



ONDERZOEKSDOCUMENT

Vraagstuk omtrent wel/niet afsluiten van de Menistenbrug voor gemotoriseerd
verkeer



4 OKTOBER 2022
GEMEENTE ZWOLLE
Lübeckplein 2, 8017 JZ Zwolle

Inhoud

Inleiding	2
Mobiliteitsontwikkelingen die van invloed zijn	3
Tellingen	4
Autoverkeer	4
Fietsverkeer	6
Ongevallenanalyse	8
Gereden snelheden	10
Conclusie	11

Inleiding

Vanwege werkzaamheden is de Menistenbrug in 2017 tijdelijk afgesloten geweest voor gemotoriseerd verkeer. Nadat hier positieve geluiden over kwamen werd er een motie ingediend om deze afsluiting definitief te maken. De motie werd aangenomen, waarna er middels een enquête draagvlak onderzocht werd (uitkomst: 60% voor, 40% tegen afsluiting) en de brug eind 2018 uiteindelijk definitief afgesloten werd.

Tegengestelde belangen

Vervolgens kwamen er echter meerdere bezwaren vanuit de omgeving (waaronder een bezwaar namens 36 adressen en een bezwaar van de huisartsenpraktijk De Turfmarkt) tegen dit verkeersbesluit, waarin met name het ontbreken van een duidelijke aanleiding, de (magere) onderbouw, het onvoldoende onderzoeken van alternatieven en het doorlopen proces ter discussie werden gesteld. De voornaamste argumenten voor afsluiting van de brug betroffen het tegengaan van sluipverkeer door het gebied en het verbeteren van verkeersveiligheid voor die fietser.

De enquête uitkomst en de binnengekomen bezwaren geven aan dat er veel tegengestelde belangen bestaan in de directe omgeving van de Menistenburg.

Verkeersbesluit ingetrokken

Op basis van deze bezwaren is destijds besloten het verkeersbesluit in te trekken, aanstaande ontwikkelingen in de omgeving af te wachten, om vervolgens het vraagstuk opnieuw op te starten en daarbij de buurt beter te betrekken. Vanwege de coronacrisis en het in die periode niet representatief zijn van verkeersonderzoeken, heeft het onderzoek langere tijd stilgelegen.

Vraagstuk opnieuw opgepakt in samenspraak met klankbordgroep

Dit voorjaar is het vraagstuk opnieuw opgepakt in samenwerking met een klankbordgroep bestaande uit bewoners uit verschillende straten rondom de Menistenbrug en de Fietzersbond. In samenspraak met de klankbordgroep is de situatie onderzocht en zijn er conclusies getrokken. Middels deze memo worden de bevindingen en conclusie uiteengezet. Hierin wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

- Mobiliteitsontwikkelingen die van invloed zijn
- Verkeerstellingen
- Ongevallenanalyse
- Gereden snelheden
- Conclusie

Mobiliteitsontwikkelingen die van invloed zijn

We zijn een aantal jaren verder sinds de start van het vraagstuk. Ontwikkeling van de stad heeft niet stil gestaan, waarbij er een aantal ontwikkeling van invloed zijn op het vraagstuk van de Menistenbrug. In deze paragraaf worden deze ontwikkelingen toegelicht.

Ontwikkeling Thomas à Kempisstraat, Brink & 1^e deel Rhijnvis Feithlaan heringericht



Zomer 2021



De nieuwe inrichting in dit gebied maakt dat er meer een verblijfsgebied is ontstaan en de straten in mindere mate een verkeersfunctie hebben. Gemotoriseerd verkeer dient meer rekening te houden met andere verkeersdeelnemers. Dit type inrichting draagt er aan bij dat het minder aantrekkelijk is voor doorgaand (sluip)verkeer om hier langs te rijden. Dit omdat dit minder snel gaat dan voorheen. Met het herinrichten van dit gebied wordt het doorgaande verkeer verder van het centrum gepositioneerd.

Vaststelling omgevingsvisie en ontwikkelprogramma Stadshart

In de omgevingsvisie en ontwikkelprogramma Stadshart is vastgelegd dat we naar een andere verkeersstructuur toe gaan, waarin er steeds minder ruimte zal zijn voor doorgaand verkeer langs het centrum. Het doorgaande verkeer wordt daarbij meer op de huidige buitenring gepositioneerd. Vanaf deze ring bereikt autoverkeer het centrum middels inprikkers vanaf de ring die uitkomen bij hublocaties, waar de auto geparkeerd kan worden en het centrum vervolgens lopend of per fiets bereikt kan worden. De voetganger en de fietsers staan voorop in het centrumgebied. Dit is tevens passend bij het STOMP principe wat bij ontwikkelingen en (her)inrichting als uitgangspunt gebruikt wordt. STOMP staat Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS (Mobility as a Service, deelauto's etc.) Privé auto. Dit houdt in dat de voetganger en fietser in principe op één staan bij ontwikkelingen en dat de privé auto in vergelijking tot de langzame modaliteiten zoals lopen en fietsen minder prioriteit heeft.

Voor het gebied in de omgeving van de Menistenbrug betekenen deze programma's, dat er in de toekomst ook steeds minder sprake zal zijn van doorgaand verkeer in de directe omgeving. De Rhijnvis Feithlaan en Bagijnensingel krijgen hierbij een inrichting die meer past bij de verblijfsfunctie die deze wegen hebben, waar meer ruimte wordt geboden aan fietsers en voetgangers en minder aan de automobilist. Zo worden deze wegen ook op deze manier minder aantrekkelijk als mogelijke sluiproute.

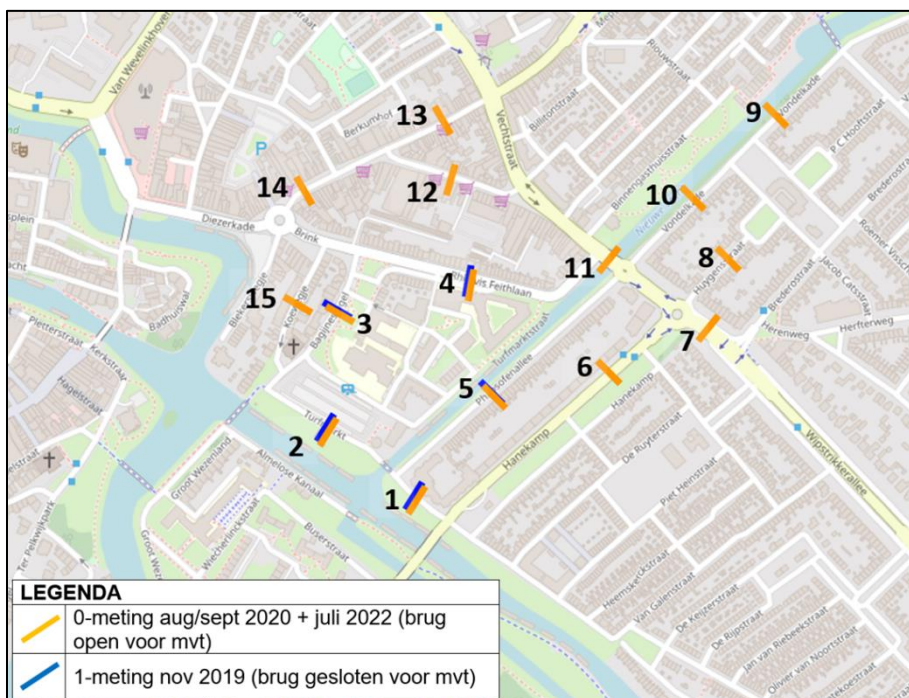


Tellingen

Voor het in kaart brengen van de voertuigbewegingen in de omgeving van de Menistenbrug, en het daarbij in kaart brengen van het effect bij afsluiting van de brug voor gemotoriseerd verkeer, zijn er verkeerstellingen uitgevoerd. Er is een 0-meting gedaan op het moment dat de brug opengesteld was voor gemotoriseerd verkeer (2022). En er is een 1-meting gedaan op het moment dat de brug afgesloten was voor gemotoriseerd verkeer tijdens de werkzaamheden aan de brug in 2019.

Hiermee zijn er representatieve tellingen opgehaald, van zowel het moment dat de brug was afgesloten, als van het moment waarop de brug opengesteld was (huidige situatie). Tijdens de werkzaamheden in 2019 is er op 5 locaties geteld. Vervolgens is het vraagstuk omtrent definitieve afsluiting opgestart, waarna in samenspraak met de klankbordgroep in totaal 15 locaties geteld zijn.

In het kaartoverzicht hieronder worden de telpunten weergegeven en op de volgende pagina wordt ingezoomd op de resultaten van de 5 locaties waar zowel geteld is tijdens afsluiting, als tijdens openstelling (telpunten 1 t/m 5).

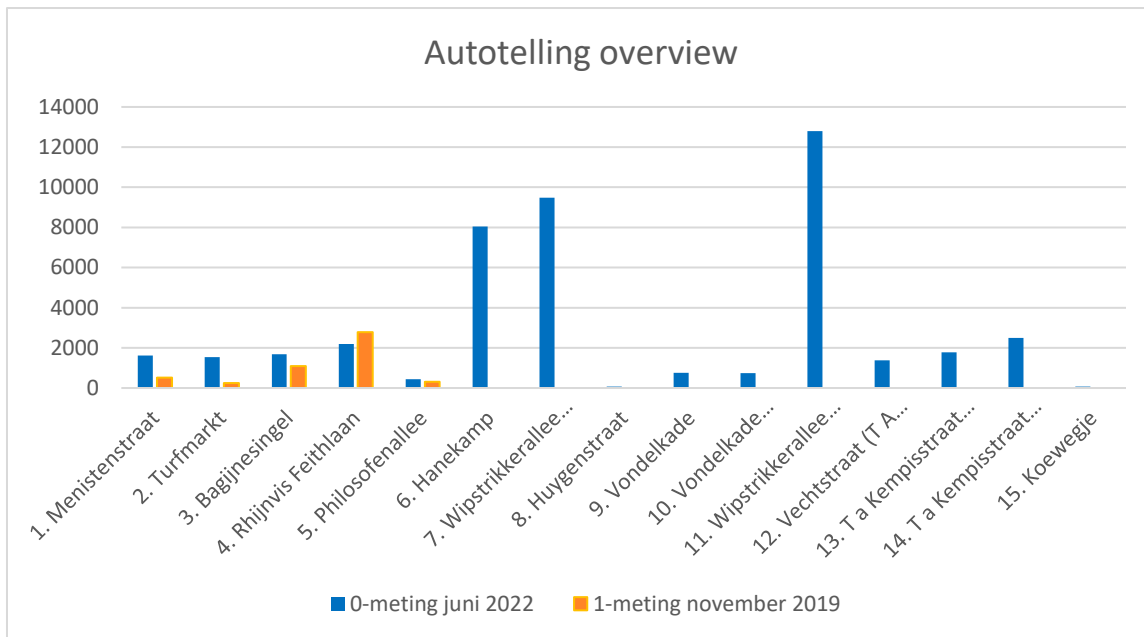


OVERZICHT TELLOCATIES

Autoverkeer

Totaal overzicht

Allereerst wordt hieronder een totaal "overview" gegeven van alle 15 getelde locaties. Van 5 van deze locaties zijn zoals gezegd tellingen van zowel moment gedurende afsluiting als moment gedurende openstelling van de brug voor gemotoriseerd verkeer. Dit betreffen de 5 dichtstbijzijnde telpunten rondom de Menistenbrug. Van de overige telpunten zijn enkel gegevens van het moment dat de brug opengesteld was voor gemotoriseerd verkeer. Middels deze telling is achterhaald welke aantallen autoverkeer gebruik maken van de straten rondom de Menistenbrug Dit overzicht is met name bedoeld om te laten zien hoe de aantallen autoverkeer zich tot elkaar verhouden op de verschillende wegen.



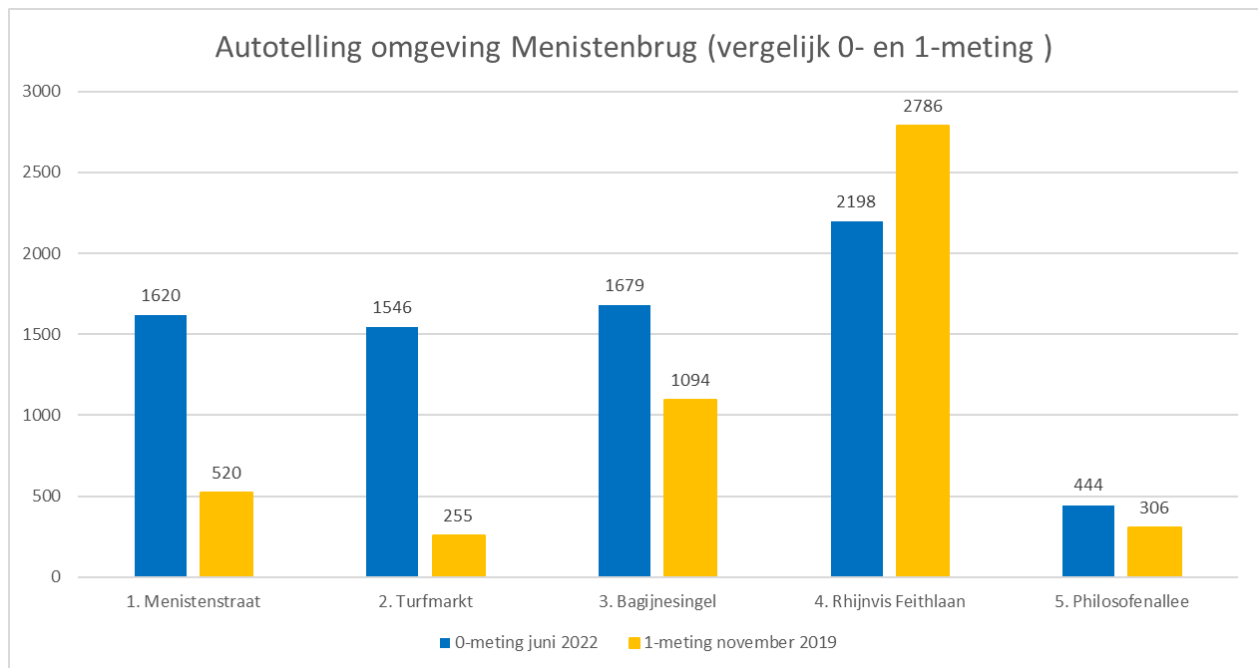
Te zien is dat er grote verschillen zijn op de verschillende wegen in de omgeving. De Hanekamp en Wipstrikerallee kennen fors hogere aantallen autoverkeer dan de overige wegen in het gebied (tussen de 8.000 en 10.000 motorvoertuigen per etmaal). Logischerwijs is dit te verklaren door de verschillende functies van deze wegen. De Hanekamp en Wipstrikerallee hebben namelijk een functie als gebiedsontsluitingsweg, waarbij ook een snelheid geldt van 50 km/u. Waarbij de overige wegen een functie hebben als erftoegangsweg, waarbij een snelheid geldt van 30 km/u. Op deze erftoegangswegen in de omgeving van de Menistenbrug komen de aantallen niet boven de 2.500 motorvoertuigen uit.

Vergelijk 0- en 1-meting

In de grafiek aan het begin van de volgende pagina zijn de aantallen autoverkeer weergegeven van het moment dat de brug opengesteld was voor gemotoriseerd verkeer (0-meting juni 2022) en op het moment dat de brug afgesloten was voor motorvoertuigen (1-meting november 2019). Middels deze telling is achterhaald welke aantallen autoverkeer gebruik maken van de straten rondom de Menistenbrug (hoe druk is het) en is het effect van afsluiting op deze aantallen inzichtelijk gemaakt.

Bij het beoordelen van drukte qua gemotoriseerd verkeer in woonstraten kan de volgende verdeling aangehouden worden:

- Rustige woonstraat = 0 – 1.000 motorvoertuigen per etmaal
- Normaal = 1.000 – 3.000 "
- Druk = 3.000 – 5.000 "
- Erg druk = > 5.000 "



Te zien is dat er bij het afsluiten van de brug voor gemotoriseerd verkeer, vier van de vijf wegen rustiger worden en dus één van de vijf wegen drukker wordt:

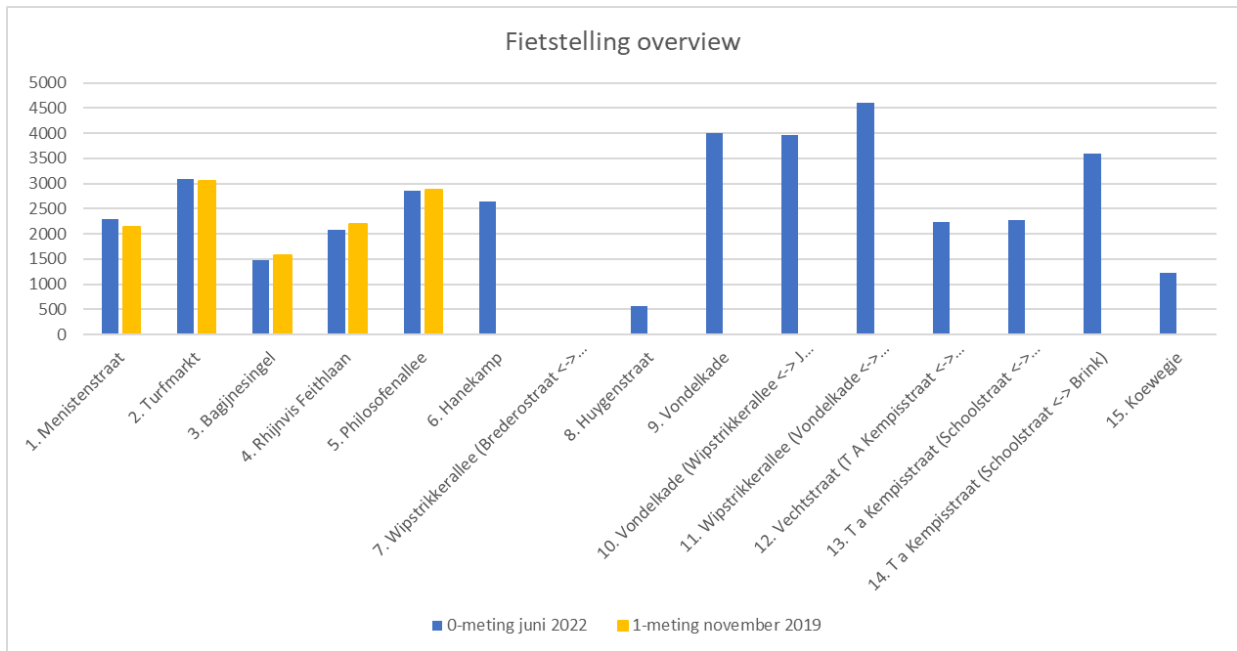
- Menistenstraat (-68%)
- Turfmarkt (-84%)
- Bagijnesingel (-35%)
- Filosofenallee (-31%)
- Rhijnvis Feithlaan (+27%)

Logische verklaring voor bovenstaande aantallen, is dat wanneer de Menistenbrug is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, het verkeer een alternatieve route neemt via de Rhijnvis Feithlaan. De aantallen verkeer waar het over gaat zijn daarbij in beide gevallen (brug afgesloten of open) laag te noemen. Het zijn hoeveelheden die horen bij een normale woonstraat in Zwolle. De Rhijnvis Feithlaan kent het hoogste aantal motorvoertuigen en blijft zelfs onder de 3000 motorvoertuigen per etmaal, wat onder een normale drukte valt voor woonstraten.

Fietsverkeer

Totaal overzicht

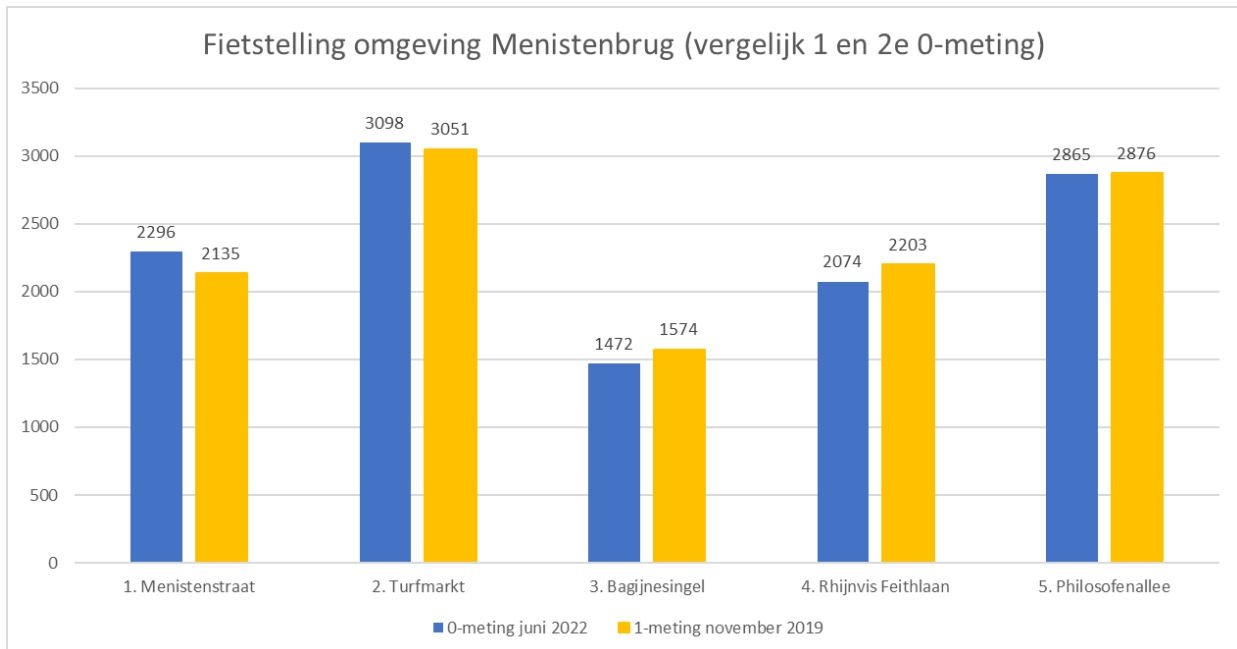
Evenals bij de telling van het autoverkeer wordt hieronder een totaal "overzicht" gegeven van alle 15 getelde locaties. Van 5 locaties zowel gegevens gedurende afsluiting als gedurende openstelling van de brug voor gemotoriseerd verkeer. Middels deze telling is achterhaald welke aantallen fietsverkeer gebruik maken van de straten rondom de Menistenbrug Dit overzicht is met name bedoeld om te laten zien hoe de aantallen fietsverkeer zich tot elkaar verhouden op de verschillende wegen.



Te zien is dat de Vondelkade en Wipstrikerallee het de drukste fietsroutes zijn (4.000 – 4.600 fietsers per etmaal). Dit zijn tevens hoofdfietsroutes. Op de andere wegen liggen de aantallen lager, waarbij in de directe nabijheid van de Menistenbrug, de aantallen het hoogst zijn op de Turfmarkt en Filosofenallee. Eveneens onderdeel van het hoofdfietsroutenwerk.

Vergelijk 0- en 1-meting

In onderstaande grafiek zijn de aantallen fietsverkeer weergegeven op moment van een opengestelde brug (0-meting juni 2022) en op het moment dat de brug afgesloten was voor motorvoertuigen (1-meting november 2019). Middels deze telling is achterhaald welke aantallen fietsverkeer gebruikt maken van de straten rondom de Menistenbrug (hoe druk is het) en is het effect van afsluiting op deze aantallen inzichtelijk gemaakt.



Te zien is dat er weinig verschil zit in het aantal fietsers tussen beide metingen. Hiermee kan gesteld worden dat het afsluiten van de brug voor gemotoriseerd verkeer geen effect heeft op het aantal fietsers dat van de omliggende wegen gebruik maakt. Wanneer we de aantallen fietsers naast de aantallen autoverkeer leggen, zien we dat op de Menistenstraat, Turfmarkt en Filosofenallee het aantal fietsers fors hoger ligt dan het aantal motorvoertuigen. Deze wegen betreffen tevens de hoofdfietsroute in het gebied. Op de Bagijnensingel en Rhijnvis Feithlaan ligt het aantal motorvoertuigen net wat hoger dan het aantal fietsers.

Ongevallenanalyse

Om te onderzoeken of (en waar) zich verkeersonveilige situaties voordoen in de omgeving van de Menistenbrug, is er een ongevallenanalyse uitgevoerd. Het gebied dat hierin is onderzocht, betreft alle wegen die ook in de tellingen zijn opgenomen. Hierbij is gekeken naar het totaal aantal ongevallen op deze wegen en is vervolgens specifiek gekeken naar fiets- en motorvoertuigongevallen. Hieronder middels een 3-tal kaartoverzichten een uiteenzetting van de ongevallen in de omgeving van de Menistenbrug. De gele bolletjes geven met hun grote aan of en hoeveel ongevallen per locatie hebben plaatsgevonden. Des te groter het rondje, des te meer ongevallen daar hebben plaatsgevonden. De cijfers zijn afkomstig van vier verschillende bronnen, te weten: Politie, Rijkswaterstaat, Bergers en mobiele meldingen (Bron: website ViaSat). De disclaimer die gemaakt moet worden bij ongevallenregistratie, is dat deze beperkt volledig is doordat niet ieder ongeval gemeld of geregistreerd wordt. Desalniettemin geven deze gegevens het best mogelijke inzicht.



Samenvatting geregistreerde ongevallen (2014 – heden)

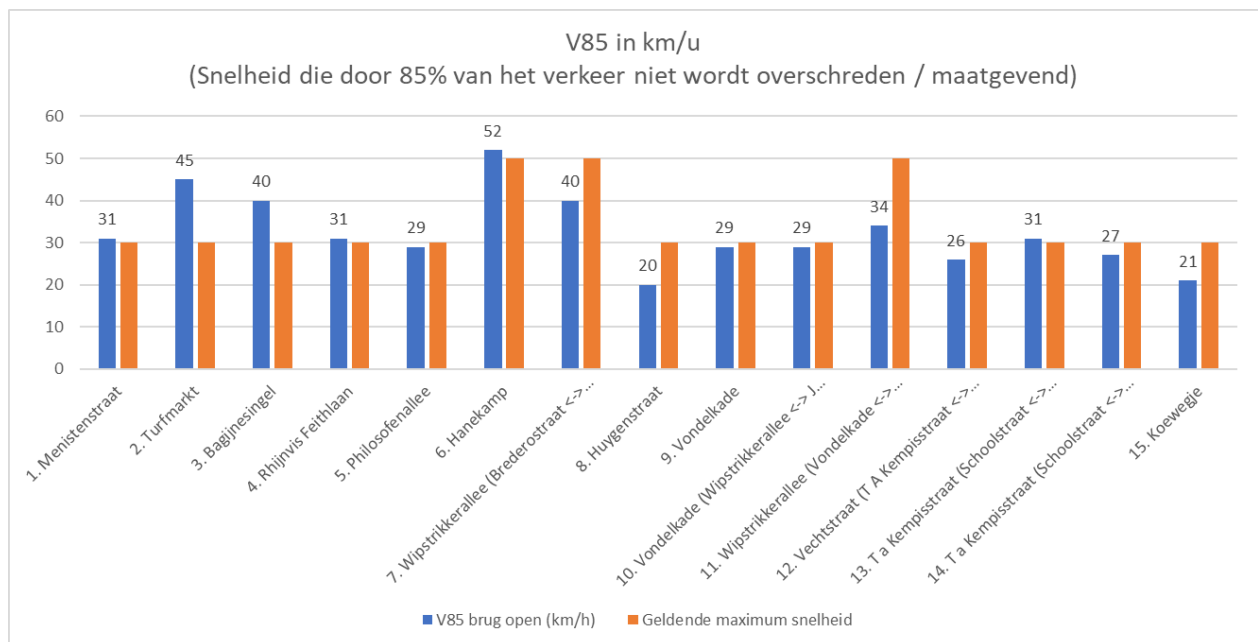
- 24 fietsongevallen (betrokkenheid van fietser)
- 125 ongevallen met enkel motorvoertuigen
- 7 éézijdige ongevallen
- 3 ongevallen met motorvoertuigen ter hoogte van Menistenbrug, in verhouding laag aantal
- Geen geregistreerde fietsongevallen ter hoogte van Menistenbrug zelf

Gereden snelheden

Om een volledig beeld van de verkeerssituatie te krijgen, is er naast aantallen verkeer en ongevallen ook gekeken naar de gereden snelheden in de omgeving van de Menistenbrug. De gereden snelheden bieden aanvullend op de ongeval cijfers inzicht in locaties waar mogelijk verkeersonveilige situaties ontstaan. De locaties waar is gemeten, betreffen dezelfde locaties als de verkeerstellingen. Deze locaties zijn centraal gelegen op de wegvakken en geven hierdoor een representatief beeld van de gereden snelheden ter plaatse.

V85 als maatgevende snelheid

Bij het beoordelen van de gereden snelheid wordt er standaard gekeken naar de zogeheten V85 als maatgevend getal. De V85 is de snelheid die door 85% van het verkeer niet overschreden wordt. Ligt dit getal boven de geldende snelheid, dan kan gesteld worden dat over het algemeen het verkeer op deze locatie harder rijdt dan is toegestaan. In onderstaande grafiek de V85 per gemeten locatie/wegvak weergegeven met daarbij de geldende snelheid.

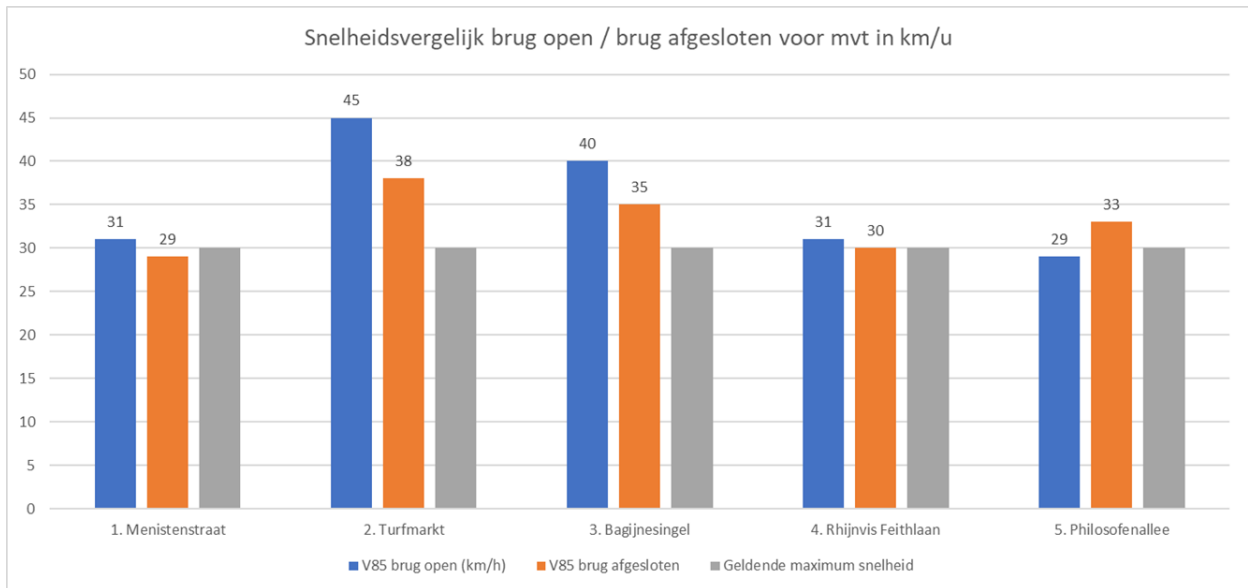


Te zien is dat op 5 van de 15 gemeten locaties de V85 boven de daar geldende maximumsnelheid ligt:

- Menistenstraat (+ 1 km/u)
- Turfmarkt (+ 15 km/u)
- Bagijnesingel (+ 10 km/u)
- Rhijnvis Feithlaan (+ 1 km/u)
- Hanekamp (+ 2 km/u)

Op de overige meetpunten ligt de V85 onder/op het daar geldende snelheidsregime. Bij een overschrijding van enkele km/u kan er niet gesproken worden van een snelheidsprobleem. Echter bij overschrijdingen van 10 en 15 km/u, zoals op de Turfmarkt en Bagijnesingel het geval is, is er wel sprake van een te hoge snelheid. In de nachtelijke uren wordt er daarbij harder gereden dan overdag, wat een gebruikelijk beeld is.

Op de volgende pagina middels een grafiek een vergelijking gemaakt van de gereden snelheden bij het wel en niet opengesteld zijn van de brug voor gemotoriseerd verkeer.



Op 4 van de 5 locaties ligt de gemiddelde snelheid hoger tijdens de meting waarbij de brug opengesteld was ten opzichte van de meting waarbij de brug afgesloten was.

- Menistenstraat (+ 2 km/u)
- Turfmarkt (+ 7 km/u)
- Bagijnesingel (+ 5 km/u)
- Rhijnvis Feithlaan (+ 1 km/u)

Op de Filosofenallee lag de gemeten snelheid lager tijdens de meting waarbij de brug opengesteld was (-4 km/u).

Conclusie

Samenvattend kunnen er op basis van het onderzoek de volgende conclusies getrokken worden:

- Er is rondom de Menistenbrug, bij zowel een open als gesloten brug voor gemotoriseerd verkeer, sprake van normale hoeveelheden verkeer voor woonstraten;
 - De Rhijnvis Feithlaan wordt drukker qua motorvoertuigbewegingen bij het afsluiten van de brug voor gemotoriseerd verkeer. De overige wegen worden minder druk;
- Geen grote hoeveelheid (fiets)ongevallen in de directe omgeving van de brug;
- Er wordt op enkele omliggende wegen te hard gereden (Turfmarkt + Bagijnesingel), tijdens de meting waarbij de brug opengesteld was voor gemotoriseerd verkeer lagen de snelheden op de Turfmarkt en Bagijnesingel hoger dan bij een gesloten brug voor gemotoriseerd verkeer;

Advies

- De geanalyseerde gegevens geven geen aanleiding voor het afsluiten van de brug voor gemotoriseerd verkeer. Wel kan er op basis van de snelheidsgegevens geconcludeerd worden dat er te hard gereden wordt op de Turfmarkt en Bagijnesingel, waarom het wenselijk is daar maatregelen tegen te treffen.

Betekenis voorliggend advies.

Het voorliggend onderzoek is gestart, zoals eerder aangegeven, n.a.v. bezwaren van bewoners tegen de onderbouwing van het verkeersbesluit. Onder deze bezwaarmakers zaten veel tegenstanders van het besluit tot afsluiting, waarbij de kern van het bezwaar gericht was tegen de onderbouwing. Uitgangspunt was deze keer een zorgvuldig proces te doorlopen en recht te doen aan de bezwaren tegen de afsluiting. Daarom is ook een klankbordgroep ingesteld.

Het onderzoek met zijn conclusies staat in de klankbordgroep niet ter discussie. Dat geldt echter niet voor het advies, dat haaks staat op het eerdere voorstel tot afsluiting. Voorstanders van afsluiting binnen de klankbordgroep zijn nu teleurgesteld en ervaren te weinig oog voor de fietsveiligheid, het sluijverkeer en voor het verbeteren van het comfort voor fietsers. Hun invalshoek is vooral het punt of het afsluiten van de brug tot problemen zou leiden. Die teleurstelling begrijpen we.

Maar omdat de onderbouwing onder het verkeersbesluit dun was, en er beleidsmatig en fysiek zaken veranderd zijn (zie hoofdstuk 2) is de situatie opnieuw beoordeeld. Dan begin je met een analyse van de huidige situatie en kijk je of de afsluiting van de brug een passende maatregel is.

De analyse laat zien dat de situatie bij de Menistenbrug (verkeersdrukke, ongevallen etc.) niet anders is dan op vergelijkbare plekken in Zwolle (combinatie van fietsroutes en woonomgeving). Ook is er op basis van de onderzoeksgegevens geen sprake van (aanzienlijk) sluijverkeer.

Een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer is op deze locatie dan ook geen passende maatregel. We adviseren wel om maatregelen te treffen tegen het te harde rijden op de Turfmarkt en Bagijnesingel waarmee de fietsveiligheid en het comfort voor de fietser verbeterd worden.