RAPPORT

Zuiderhage Lelystad

Deelrapport Verkeer

Klant:	Gemeente Lelystad
Referentie:	BJ7064-HAS-RP-002-F3.0
Status:	Definitief/3
Datum:	2 februari 2026

Haskoning
Enhancing Society Together

HASKONING NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Netherlands
Mobility & Infrastructure

Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 95 00
E-mail: info@rhdhv.com
Website: haskoning.com

Titel document:	Zuiderhage Lelystad
Ondertitel:	Deelrapport Verkeer
Referentie:	BJ7064-HAS-RP-002-F3.0
Uw kenmerk	
Status:	Definitief/3
Datum:	2 februari 2026
Projectnaam:	-
Projectnummer:	BJ7064
Auteur(s):	LH, WM
Opgesteld door:	LH
Gecontroleerd door:	RZ
Datum:	2 februari 2026
Goedgekeurd door:	RZ
Datum:	2 februari 2026
Classificatie:	Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat. Dit document kan zijn opgesteld met behulp van kunstmatige intelligentie (AI); alle door AI gegenereerde inhoud is beoordeeld en gevalideerd door onze experts.

Inhoud

1	**Verkeer**	**1**
1.1	Aanpak	1
1.2	Analyse Referentievarianten	4
1.2.1	Referentiejaar 2030	4
1.2.2	Referentiejaar 2040	5
1.3	Analyse Planfase 1	6
1.3.1	Planjaar 2030	6
1.3.2	Planjaar 2040	7
1.3.3	Verkeerssituatie Zuiderhage	10
1.4	Analyse Planfase 2	11
1.4.1	Analyse bestaande netwerk Lelystad	11
1.4.2	Verkeerssituatie Zuiderhage	13
1.5	Conclusie Verkeer	15

Tabellen

Tabel 1: Verkeersintensiteiten 2030 op wegdoorsnede (aantal voertuigen per etmaal) 6

Tabel 2: Verkeersintensiteiten 2040 op wegdoorsnede (aantal voertuigen per etmaal) 8

Tabel 3: Verkeersintensiteiten 2040 op wegdoorsnede (aantal voertuigen per etmaal) 12

Figuren

Figuur 1: Overzicht van locaties waarvan de intensiteiten op wegdoorsnede zijn bepaald per etmaal 2

Figuur 2: I-C-verhouding Ochtendspits referentievariant 2030 4

Figuur 3: I-C-verhouding Avondspits referentievariant 2030 4

Figuur 4: I-C-verhouding Ochtendspits referentievariant 2040 5

Figuur 5: I-C-verhouding Avondspits referentievariant 2040 5

Figuur 6: Verschil op etmaal niveau tussen Planfase 1 t.o.v. de referentievariant voor 2030 6

Figuur 7: I-C-verhouding Ochtendspits Planfase 1 2030 7

Figuur 8: I-C-verhouding Avondspits Planfase 1 2030 7

Figuur 9: Verschil op etmaal niveau tussen Planfase 1 t.o.v. de referentievariant voor 2040 8

Figuur 10: I-C-verhouding Ochtendspits Planfase 1 2040 9

Figuur 11: I-C-verhouding Avondspits Planfase 1 2040 9

Figuur 12: Intensiteit MVT per Etmaal in het plangebied Zuiderhage voor Planfase 1 2040 10

Figuur 13: Verschil op etmaalniveau tussen Planfase 2 t.o.v. de referentievariant voor 2040 11

Figuur 14: I-C-verhouding Ochtendspits Planfase 2 2040 13
Figuur 15: I-C-verhouding Avondspits Planfase 2 2040 13
Figuur 16: Intensiteit MVT per Etmaal in het plan gebied Zuiderhage voor Planfase 2 2040 14

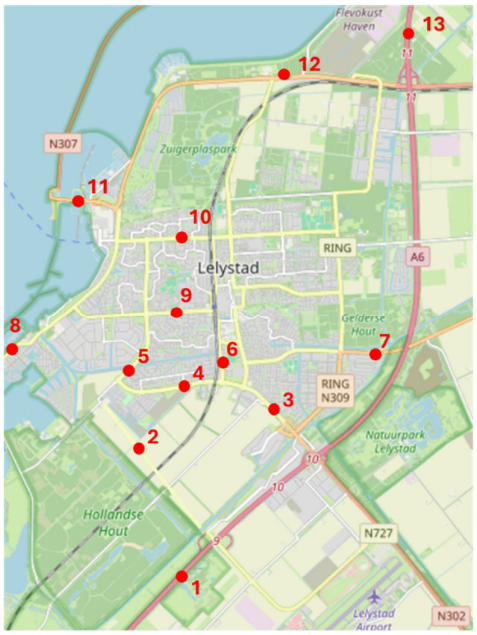
1 Verkeer

1.1 Aanpak

Om de verkeerseffecten waar mogelijk kwantitatief en zo betrouwbaar mogelijk inzichtelijk te maken, is gebruik gemaakt van het statisch verkeersprognosemodel van Lelystad en omgeving “Stravela” (Strategisch Verkeersmodel Lelystad - Almere), versie december 2024. Meer informatie en gehanteerde uitgangspunten zijn opvraagbaar bij de gemeente Lelystad. Het verkeersmodel beschouwd een gemiddelde werkdag en er is een milieu export mogelijk naar gemiddelde weekdag. De verkeerscijfers in deze rapportage hebben betrekking op de gemiddelde werkdag.
In deze modelomgeving zijn de verschillende fases (Planfase 1 en 2) voor de planontwikkeling Zuiderhage getoetst. Hiervoor is zowel gekeken naar het jaar 2030 als 2040. Met behulp van de modelresultaten zijn de wijzigingen in verkeersstromen voor gemotoriseerd verkeer (auto en vracht), openbaar vervoer en fiets bepaald. In deze analyse worden de verschillen voor gemotoriseerd verkeer inzichtelijk gemaakt aangezien dat de meeste impact heeft op de doorstroming.

Met behulp van de resultaten die verkregen zijn uit het model, is eerst een analyse gedaan van de referentiejaren (2030 en 2040), zonder de planontwikkeling Zuiderhage. Hiervoor zijn de Intensiteit-Capaciteit (I-C) verhoudingen van de ochtend- en avondspits geanalyseerd. De I-C-verhouding is een indicator van de verkeersafwikkeling van een weggedeelte en geeft de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van een wegvak weer. Wanneer de I-C-verhouding 70 of lager is dan is er sprake van geen tot weinig congestie, als de I-C-verhouding tussen de 70 en 90 ligt zal er op bepaalde momenten in de spits congestie optreden. Bij een I-C-verhouding van meer dan 90 is er structurele filevorming.

Nadat de I-C-verhouding is geanalyseerd, is onderzocht wat de verkeerskundige effecten zijn van de twee planfase varianten. Hierbij is er voor planfase 1 gekeken naar 2030 en 2040 en voor planfase 2 naar 2040. Voor alle planvarianten is eerst het verschil op etmaalniveau geanalyseerd t.o.v. de referentievariant. Hierbij is gekeken naar zowel de verschilplot als naar de intensiteiten op wegdoorsnede van een aantal wegvakken, die zijn weergegeven in Figuur 1. Er zijn een aantal locaties in de directe omgeving van Zuiderhage gekozen om een beeld te krijgen van het effect van Zuiderhage op de verkeerssituatie op de ontsluitingswegen rondom Zuiderhage. Daarnaast zijn er locaties gekozen die behoren tot de hoofdstructuur van het wegennetwerk van Lelystad. Hierdoor bieden deze locaties een duidelijk beeld hoe de verkeersstroom verandert op de ontsluitingswegen. Daarnaast is er gekeken naar de I-C-verhoudingen in de ochtend- en avondspits.



Figuur 1: Overzicht van locaties waarvan de intensiteiten op wegdoorsnede zijn bepaald per etmaal

De volgende uitgangspunten zijn, in overleg met de gemeente Lelystad, gehanteerd voor fase 1:

Fase	Buurtschap-nummers	Appartementen	Eengezins-woningen	Bandbreedte aantal woningen	Maatschappelijk commercieel in m²	Bedrijven in m²
1	6	400	800	Min 1000 en max 1200	1987,6	40.000
	7	160	640	Min 650 en max 800	973,5	0
	10	100	250	Min 300 en max 400	757,2	0
Totaal		660	1690		3718,3	40.000

De volgende uitgangspunten zijn, in overleg met de gemeente Lelystad, gehanteerd voor fase 2:

Fase	Buurtschap-nummers	Appartementen	Eengezins-woningen	Maatschappelijk commercieel in m²	Bedrijven in m²
2	1	147	418	1.761	80.000
	2	72	685	1.030	
	3	0	530	0	
	4	49	315	557	

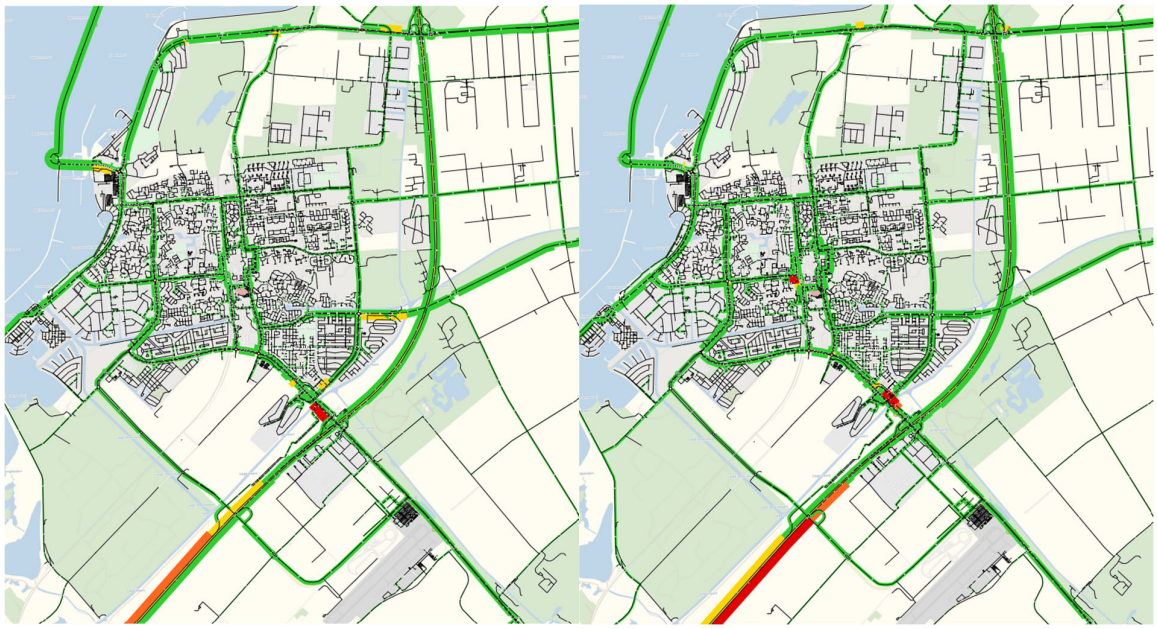
Fase	Buurtschap-nummers	Appartementen	Eengezins-woningen	Maatschappelijk commercieel in m^2	Bedrijven in m^2
	5	67	710	957	
	6	340	468	4353	
	7	4566	1249	0	1249
	8	107	598	0	598
	9	1219	1154	94.500	1154
	10	54	373	0	373
Totaal		6621	6500	174.500	6500

In totaal zijn 13.121 woningen voorzien in de gehele ontwikkeling Zuiderhage.

1.2 Analyse Referentievarianten

1.2.1 Referentiejaar 2030

In Figuur 2 en Figuur 3 zijn de I-C-verhoudingen voor respectievelijk de ochtend- en avondspits gegeven voor het referentiejaar 2030. Uit deze figuren blijkt dat het grootste deel van het netwerk van Lelystad een I-C-verhouding van 70 of minder heeft.



Figuur 2: I-C-verhouding Ochtendspits referentievariant 2030

Figuur 3: I-C-verhouding Avondspits referentievariant 2030

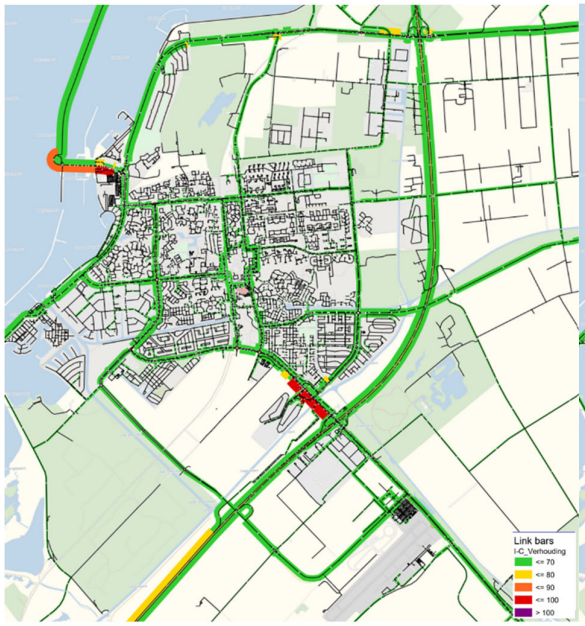
Er zijn enkele knelpunten zichtbaar in de resultaten. De meeste knelpunten zijn rondom een kruispunt dat (volgens het model) een hoge verzadigingsgraad heeft. Zo blijkt uit kruispuntanalyses, die in meer detail beschreven staan in Bijlage 3, dat de kruispunten Markerwaarddijk-Houtribweg, Dronterweg-Bingerden en Visarenddreef-Middenweg niet voldoende capaciteit hebben voor de referentievariant 2030. De hoge I-C-verhoudingen op de Markerwaarddijk, de Dronterweg, de Visarenddreef en de Middenweg zijn het gevolg terugslag van de bovengenoemde kruispunten. Doordat de kruispunten het verkeer niet kunnen afwikkelen ontstaan er wachtrijen op deze wegen, wat resulteert in een hoge I-C-verhouding. Door de kruispunten anders vorm te geven, wordt de capaciteit van het kruispunt verhoogd en wordt de eventuele terugslag verminderd. Er wordt verwacht dat de I-C-verhouding van de wegen dan ook verminderd is.

Een andere locatie die volgens de bovenstaande figuren een hoge I-C-verhouding heeft, is de Larserdreef rondom de toe- en afrit van de A6. Uit het model komt naar voren dat de kruispunten op dit gedeelte van de Larserdreef oververzadigd zijn. De hoge I-C-verhouding op de wegvakken van de Larserdreef zijn het gevolg van terugslag van het kruispunt. Echter blijkt uit de analyses met COCON, die staan beschreven in Bijlage 3, dat deze kruispunten genoeg capaciteit hebben voor de verkeersintensiteiten. Hierdoor wordt er aangenomen dat de I-C-verhouding in werkelijkheid minder is dan wordt weergegeven op de figuren.

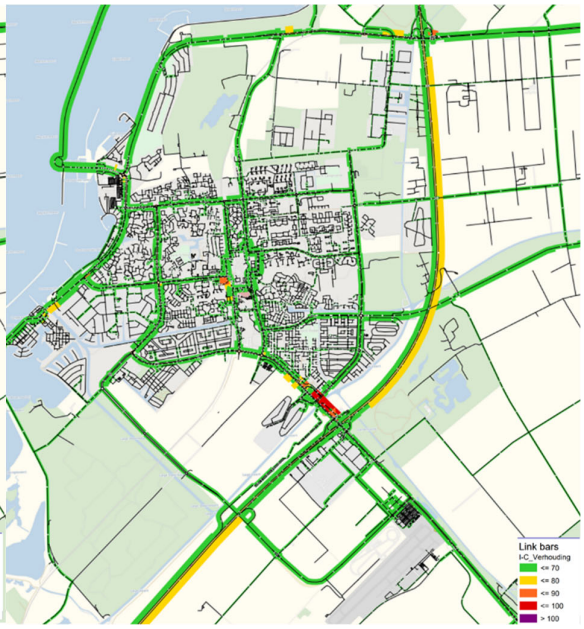
Als laatste valt het op dat de I-C-verhoudingen op de A6 ten zuiden van Lelystad, boven de 70 uitkomen. In 2030 is nog geen verbreding voorzien naar 2x3 rijstroken, dit is in het prognosejaar 2040 opgenomen.

1.2.2 Referentiejaar 2040

In Figuur 4 en Figuur 5 zijn de I-C-verhoudingen voor respectievelijk de ochtend- en avondspits weergegeven voor het referentiejaar 2040. Uit deze figuren blijkt dat de I-C-verhoudingen vrijwel overeenkomen met die van het referentiejaar 2030. Echter zijn de knelpunten die aanwezig zijn in het referentiejaar 2030 over het algemeen groter geworden in het referentiejaar 2040. Dit ligt in de lijn der verwachting gezien de prognose dat het aantal ritten zal toenemen in die periode.



Figuur 4: I-C-verhouding Ochtendspits referentievariant 2040



Figuur 5: I-C-verhouding Avondspits referentievariant 2040

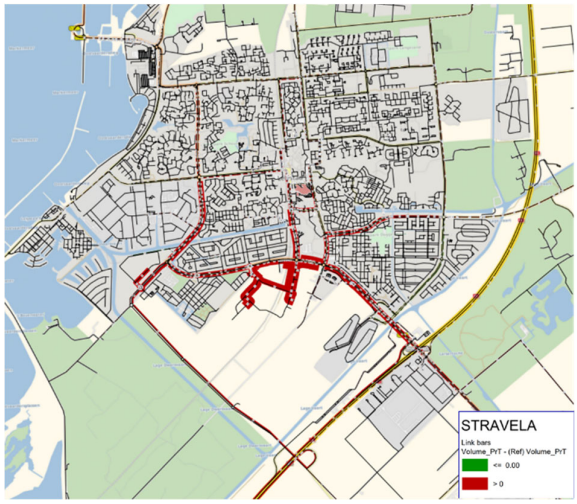
Voor het referentiejaar 2040 geldt, net zoals voor de referentievariant 2030, dat met name knelpunten ontstaan rondom kruispunten die (volgens het model) oververzadigd zijn. In werkelijkheid hebben deze kruispunten meer capaciteit of zouden deze kruispunten aangepast kunnen worden zodat ze meer capaciteit hebben. Hierdoor is de I-C-verhouding op deze wegen in werkelijkheid lager of kan deze verlaagd worden door de vormgeving aan te passen. In de vorige paragraaf staat een uitleg over welke kruispunten dit gaat en in bijlage 3 staat meer uitleg over deze kruispuntanalyses.

Daarnaast valt het ook in het referentiejaar 2040 op, dat op een aantal delen van de A6 de I-C-verhouding 70 of meer is. In dit onderzoek is ervan uitgegaan dat de ontwikkeling om de A6 te verbreden tussen Almere en Lelystad plaats vindt voor 2040. Het onderzoek gaat daarom uit van 2x3 rijstroken, in plaats van de huidige situatie met 2x2 rijstroken. De extra capaciteit is daardoor in 2040 bijna volledig benut.

1.3 Analyse Planfase 1

1.3.1 Planjaar 2030

In Figuur 6 is het verschil tussen planfase 1 en de referentievariant weergegeven. Dit figuur is gemaakt op basis van het etmaalverschil voor het jaar 2030. In de figuur wordt het duidelijk dat vooral rondom de planlocatie Zuiderhage, een grote toename is in de hoeveelheid verkeer als gevolg van de ontwikkelingen Zuiderhage.



Figuur 6: Verschil op etmaal niveau tussen Planfase 1 t.o.v. de referentievariant voor 2030

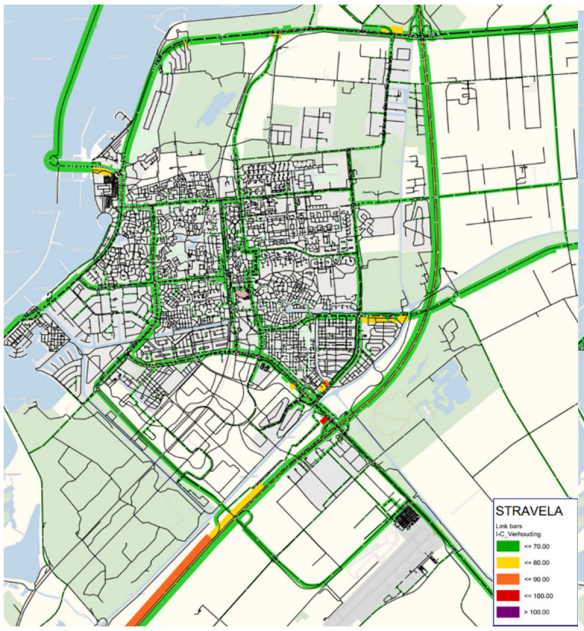
Dit resultaat wordt onderbouwd met de intensiteiten weergegeven in Tabel 1. Hieruit blijkt dat de grootste toename (1700 motorvoertuigen per etmaal) op de Larserdreef is. Dit gaat voornamelijk om verkeer tussen Zuiderhage en locaties buiten Lelystad. Ook op de andere wegen die het zuiden van Lelystad met locaties buiten Lelystad verbinden, zoals de A6 en de Laan van Nieuw Land, is er een verkeerstoename. Echter gaat er ook een groot gedeelte van het verkeer vanaf Zuiderhage naar het centrum van Lelystad. Dit verkeer maakt voornamelijk gebruikt van de Middendreef en de Westerdreef.

Tabel 1: Verkeersintensiteiten 2030 op wegdoorsnede (aantal voertuigen per etmaal)

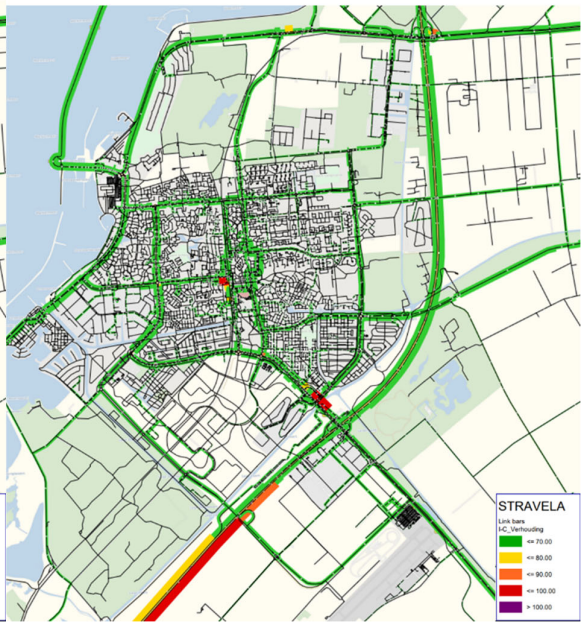
Wegvak		Referentie 2030	Planfase 1 2030	Toename
1	A6 – Zuid	90700	91500	800
2	Laan van Nieuw Land	11800	12000	200
3	Larserdreef - Oost	37500	39200	1700
4	Larserdreef - West	19100	19800	700
5	Westerdreef	26600	27500	900
6	Middendreef	11400	12900	1500
7	N309 (Dronterweg)	11700	11800	100
8	Houtribweg	6300	6300	0
9	Visarenddreef	17500	17600	100
10	Houtribdreef	18400	18400	0

Wegvak		Referentie 2030	Planfase 1 2030	Toename
11	Markerwaarddijk	14800	15000	200
12	N307 (Houtribweg)	21300	21500	200
13	A6 - Noord	65600	65600	0

Ondanks de toegenomen verkeersdrukte, blijven de I-C-verhoudingen vergelijkbaar met die van de referentievariant. In Figuur 7 en Figuur 8 zijn de I-C-verhoudingen gegeven voor de ochtend- en avondspits in Planfase 1 2030. Wanneer deze figuren vergeleken worden met de figuren van de referentievariant (Figuur 2 en Figuur 3) valt het op dat er voornamelijk op de Larserdreef verandering in de I-C-verhouding zichtbaar zijn. Dit is verklaarbaar door het feit dat hier de grootste toename in verkeer is. Op de andere wegen blijft de I-C-verhouding grotendeels in dezelfde categorie. Ook voor de planvariant geldt dat er wordt verwacht dat de I-C-verhouding op een aantal wegvakken in werkelijkheid minder hoog is doordat de kruispunten meer capaciteit hebben dan dat het model heeft berekend. In andere situaties geldt dat de I-C-verhouding verminderd kan worden door de kruispuntvormgeving aan te passen. Ook in deze planvariant geldt dat er ten zuiden van Lelystad op de A6 een te hoge I-C-verhouding is.



Figuur 7: I-C-verhouding Ochtendspits Planfase 1 2030



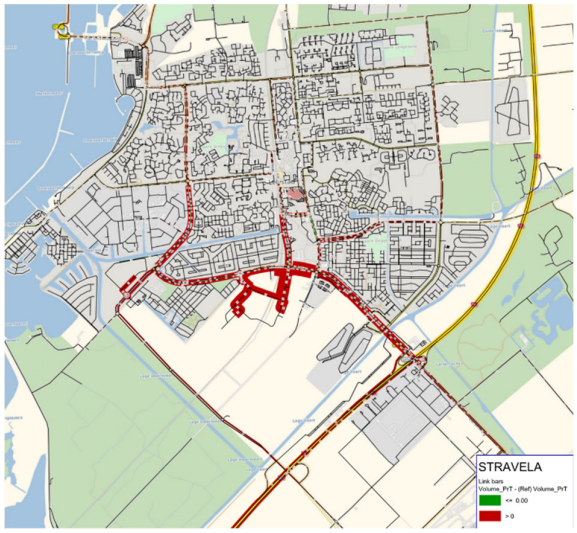
Figuur 8: I-C-verhouding Avondspits Planfase 1 2030

Samenvattend resulteert planfase 1 Zuiderhage in 2030 in een toename van verkeer op de ontsluitingswegen in het zuiden van Lelystad en op de wegen van Zuiderhage naar het centrum van Lelystad. Dit komt vooral omdat de grootste verkeersstromen vanaf Zuiderhage naar het centrum en locaties buiten Lelystad gaan. De toename van verkeer leidt op een aantal plaatsen tot grotere knelpunten. Er wordt verwacht dat deze knelpunten verminderd kunnen worden door het aanpassen van de kruispunten, of, in het geval van de A6, door het toevoegen van extra rijstroken.

1.3.2 Planjaar 2040

In Figuur 9 is het verschil tussen planfase 1 en de referentievariant weergegeven. Dit figuur is gemaakt op basis van het etmaalverschil voor het jaar 2040. Dit figuur komt sterk overeen met die van het verschil

tussen het referentiejaar 2030 en planfase 1 2030. Er is in dit geval ook voornamelijk een grote toename rondom de plan locatie Zuiderhage.



Figuur 9: Verschil op etmaal niveau tussen Planfase 1 t.o.v. de referentievariant voor 2040

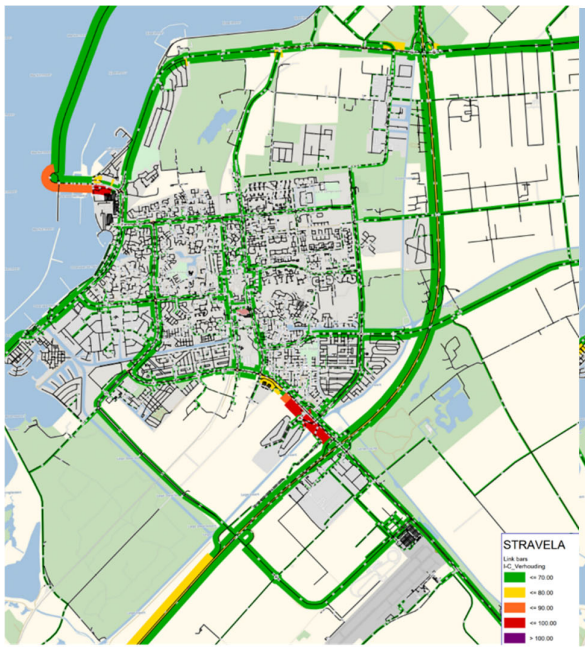
Ondanks dat de verschilplot overeenkomt met de verschil plot van 2030, zijn de intensiteiten in 2040 hoger dan in 2030 waardoor de verschillen anders zijn. In Tabel 2 is het verschil in intensiteiten tussen het referentiejaar 2040 en planfase 1 2040 gegeven. Hieruit blijkt dat de grootste toename (1800 voertuigen per etmaal) op de Larserdreef is. Aangezien er ook een toename is op andere ontsluitingswegen van Lelystad, zoals de A6 ten zuiden van Lelystad en op de Laan van Nieuw Land, wijst dit erop dat een gedeelte van het verkeer vanuit Zuiderhage naar locaties buiten Lelystad gaat. Echter is er ook een toename op de Westerdreef en Middendreef in dezelfde ordegrootte (van respectievelijk 1500 en 1600 voertuigen per etmaal). Dit gaat voornamelijk om verkeer wat vanaf Zuiderhage naar het centrum van Lelystad gaat. Hieruit kan dus geconcludeerd worden dat de grootste verkeersstromen vanaf Zuiderhage naar het centrum van Lelystad en naar locaties buiten Lelystad gaan.

Tabel 2: Verkeersintensiteiten 2040 op wegdoorsnede (aantal voertuigen per etmaal)

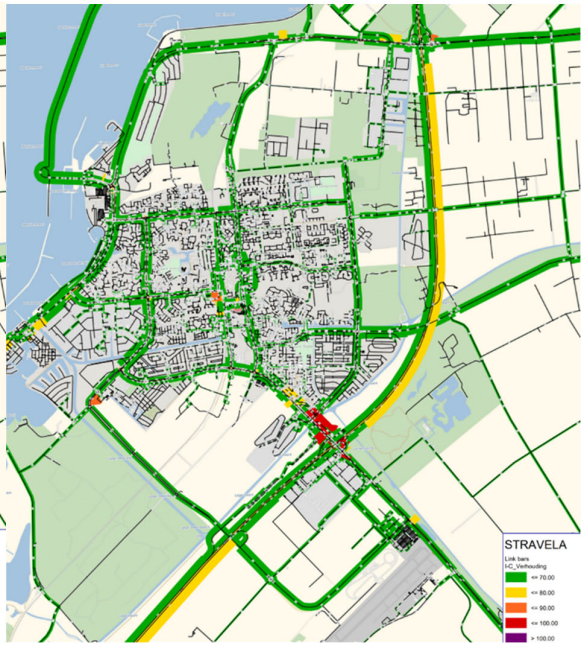
Wegvak		Referentie 2040	Planfase 1 2040	Toename
1	A6 – Zuid	113100	114200	1100
2	Laan van Nieuw Land	16800	17300	500
3	Larserdreef - Oost	44600	46400	1800
4	Larserdreef - West	19400	20700	1300
5	Westerdreef	31700	33200	1500
6	Middendreef	13100	14700	1600
7	N309 (Dronterweg)	11100	11100	0
8	Houtribweg	6800	6800	0
9	Visarenddreef	18200	18400	200
10	Houtribdreef	18600	18600	0
11	Markerwaarddijk	17100	17200	100

Wegvak		Referentie 2040	Planfase 1 2040	Toename
12	N307 (Houtribweg)	22200	22400	200
13	A6 - Noord	69300	69400	100

Ondanks de toegenomen verkeersdrukte, blijven de I-C-verhoudingen vergelijkbaar met die van de referentievariant. In Figuur 10 en Figuur 11 zijn de I-C-verhoudingen gegeven voor de ochtend- en avondspits in Planfase 1. Wanneer deze figuren vergeleken worden met de figuren van de referentievariant (Figuur 4 en Figuur 5), valt het op dat er voornamelijk op de Larserdreef wat is veranderd in de I-C-verhouding. Dit is verklaarbaar door het feit dat hier de grootste toename in verkeer is. Op de andere wegen blijft de I-C-verhouding grotendeels in dezelfde categorie. Ook voor de planvariant geldt dat er wordt verwacht dat de I-C-verhouding op een aantal wegvakken in werkelijkheid minder hoog is doordat de kruispunten meer capaciteit hebben dan dat het model heeft berekend. In andere situaties geldt dat de I-C-verhouding verminderd kan worden door de kruispuntvormgeving aan te passen. Ook in dit geval geldt dat er in het onderzoek vanuit is gegaan dat de A6 verbreed is naar 2x3 rijstroken in plaats van de huidige situatie met 2x2 rijstroken. Wanneer dit niet het geval is, zullen de I-C-verhoudingen op de A6 hoger zijn.



Figuur 10: I-C-verhouding Ochtendspits Planfase 1 2040

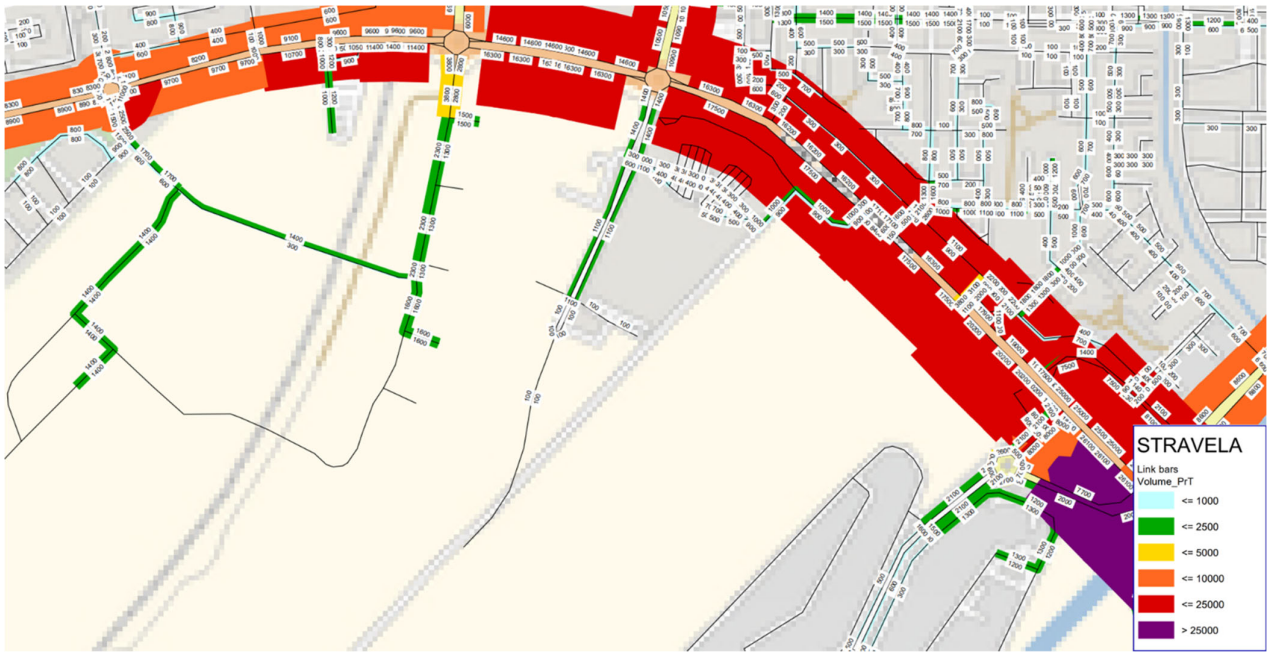


Figuur 11: I-C-verhouding Avondspits Planfase 1 2040

Samenvattend resulteert planfase 1 Zuiderhage in 2040, net zoals deze planfase in 2030, in een toename van verkeer op de wegen naar het centrum van Lelystad en op de ontsluitingswegen in het zuiden van Lelystad. Dit komt vooral omdat de grootste verkeersstromen vanaf Zuiderhage naar het centrum en locaties buiten Lelystad gaan. De toename van verkeer leidt op een aantal plaatsen tot grotere knelpunten. Er wordt verwacht dat deze knelpunten in werkelijkheid minder erg zijn omdat de kruispunten meer capaciteit hebben dan dat het model weergeeft of dat ze verminderd kunnen worden door het aanpassen van de kruispunten. Een aandachtspunt hierbij is de A6. Deze heeft in de resultaten al een I-C-verhouding die boven de 70 ligt. Hierbij is er al vanuit gegaan dat de A6 verbreed is naar 2x3 rijstroken.

1.3.3 Verkeerssituatie Zuiderhage

In Figuur 12 is een overzicht gegeven van de volumes op de wegen in Zuiderhage bij Planfase 1 2040. De volumes op de wegen in 2030 zijn vergelijkbaar voor deze planfase.
Uit dit figuur wordt het duidelijk dat de intensiteiten op de wijkontsluitingswegen het hoogst zijn. Op het grootste deel van deze wegen blijft het volume echter onder de 2500 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting. Alleen op het wegvak van de Larserdreef dat aansluit aan de rotonde Larserdreef-Middendreef, is het volume tussen de 2500 en 5000 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting. Aangezien de wijkontsluitingswegen ontworpen zijn om het meeste verkeer af te wikkelen, is het gewenst dat het meeste verkeer gebruik maakt van deze wegen. Dit resulteert dan ook in het feit dat de I-C-verhouding op alle wegen in het gebied Zuiderhage 70 of minder is in zowel de ochtend- als avondspits. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de verkeerssituatie in Zuiderhage in planfase 1 van voldoende kwaliteit is.

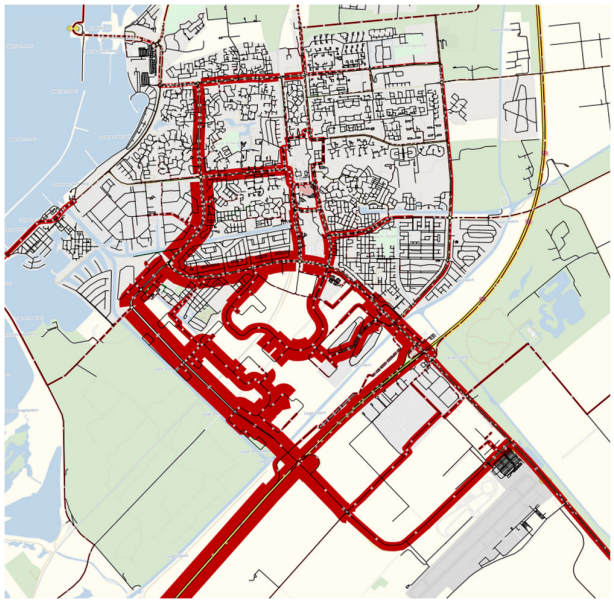


Figuur 12: Intensiteit MVT per Etmaal in het plangebied Zuiderhage voor Planfase 1 2040

1.4 Analyse Planfase 2

1.4.1 Analyse bestaande netwerk Lelystad

In Figuur 13 is het verschil tussen planfase 2 en de referentievariant 2040 weergegeven. Uit dit figuur blijkt dat de grootste toenames qua verkeersintensiteiten vooral rondom de planlocatie Zuiderhage zijn. Echter zijn, in tegenstelling tot de verschillen tussen planfase 1 en de referentievariant, de resultaten minder beperkt tot alleen de ontsluitingswegen rondom Zuiderhage, maar zijn in heel Lelystad verschillen zichtbaar.



Figuur 13: Verschil op etmaalniveau tussen Planfase 2 t.o.v. de referentievariant voor 2040

Dit resultaat wordt ook ondersteund door de verschillen in intensiteiten, zoals weergegeven in Tabel 3. Hieruit blijkt dat de verschillen niet alleen meer verspreid is over het netwerk, maar ook dat de verschillen groter zijn ten opzichte van de verschillen van planfase 1. De bovenstaande figuur en de tabel illustreren dat de grootste toename plaatsvindt op de Laan van Nieuw Land. Dit is verklaarbaar door het feit dat dit in Planfase 2 een belangrijke ontsluitingsweg is voor het verkeer van/naar Zuiderhage. Naast de Laan van Nieuw Land, is de toename op de A6 ten Zuiden van Lelystad en op de Larserdreef het grootste. Dit duidt aan dat het grootste deel van de motorvoertuigen van Zuiderhage naar locaties buiten Lelystad gaat, en omgekeerd. Daarnaast is er ook een toename op andere ontsluitingswegen van Lelystad, zoals de Houtribweg, Markerwaarddijk en de N309. Ook dit is voornamelijk verkeer wat van/naar locaties buiten Lelystad gaan.

Naast de verkeerstroom tussen Zuiderhage en locaties buiten Lelystad, is de grootste verkeersstroom zichtbaar tussen het centrum van Lelystad en Zuiderhage. Dit verkeer gebruikt voornamelijk de Westerdreef, Middendreef en Zuigerplasdreef om vanaf Zuiderhage richting het centrum en verder te rijden. De toename in de verkeersstroom vanaf Zuiderhage naar het centrum via de Westerdreef en Middendreef, verklaart ook de toegenomen intensiteiten op de Visarenddreef en de Houtribdreef aangezien dit de verbinding is tussen de Westerdreef en het centrum van Lelystad. Het verschil wordt

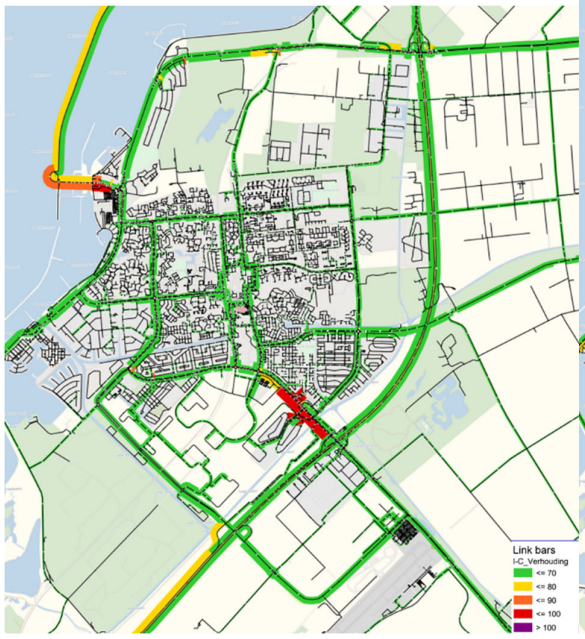
minder groot richting het noorden van Lelystad. Dat geeft aan dat de meeste bestemmingen van verkeer vanuit Zuiderhage in het centrum en het zuiden van Lelystad liggen.
Daarnaast is te zien dat verkeer van en naar Waterfront de route via de Houtribweg en Oostvaardersdijk kiest in plaats van via de A6, door de verkeerstoename op de A6 vanuit Zuiderhage.

Tabel 3: Verkeersintensiteiten 2040 op wegdoorsnede (aantal voertuigen per etmaal)

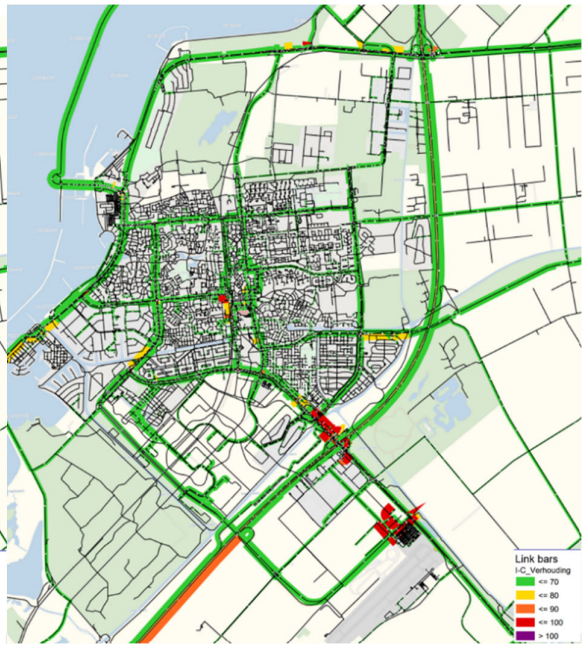
Wegvak		Referentie 2040	Planfase 2 2040	Toename
1	A6 – Zuid	113100	119700	6600
2	Laan van Nieuw Land	16800	28900	12100
3	Larserdreef - Oost	44600	49800	5200
4	Larserdreef - West	19400	25100	5700
5	Westerdreef	31700	39800	8100
6	Middendreef	13100	16100	3000
7	N309 (Dronterweg)	11100	11300	200
8	Houtribweg	6800	8100	1300
9	Visarenddreef	18200	21100	2900
10	Houtribdreef	18600	20600	2000
11	Markerwaarddijk	17100	17600	500
12	N307 (Houtribweg)	22200	23100	900
13	A6 - Noord	69300	69400	100

Ondanks de toegenomen verkeersdrukte, is in het grootste deel van Lelystad de I-C-verhouding nog steeds 70 of minder. Net zoals bij planfase 1, zijn met name de al bestaande knelpunten in de referentievariant toegenomen. Hierbij geldt ook dat er wordt verwacht dat de I-C-verhouding op een aantal wegvakken in werkelijkheid minder hoog is doordat de kruispunten meer capaciteit hebben dan dat het model heeft berekend. In andere situaties geldt dat de I-C-verhouding verminderd kan worden door de kruispuntvormgeving aan te passen. Ook in dit geval geldt dat er in het onderzoek vanuit is gegaan dat de A6 verbreed is naar 2x3 rijstroken in plaats van de huidige situatie met 2x2 rijstroken. Wanneer dit niet het geval is, zullen de I-C-verhoudingen op de A6 hoger zijn.

Naast de bestaande knelpunten in de referentievariant, is er ook een knelpunt bijgekomen op de wegvakken rondom het kruispunt Larserweg (N302) en de Anthony Fokkerweg. Hiervoor geldt ook dat dit waarschijnlijk het gevolg is van terugslag van een overbelast kruispunt. Er wordt verwacht dat wanneer de vormgeving van dit kruispunt wordt aangepast, de I-C-verhouding op deze wegen verminderd.



Figuur 14: I-C-verhouding Ochtendspits Planfase 2 2040

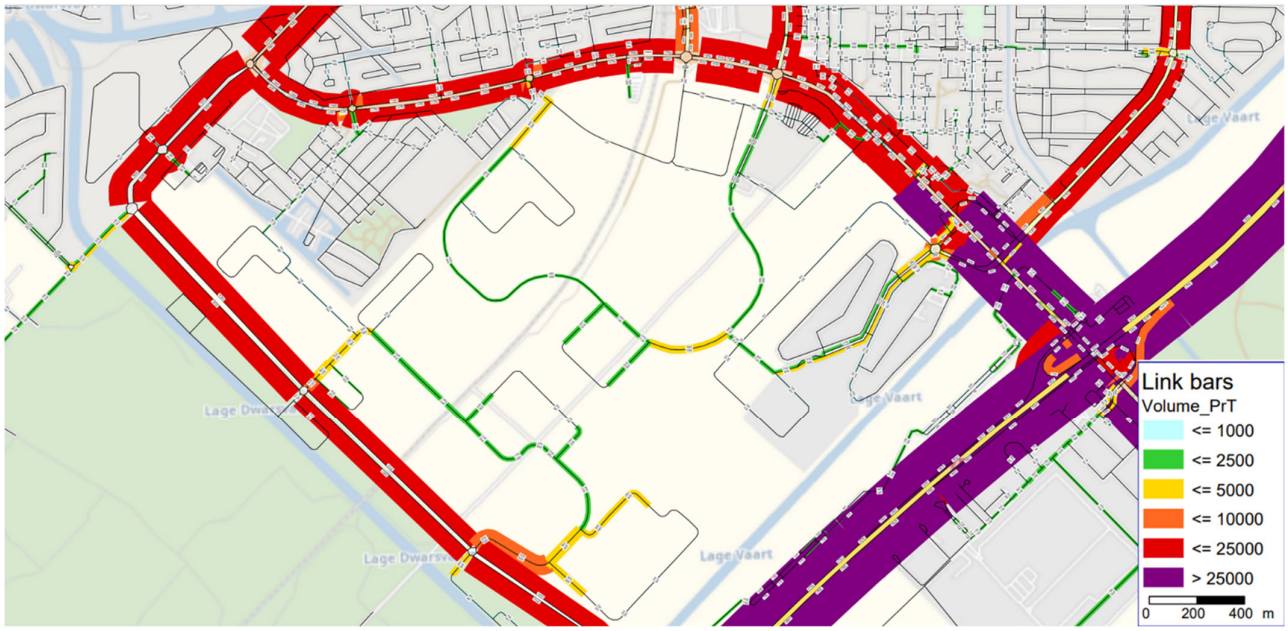


Figuur 15: I-C-verhouding Avondspits Planfase 2 2040

Om het samen te vatten, resulteert planfase 2 vooral in verkeersstromen van Zuiderhage naar het centrum van Lelystad en naar locaties buiten Lelystad. In tegenstelling tot de resultaten van planfase 1, maakt het verkeer hierbij niet alleen gebruik van de ontsluitingswegen die rondom de planlocatie Zuiderhage liggen, maar ook van ontsluitingswegen die verder weg liggen zoals de Houtribweg. Ondanks de toegenomen verkeersdrukte, blijven de knelpunten vrijwel gelijk aan die van de referentievariant. Hiervoor geldt ook dat verwacht wordt dat deze knelpunten verminderd kunnen worden door het aanpassen van de kruispuntvormgeving. Wel moet er rekening gehouden worden met het feit dat in dit onderzoek ervanuit is gegaan dat de A6 bestaat uit 2x3 rijstroken in 2040. Ondanks de verbreding blijft de I-C-verhouding nog steeds te hoog ten zuiden van Lelystad. Wanneer deze verbreding niet doorgaat zullen de I-C waardes nog hoger zijn.

1.4.2 Verkeerssituatie Zuiderhage

In Figuur 16 is een overzicht gegeven van de volumes op de wegen in Zuiderhage gedurende planfase 2 2040. Uit dit figuur wordt het duidelijk dat de intensiteiten op de wijkontsluitingswegen het hoogst zijn. Op het grootste deel van deze wegen blijft het volume echter onder de 2500 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting. Alleen op de delen waar meerdere wijkontsluitingswegen samen komen, voornamelijk rondom de ontsluitingen naar de Larserdreef en Laan van Nieuw Land, is het volume hoger. Hier ontstaan in de meeste gevallen volumes tussen de 2500 en 5000 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting. Alleen rondom de meest Zuid/Westelijke aansluiting met de Laan van Nieuw Land is het volume iets meer dan 8000 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting (8100 en 8200). In de spitsen ligt het volume rond 800 motorvoertuigen per richting, waardoor de I-C-verhouding onder 70% uitkomt. Voor het wegvak zijn geen aanvullende maatregelen benodigd. Uit de kruispuntberekeningen blijkt dat de voorziene ei-rotonde onvoldoende capaciteit biedt, maar dat een turborotonde (met twee opstelvakken vanuit Zuiderhage) het verkeer goed kan verwerken.



Figuur 16: Intensiteit MVT per Etmaal in het plan gebied Zuiderhage voor Planfase 2 2040

Aangezien de wijkontsluitingswegen ontworpen zijn om het meeste verkeer af te wikkelen, is het gewenst dat het meeste verkeer gebruik maakt van deze wegen. Dit resulteert dan ook in het feit dat de I-C-verhouding op alle wegen in het gebied Zuiderhage 70 of minder is in zowel de ochtend- als avondspits. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de verkeerssituatie in Zuiderhage in Planfase 2 2040 van voldoende kwaliteit is.

1.5 Conclusie Verkeer

De planontwikkeling Zuiderhage resulteert in extra verkeersstromen in Lelystad. In Planfase 1 resulteert dit voornamelijk in extra verkeer tussen de planlocatie Zuiderhage en het centrum van Lelystad, en op de ontsluitingswegen in het zuiden van Lelystad. In Planfase 2 is nog steeds de grootste toename in het verkeer tussen Zuiderhage en het centrum van Lelystad. Daarnaast zijn ook de ontsluitingswegen van Lelystad drukker. Hierbij is de grootste toename op de wegen in het zuiden van Lelystad, maar zijn er ook verschillen zichtbaar op de andere ontsluitingswegen zoals de Houtribweg.

Door de extra verkeersdrukte ontstaat er op enkele wegvakken een knelpunt. Deze knelpunten zijn voornamelijk het resultaat van overbelaste kruispunten. Door deze kruispunten aan te passen wordt er verwacht dat de knelpunten verminderen, of zelfs volledig verdwenen zijn. In planfase 1 moeten de volgende kruispunten aangepast worden:

- Houtribweg – Zuigerplasdreef;
- Middendreef – Larserdreef;
- Markerwaarddijk – Houtribweg (alleen voor 2040).

Voor Planfase 2 moeten in aanvulling op deze kruispunten ook nog de volgende kruispunten verruimd worden:

- Larserdreef – Torenvalkweg;
- Houtribweg – Houtribdreef;
- Dronterweg- Larserringweg.

Daarnaast zijn er in planfase 2 een aantal kruispunten die in de planvorming een andere vormgeving moeten krijgen. Een uitgebreid overzicht van deze kruispunten, en de aanpassingen die nodig zijn voor de andere kruispunten is gegeven in hoofdstuk 1.4.

Ondanks de aanpassingen van de kruispunten, blijft een aandachtspunt de I-C-verhouding op de A6 ten zuiden van Lelystad. Ondanks de geplande verbreding die is meegenomen voor het planjaar 2040, blijft de I-C-verhouding hier hoger dan 70.