Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Zwolle
Datum	11 maart 2024
Auteurs	Bas Alferink, Ties Bongers, Bregtje van Uffelen
Kenmerk	015967.20240122.N1.02
Status	Definitief
Pagina	1/6

Memo verkeersveiligheid Eekwal

1. Aanleiding

De Eekwal is een doorgaande weg in het zuidwestelijk kwadrant van het Stadshart Zwolle. De weg verbindt de Nieuwe Havenbrug en de Kamperpoortenbrug met elkaar binnen de singel. Voorheen vormde de weg een belangrijke schakel in het OV-netwerk in het Stadshart, inclusief de aanwezigheid van een bushalte. Sinds februari 2019 is deze route verplaatst naar de Willemskade en de Pannekoekendijk. De weg heeft echter hetzelfde profiel gehouden. Vanuit bewoners zijn zorgen geuit over de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de weg.

Deze zorgen spelen al meerdere jaren. In 2016 zijn er door de gemeente Zwolle samen met bewoners en bedrijven op de Eekwal al plannen gemaakt voor een toekomstbestendige inrichting. In het ontwikkelprogramma Ons Stadshart van Morgen is opgenomen dat de ontsluitingsroute die de Eekwal vormt tussen de Nieuwe Havenbrug en Kamperpoortenrbug onwenselijk is en ontmoedigd moet worden (Gemeente Zwolle, februari 2022). De herinrichting van de Eekwal maakt onderdeel uit van de toekomstbestendige herinrichting van het deelgebied Zuidwestelijk kwadrant. Vanuit een logische uitvoeringsfasering en het gehanteerde principe ‘van binnen naar buiten’ is de Eekwal als een van de laatste deelprojecten aan de beurt binnen de herinrichting van de openbare ruimte in het zuidwestelijk kwadrant. Dit zou betekenen dat een herinrichting van de Eekwal nog enkele jaren op zich zou moeten wachten.

In deze memo is op basis van een analyse van de huidige verkeerssituatie gekeken of de huidige verkeersveiligheid op de Eekwal reden geeft om dit principe niet toe te passen op de Eekwal en een herinrichting naar voren te halen.

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

2. Gebruik en gedrag

Om de verkeersveiligheid op de Eekwal te beschouwen is het van belang het gebruik van de weg inzichtelijk te hebben. Op basis van een verkeerstelling en het verkeersmodel van de gemeente Zwolle is het gebruik van de weg inzichtelijk gemaakt.

2.1 Intensiteiten

In november 2023 zijn er op de Eekwal ter hoogte van huisnummer 2 slangtellingen uitgevoerd om een idee te verkrijgen van de hoeveelheid verkeer op het wegvak. Gedurende de telperiode zijn er op werkdagen gemiddeld 2.518 motorvoertuigen geteld. Daarvan reden er 1.293 richting oost (richting de Nieuwe Havenbrug) en 1.225 richting west (richting de Kamperpoortenbrug). Op deze werkdagen bestond 95,2% van deze motorvoertuigen uit licht verkeer (personenauto's), 4,4% uit middelzwaar verkeer en 0,3% uit zwaar verkeer. Deze intensiteiten (circa 2.500) passen prima bij het type weg. Ter indicatie: een erftoegangsweg 30 km/u kan intensiteiten tot 6.000 mvt/etm goed verwerken.

Met het verkeersmodel is gekeken naar de herkomsten en bestemmingen van verkeer op de Eekwal. Uit deze analyse blijkt dat bijna 80% van het verkeer op de Eekwal geen herkomst of bestemming in de binnenstad heeft. Dit betreft doorgaand verkeer tussen de Burgemeester van Roijensingel en de Pannekoekendijk, verkeer wat idealiter via de Singel rijdt. Er is dus sprake van een hoog aandeel doorgaand verkeer, iets wat niet wenselijk is in de binnenstad.

2.2 Snelheid

Naast intensiteiten zijn bij de verkeerstelling ook de snelheden inzichtelijk gemaakt. Om te kijken of de snelheidslimiet van 30 kilometer per uur overeenstemt met de weginrichting, de omgeving en het gebruik wordt gekeken naar de V85. Dit is de snelheid die door 85% van de motorvoertuigen niet wordt overschreden. Hiermee worden 'extreme' snelheden er uit gefilterd en wordt een snelheid verkregen die de ruime meerderheid van de automobilisten als redelijk ervaart. Als de V85 rond de geldende snelheidslimiet ligt, kan gesteld worden dat er niet te hard gereden wordt.

Op de locatie van de slangtelling ligt de V85 op de Eekwal op 38,2 kilometer per uur. Dit is het gemiddelde van verkeer in beide richtingen. Wanneer er gekeken wordt naar de V85 per rijrichting blijkt er een verschil te zitten tussen verkeer in westelijke richting en verkeer in

oostelijke richting. Van verkeer in westelijke richting, komend vanaf de Nieuwe Havenbrug, is de V85 40,4 kilometer per uur. Voor verkeer in oostelijke richting, richting de Nieuwe Havenbrug, ligt de V85 op 36,1. Dit verschil valt te verklaren doordat het telpunt zich vlakbij het kruispunt van de Eekwal met de Luttekestraat en de Nieuwe Havenbrug bevindt. Ook bevindt zich ter hoogte van dat kruispunt een voetgangersoversteekplaats op de Eekwal. Verkeer vanaf de Nieuwe Havenbrug kan dus ter hoogte van het telpunt al weer snelheid maken, terwijl verkeer richting de Luttekestraat juist vaart mindert omdat ze een kruising naderen.

De V85 geeft aan dat de huidige inrichting van de Eekwal in beide richtingen uitnodigt om een stuk harder te rijden dan de snelheidslimiet en wat wenselijk is.

2.3 Schouw

Naast het gebruik van de weg is ook de inrichting daarvan bepalend voor de verkeersveiligheid. Daarbij gaat het om een breed scala aan eigenschappen als (onder andere) vormgeving van de kruispunten, het wegprofiel, zichtlijnen en oversteekplaatsen. Een gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor heeft op dinsdag 14 november en zaterdag 2 december een schouw uitgevoerd in het zuidwestelijk kwadrant, waarbij er ook gekeken is naar de situatie op de Eekwal.

In de schouw zijn 3 dingen opgevallen:

1. Gevoelsmatig hogere snelheid dan 30 kilometer per uur;
2. Vermoedelijke hoog aandeel sluipverkeer.
3. Relatief veel parkeren op eigen terrein.

Ondanks de binnenstedelijke uitstraling rijdt verkeer zichtbaar harder dan toegestaan. Een belangrijke oorzaak hiervan is de brede rijbaan (op sommige delen meer dan 7 meter); een gevolg van de bussen die hier tot 2019 reden. Op basis van het schouwen nabij de bruggen kan worden verondersteld dat een hoog aandeel van het verkeer sluipverkeer betreft. Tijdens de schouw hebben zich geen verkeersonveilige situaties voorgedaan op de Eekwal.

Ook is in de schouw opgemerkt dat de huidige vormgeving van het kruispunt Eekwal-Nieuwe Havenbrug – Luttekestraat – Potgieterssingel kan leiden tot verkeersonveilige situaties. De route van de Nieuwe Havenbrug naar de Eekwal heeft voorrang op verkeer komend vanaf de Potgieterssingel en de Luttekestraat. Vooral voor verkeer komend vanaf de Luttekestraat is dit een vormgeving die niet in lijn met wat op een dergelijke locatie in het centrum verwacht kan worden. Doordat er een forse (doorgaande) verkeersstroom is die de

doorgaande route gebruikt, is de kans op mogelijke onveilige situaties een stuk hoger dan wanneer er enkel bestemmingsverkeer zou rijden.

De schouw bevestigt het beeld dat is geschetst door de analyse op basis van verkeerstellingen en het verkeersmodel. Er geen verkeersonveilige situaties geregistreerd ten tijde van de schouw.

3. Conclusie

De huidige inrichting van de Eekwal sluit niet aan op het gebruik en de omgeving van de weg. Doordat de weg gedimensioneerd is op bussen, is deze uitnodigend om (te) hard te rijden. Uit de tellingen blijkt dat verkeer inderdaad veelal een stuk harder rijdt dan de geldende snelheidslimiet. Mede doordat het mogelijk is om goed door te rijden vormt de weg een veelgebruikte sluiproute tussen de Pannenkoekendijk en de Burgemeester van Roijensingel. Resultaat hiervan is dat circa 80% van het verkeer op de Eekwal geen herkomst en/of bestemming heeft in het Stadshart van Zwolle.

Bovenstaande geeft voldoende argumenten om de verkeerssituatie op de Eekwal onder handen te nemen. Dit biedt ook kansen om de weg aan te laten sluiten op verschillende ambities die de gemeente heeft voor het Stadshart.

4. Maatregelen

Uit de analyse blijkt dat er veel doorgaand verkeer rijdt op de Eekwal, en dat verkeer op de Eekwal over het algemeen te hard rijdt. Zowel de hoge snelheden als het hoge aandeel doorgaand verkeer is het resultaat van een inrichting van de weg die niet aansluit op het gewenste gebruik en de omgeving. De route is gedimensioneerd als belangrijke OV-route, en sinds het verplaatsen daarvan niet heringericht naar de nieuwe functie.

Om de verkeerssituatie te verbeteren is een volledige herinrichting van de weg noodzakelijk. De weg staat echter niet op zichzelf, maar maakt onderdeel uit van de verkeersstructuur van het zuidwestelijk kwadrant. Aanpassing van de Eekwal moet niet resulteren in onwenselijke effecten op andere wegen in het gebied. Ook moet de weg invulling geven aan verschillende ambities met betrekking tot groen, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid die spelen in het zuidwestelijk kwadrant en het Stadshart. In een lopend verkeersonderzoek worden daarom verschillende varianten onderzocht. Een gedeelde eigenschap van deze varianten is dat ze uitgaan van een volledige herinrichting van de Eekwal tussen de Nieuwe Havenbrug en de

Kamperpoortenbrug. De mismatch tussen inrichting, gebruik en omgeving is namelijk de voornaamste oorzaak van de problematiek.

5. Fasering

Volgens het principe ‘van binnen naar buiten’ is de Eekwal als een van de laatste deelprojecten aan de beurt binnen de herinrichting van de openbare ruimte in het zuidwestelijk kwadrant. Deze uitvoeringsplanning heeft tot gevolg dat de herinrichting van de Eekwal mogelijk nog 4 tot 5 jaar op zich zou moeten wachten. Gezien de huidige verkeerssituatie is het aan te bevelen deze planning niet toe te passen op het zuidwestelijk kwadrant, op voorwaarde dat dit mogelijk is. Immers maakt de aanpassing onderdeel uit van de integrale gebiedsaanpak van het hele zuidwestelijk kwadrant.

Totdat de volledige herinrichting kan worden doorgevoerd zouden tijdelijke maatregelen genomen kunnen worden om de snelheid van het verkeer te verlagen en het doorgaand verkeer tegen te gaan. Bij tijdelijke maatregelen kan gedacht worden aan het plaatsen van fysieke obstakels als betonblokken om het gedrag van weggebruikers aan te passen. (zie figuur hiernaast). Hierdoor kan het verkeer minder hard rijden en moet tegengesteld verkeer op elkaar wachten om het obstakel te passeren.



Dit heeft echter ook nadelen. Korte termijnmaatregelen bieden geen oplossing voor de mismatch tussen inrichting, omgeving en gebruik. De route blijft uitnodigend voor doorgaand verkeer. Daarnaast kan een dergelijke ingreep averechts werken doordat automobilisten nog even extra gas geven om net voor een tegenligger langs te kunnen. Ook voor fietsers brengt het mogelijk negatieve gevolgen mee. Deze doelgroep verwacht niet ineens barrières op de positie van de weg waar zij rijden. Met name in het donker kan dit tot gevaarlijke situaties of ongelukken leiden. Daarmee zorgen deze korte termijnmaatregelen niet voor een verbetering van de (ervaarde) verkeersveiligheid. Het advies is om dit niet toe te passen.

Een andere korte termijn maatregel is het instellen van een harde ‘knip’ door een toegangsroute niet meer mogelijk te maken. Hiermee wordt bedoeld om alvast een fysieke

knip te maken, vooruitlopend op een herinrichting van de Eekwal. Een knip werkt effectief voor het weren van doorgaand verkeer. Maar heeft mogelijk negatieve gevolgen heeft voor andere wegen in het gebied, zoals de Kamperstraat. Dusdanige ingrepen dienen daarom in het licht te worden gezien van de transformatie van het gehele zuidwestelijke kwadrant.

6. Algehele conclusie

De huidige inrichting van de Eekwal sluit niet aan op het gebruik en de omgeving van de weg. Doordat de weg gedimensioneerd is op bussen, is deze uitnodigend om (te) hard te rijden. Daarnaast is er sprake van een hoog aandeel doorgaand verkeer. Het is aan te raden om te onderzoeken of de Eekwal als eerste project van het zuidwestelijk kwadrant kan worden uitgevoerd. Tijdelijke maatregelen worden afgeraden, de mogelijke negatieve gevolgen zijn te groot. Uit de schouw zijn geen verkeersonveilige situaties waargenomen. Ook op basis van deskresearch (verkeersongevallen data) komt deze locatie niet naar voren als verkeersonveilig. Er zijn daarom geen aanleidingen om de Eekwal per direct anders in te richten.