locatie wegvalt. Op deze manier beïnvloeden de fietsoversteken de snelheid op de Nieuwe Deventerweg.

Oplossingsrichtingen
Samen met de belanghebbenden zijn verschillende oplossingsrichtingen geïnventariseerd, die de verkeersveiligheid vergroten en de overlast terugdringen. Het overzicht van mogelijke oplossingsrichtingen zoals naar voren kwamen tijdens de gesprekken, is hieronder weergegeven. Hierbij hebben we een onderverdeling gemaakt in oplossingsrichtingen voor de korte termijn en lange termijn. De haalbaarheid van de maatregelen is nog niet onderzocht, onderstaand overzicht geeft een globale verkenning van de opties weer.

Korte termijn
- Herhalen 30 km/uur bebording
- Bloembakken plaatsen
- Maldense drempels plaatsen
- Herziening van de huidige voorrangsregelingen
- Middenas realiseren
- Wegversmalling(en) voor autoverkeer

Lange termijn
- Huidige fietspaden verbreden
- Asverspringingen aanbrengen
- Fietsstraat aanleggen
- Rabatstroken aanleggen
- Ontvlechting
- Rotondes in plaats van fietsoversteken
- Knip in de weg, behalve voor de bus (m.b.v. camera's, slagboom of bussluis)
- Vrijliggend, tweezijdig fietspad (aan 1 of 2 kant van de weg)
- Parallelle voorziening voor (eenrichting) bestemmingsverkeer aan de andere zijde

Wensen en suggesties
Tijdens de gesprekken zijn verschillende wensen naar voren gekomen, waarmee zo goed mogelijk rekening mee moet worden gehouden bij het uitwerken van de oplossingsrichtingen en maatregelen. Ook zijn verschillende suggesties genoemd. Deze wensen en suggesties zijn hieronder weergegeven.

Algemeen

- De huidige drempels (bedoeld om snelheid te remmen) worden door de belanghebbenden als onwenselijk gezien. Het belemmert de doorstroming voor de bus, en veroorzaakt overlast (trillingen) voor omwonenden.
- Inrichting huidige 30 km/uur zones en fietsstraten (in Zwolle) kunnen als voorbeeld worden gebruikt.
- Wens voor uitwerking verschillende scenario's.

Fiets

- Aangezien oversteken als een knelpunt wordt gezien, is het wenselijk het aantal oversteken zoveel mogelijk te beperken.
- Zo min mogelijk conflicten met ander verkeer (rijdende of parkerende auto's).
- Fietsers verdienen een prominente plaats vanwege de hoge fietsintensiteiten.
- Zo min mogelijk slingers voor de fiets (vanwege de doorfietsroute).
- Fietspad uitvoeren in rood asfalt.
- Fietsers bij voorkeur in de voorrang houden.

Openbaar vervoer

- De Nieuwe Deventerweg biedt goede mogelijkheden voor een goede bereikbaarheid van de wijk met het openbaar vervoer.
- Geen bushaltes dicht bij kruispunten.
- Richtlijnen CROW volgen voor bus(haltes).
- Tijdige inlichting van werkzaamheden naar alle partijen is gewenst (specifiek richting openbaar vervoer partijen (Keolis en provincie) vanwege dienstregeling).

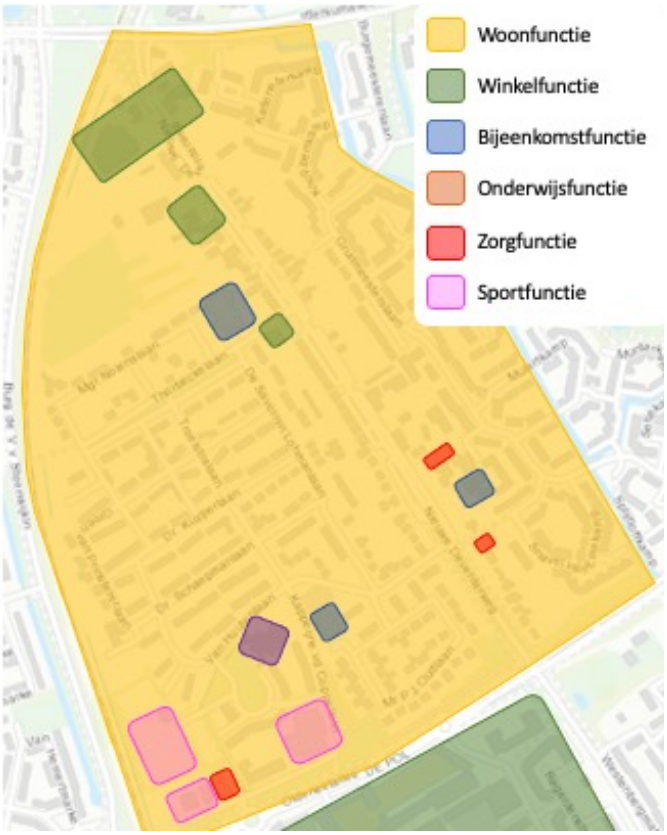
Parallelwegen

- Vanwege spelende kinderen idealiter geen ander verkeer op de parallelwegen.
- Er moet voldoende parkeerruimte voor aanwonenden blijven.
- De huidige groen(structuren) moeten behouden blijven.

Bijlage 2 - Objectieve situatie

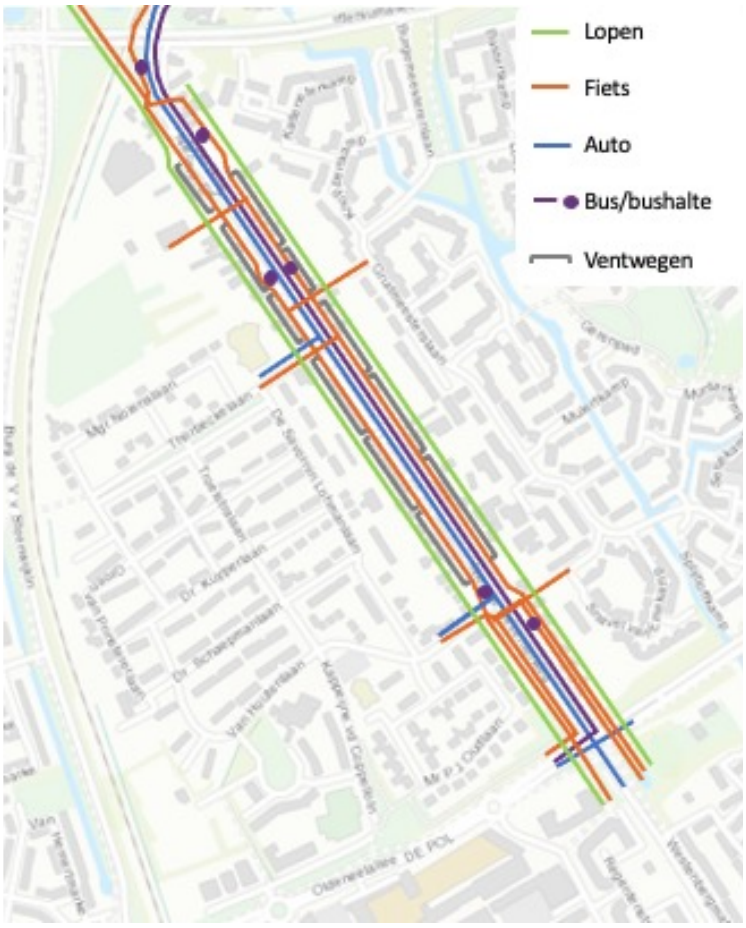
In deze paragraaf scheten we de objectieve situatie van de Nieuwe Deventerweg. Om de functie van de Nieuwe Deventerweg te bepalen is het van belang om niet alleen rekening te houden met de verkeersstructuur, maar ook met de ruimtelijke structuur. Deze komen in deze paragraaf als eerste aan bod. Daarna wordt ingegaan op de verkeersfunctie van de Nieuwe Deventerweg.

Ruimtelijke structuur
In de omgeving van dit gedeelte van de Nieuwe Deventerweg heeft zo'n 95% van de gebouwen een woonfunctie. Daarnaast bevinden zich er in de omgeving een aantal gebouwen met een winkel-, bijeenkomst-, onderwijs-, zorg- of sportfunctie. Aan de straat zijn ook twee tankstations gevestigd, waaraan te zien is dat deze straat doorgaand verkeer heeft gefaciliteerd. Ten zuiden van dit gedeelte van de Nieuwe Deventerweg bevindt zich een winkelcentrum. Afbeelding 7 weergeeft de ruimtelijke functies.



Afbeelding 7 – Ruimtelijke functies

Verkeersstructuur
De Nieuwe Deventerweg faciliteerde van oorsprong doorgaand verkeer. In de Mobiliteitsvisie van 2008 van gemeente Zwolle is de Nieuwe Deventerweg gecategoriseerd als erftoegangsweg. Alle verkeersstromen resulteren bij elkaar in een verkeersstructuur van de Nieuwe Deventerweg zoals weergegeven in Afbeelding 8 en bijlage 4. Te zien is dat vooral ter hoogte van de Troelstralaan en de spooronderdoorgang in het noorden verschillende verkeerstromen samenkomen.



Afbeelding 8 – Huidige verkeersstructuur

Ter samenvatting bevat tabel 1 de belangrijkste gegevens over de verschillende modaliteiten die van de Nieuwe Deventerweg gebruikmaken. Deze worden in de volgende paragrafen toegelicht.

Modaliteit of kenmerk	Aantal	Per
Fiets	10.000	fietsers/etmaal
Motorvoertuigen drukste wegvak	3.900	mvt/etmaal werkdag
Motorvoertuigen rustigste wegvak	2.950	mvt/etmaal werkdag
Bussen	8	bussen/uur
In- en uitstappers bussen (pre-corona)	110	gemiddeld alle haltes samen/etmaal
V85	40	km/h
Doorgaand verkeer noord-zuid	25	%
Doorgaand verkeer zuid-noord	30	%
Ongevallen (totaal)	27	tussen 2014 en 2019
Ongevallen (met gewonden)	7	tussen 2014 en 2019

Tabel 9 – Gegevens verkeersfunctie Nieuwe Deventerweg

Fietsverkeer

De Nieuwe Deventerweg is onderdeel van de regionale fietsroute naar Olst/Wijhe, een route die is opgenomen in het kernnet fiets van provincie Overijssel. Volgens tellingen van de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle passeren er op dit gedeelte van de Nieuwe Deventerweg per etmaal zo'n 10.000 fietsers. Hiervan gebruikt 77% een gewone fiets, 13% een E-bike en 10% een brom- of snorfiets.

Vanaf de Oldeneelallee naar het noorden heeft de Nieuwe Deventerweg het eerste gedeelte aan beide kanten een vrijliggend fietspad in twee richtingen. Na de kruising met de Troelstralaan en het Snavelpad verandert dat in twee fietsstroken op de weg. Aan het einde (in de buurt van de Ittersumallee) wordt een fietsstrook naar een parallelweg geleid. Dit wordt weer een vrijliggend fietspad. Niet veel later moeten fietsers de weg oversteken om de fietsroute naar het centrum te vervolgen.

Schouw fietsoversteken

Er zijn twee fietsoversteken waar de fietser voorrang heeft (t.h.v. Troelstralaan en spooronderdoorgang bij Ittersumallee). Beide kruisingen zijn voorzien van drempels, stopborden en haaientanden voor automobilisten. Eén van beide kruisingen heeft daarnaast stopstrepen.

Op 22 april heeft Mobycon een schouw uitgevoerd bij deze fietsoversteken. Hierbij is gekeken naar het verkeersgedrag van zowel de fietsers als van automobilisten. Tijdens deze schouw is het volgende opgevallen:

- Bij de fietsoversteek bij de Ittersumallee hebben automobilisten komende vanaf de Ittersumallee voldoende zicht op de fietsers.
- Komende vanaf de Nieuwe Deventerweg worden de fietsers ongeveer 100 tot 200 meter voor de fietsoversteek van de fietsstroken naar de parallelweg geleidt. Hier ontnemen geparkeerde auto's het zicht dat automobilisten op de Nieuwe Deventerweg op de fietsers hebben. Deze automobilisten moeten vervolgens vlak voor de oversteek vrij ver over hun schouwder kijken om fietsers te signaleren.
- Een aantal automobilisten kijkt niet en rijdt zonder te kijken door over de oversteek.
- Bij de fietsoversteek t.h.v. Troelstralaan hebben automobilisten komende vanaf de Nieuwe Deventerweg voldoende zicht op de fietsers.
- Komende vanaf de Oldeneelallee hebben automobilisten weinig zicht op fietsers die ook vanuit de richting van de Oldeneelallee komen en hier oversteken. Ook hier moeten automobilisten vrij ver over hun schouder kijken om deze fietsers te signaleren.
- Het meest risicovol zijn de situatie waarbij de automobilitst dénkt dat alles voorbij is gefietst, optrekt en er dan tóch nog een fietser (meestal vanaf schuinachter) oversteekt.

Autoverkeer

Volgens verkeerstellingen van de gemeente en een doorvertaling daarvan naar de situatie na oplevering van een nabijgelegen ruimtelijke ontwikkeling passeren er op een werkdag per etmaal 3.900 motorvoertuigen de Nieuwe Deventerweg ter hoogte van de Troelstralaan en de spooronderdoorgang. Op het middelste gedeelte (tussen de Troelstralaan en de Thorbeckelaan) rijden ongeveer 2.950 motorvoertuigen per etmaal.

Steekproef doorgaand verkeer

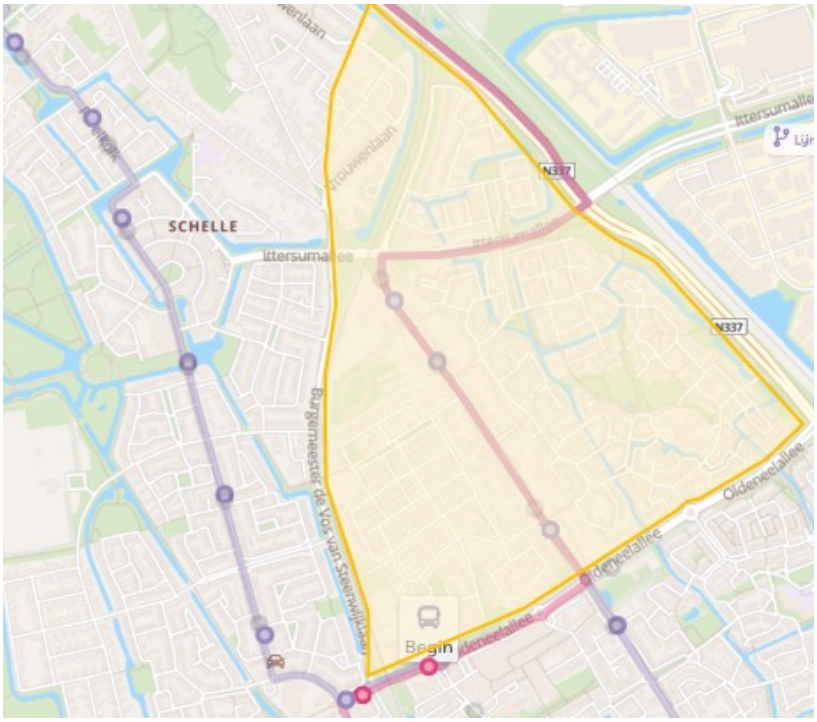
Voor het meten van het aandeel doorgaand verkeer was een volledig kentekenonderzoek van meerdere dagen door de corona-maatregelen (waaronder de avondklok) niet zinvol. Daarom zijn in de avondspitsen van 6 en 8 april steekproeven uitgevoerd. Hierbij zijn op de Nieuwe Deventerweg aan zowel de zijde van de Ittesumerallee, als de Oldeneelallee de kentekens van voorbijrijdende voertuigen genoteerd. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 4. Uit deze steekproeven blijkt (afgerond) dat van noord naar zuid 25% en van zuid naar noord 30% van het verkeer doorgaand verkeer is.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Busverkeer

Volgens de huidige dienstregeling rijdt er acht keer per uur een bus door de Nieuwe Deventerweg. Het gaat hierbij om reguliere buslijnen een geen HOV-lijnen. Dit gedeelte van de straat heeft drie haltes. Volgens data van de provincie Overijssel was het gemiddelde aantal in- en uitstappers op alle haltes van de Nieuwe Deventerweg bij elkaar in januari 2021 64 per werkdag (zowel 64 instappers als 64 uitstappers). Voor de corona-crisis lag dit gemiddelde op 55 in- en uitstappers per dag, maar toen reden hier ook minder bussen per uur.

De buslijnen die over de Nieuwe Deventerweg rijden, bedienen het gebied weergegeven in Afbeelding 9 – Bedieningsgebied buslijnen Nieuwe Deventerweg. Gelet op de functie van de wegen en het bedieningsgebied zou alleen de Burgemeester de Vos van Steenwijklaan een alternatief voor de busroute vormen. Deze weg is echter slechts met één tunnel (indirect) aangesloten op de oostkant van het spoor. Het verplaatsen van de buslijn naar deze weg zou vooral voor bewoners ten oosten van de Nieuwe Deventwerweg nadelig uitpakken.



Afbeelding 9 – Bedieningsgebied buslijnen Nieuwe Deventerweg

Snelheid en ongevallen

Volgens een meting uit 2020 door middel van een smileybord lag de V85 (de snelheid die door 85% van de automobilisten wordt gereden) op 40 km/u richting het centrum en 41 km/u vanaf het centrum. Daarnaast zaten er uitschieters bij van respectievelijk 84 en 96 km/u. Deze uitschieters beslaan 1% van het totale aantal geregistreerde auto's. Er wordt gemiddeld het hardst gereden tussen 18.00 uur en 00.00 uur.

Volgens data van Viastat hebben er van januari 2014 tot december 2019 27 ongelukken plaatsgevonden op de Nieuwe Deventerweg. Hiervan vond tweederde plaats op het wegvak, en eenderde op een kruispunt. Bij de ongelukken waren vooral personenauto's of bromfietsen betrokken. Er is zeven keer iemand gewond geraakt.

Bijlage 3 - Overzicht data Nieuwe Deventerweg

1. Fietsmonitoring Overijssel

	Oostelijke richting	Westelijke richting	Totaal
07.30-08.30	0	0	0
09.00-10.00	0	0	0
10.30-11.30	236	224	460
13.00-14.00	0	0	0
14.30-15.30	0	0	0
16.00-17.00	256	513	769

- Etmaal teldag: 9.179
- Etmaal jaargemiddelde: 8.288

- Fiets: 77%
- E-bike: 13%
- Snorfiets: 7%
- Bromfiets: 3%

- 0-18 jaar: 28%
- 18-65 jaar: 40%
- 65+ jaar: 32%

- Aandeel recreatief: 1%
- Aandeel school: 27%
- Aandeel werk: 20%
- Aandeel winkel: 51%

2. Verkeersstudie Nieuwe Deventerweg

	Richting Noordwest	Richting Zuidoost	Totaal
Gemiddelde werkdag etmaal	1220	1253	2473
Gemiddelde weekenddag etmaal	852	794	1646
Gemiddelde weekdag etmaal	1115	1122	2237

Tabel 7: Intensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal op een werkdag, weekenddag en weekdag) Nieuwe Deventerweg, t.h.v. nr. 84

Scenario	Toename minimaal	Toename maximaal	Intensiteit minimaal	Intensiteit maximaal
Scenario 0	-	-	2473	2473
Scenario 1	269	300	2742	2773
Scenario 2	413	471	**2886**	**2944**

Tabel 8: Intensiteit Nieuwe Deventerweg (aantal motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag)

3. Verkeerssituatie Nieuwe Deventerweg

Intensiteiten

Auto

- 3300 mvt/etmaal doorsnede (thv tankstation)
- 2470 mvt/etmaal doorsnede (thv Nieuwe Deventerweg 84) (telling 2019)

Fiets

- 10.000 fietsers/etmaal doorsnede (thv tankstation)
- 5200 fietsers/etmaal doorsnede (thv Nieuwe Deventerweg 84) (na de doorsteek)

(Ervaren) problematiek

- Te hard rijden (bussen?);
- Toename (zwaar) verkeer;
- Drempels en trillingen/geluid;
- Bewegingen rondom doorsteek Gruitmeesterslaan;
- Oversteek Snavel van Emekamp;

4. Smiley tellingen Nieuwe Deventerweg

Richting het centrum heeft het systeem 80667 registraties waargenomen

Gemiddelde snelheid	31km/u
V85	40 km/u
Vmax	84 km/h

Vanaf het centrum heeft het systeem 125209 registraties waargenomen

Gemiddelde snelheid	32 km/u
V85	41 km/u
Vmax	96 km/u

5. In- en uitstappers Nieuwe Deventerweg, gemiddelde per werkdag

Halte	Instappers nov-19	Uitstappers nov-19		Instappers jan-21	Uitstappers jan-21
Nieuwe Deventerweg / Ittersumallee	12,5	16,1		15,2	14,9
Nieuwe Deventerweg	17,3	15,8		10,8	10,7
Troelstralaan	24,5	23,0		38,3	37,9

6. Ongevallen (Viastat)

- Aantal ongevallen jan 2014 - dec 2019: 27.
- Tijdsperiode:
    - 41% in avond
    - 26% in avondspits
    - 11% in middag
    - 7% in middagspits

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

  - 4% in ochtend
  - 11% in ochtendspits

- Kruispuntongeval:
  - 33% op kruispunt
  - 67% op wegvak
- Aard:
  - 7% eenzijdig
  - 41% flank
  - 22% kop/staart
  - 30% onbekend

- Vervoerswijze:
  - 26% bromfiets
  - 11% E-bike
  - 19% fiets
  - 4% motor
  - 37% personenauto
  - 4% vrachtauto
- Leeftijd:
  - 15% <18 jaar
  - 26% 18-40 jaar
  - 18% 40-60 jaar
  - 30% 60+
- Er is 7x iemand gewond geraakt
- Er zijn geen doden gevallen

7. Steekproef doorgaand verkeer 6 en 8 april 2021

06-apr				
Van	**Naar**	**Totaal mvt**	**Aantal doorgaand**	**% doorgaand**
Noord 2	Noord 1	338	35	10,4%
Noord 2	Zuid 2	338	79	23,4%
Zuid 1	Zuid 2	224	13	5,8%
Zuid 1	Noord 1	224	76	33,9%

08-apr				
Van	**Naar**	**Totaal mvt**	**Aantal doorgaand**	**% doorgaand**
Noord 2	Noord 1	338	36	10,7%
Noord 2	Zuid 2	338	89	26,3%
Zuid 1	Zuid 2	224	15	6,7%
Zuid 1	Noord 1	224	66	29,5%