Mobiliteitsonderzoek Singel van Zwolle

Tussenrapport 2 oktober 2024



Zwolle

SWECO

Lijst met aanpassingen

Versie	Datum	Beschrijving van de wijziging	Herzien	Vrijgegeven door
1	2 oktober 2024	TUSSENRAPPORT		

Deze tussenrapportage betreft voorlopige resultaten vanuit het mobiliteitsonderzoek van de Singel van Zwolle. De rapportage is opgesteld door Sweco in samenwerking met de gemeente Zwolle.

Sweco Nederland B.V.	Handelsregister 30129769
Onderwerp	Mobiliteits onderzoek Singel van Zwolle
Projectnummer	51020305
Klant	Gemeente Zwolle
Auteur	Willem Scheper, Gerrit Dorgelo
Datum	Oktober 2024
Versie	1
Documentreferentie	Tussenrapport mobiliteitsonderzoek Singel van Zwolle 2okt2024

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Onderzoeksvragen en studiegebied 4
1.3 Aanpak en proces 5
1.4 Leeswijzer 5

2 Beleidsanalyse 6
2.1 Mobiliteitsbeleid gemeente Zwolle 6
2.2 Visie mobiliteit in het Stadshart en de Singel van Zwolle 8
2.3 Deelprojecten in en rondom de Singel van Zwolle 9
2.4 Wat betekent dit voor het mobiliteitssysteem Singel van Zwolle? 11

3 Verkeersanalyse netwerken 13
3.1 Voetganger 13
3.2 Fiets 15
3.3 Openbaar vervoer 18
3.4 Mobiliteitsdiensten 22
3.5 Auto 25
3.6 Goederenvervoer 29

4 Ruimtelijke inrichting en verkeerskundige effecten 31
4.1 Ruimtelijke ambities 31
4.2 Effecten verkeerscirculatie maatregelen Singel 33

5 Het Mobiliteitssysteem Singel van Zwolle 35
5.1 Basisnetwerk 35
5.2 Vervolgopgaven 36

Bijlage 1: samenvatting mobiliteitsbeleid 40

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Zwolle heeft met het vaststellen van het Ontwikkelprogramma ‘Ons Stadshart van Morgen’ een grote stap gezet om de (binnen)stad toekomstbestendiger te maken voor bewoners en bezoekers. In dit programma staat de mens centraal, waarbij de gebiedsontwikkeling van de binnenstad is afgestemd op de behoeften van de gebruiker.

In het kader van de Uitvoeringsagenda ‘Ons Stadshart van Morgen’ wordt een integrale, ruimtelijke visie voor de Singel opgesteld. In de Omgevingsvisie is gekozen voor het STOMP-principe (prioriteitsvolgorde: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service en Privé-voertuigen). Dit principe waarborgt dat er in het Stadshart in de eerste plaats ruimte wordt geboden aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat de functie van ringweg voor doorgaand autoverkeer wordt verplaatst van de Singel naar de buitenring. Er wordt daarnaast een Adaptieve Ontwikkelstrategie voor de mobiliteitshubs ontwikkeld, waarbij bezoekers vanaf de centrumhubs buiten de Singel alle bestemmingen in het Stadshart binnen tien minuten kunnen bereiken, lopend of door gebruik te maken van deelmobiliteit. Door de Adaptieve Ontwikkelstrategie mobiliteitshubs wordt autoverkeer aan de randen van het centrum afgevangen. Hierdoor ontstaat ruimte voor de herinrichting van de Singel tot een doorgaande wandel- en fietsroute die het Stadshart verbindt met de groenblauwe corridors naar het buitengebied.

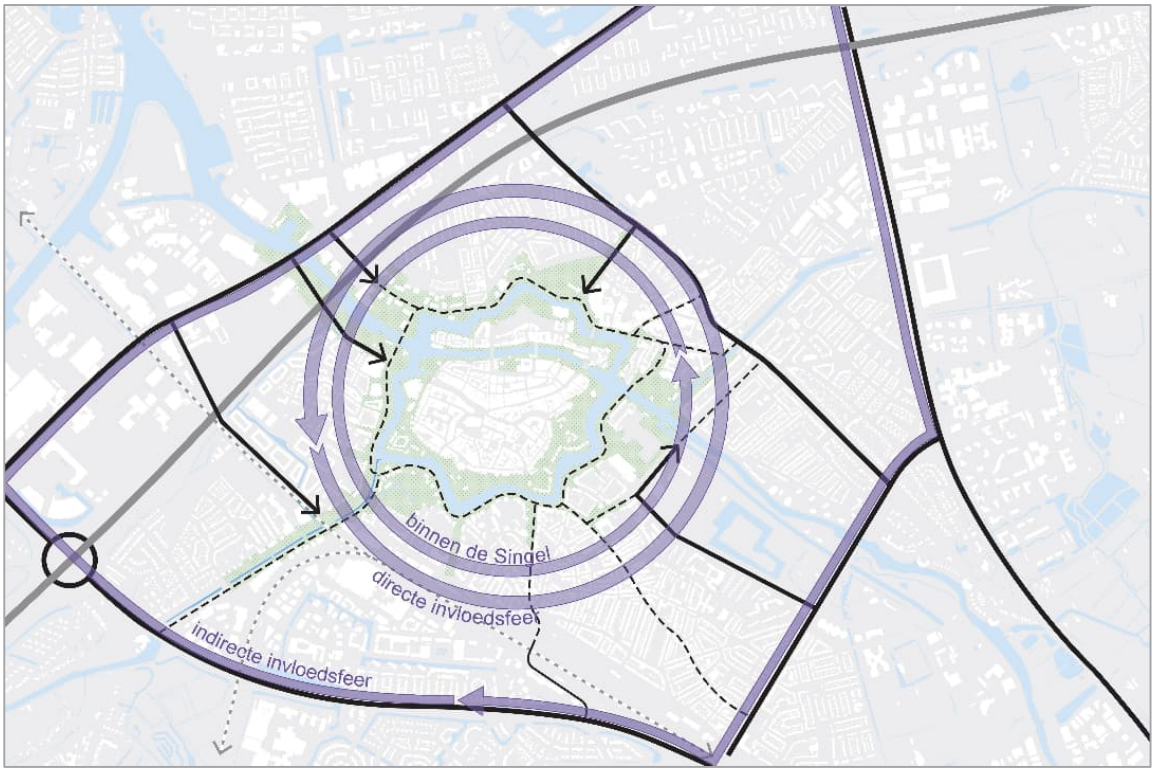
Sweco heeft van de gemeente Zwolle opdracht gekregen voor het uitvoeren van een mobiliteitsonderzoek voor de Singel van Zwolle. In het mobiliteitsonderzoek wordt gezamenlijk een nadere uitwerking gegeven voor de inrichting van het toekomstig mobiliteitssysteem voor de Singel van Zwolle én waarvan de effecten voor de hele stad in beeld worden gebracht.

1.2 Onderzoeksvragen en studiegebied

Het mobiliteitsonderzoek geeft antwoord op de volgende vragen:

- Hoe functioneren de toekomstige mobiliteitsstructuren? En sluiten deze structuren goed op elkaar aan?
- Op welke manier maken de verschillende modaliteiten in de toekomst gebruik van de Singel?
- Hoe kan doorgaand verkeer verleid of gestimuleerd worden om de buitenring te gebruiken?
- Welke maatregelen zijn noodzakelijk om dit af te dwingen? Hoe functioneert de buitenring hierin?
- Welke alternatieven zijn beschikbaar voor het afvangen van autoverkeer op de Singel?
- Welke inrichtingsadviezen kunnen vanuit mobiliteit meegegeven worden aan de visie op de Singel?

Plangebied en invloedsgebied
Een overzichtskaart van het plangebied en het invloedsgebied is in figuur 1.1 weergegeven. Het plangebied voor de visie en het mobiliteitsonderzoek bestaat uit de wegen en paden van de Singel. Daarnaast hebben keuzes invloed op de infrastructuur binnen de directe invloedssfeer van de Singel. Dit betreft de wijken rondom de Singel. De inprikkers en de buitenring liggen binnen de indirecte invloedssfeer.



Figuur 1.1: Globale afbakening plan- en invloedsgebied.

1.3 Aanpak en proces

Vanuit het brede mobiliteitsbeleid en de "Ons Zwolle van morgen 2030' is ingezoomd op de Singel van Zwolle. Tijdens het mobiliteitsonderzoek is frequent afstemming gezocht tussen de beleidsmedewerkers Mobiliteit van de gemeente Zwolle, de projectleiders van het Ontwikkelprogramma Stadshart van Morgen en Felixx als opsteller van de integrale visie voor de Singel van Zwolle.

1.4 Leeswijzer

Deze tussenrapportage beschrijft de eerste resultaten van het mobiliteitsonderzoek voor de Singel van Zwolle. Daarmee wordt een basis gelegd voor de uitwerking van het toekomstig mobiliteitssysteem. In dit tussenrapport gaat het met name om de netwerken, waarvoor de uitgangspunten en keuzes worden voorgelegd. In de vervolgstappen van het onderzoek wordt het mobiliteitssysteem nader uitgewerkt tot inrichtingsniveau.

In deze tussenrapportage worden allereerst de uitgangspunten vanuit het relevante beleid van de gemeente en vanuit de deelprojecten besproken (hoofdstuk 2). De resultaten van de mobiliteitsanalyse en daaruit volgende opgaven voor de verkeersstructuur worden beschreven per modaliteit in hoofdstuk 3. Vervolgens gaat hoofdstuk 4 in op de ruimtelijke ambities en verkeerskundige effecten. Dit resulteert in een basisnetwerk en uitgangspunten die vanuit mobiliteit aan de visie op de Singel van Zwolle worden meegegeven en een aantal vervolgopgaven die integraal moeten worden afgewogen (hoofdstuk 5).

2 Beleidsanalyse

In de beleidsanalyse zijn de voor het Stadshart en de Singel van Zwolle relevante visies en plannen onderzocht. Specifiek is gekeken naar de uitspraken die gedaan zijn over en besluiten die genomen zijn over mobiliteit in en rondom het Stadshart. Hierbij is met name aandacht voor overeenkomsten en tegenstrijdigheden. Er is onderscheid gemaakt in de volgende planniveaus:

- Stadsbreed: Mobiliteitsbeleid gemeente Zwolle
- Stadshart: Visie op mobiliteit in het Stadshart en de Singel van Zwolle
- Deelprojecten in en rondom de Singel

Op basis van de analyse zijn in paragraaf 2.4 de bevindingen voor dit mobiliteitsonderzoek samengevat. In bijlage 1 is een opsomming weergegeven van de meest relevante aspecten van het mobiliteitsbeleid van de gemeente Zwolle vanuit de beleidsdocumenten.

2.1 Mobiliteitsbeleid gemeente Zwolle

Het hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid van de gemeente Zwolle zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie "Ons Zwolle van morgen 2030' en de Mobiliteitsvisie “Mobiliteit brengt Zwolle verder” 2020 – 2030.

Ruimte voor voetganger en fietser

Een belangrijk uitgangspunt voor de uitwerking van het mobiliteitsbeleid is het zogenaamde STOMP principe. Daarbij zijn voetganger en fietser leidend in zowel structuur als inrichting van het mobiliteitsnetwerk. Vervolgens wordt naar de bereikbaarheid per openbaar vervoer gekeken, de mobiliteitsdiensten en tot slot naar de (privé)auto.

De komende tien jaar zijn komen er circa 10.000 woningen bij in Zwolle, waarvan 3.000 in en rond de binnenstad. De gemeente Zwolle zet mede daarom in op beter passende vormen van mobiliteit en bereikbaarheid met minder ruimtebeslag. Er is meer aandacht voor de fietser en de voetganger, terwijl er minder prioriteit wordt gegeven aan de automobilist.

Het belangrijkste doel is om het doorgaande autoverkeer door de binnenstad, het centrumgebied en de stadswijken daar omheen zoveel mogelijk te beperken.

Dat moet leiden tot een veel beter leefklimaat, een betere luchtkwaliteit, een lagere parkeerbehoefte, waardoor ruimte wordt gecreëerd voor groen, voor spelen, voor de fiets en voetganger. Daarbij worden drie ruimtelijke uitgangspunten gehanteerd:

1. De binnenring als stadsring met ruimte voor de fietser en voetganger;
2. Stadstraten als aders voor de oude en jonge stadsdelen met het centrum;
3. Mobiliteitshubs aan de randen van de stadsring.

Van 2 ringen naar 1 ring

Om de Zwolse mobiliteit in goede banen te leiden wordt uitgegaan van de netwerkstructuur zoals weergegeven in figuur 2.1. De netwerkstructuur gaat uit van een ring, met van daaruit inprikkers naar de binnenstad. De ring van Zwolle wordt gevormd door de IJsselallee, Oldeneelallee, Ceintuurbaan, Zwartewaterallee en de Blaloweg. Deze wegen hebben een functie voor het doorgaande en het stedelijk verkeer.

Voor de doorstroming op de ring wordt ingezet op ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer, bijvoorbeeld met een fietstunnel of –brug en slimme doorstromingsmaatregelen met verkeersmanagement, zoals slimme verkeerlichten.



Figuur 2.1: De Ring van Zwolle (rood) met de inprikkers (oranje) richting binnenstad.

Op de binnenstadsring en rond het centrumgebied is de komende jaren de grootste uitdaging om ruimte te geven aan alle ambities en ontwikkelingen. **Voor de leefbaarheid in dit gebied wil de gemeente deze ruimte realiseren door het doorgaand autoverkeer in de toekomst te verleiden om zo snel mogelijk naar de ring te rijden** en daarmee meer ruimte te bieden voor fietsers en voetgangers. De weg houdt een functie voor het bestemmingsverkeer in het Stadshart.

Zero emissie stadslogistiek

Om ruimte te geven aan alle ambities in de binnenstad is besloten om het gebied binnen de stadsgrachten (incl. Noordereiland) per 2025 aan te wijzen als een emissievrije zone voor stadslogistiek (bestel- en vrachtverkeer). Dit schonere en (mogelijk) ook kleinere transport vraagt om logistieke overslagpunten (hubs) aan de randen van de (binnen)stad.

Openbaar vervoer

De gemeente Zwolle vindt dat het openbaar vervoer niet alleen een **belangrijk vervoermiddel is voor het dagelijkse woon-werkverkeer, maar ook voor het kunnen deelnemen aan de maatschappij, het onderhouden van sociale contacten en het waarborgen van mobiliteit voor alle inwoners**.

In het centrumgebied, waar de buitenruimte beperkt is, wordt op termijn ingezet op kleinschaliger zero emissie openbaar vervoer. Reguliere bussen rijden via strategische

hubs, waar men kan overstappen op kleinschaliger openbaar vervoer of lopend of met deelmobiliteit de binnenstad in kan. **Aan de westzijde van de binnenstad rijden de bussen bij voorkeur via de Hoogwaardige Openbaar Vervoer-as (Pannekoekendijk - Willemskade)**. Aan de oostzijde van de binnenstad verdeelt het busverkeer zich over de routes via de Luttenbergstraat en de Hortensiastraat.

Uitgangspunt bij het opstellen van nieuwe bus-concessies is dat binnen 500 meter van elke woning een bushalte moet zijn.

Verkeersveiligheid: streven naar nul verkeersslachtoffers

Zwolle sluit zich aan bij de landelijke doelstelling om te streven naar nul verkeersslachtoffers. Deze nulambitie stelt dat **elk verkeersslachtoffer er één te veel is**. De aanpak is uitgewerkt in een actieplan Verkeersveiligheid, waarin vijf pijlers centraal staan: verbeteringen van infrastructuur, veilige kruispunten en oversteeklocaties voor kwetsbare doelgroepen, het verminderen van eenzijdige ongevallen, opleiding/gedragsverandering en monitoring.

2.2 Visie mobiliteit in het Stadshart en de Singel van Zwolle

Ontwikkelprogramma "Ons Stadshart van Morgen"

De gemeente Zwolle heeft met het Ontwikkelprogramma "Ons Stadshart van Morgen" de ambitie vastgesteld voor het realiseren van een toekomstbestendig Stadshart. De doelstelling van het Ontwikkelprogramma voor de Singel luidt als volgt:

"Een uitnodigende Singel die zorgt voor een goede bereikbaarheid en de weerbaarheid tegen de gevolgen van een veranderend klimaat vergroot, dat uitnodigt om te verblijven, het welzijn van mens, plant en dier bevordert, culturele- en economische ontwikkeling stimuleert, de bereikbaarheid en gastvrijheid van de binnenstad waarborgt en een positieve bijdrage levert aan de uitstraling van de stad: een boegbeeld voor stad en regio!"

In de Omgevingsvisie en het Ontwikkelprogramma zijn de hoofdlijnen neergezet voor de nieuwe mobiliteitsstructuur van Zwolle. Hierbij vervalt de functie van de Singel voor doorgaand verkeer. **Door deze functieverandering speelt mobiliteit een cruciale rol in het realiseren van ambities op het gebied van leefbaarheid, gastvrijheid, klimaatadaptatie, vergroening, etc.** Tegelijkertijd is het essentieel dat de nieuwe mobiliteitsstructuur effectief functioneert, zodat de bereikbaarheid van Zwolle nu en in de toekomst op peil blijft.

De uitgangssituatie van Zwolle is optimaal voor het **verder versterken van de '10-minuten stad'**. Daarmee kan de groei goed worden opgevangen en kan tegelijkertijd een aantrekkelijke openbare ruimte worden gecreëerd, met veel ontmoetingsplekken en een hoge verblijfskwaliteit. Dit betekent wel dat er keuzes gemaakt moeten worden die bijdragen aan het vergroten van de (verkeers-) veiligheid en toegankelijkheid voor alle doelgroepen. De ambitie in het Ontwikkelprogramma is om bereikbaarheid te realiseren in combinatie met leefbaarheid en gezondheid, door meer ruimte te maken voor voetgangers en fietsers.

De Adaptieve Ontwikkelstrategie mobiliteitshubs moet bijdragen in het **autoluw** maken van de binnenstad en de Singel van Zwolle.

Binnen de Singel zullen de grote lijnbussen verdwijnen ten gunste van de verblijfskwaliteit. Vooralsnog blijft de busroute via de Singel behouden, maar deze kan op termijn anders vorm krijgen in het geval dat het autoverkeer sterk verminderd wordt.

Parkeerstrategie en Adaptieve Ontwikkelstrategie mobiliteitshubs

Het parkeerbeleid voor het Stadshart is nader uitgewerkt in de Parkeerstrategie 2040 en de Adaptieve Ontwikkelstrategie mobiliteitshubs.

Binnen de parkeerstrategie zijn de ontwikkeling van verschillende typen mobiliteitshubs voorzien die zowel voor bezoekers als bewoners van de binnenstad de overstap van auto naar fiets, openbaar vervoer of vormen van deelmobiliteit bieden. Bezoekers van de binnenstad parkeren in zogenaamde centrumhubs aan de rand van de binnenstad en gaan vervolgens zoveel mogelijk te voet verder richting de binnenstad. De volgende locaties zijn aangewezen voor de centrumhubs: Weezenlanden-noord, Diezerpoort, Nieuwe Veemarkt, Katwolderplein en Roelenkwartier.

In de Adaptieve Ontwikkelstrategie (AOS) mobiliteitshubs en de bijbehorende parkeerbalans Stadshart is een nadere invulling gegeven aan de mobiliteitshubs en de (parkeer)opgaves die daarbij komen. Hierin is onder andere het volgende opgenomen dat relevant is voor de Singel van Zwolle:

- Eén systeem van mobiliteitshubs, bouwen niet voor de piek;
- In het Stadshart zijn centrumhubs, buurthubs en microhubs aanwezig;
- Bezoekersparkeren in centrumhubs op maximaal 10 minuten loopafstand;
- Bewonersparkeren in buurthubs op maximaal 5 minuten loopafstand;
- Deeltweewielers in microhubs op logische plekken in en rondom binnenstad;
- Lage parkeernormen en maximale mobiliteitstransitie in gebiedsontwikkelingen.

2.3 Deelprojecten in en rondom de Singel van Zwolle

Aan het Ontwikkelprogramma ‘Ons Stadshart van Morgen” wordt in verschillende deelprojecten uitvoering gegeven door het Uitvoeringsprogramma ‘Ons Stadshart van Morgen’. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen deelgebieden en deelprojecten, zoals weergegeven in figuur 2.2:



Figuur 2.2: Overzicht deelgebieden Uitvoeringsprogramma ‘Ons Stadshart van Morgen’.

Elk deelproject kent zijn eigen dynamiek en omvat zowel ruimtelijke ontwikkelingen als ideeën voor mobiliteitsmaatregelen. De fase van de planvorming verschilt per deelproject en loopt uiteen van verkenning tot uitvoering. Hieronder zijn de meest relevante aspecten van de deelprojecten toegelicht.

Kop van Assendorp
De herinrichting van de Kop van Assendorp is momenteel in uitvoering. **Bij de herinrichting is meer ruimte gemaakt voor groen en voor de voetgangers.** De fietser maakt van dezelfde rijbaan gebruik als auto en bus. Het nieuwe wegprofiel wordt als voorbeeld gezien voor grote delen van de Singel. Daarmee wordt de auto minder dominant en ontstaat er ruimte voor een plezieriger verblijfsklimaat voor de voetganger en fietser.

Noorderkwartier
De gemeente Zwolle is bezig met de herontwikkeling van het Noorderkwartier tot een aantrekkelijk gemengd stedelijk centrummilieu aan de Singel. Onderdeel van de plannen is de realisatie van een Singelpark-Noord, rond de locatie van de Drijbersingel. **De wens is om de Burgemeester Drijbersingel af te sluiten voor autoverkeer.** Dit heeft invloed op de positie en de rol van de Drijbersingel in het netwerk voor autoverkeer, bevoorradingsverkeer, de fiets, OV en voetganger.

Zuidwestelijk kwadrant
Voor het Zuidwestelijk Kwadrant wordt gewerkt aan een ruimtelijke gebiedsvisie. In de uitwerking daarvan voor de Eekwal is één van de opties **het afsluiten van de Eekwal voor autoverkeer, waarmee ook de functie voor doorgaand fietsverkeer komt te vervallen.** Deze optie biedt de mogelijkheid om een ruimtelijke impuls te geven aan de Eekwal, vergelijkbaar met de inrichting van de Potgietersingel.

Roelenkwartier
De Burgemeester Roelenweg wordt een nieuwe stadsentree, waar een nieuwe stadsstraat ontstaat met actieve plinten. **In de gebiedsvisie wordt de komst van een centrumhub, gekoppeld aan de parkeergelegenheid van The Mayor onderzocht** Deze centrumhub faciliteert in parkeren voor zowel bewoners van het Roelenkwartier als bezoekers van de binnenstad. De Schuttevaerkade zal als onderdeel van de Singel van Zwolle opnieuw ingericht worden. **Een vergroening van de omgeving en de invoering van een 30 km/u regime zullen hier onderdeel van zijn**.

Diezerkade
Bij de herinrichting van de Diezerkade wordt **het profiel smaller en verdwijnen de fietsstroken**. De Diezerkade krijgt daarmee een inrichting die passend is bij de functie en sluit daarmee aan op de inrichting van de Diezerbrink en de Thomas á Kempisstraat. Door het smallere profiel wordt het mogelijk meer ruimte te geven aan groen, fietsparkeren en andere voorzieningen.

Mobiliteitshub Weezenlanden Noord
Binnen het deelproject Weezenlanden Noord is de realisatie van een centrumhub voorzien. De centrumhub wordt alleen vanuit zuidwestelijke richting ontsloten via de Luttenbergstraat. Tijdens de bouw van de centrumhub is de Luttenbergstraat afgesloten voor doorgaand verkeer. Vanuit de landschappelijke inrichting (groene verbinding Weezenlandenpark en Weezenlanden Noord) is het een **onderzoeksopgave voor het mobiliteitsonderzoek om de Luttenbergstraat ter hoogte van de Hanekampbrug af te sluiten voor doorgaand verkeer.**

Willemsknoop / Spoorzone
In de Willemsknoop is een ruimtelijke verkenning gedaan naar de inpassing van het doortrekken van de Willemsvaart. Hieruit blijkt dat de beschikbare ruimte onvoldoende is voor een volwaardige inpassing op het gebied van water, groen en/of mobiliteit. **Daarnaast is vanuit de gebiedsontwikkeling Spoorzone aangegeven dat een forse afname van de verkeersintensiteit op de Nieuwe Veerallee noodzakelijk is voor de realisatie van het**

Willemskwartier. Om maximale ruimte te kunnen geven aan ruimtelijke kwaliteit is het afwaarderen van de Nieuwe Veerallee voor autoverkeer een mogelijkheid die in dat kader wordt onderzocht.

Bereikbaarheidsagenda Binnenstad
In de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad wordt samen met het Platform Bereikbaarheidsagenda een uitwerking gegeven van het toekomstbeeld uit het Ontwikkelprogramma "Ons Stadshart van Morgen' naar concrete thema's op straat. Dat gebeurt onder andere op thema's als **wandel- en fietsroutes, fiets- en autoparkeren, deelmobiliteit, openbaar vervoer, logistiek en inrichting openbare ruimte.** Wederzijdse afstemming is essentieel, omdat keuzes met betrekking tot de visie op de Singel, het mobiliteitsonderzoek en de Bereikbaarheidsagenda elkaar kunnen beïnvloeden.

2.4 Wat betekent dit voor het mobiliteitssysteem Singel van Zwolle?

Op basis van het mobiliteitsbeleid en de ruimtelijke plannen volgen uitgangspunten en onderzoeksopgaven voor het Stadshart en de Singel, die zijn meegenomen in dit mobiliteitsonderzoek. . Randvoorwaarden en uitgangspunten voor het stedelijk netwerk worden in dit stadium buiten beschouwing gelaten, om te onderzoeken welke effecten de visie op de Singel heeft op het functioneren van het stedelijk netwerk.

Uitgangspunten

De relevante uitgangspunten vanuit het beleid zijn samengevat in tabel 2.1.

Modaliteit	**Uitgangspunt**
Algemeen	• Een uitnodigende Singel met meer ruimte voor voetganger en fiets. • Het STOMP principe is leidend, voetgangers en fietsers krijgen prioriteit • Inzetten op mobiliteitstransitie en benutten van bestaande infrastructuur, alleen uitbreiden waar het echt moet. • Herinrichting Kop van Assendorp fase 1 (in uitvoering). Inrichtingsniveau en dwarsprofiel vormen het voorbeeld voor de rest van de Singel.
Voetganger	• Meer ruimte voor de voetganger • In Zwolle kan iedereen deelnemen aan het verkeer (toegankelijkheid)
Fiets	• De Singel van Zwolle is onderdeel van het hoofdfietsroute netwerk. • De hoofdfietsroutes vormen de verbinding voor doorgaande fietsverplaatsingen in de stad.
Openbaar vervoer	• Uitgaan van het faciliteren van reguliere bussen • Belangrijke rol voor het busvervoer in het waarborgen van de mobiliteit voor inwoners van Zwolle. • Bus niet meer door de binnenstad om de verblijfskwaliteit te verbeteren. De Singel blijft onderdeel van de busroutes. • Inzetten op kortere reistijden deur-tot-deur met aandacht voor de last-mile. Bushalten voor elke woning binnen 500 meter loopafstand. • Op termijn inzetten op kleinschaliger busvervoer in het centrumgebied.
Mobiliteitsdiensten	• Mobiliteitshubs ter vervanging van parkeren in de binnenstad voor bewoners en bezoekers. • Centrumhubs op de volgende locaties: Weezenlanden-noord, Diezerpoort, Nieuwe Veemarkt, Katwolderplein en Roelenkwartier • Meerdere microhubs in de binnenstad en Singel van Zwolle.
Auto	• Verdere stappen in het autoluw maken van de binnenstad. Geen doorgaand verkeer in de binnenstad of Singel van Zwolle. Autoverkeer wordt zo snel mogelijk via de voorkeursroutes naar de Ring geleid. • Buitenring wordt binnenring. De maximumsnelheid op wegen binnen de Ring gaat naar beneden: alle wegen binnen de Ring 30 km/uur, met uitzondering van de inprikkers. • Stadstraten als aders voor de oude en jonge stadsdelen met het centrum.
Goederenvervoer	• Toewerken naar een emissievrije binnenstad. Stimuleren alternatieven voor vrachtverkeer.

Tabel 2.1: Uitgangspunten vanuit beleid.

Onderzoeksopgaven

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente, zoals verwoord in de Omgevingsvisie en de Mobiliteitsvisie en nader uitgewerkt in verschillende beleidsvisies sluit goed op elkaar aan. Het geeft duidelijke aanknopingspunten voor de ambities en prioriteiten voor de Singel van Zwolle. Anderzijds geeft het mobiliteitsbeleid nog ruimte voor interpretatie bij de doorvertaling naar de Singel van Zwolle en de deelprojecten. Hieronder zijn de belangrijkste aanknopingspunten vanuit het beleid en onderzoeksopgaven aangegeven:

A. De voetganger en fietser staan voorop in het mobiliteitsbeleid. Voor de fiets zijn hoofdfietsroutes aangegeven in de Mobiliteitsvisie, maar deze zijn nog niet vertaald in concrete kwaliteitseisen. In het Ontwikkelprogramma wordt ingezet op meer ruimte voor fietser en voetganger. In de Kop van Assendorp is dat vervolgens vertaald in een wegprofiel waarbij fietser, auto en bus van dezelfde rijbaan gebruik maken. Vanuit het perspectief van verkeersveiligheid legt dit een beperking op aan de hoeveelheid autoverkeer dat verantwoord van de rijbaan gebruik kan maken. Het zoeken binnen dit mobiliteitsonderzoek is naar **de juiste balans in de veiligheid en comfort voor de fietser, de bereikbaarheid voor alle modaliteiten van de binnenstad en het winnen van ruimte voor onder andere groen en water**.
B. Openbaar vervoer is een belangrijk vervoermiddel om de toegankelijkheid en de inwoners van Zwolle deel te laten nemen aan de maatschappij. In het beleid is aangegeven dat Zwolle op termijn wil inzetten op kleinschaliger busvervoer in het centrumgebied. Een verandering van materieel of een grootschalige verandering van het buslijnennet heeft een impact op de OV-bereikbaarheid van de hele stad en valt buiten de scope van dit onderzoek. In dit mobiliteitsonderzoek is daarom uitgegaan van het huidig materieel en de varianten voor lijnvoering in en om de binnenstad. In het Ontwikkelprogramma is aangegeven dat de bus verdwijnt uit de binnenstad (buslijnen Wilhelminasingel en Rodetorenplein) wat bijdraagt aan het verblijfskwaliteit. Een consequentie is dat de lijnvoering in en rondom de Singel aangepast moet worden. In het deelproject Noorderkwartier is vooralsnog geen rekening gehouden om het alternatief voor de buslijn via de Burgemeester Drijbersingel te faciliteren. Bij de uitwerking is het van belang een **balans te vinden tussen toegankelijkheid per openbaar vervoer en verblijfskwaliteit in de binnenstad en Singel van Zwolle**.
C. Het beleid voor de auto is er op gericht om het autoverkeer zo snel mogelijk richting de Ring te brengen en doorgaand verkeer uit de Singel van Zwolle en de binnenstad te weren. Hiervoor zijn verkeersmaatregelen vereist. Het verminderen van verkeer in en rondom de binnenstad betekent een toename van verkeer op andere wegen. Onderzocht moet worden **wat de verschuiving van verkeer betekent voor de doorstroming op het omliggende wegennet en op de Ring**. In verschillende deelprojecten is al een voorschot genomen op maatregelen om het doorgaand verkeer te weren. Zo is in het Noorderkwartier een voorstel opgenomen om de Burgemeester Drijbersingel af te sluiten voor autoverkeer, in de Spoorzone het afwaarderen van de Nieuwe Veerallee en de tijdelijke afsluiting van de Luttenbergstraat bij de realisatie van de mobiliteitshub Weezenlanden Noord. Onderzocht wordt hoe deze voorstellen passen in het totale mobiliteitssysteem en wat de effecten zijn voor het bevoorradend verkeer en de lijnvoering van de bussen.
D. De parkeerstrategie en het principe van de realisatie van mobiliteitshubs is vastgesteld en sluit goed aan op het algemene mobiliteitsbeleid. Voor het functioneren van het mobiliteitssysteem vormen deze **mobiliteitshubs een cruciale schakel en ook een bronpunt voor de binnenstad**. De aanrijdroute voor de auto en de looproutes tussen mobiliteitshub en binnenstad moeten van hoge kwaliteit zijn. Als er concessies worden gedaan aan de kwaliteit vormt dat een direct risico voor het gehele mobiliteitssysteem. In dit mobiliteitsonderzoek worden randvoorwaarden benoemd voor de gewenste kwaliteit van de

looproutes, die gehanteerd moeten worden voor de uitwerking in de Adaptieve Ontwikkelstrategie van de Mobiliteitshubs en de deelprojecten.

3 Verkeersanalyse netwerken

Vanuit het vigerende beleid zijn al veel uitgangspunten vastgelegd. Voor veel aspecten is het belangrijk dat de verkeersstructuren verder worden uitgewerkt, zodat duidelijk wordt wat dit betekent voor de mobiliteitsvisie van de Singel in Zwolle. In dit hoofdstuk is een nadere analyse en uitwerking per modaliteit beschreven, gebaseerd op de analyse uit hoofdstuk 2, de verschillende werksessies en 'expert judgement' vanuit Sweco. Per modaliteit wordt de visie, analyse en de opgaven voor de integrale visie op de Singel van Zwolle beschreven.

3.1 Voetganger

Visie

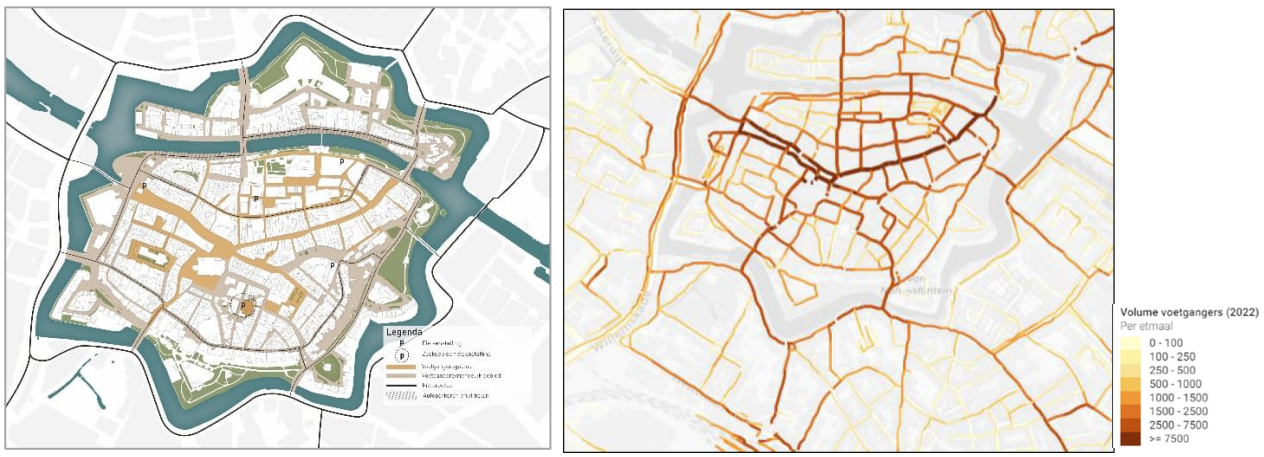
Visie: elke reis naar de binnenstad begint en eindigt als voetganger. Er moet voldoende ruimte zijn voor recreatieve en functionele looproutes in een plezierig verblijfsklimaat.

Het doel is dat voetgangers zich in de binnenstad en op/in de Singel van Zwolle veilig en vrij kunnen bewegen. Er zijn functionele wandelroutes tussen de mobiliteitshubs/Openbaar vervoerhalte en de binnenstad. De Singel vervult in de toekomst ook een belangrijke recreatieve functie voor de voetganger. De gewenste kwaliteit van de Singel voor de verbindingen tussen centrumhubs/openbaar vervoerstations en de binnenstad, en de recreatieve routes, kan als volgt worden samengevat:

- Directe en logische looproutes;
- Veilig;
- Toegankelijk voor ouderen en minder validen (voldoende breed en comfort);
- Aantrekkelijk / tijdbeleving / groen.

Analyse

In figuur 3.1 is een overzicht gegeven van de belangrijkste voetgangersgebieden in de binnenstad van Zwolle als onderdeel van de Bereikbaarheidsagenda Binnenstad. In de rechterafbeelding is een indicatie gegeven van het aantal voetgangers per dag voor de huidige situatie[1].



Figuur 3.1: voetgangersgebieden en -intensiteiten binnenstad Zwolle

[1] Bron: Verkeersonderzoek Zuidwestelijk Kwadrant (Goudappel mei 2024 => Mobiliteitsspectrum)

Uit figuur 3.1 blijkt dat de autovrije voetgangersgebieden zoals de Diezerstraat ook de plekken zijn waar de meeste voetgangers per dag komen. Ook de bruggen zijn zichtbaar als onderdeel van de drukke looproutes, onder andere van en naar het station. Door de ontwikkeling van de mobiliteitshubs zullen de loopstromen in de binnenstad veranderen. De bestaande en eventueel nieuwe bruggen over de Singel vormen daarin een belangrijke schakel.

Opgaven



Figuur 3.2: Opgaven voetgangersnetwerk.

In figuur 3.2 zijn de uitwerkingsopgaven voor de voetganger weergegeven. Hieronder zijn de opgaven nader toegelicht.

Route station en centrumhubs richting binnenstad aantrekkelijker maken
Eerder is al aangegeven dat de kwaliteit van de looproute tussen de centrumhubs en de binnenstad cruciaal is. De verbinding vanuit het station naar de binnenstad is tevens van belang. Met de herinrichting van het Stationsplein, de Oosterlaan en de Westerlaan is de dominantie van het autoverkeer een stuk minder groot. De geleiding vanuit het station naar de binnenstad kan echter nog verder worden verbeterd. De ambitie is om op de routes meer ruimte beschikbaar te maken voor fietser en voetganger. Om die ruimte te creëren en ook om het verblijfsklimaat te verbeteren, is het gewenst de routes autoluwer te maken.

Zichtbaarheid en ruimte voor voetgangers aan de westzijde (Nieuwe Veerallee – Pannekoekendijk - Hofvlietbrug)
Langs weerzijden van de Singel wordt ruimte gecreëerd voor een recreatieve looproute langs de Singel. De route komt aan weerszijden van het water, waarbij via de bruggen ook overgestoken kan worden. Op die manier ontstaan meerdere ‘looplussen’ door of langs de Singel. Niet op alle locaties is een looproute direct langs het water mogelijk (bijvoorbeeld langs de Thorbeckewal). De route wordt dan ingepast in bestaand stedelijk gebied.

Langs de Pannekoekendijk en specifiek op de Hofvlietbrug is in de huidige situatie beperkt ruimte voor de voetganger. Het belang van een goede route neemt hier toe omdat het onderdeel is van de looproute richting de mobiliteitshubs Roelenkwartier en Katwolderplein en de OV-halte. Op de Hofvlietbrug is in de huidige situatie geen extra ruimte voor voetgangers.

Hier ligt er een opgave om die ruimte te creëren op de bestaande brug en tot een herverdeling van de ruimte te komen.

Ook langs de Schuttevaerkade is de wens om meer groen en verblijfsruimte te creëren, ook in relatie tot de looproute vanuit de mobiliteitshub Roelenkwartier. De bestaande parkeerplaats wordt nu onder andere benut voor parkeren van marktkooplieden. Door hier een alternatief voor te bieden, bijvoorbeeld als onderdeel van het Roelenkwartier ontstaat de mogelijkheid deze ruimte vrij te spelen voor groen.

Bij uitwerking rekening houden met toegankelijkheid en diverse gebruikers van wandel- en fietspaden
Binnen het ontwerp moet rekening worden gehouden met toegankelijkheid voor minder validen, rolstoelen en ouderen. Tevens moet rekening worden gehouden met andere gebruikers van de paden zoals skeelers en elektrische steppers. In basis moeten de paden toegankelijk zijn voor alle vervoertypen, waarbij de plek kan verschillen. Bij de uitwerking worden daar keuzes in gemaakt.

3.2 Fiets

Visie

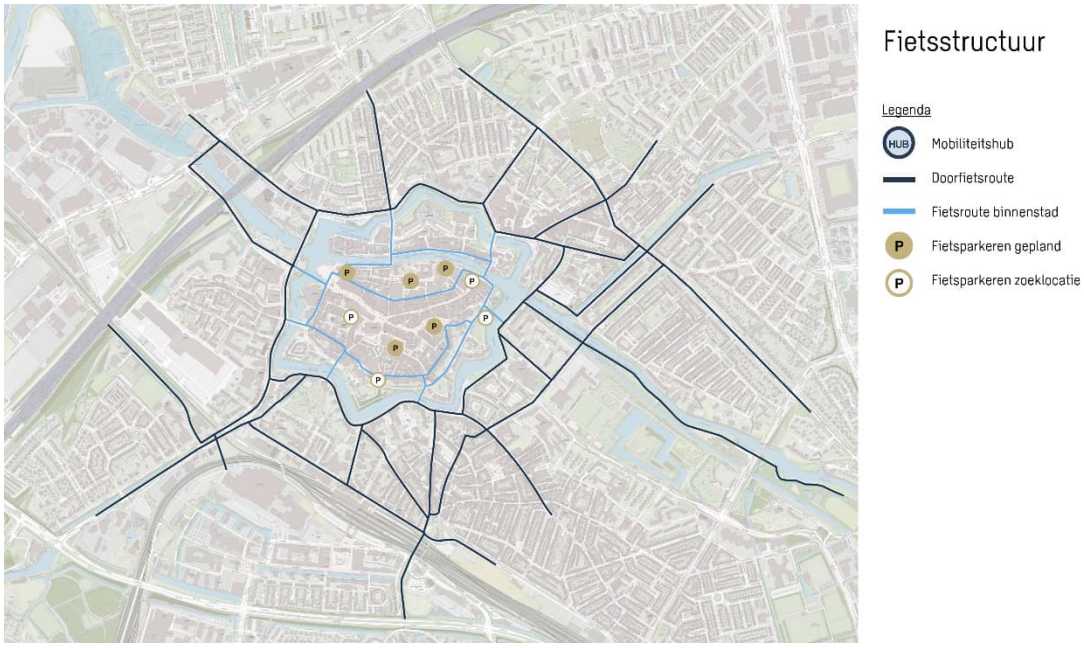
Visie: Zwolle is wereldfietsstad. Veel mensen komen op de fiets naar de binnenstad. Dit vereist voldoende ruimte voor de fietser langs en in de Singel van Zwolle.

De kwaliteit van fietsvoorzieningen is hoog. De fiets moet zich veilig en vlot kunnen bewegen door en langs de Singel van Zwolle, om daarmee comfortabel vanuit de woonwijken en regio richting de binnenstad te kunnen reizen. Voor de doorgaande fietser moeten de fietsroutes een goed alternatief voor de route door de binnenstad te zijn. Dit vertaalt zich in de volgende kwaliteitseisen:

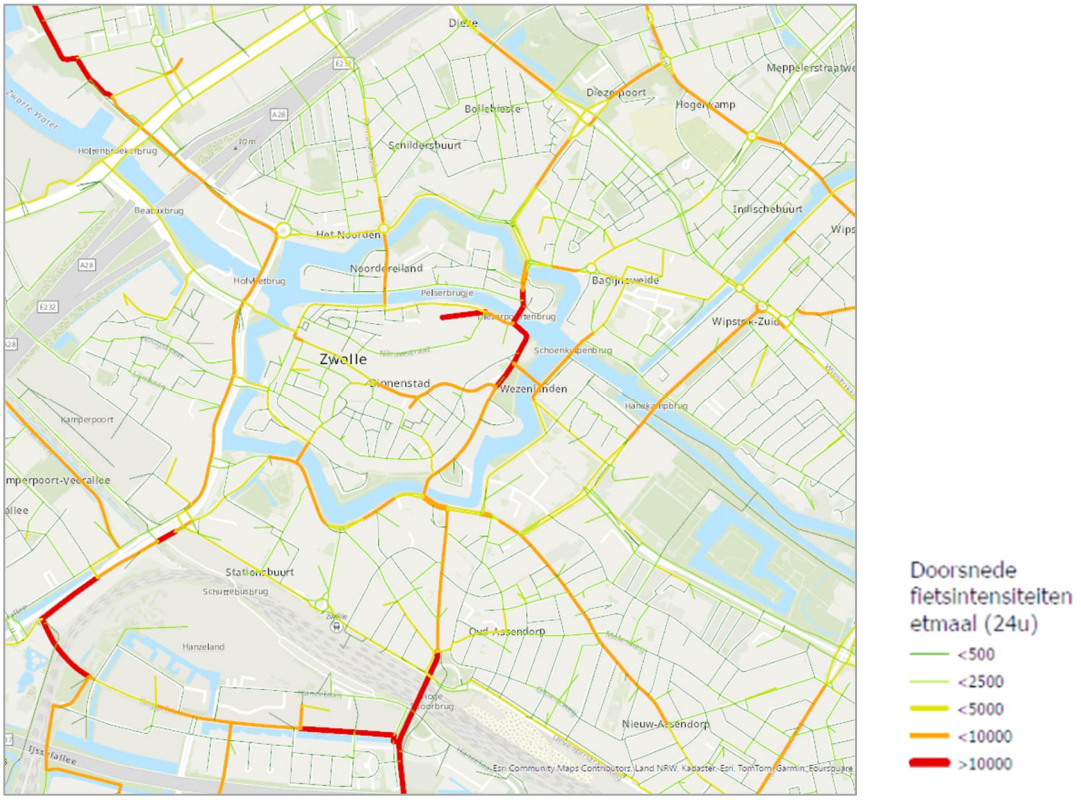
- Veilige fietsroutes.
- Goede doorstroming (geen verkeerslichten, voorrang voor de fiets)
- Doorgaande fietsroutes naar binnenstad inrichten met fietsvoorzieningen
- Bij inrichting rekening houden met verschillende fietstypen, zoals: bakfietsen, bromfiets, cargobikes, etc.

Analyse

De opbouw van de stad en het jarenlang investeren in een fijnmazig en goed fietsnetwerk zorgt ervoor dat naar schatting 90% van de inwoners van de stad binnen een kwartier fietsen vanaf het centrum wonen. Door de opkomst van de elektrische fiets en de speed pedelec en het realiseren van zogenaamde doorfietsroutes is ook een groot deel van de regio en het mooie buitengebied met de fiets goed bereikbaar.



Figuur 3.3: Fietsnetwerk.



Figuur 3.4: Intensiteiten fietsnetwerk huidige situatie (bron: Verkeersmodel regio Zwolle).

Veel van de verplaatsingen per fiets zijn gericht op de binnenstad, het station en de scholen. De Singel fungeert als een fietsring rondom de binnenstad, waar vanuit men de binnenstad in- en uitrijdt. Zo blijkt ook uit figuur 3.3 en 3.4. De belangrijkste doorfietsroutes zijn ook de routes die het meest intensief worden gebruikt. De intensiteit van het fietsverkeer op de Singel varieert

tussen de 2.500 en 10.000 fietsers per dag. De noordzijde (2.500) kent daarbij een lagere intensiteit dan de zuidzijde (5.000). De westzijde is samen met de Wilhelminasingel het drukst met circa 10.000 fietsers per dag. De aantallen fietsers zullen naar verwachting naar de toekomst toenemen. Enerzijds vanuit de ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad en heel Zwolle en anderzijds omdat het mobiliteitsbeleid er juist op is gericht om mensen te stimuleren om met de fiets te gaan. Om de fietsers aan de westzijde veilig en comfortabel te kunnen accommoderen, is het handhaven van een vrijliggend fietspad langs deze route uitgangspunt.

Het fietsnetwerk in en rondom de binnenstad is een samenhangend netwerk, waarin geen ontbrekende schakels zijn. Wel is de kwaliteit van inrichting van de voorzieningen voor de fiets verschillend. Aan de westzijde (Nieuwe Veerallee – Pannekoekendijk) ligt een vrijliggend fietspad, langs de Singel aan de noord- en zuidzijde liggen fietsstroken en in de binnenstad is veelal sprake van gemengd gebruik met auto en voetganger.

In de Mobiliteitsvisie en in de Omgevingsvisie geen concrete duiding aangegeven voor de kwaliteitseisen van de hoofdfietsroutes. De gewenste inrichting is naast de hoeveelheid fietsers, afhankelijk van de hoeveelheid autoverkeer, vrachtverkeer en bussen die op de betreffende weg aanwezig zijn. Qua richtlijnen voor de verdere inrichting van de fietsroutes wordt gekeken naar CROW-richtlijnen.

De ambitie is om een hoogwaardig singelpark te creëren, waarin ruimte is voor recreatie, natuur, sport & spel, wandelen, fietsen, etc. Om die ambitie waar te maken moeten de omliggende wegen worden herbezien en heringericht (mobiliteit maakt ruimte). Qua functie van de weg past daar het type erftoegangsweg 30 km/uur bij, met een maximum intensiteit van 5.000 mvt/etmaal. In tabel 3.1 zijn richtlijnen gegeven voor het maximumaantal motorvoertuigen per etmaal op een weg en de bijbehorende fietsvoorziening.

Fietsvoorziening	Maximale intensiteit (mvt/etmaal)
Fietsstraat	3.000
Erftoegangsweg 30 km/uur (fiets, auto en bus gemengd)	5.000
Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (fietsstroken)	10.000
Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (fietspaden)	20.000

Tabel 3.1: Richtlijnen voor het maximum aantal motorvoertuigen per etmaal op een weg en de bijbehorende fietsvoorziening[2].

Gezien de hoeveelheid fietsers op de westelijke route langs de Singel (Nieuwe Veerallee - Pannekoekendijk) is het handhaven van een vrijliggend fietspad op dit deel van de Singel verkeerskundig gezien het uitgangspunt. Voor de overige delen van de Singel moet worden gezocht naar een goede balans tussen het aantal motorvoertuigen, de gekozen inrichting en de kwaliteit voor de fietser. De ambitie is om de Singel zo in te richten dat fietsers en auto's (alleen bestemmingsverkeer) van dezelfde rijbaan gebruik maken. De functie die daarbij past is een erftoegangsweg. Dat betekent een maximum aantal motorvoertuigen van 5.000 per dag. Blijkt dat niet haalbaar, dan zijn aanvullende fietsvoorzieningen een vereiste vanuit veiligheid en comfort voor de fietser.

Opgaven

Aandachtspunt bij nadere uitwerking: verschillende fietstypen
Een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking is dat we te maken hebben met veel verschillende fietstypen: zoals de speedpedelec, elektrische fietsen, bakfietsen, fatbikes en

[2] Vertaling Sweco gebaseerd op het keuzeschema voor fietsvoorzieningen bij wegvakken binnen de bebouwde kom (CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer)

bromfietsen. Concreet betekent dit dat er voldoende breedte moet zijn om elkaar in te kunnen halen en anderzijds dat op bepaalde wegen er maatregelen moeten worden genomen om (grote) snelheidsverschillen te voorkomen.

Verminderen barrièrewerking fietsroutes richting binnenstad
De fietsroutes naar de binnenstad kruisen op meerdere punten de wegen langs de Singel. Daarmee vormt het voor de fiets een belangrijke schakel in de verplaatsing. Over het algemeen zijn de fietsroutes al van voldoende kwaliteit, maar is kan de oversteekbaarheid van de wegen langs de Singel op een aantal punten beter. Dat kan door het aanbrengen van voorzieningen of het verlagen de auto-intensiteit (denk aan de herinrichting Kop Assendorperstraat).

Vanuit oostelijke richting is bijvoorbeeld de fietsroute langs het Almelosekanaal een route waar verbetering nodig is (breder en comfortabeler fietspad). De ambitie is om de fietsroutes meer prioriteit te geven en het oversteken van deze wegen veiliger en sneller te maken. Dat kan onder andere door de intensiteit van het autoverkeer te laten afnemen en/of aanvullende maatregelen te treffen (bijvoorbeeld een voorrangsregeling).

3.3 Openbaar vervoer

Visie

Visie: de bereikbaarheid per openbaar vervoer voor de binnenstad is van belang voor de toegankelijkheid voor alle inwoners en werknemers van Zwolle en de regio.

De haltes moeten op loopafstand van het centrum zijn. Ook het station speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de binnenstad. De centrumhubs zullen daarnaast bediend moeten worden door het openbaar vervoer (totaalconcept mobiliteit). Dat vertaalt zich in de volgende kwaliteitseisen:

- Halten op loopafstand binnenstad (< 10 minuten, 500 meter)
- Betrouwbare rijtijden (en hierdoor ook de totale reis/verplaatsing)
- Veilig: het gaat daarbij zowel om de veiligheid op de busroutes als een veilige omgeving rondom de haltevoorzieningen.

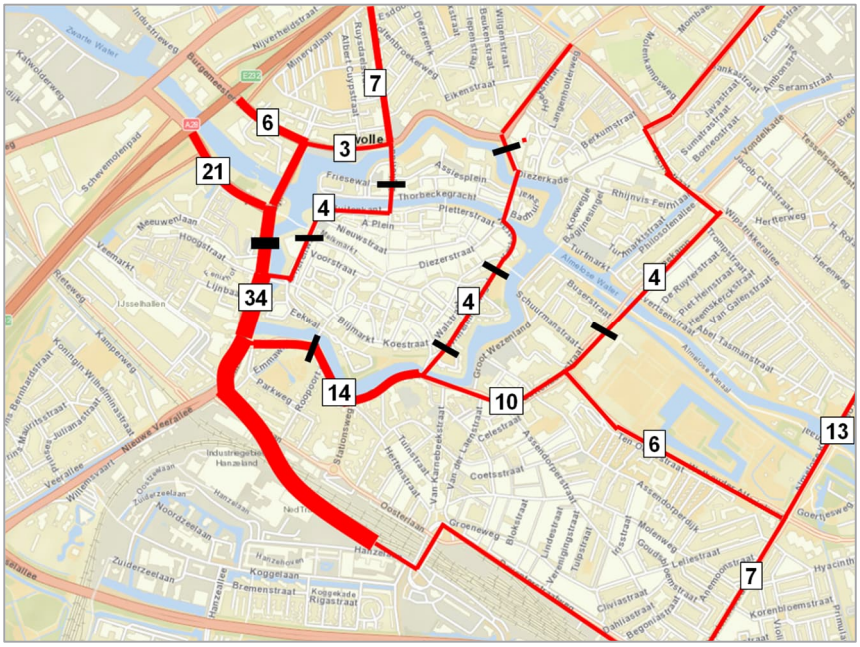
Analyse

In de huidige situatie rijden er veel buslijnen langs of door de binnenstad. In figuur 3.5 zijn de wegen waar de bus gebruik van maakt weergegeven. Daarbij is voor de halten aangegeven hoeveel in- en uitstappers er per dag gebruik van maken.



Figuur 3.5: Buslijnennet binnenstad en Singel van Zwolle huidige situatie.

In figuur 3.6 is het aantal bussen weergegeven dat er in de ochtendspits rijdt in één richting.



Figuur 3.6: Intensiteiten buslijnennet binnenstad en Singel van Zwolle (ochtendspits in één richting).

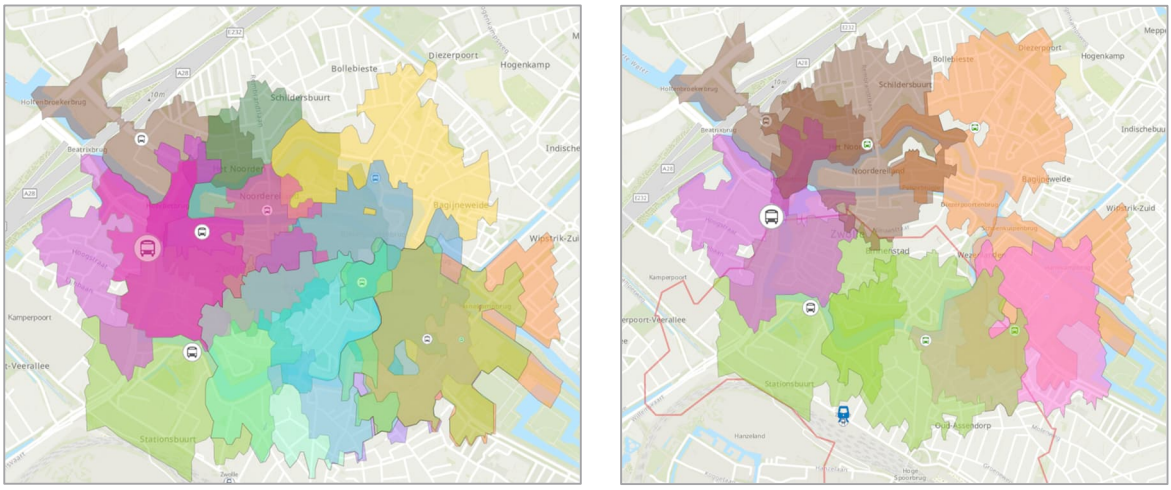
In het Ontwikkelprogramma ‘Ons Stadshart van Morgen’ is aangegeven dat er geen (grote) bussen meer door het centrum gaan ten gunste van verblijfskwaliteit. Dit betekent dat voor de busroutes die nu via de Wilhelminasingel en het Rodetorenplein rijden (rood in figuur 3.6), een alternatief moet worden gezocht. Voor de route Rodetorenplein is het meest voor de hand liggende alternatief dat deze bussen via de Pannekoekendijk – Schuttevaerkade gaan rijden. Daarbij zal ter compensatie van de bushalte Dijkstraat wel een nieuwe halte ter hoogte van Rembrandtlaan gerealiseerd moeten worden. De verplaatsing van deze busroute wordt in de

verdere analyse meegenomen als uitgangspunt voor de drie onderzochte varianten. In variant 1 is de huidige lijnvoering uitgangspunt, inclusief verplaatsing van de route Rodetorenplein. In variant 2 is als alternatief voor de Wilhelminasingel de route via Pannekoekendijk richting de Burgemeester Drijbersingel genomen (variant 2). Daarbij is uitgegaan van nieuwe halten langs de Singel ter compensatie van de halten langs de Wilhelminasingel. Een derde variant betreft het vrijspelen van de Burgemeester van Roijensingel van busverkeer. In figuur 3.7 is de busstructuur voor de verschillende varianten weergegeven.



Figuur 3.7: Lijnvoering bussen varianten.

Met behulp van een GIS-analyse zijn de loopafstanden tot de halten in beeld gebracht, om daarmee een beeld te krijgen van de dekking en daarmee toegankelijkheid van de binnenstad per openbaar vervoer. In figuur 3.8 is voor de huidige situatie en de variant 2 de loopafstand naar de halten in het centrum weergegeven. De loopafstanden voor variant 3 zijn vergelijkbaar met de huidige lijnvoering en daarom niet afzonderlijk weergegeven.



Figuur 3.8: Haltedekking binnenstad in variant 1 en 3 (links) en variant 2 (rechts), loopafstand 500 meter.

Uit de analyse van de loopafstanden blijkt dat met het opheffen van de halte op de Wilhelminasingel (Kerkbrugje) in variant 2 de gemiddelde loopafstand toeneemt en dat vanuit een deel van het centrum de loopafstand meer dan 500 meter wordt. Het opheffen van de halte bij het Rodetorenplein heeft een beperkt effect op de loopafstand tot een halte.

In tabel 3.2 is een vergelijking weergegeven van de effecten van de varianten voor de lijnvoering van de bussen.

	1. Via Wilhelminasingel	**2. Stadshart**	**3. Vrijspelen van Roijensingel van bussen**
Looptijden	Voor de hele binnenstad is de loopafstand tot een halte korter dan 500 meter.	Voor een deel van de binnenstad is de loopafstand langer dan 500 meter.	Vergelijkbaar met huidige lijnvoering.
Rijtijd station – halte Diezerpoort	8 minuten	7 minuten	12 minuten
Betrouwbaarheid	Afhankelijk van inrichting Van Roijensingel	Deels via vrijliggende busbaan, minder kans op vertraging	Merendeel via gebiedsontsluitingswegen, minder kans op vertraging
Aantal bussen Schuttevaerkade (twee richtingen)	68 per uur in ochtendspits (waarvan 52 stadslijnen)	76 per uur in ochtendspits (waarvan 60 stadslijnen)	68 per uur in ochtendspits (waarvan 52 stadslijnen)
Aantal bussen van Roijensingel (twee richtingen)	28 per uur in ochtendspits (waarvan 16 stadslijnen)	20 per uur in de ochtendspits (waarvan 8 stadslijnen)	0
Aantal bussen van Drijbersingel (twee richtingen)	0	8 per uur in de ochtendspits (waarvan 8 stadslijnen)	0
Ruimtelijk/verblijfskwaliteit	• Verblijfskwaliteit ter hoogte van Diezerstraat is aandachtspunt. • Burgemeester Drijbersingel geen onderdeel van het buslijnennet. Dat geeft ruimte voor planontwikkeling park.	• Meer ruimte voor langzaam verkeer op Wilhelminasingel. • Burgemeester Drijbersingel blijft onderdeel van het buslijnennet en moet worden ingepast in planontwikkeling park.	• Meer ruimte op Van Roijensingel voor groen en langzaam verkeer. • Verblijfskwaliteit ter hoogte van Diezerstraat is aandachtspunt. • Burgemeester Drijbersingel geen onderdeel van het buslijnennet. Dat geeft ruimte voor planontwikkeling park.

Tabel 3.2: Vergelijking varianten lijnvoering bussen binnenstad Zwolle.

Variant 2, met een alternatieve route voor de Wilhelminasingel via de Burgemeester Drijbersingel betekent voor de planontwikkeling van het Noorderkwartier dat rekening moet worden gehouden met een buslijn door het Noorderkwartier. Bij het handhaven van de route via de Wilhelminasingel (variant 1 en 3) rijden er geen bussen over de Burgemeester Drijbersingel, wel vormt de kop van de Diezerstraat, Sassenpoortbrug en de Diezenpoortenplan een aandachtspunt qua veiligheid. Op de route via de zuidzijde van de Singel (o.a. van Roijensingel) rijden in variant 1 28 bussen en in variant 2 20 bussen in twee richtingen.

Het verleggen van de Rodetorenplein naar de Schuttevaerkade-Pannekoekendijk is in alle varianten opgenomen en leidt tot een verbetering van het verblijfsklimaat in de binnenstad, zonder dat er sprake is van een grote achteruitgang van de toegankelijkheid per openbaar vervoer.

Het behouden van de route via de Wilhelminasingel (variant 1 en 3) en doet het meeste recht aan het mobiliteitsbeleid, gericht op toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen. Variant 2 is een achteruitgang waar het gaat om de toegankelijkheid, omdat niet het hele centrum binnen 500 meter loopafstand van een halte wordt bediend.

Variant 3 waarbij de Van Roijensingel geen onderdeel is van het buslijnennet is qua rijtijden niet acceptabel. Hierdoor zal het aantal reizigers afnemen en de exploitatiekosten fors toenemen gezien de veel langere rijtijd. Daarmee doet de variant afbreuk doet aan de bereikbaarheid van de binnenstad per openbaar vervoer. Variant 3 is voor de provincie Overijssel als concessiehouder niet gewenst.

Bij de verdere uitwerking wordt de provincie als concessieverlener nadrukkelijk meegenomen in de afweging. Zij zijn betrokken geweest bij dit mobiliteitsonderzoek in kader van de ideevorming. Verandering van lijnvoering, zoals voorgesteld in variant 1 en 2 is bespreekbaar.

Opgaven

Verkeerskundig heeft het de voorkeur om, in tegenstelling tot de uitspraken uit het Ontwikkelprogramma 'Ons Stadshart van Morgen', de huidige lijnvoering over de Wilhelminasingel te handhaven. Waarbij de buslijn die nu via het Rodetorenplein rijdt, naar de Schuttevaerkade-Pannekoekendijk verhuist. Dit voorstel wordt meegenomen en besproken in de uitwerking van Bereikbaarheidsagenda Binnenstad.

Verkennen mogelijkheden om centrumhalte Schuttevaerkade en Wilhelminasingel te versterken.
De halte Schuttevaerkade wordt hoogfrequent bediend en vormt daarmee een goede uitvalsbasis richting het westelijk deel van het centrum. De opgave is om de looproute richting het centrum te verbeteren. De centrumhalte bij de Wilhelminasingel kan opgewaardeerd worden tot een echte centrumhalte met bijbehorende voorzieningen, waardoor het voor meer reizigers een goed alternatief vormt. De halte komt bij voorkeur te liggen op het kruispunt van de looproute van de centrumhub Weezenlanden Noord en de Wilhelminasingel. Door bijvoorbeeld lijn 3, 20 of 301 ook via de Wilhelminasingel te laten rijden kan de positie als centrumhalte verder worden versterkt. Het verbeteren van de routering van en naar de centrumhalte is daarbij een aandachtspunt.

3.4 Mobiliteitsdiensten

Visie

Mobiliteitshubs

Het geheel van mobiliteitsdiensten en deelmobiliteit is een cruciaal onderdeel in de ketenverplaatsing als alternatief voor de auto. Deelmobiliteiten als fietsen, e-bikes en e-scooters worden openbaar en geclusterd aangeboden bij de mobiliteitshubs. Er zal worden onderzocht of er centrale plekken komen voor pakketdiensten. De mobiliteitshubs voorzien in een collectieve laadinfrastructuur voor elektrisch opladen. Afhankelijk van het type mobiliteitshub, worden collectieve voorzieningen aan de mobiliteitshubs toegevoegd, die de leefbaarheid en sociale cohesie vergroten en op die manier als aanjager kunnen dienen.

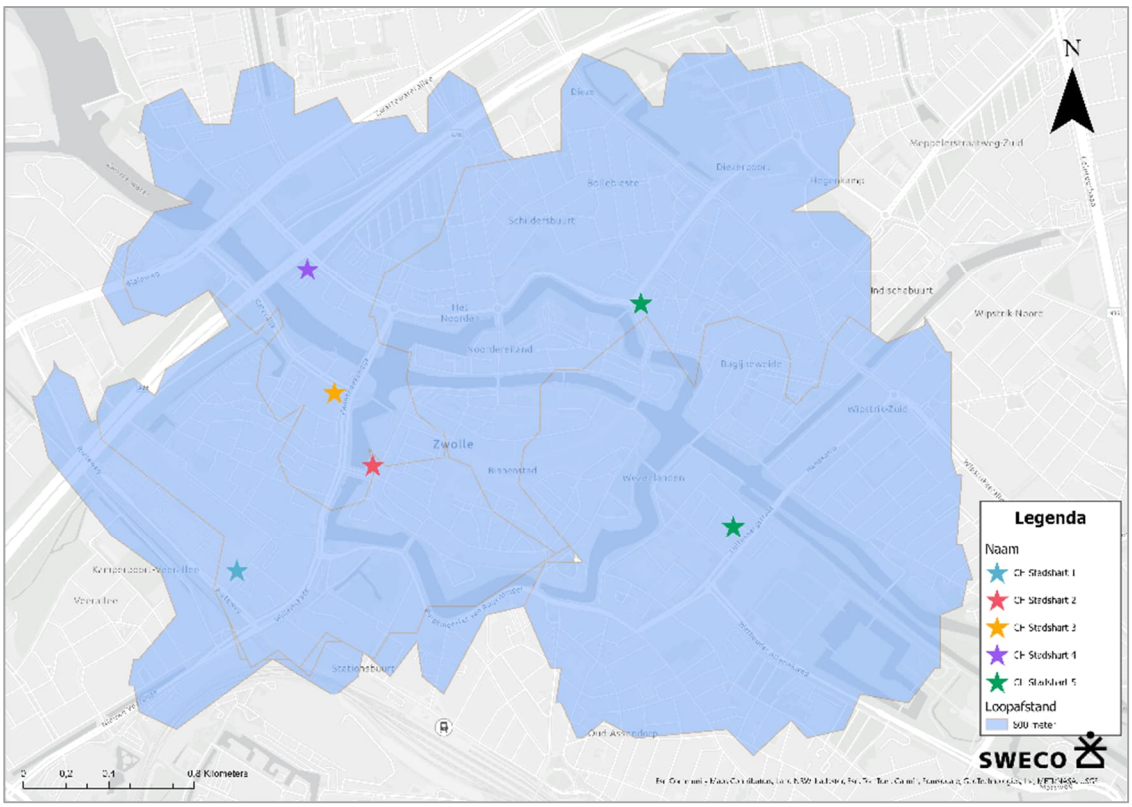
In figuur 3.9 is een overzicht weergegeven uit de Adaptieve Ontwikkelstrategie mobiliteitshubs met het type mobiliteitshubs die in Zwolle worden onderscheiden, het doel en de verschijningsvorm.

Type hub	Mobiliteitsaanbod	Locatie	Doel	Verschijningsvorm
Regiohub 		In het buitengebied op goed bereikbare locaties.	Verbeteren OV-netwerk in de regio en autogebruik verminderen.	Maaiveld
Stadsrandhub 		Aan de rand van de stad nabij een provinciale weg of rijksweg.	Ontvangen van verkeer aan de rand van de stad om bezoekers en werknemers met het OV of per (deel)fiets naar de bestemming te brengen.	Maaiveld of gebouwde voorziening
Ov-hub 		Nabij een trein- of regionaal busstation.	Bezoekers per trein of bus laten overstappen op ander vervoer om de reis te vervolgen.	Maaiveld of gebouwde voorziening
Centrumhub 		Aan de rand van het centrumgebied.	Ontvangen van verkeer aan de rand van de binnenstad en bewoners en bezoekers laten overstappen op ander vervoer.	Inpandig
Buurthub 		Gelegen op centrale plekken in de buurt.	Mobiliteitsvoorziening in de buurt. Bewonersparkeren van (deel)auto's en/of fietsen centraal organiseren en zo ruimte vrijmaken.	Maaiveld of inpandig
Microhub 		Verspreid door de stad als een dekkend netwerk.	Stimuleren actief en schoon vervoer. Microhubs zijn 'opstapplekken' voor deelfietsen of -scooters in de stad.	Maaiveld, zowel digitaal als fysiek

Figuur 3.9: Overzicht type mobiliteitshubs (bron: Adaptieve Ontwikkelingsstrategie Mobiliteitshubs gemeente Zwolle).

Analyse

De analyse en opgaven voor de mobiliteitshubs zijn uitgebreid beschreven in de Parkeerstrategie en Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshubs. In dit mobiliteitsonderzoek wordt ervan uitgegaan dat de vijf centrumhubs rondom het Stadshart worden gerealiseerd. Ook de parkeergarage Maagjesbolwerk houdt een functie voor bezoekers. De opgaven concentreren zich vooral rond de bereikbaarheid van de mobiliteitshubs met de verschillende vervoerwijzen en de looproutes naar de binnenstad. In figuur 3.10 is het verzorgingsgebied van de centrumhubs weergegeven. Daarbij is uitgegaan van een loopafstand van maximaal 10 minuten (800 meter) vanaf de mobiliteitshub voor bezoekers en 5 minuten (450 meter) voor bewoners. Uit de analyse blijkt dat de volledige binnenstad en de gehele de Singel van Zwolle voor bezoekers binnen de maximale loopafstand van 10 minuten vanaf de centrumhubs te bereiken is.



Figuur 3.10: 800 meter loopafstand vanuit de verschillende centrumhubs (bezoekers).

De beleving van de looproute van en naar de mobiliteitshub draagt bij aan de ervaring van de bezoeker met het gebruik van de mobiliteitshub. Het gaat daarbij om kwalitatief hoogwaardige looproutes met voldoende ruimte, attractiepunten, groen, etc. In de ruimtelijke visie wordt daar aandacht aan besteed.

Voor bewoners verdwijnt het straatparkeren zoveel als mogelijk in de binnenstad. Auto's kunnen geparkeerd worden in de buurthubs, die deels aan de rand van de binnenstad en in de Singel van Zwolle zijn gesitueerd.

Naast de centrumhubs en buurthubs zijn ook de microhubs van belang in het stimuleren van actief en schoon vervoer. De uitrol van de microhubs is gekoppeld aan de fietsroutes en vragen ook ruimte in en rondom de Singel. Hier moet bij de uitwerking van de ruimtelijke visie rekening mee worden gehouden.

Opgaven

Vanuit de mobiliteitshubs komen geen specifieke opgaven naar voren voor alleen de hub. Alle opgaven hangen samen met de opgaven vanuit de verschillende modaliteiten. Hieronder zijn de belangrijkste samengevat.

- Looproutes tussen centrumhubs en binnenstad (zie ook voetganger).
- Bereikbaarheid van de centrumhubs per auto (zie auto).
- Combinatie van mobiliteitshub en OV-halte (zie openbaar vervoer).
- De uitrol van de microhubs is gekoppeld aan de fietsroutes en vragen ook ruimte in en rondom de Singel. Hier moet bij de uitwerking van de ruimtelijke visie rekening mee worden gehouden.

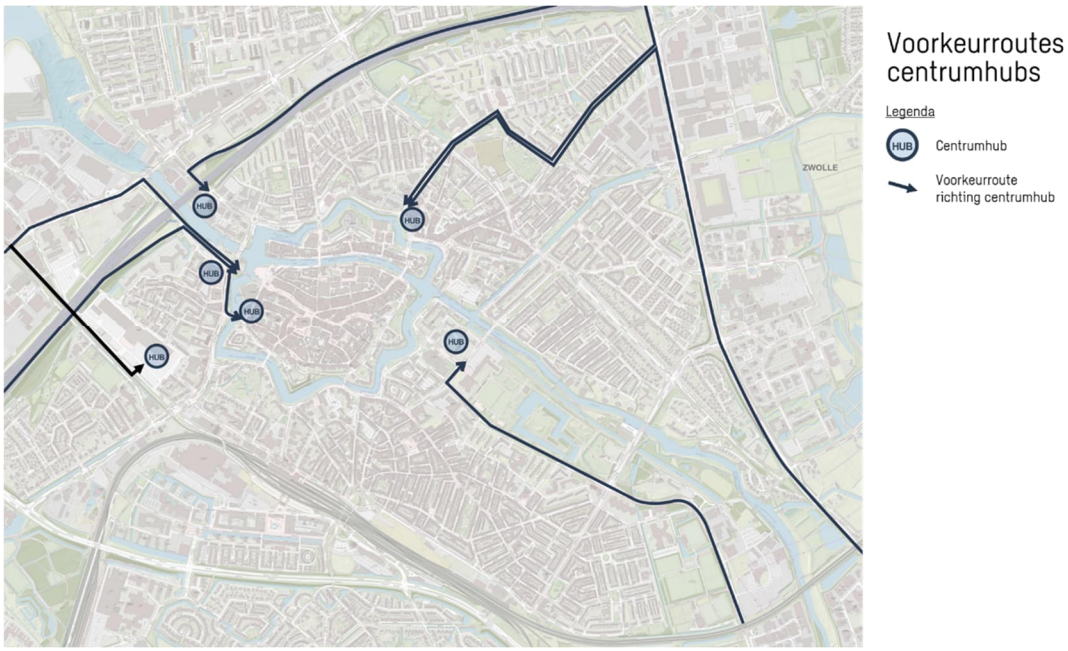
3.5 Auto

Visie

Visie: Op de Singel wordt het minder druk met autoverkeer, ter bevordering van het verblijfsklimaat en de verkeersveiligheid. Doorgaand autoverkeer rijdt via de Ring. Autoverkeer moet vanuit binnenstad en omliggende wijken zo spoedig mogelijk via de voorkeursroutes richting de Ring geleid/verleid worden. Om dit te bereiken willen we de maximum snelheid op de meeste wegen binnen de Ring verlagen naar 30 km/uur. Uitzondering zijn de inprikkers richting de centrumhubs.

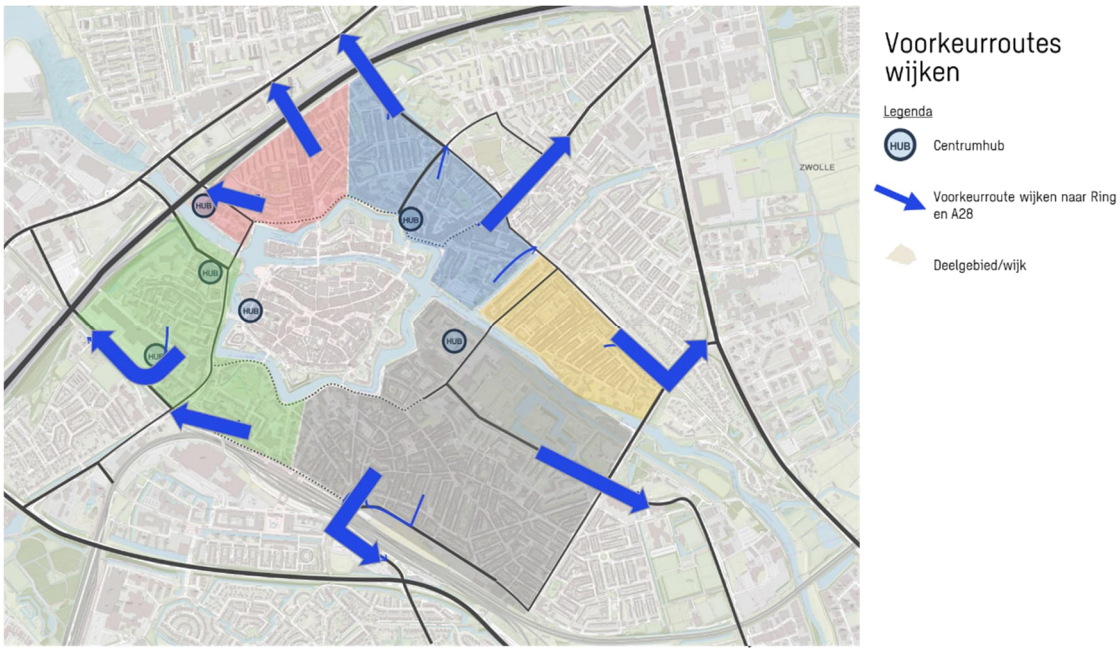
Definitie doorgaand verkeer in dit mobiliteitsonderzoek: alle verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in het Stadshart.

In figuur 3.11 zijn de inprikkers naar de centrumhubs vanaf de Ring en A28 weergegeven. Deze uitwerking is een vertaling van de voorkeursroutes uit de Omgevingsvisie en het Ontwikkelprogramma (zie ook bijlage 1). Voor wat betreft de voorkeursroutes richting de centrumhubs is zichtbaar dat er een zwaartepunt ligt aan de westzijde bij de Katerdijk, Burgemeester Roelenweg en Maagjesbolwerk. De centrumhubs aan die zijde van het centrum liggen nabij de aansluiting op de A28 en zijn goed aan te rijden vanaf de Blaloweg. Meer dan 2/3 deel van alle bezoekers komt via de westzijde de stad binnen.



Figuur 3.11: Voorkeurroutes richting centrumhubs.

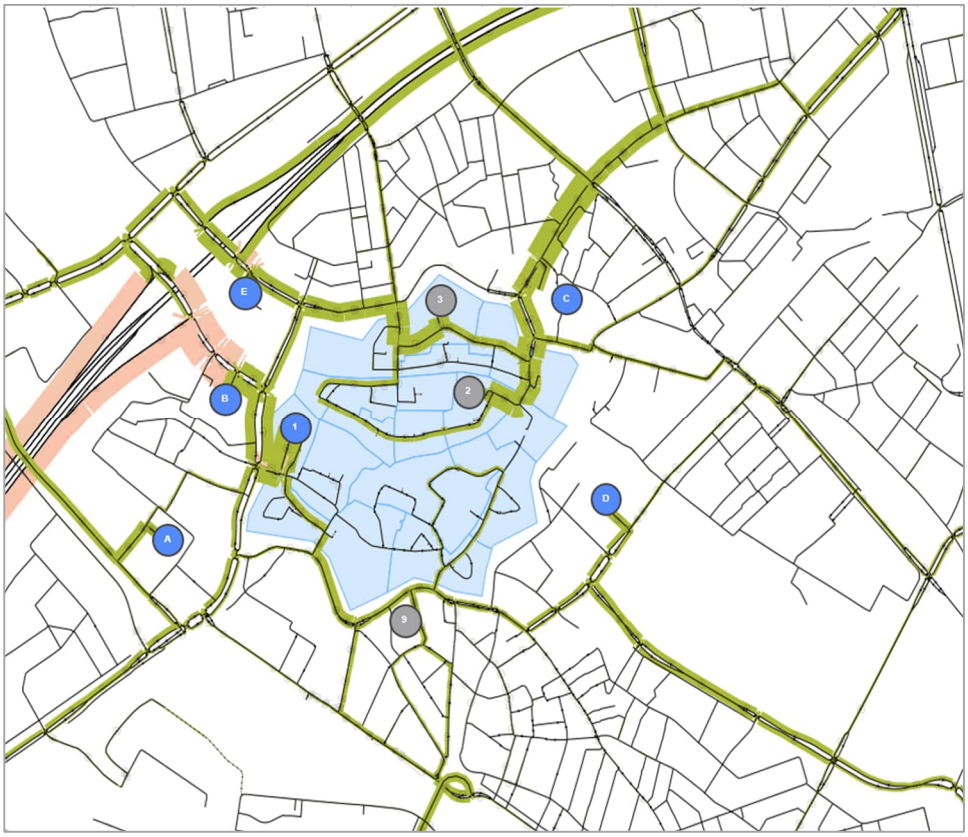
In figuur 3.12 zijn de voorkeurroutes vanuit de wijken rondom de binnenstad weergegeven. Het principe van de routes is om zo snel mogelijk richting de Ring te rijden, waarbij de wegen rondom de Singel zo min mogelijk worden belast.



Figuur 3.12 Voorkeurroutes vanuit de omliggende wijken.

Analyse

Met behulp van het verkeersmodel Zwolle zijn de belangrijkste aanrijdroutes van de mobiliteitshubs onderzocht. In figuur 3.13 is daarvan het resultaat weergegeven.



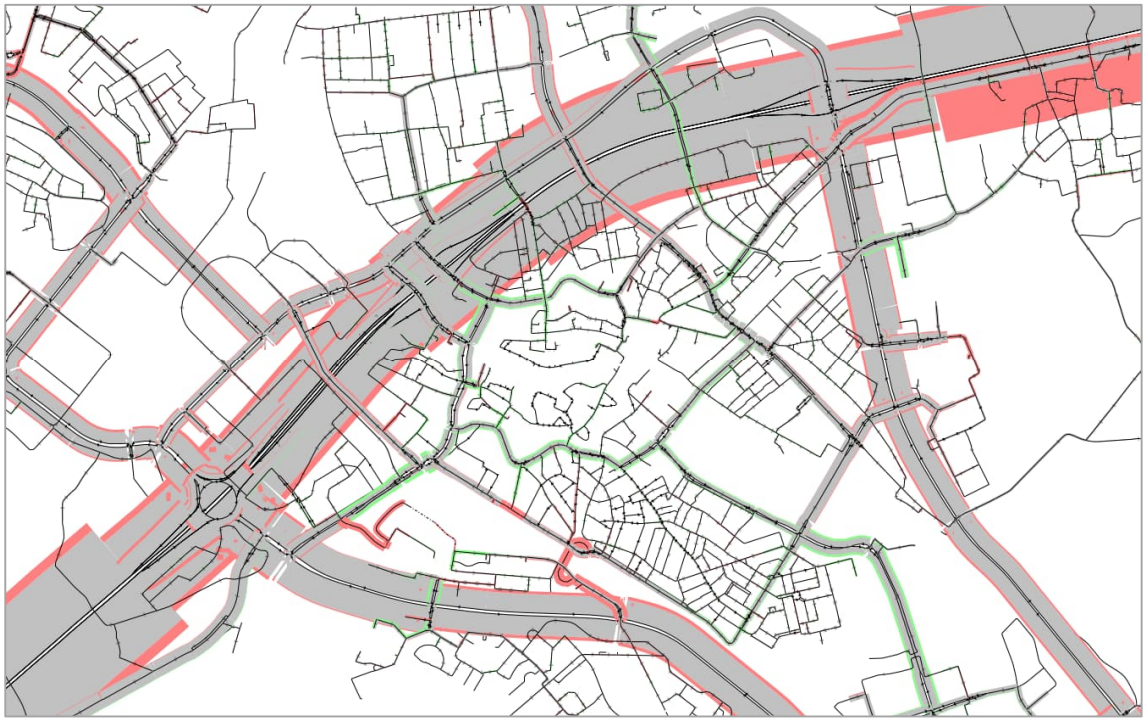
Figuur 3.13: Gebruik buurthubs (bewoners) en centrumhubs (bezoekers) met aanrijdroutes.

Uit de analyse van de routes richting de centrumhubs (bezoekers) blijkt dat de voorkeurroute vanaf de Ring wordt gevolgd. Alleen bij Maagjesbolwerk is een ongewenste verkeersstroom zichtbaar over de Eekwal die niet de voorkeurroute volgt. Ook richting de buurthubs zijn de gevolgde routes logisch. De Nieuwe Veerallee heeft in de aanrijdroutes richting de mobiliteitshubs een beperkte functie.

Effect snelheidsverlaging Singels op voorkeurroutes en doorgaand verkeer
Door de snelheidsverlaging op de wegen langs de Singel worden de routes door en langs de binnenstad minder aantrekkelijk worden voor doorgaand verkeer. Vanuit een nadere analyse van de routes is zichtbaar dat er beperkt tot geen doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in het Stadshart) aanwezig is op de Singel.

Vanuit de wijken aan de westzijde zien we dat de (beleidsmatige) voorkeurroute gezien de nabijheid van de A28, deze de kortste en meest logische route is. Vanuit de omgeving Assendorp is zichtbaar dat de voorkeurroute richting de Ring niet wordt gevolgd. De kortste route is voor veel verplaatsingen via de Singel of Westerlaan richting A28 of Nieuwe Veerallee – IJsselallee. Opgave voor dit mobiliteitsonderzoek is om te verkennen welke aanvullende maatregelen bijdragen om deze voorkeurroute wel te laten volgen.

Ontwikkeling van het autoverkeer richting 2030
In figuur 3.13 is het verschil in intensiteit weergegeven tussen de huidige situatie en in 2030. Voor 2030 zijn alle vaststaande woningbouwontwikkelingen en uitbreiding van werkgebieden opgenomen. Tevens is uitgegaan van een aanpassing van de snelheden op de wegen binnen de Ring. In de figuur zijn afnames van verkeer met groen aangegeven en toenames met rood. Binnen de Ring is een duidelijke afname van verkeer zichtbaar, terwijl het verkeer op de Ring en de A28 groeit.



Figuur 3.14: Verschilplot huidige situatie en referentievariant 2030,

Effecten op het omliggend wegennet
Aandachtspunt in het omliggend wegennet is de Westerlaan-Oosterlaan. De intensiteit groeit op

deze weg door de verlaging van snelheid op de Van Roijensingel. Uit modelanalyse blijkt dat het treffen van maatregelen op één van deze wegen direct effect heeft op de andere weg. In andere woorden, beide wegen hebben invloed op elkaar wat betreft maatregelen en bijbehorende intensiteiten. Aan de noordzijde is iets vergelijkbaars zichtbaar op de Middelweg, die drukker wordt bij een lagere snelheid op de Burgemeester Drijbersingel. De Middelweg is een gebiedsontsluitingsweg. Gezien de verwachte intensiteit is herinrichting van deze weg met vrijliggende fietsvoorzieningen een vereiste.

Afwikkeling op de Ring knelt in 2030
In de mobiliteitsvisie van de gemeente is vooruitgekeken waar de kwetsbaarheden liggen op de ring van Zwolle. Zonder ingrepen is de verwachting dat het aantal knelpunten in de spits toeneemt. De knelpunten betreffen voornamelijk kruispunten, op wegvakniveau worden er geen knelpunten verwacht. Dit betekent dat in de spits terugslag rondom de kruispunten optreedt en verkeer langer zal moeten wachten. De grootste kwetsbaarheden zijn:

- De kruispunten rondom de aansluitingen van de A28 (Ceintuurbaan en IJsselallee);
- Het kruispunt Oldeneelallee-IJsselallee;
- De kruispunten op de Blaloweg met de Katerdijk en de Burgemeester Roelenweg.

Met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Zwolle zijn de effecten van de aanpassing van snelheden en de groei van het autoverkeer ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen in beeld gebracht. De Ring wordt zwaarder belast ten gevolge van de groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in Zwolle en de omliggende regio. Op delen van de Ring en de A28 neemt de intensiteit met 10 tot 15% toe ten opzichte van de huidige situatie. Daarbij is rekening gehouden met de mobiliteitstransitiemaatregelen (stimuleren fiets en OV). Die extra belasting leidt ertoe dat zonder uitbreiding van de capaciteit er knelpunten ontstaan op de Ring of dat bestaande knelpunten verslechteren.

Het verlagen van de snelheid op de wegen in het gebied binnen de Ring leidt op delen van de Ring tot een toename van verkeer. Deze toename bedraagt 2 tot 4% op de IJsselallee, 1 tot 2% op de A28 zuid en 7% op de Blaloweg. Op de Ceintuurbaan is het effect nihil en op het noordelijke deel van de Zwartewaterallee is een afname van verkeer met 3% zichtbaar. Op de wegen binnen de Ring zien we een afname van 10 tot 20% ten opzichte van de huidige situatie. Op het noordelijke deel van de Singel bedraagt de afname ruim 30%.

Voor de kwaliteit van afwikkeling is gekeken naar de intensiteiten in de spitsuren op de kwetsbare punten op de Ring. In tabel 3.3 is een overzicht weergegeven van de intensiteiten in de ochtendspits (OS) en avondspits (AS) op de IJsselallee en de Zwartewaterallee.

	Huidig OS (2019)	OS referentie	Huidig AS (2019)	AS referentie
IJsselallee tussen Hanzeallee en Nieuwe Veerallee	9.900	10.200	10.500	9.700
Blaloweg (Holtenbroekerbrug)	5.000	5.000	5.600	5.300

Tabel 3.3: Vergelijking intensiteiten ochtend- en avondspits (7-9 uur en 16.30-18.30 uur).

Uit de vergelijking van de intensiteiten op etmaalniveau en in de ochtend- en avondspits valt op dat de groei in de spits relatief kleiner is. Dit wordt veroorzaakt doordat er sprake is van spitsverbreding. De beschikbare capaciteit op de Ring wordt over een langere tijdsperiode benut. Concreet dat het langer druk is op deze delen van de Ring en dat knelpunten langduriger en heftiger zijn.

Conclusie 1 is dat de gewenste routes naar de centrum hubs worden gevolgd, met uitzondering van de Eekwal (richting Maagjesbolwerk). De Nieuwe Veerallee heeft een beperkte functie in de afwikkeling van het verkeer naar de hubs.

Conclusie 2 is dat met de herinrichting van de Singel tot verblijfsgebied en het verlagen van de snelheid tot 30 km/u er bijna geen doorgaand verkeer meer rijdt over de Singel. Bestemmingsverkeer Assendorp rijdt nog te veel via de Singel/Westerlaan naar de A28 in plaats van via de van Karnebeektunnel en Leo Majorlaan.

Conclusie 3 is dat door de lagere snelheden binnen de Ring het autoverkeer gemiddeld met 10 tot 20% afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Dit geeft ruimte om bepaalde wegen binnen de Singel anders in te richten en voetgangers en fietsers meer ruimte te geven. Tegelijkertijd worden de verkeersintensiteiten op de alternatieve routes groter. Dit brengt nieuwe opgaven met zich mee.

Opgaven

Vanuit de analyses voor het autoverkeer komt de volgende opgave naar voren:

- De groei van het autoverkeer en aanpassing van de snelheden in het studiegebied leidt tot een toename van verkeer op de Ring. Deze opgave omvat het gehele wegennet van de stad Zwolle en vraagt daarmee (ook) om een stadsbrede studie.

In hoofdstuk 4 zijn bovenstaande conclusies en bijbehorende opgaven nader uitgewerkt en geanalyseerd.

3.6 Goederenvervoer

Visie

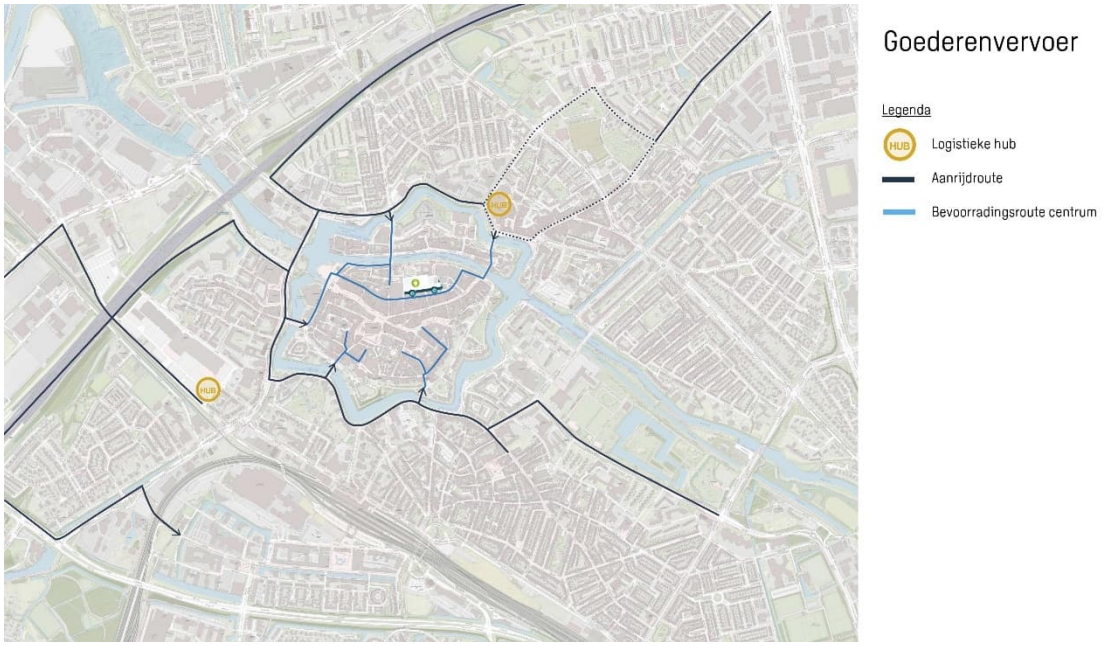
Bevoorrading van het centrum is cruciaal voor het functioneren van de winkels en horeca. Dit betekent dat de bevoorradingsroutes naar en in de binnenstad goed toegankelijk moeten blijven voor het vrachtverkeer. Zwolle gaat mee in de algemene ontwikkeling naar zero emissie.

De ontwikkelingen in de bevoorrading van centrumgebieden gaat snel. Net als veel andere steden is er vanaf 2025 alleen bevoorrading in het centrum mogelijk met voertuigen die geen uitstoot hebben. Veel bedrijven hebben hun bevoorrading daar al op aangepast. De gemeente voorziet niet in overslaghubs in het centrum voor grote goederen. Dit wordt overgelaten aan de markt. Wel komen goederenhubs waar vandaan kleinere pakketten kunnen worden overgeslagen. Die zijn voorzien bij de Diezerpoort en het Veemarktterrein.

Analyse

In figuur 3.15 zijn de bevoorradingsroutes voor het centrum weergegeven. De Singel fungeert daarbij als een verdeelring richting de entrees van de binnenstad. Wanneer gekozen wordt voor verkeerscirculatiemaatregelen op de Singel (bijvoorbeeld een afsluiting voor autoverkeer op de Burgemeester Drijbersingel) dan heeft dat consequenties voor deze routes. Het betekent dat het vrachtverkeer meer en langere routes door de binnenstad moet afleggen om bij de bestemming te komen.

De verwachting is daarnaast dat met de ontwikkeling naar zero emissie er meer verplaatsingen met kleinere voertuigen gaan plaatsvinden. De gemeente stimuleert alternatieve vormen van goederenvervoer, zoals fietskoeriers.



Figuur 3.15: Bevoorradingsroutes centrum, Singel van Zwolle en Spoorzone.

Opgaven

- De rol van de Singel in het verdelen van vrachtverkeer en toegangsroutes over de binnenstad in relatie tot de noodzaak voor een circulatiemaatregelen voor autoverkeer op de Singel.

4 Ruimtelijke inrichting en verkeerskundige effecten

4.1 Ruimtelijke ambities

De eerste bevindingen uit het bouwstenenrapport van de visie op de Singel laten een gewenste ruimtelijke inrichting in en op de Singel zien. Daarbij komen een aantal locaties naar voren waarin een ruimtelijke ingreep gewenst wordt. Ook vanuit omliggende gebiedsontwikkelingen als Weezenlanden-Noord en de Spoorzone zijn wensen bekend.

Ruimtelijke inrichting van de Singel vraagt aanvullende maatregelen
De ambitie voor de Singel van Zwolle is om meer ruimte voor voetgangers en fietsers te creëren, alsmede een plezieriger verblijfsklimaat. Door de lagere snelheden nemen de intensiteiten op de meeste wegen binnen het studiegebied af, ten opzichte van de huidige situatie.

Op basis van de ruimtelijke ambities is een vertaling gemaakt voor het wegennet in het studiegebied naar een concept-wegencategorisering. Deze is geïmplementeerd in het verkeersmodel en laat de volgende resultaten zien (zie figuur 4.1).

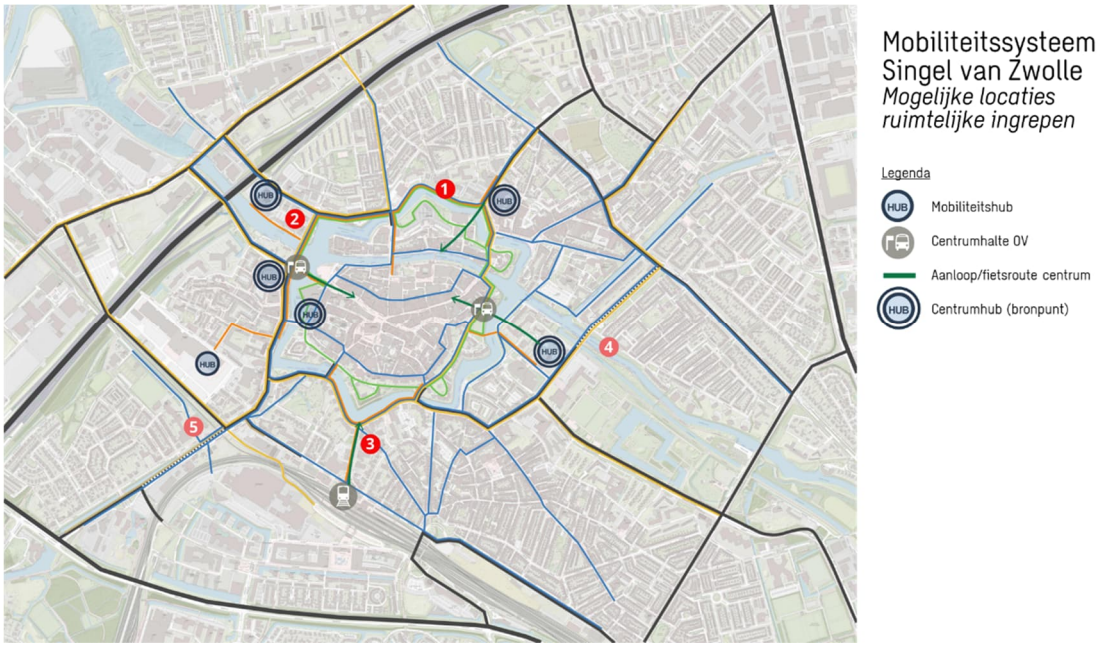


Figuur 4.1: Etmaalintensiteiten 2030 uitgaande van beoogde wegencategorisering.

Uit een vergelijking van de beoogde functie in de wegencategorisering en de verwachte verkeersintensiteit in 2030 valt op zowel het noordelijk deel (Burgemeester Drijbersingel) als op het zuidelijk deel (Burgemeester Van Roijensingel) van de Singel de intensiteit hoog is. Vertaald naar de inrichting van de weg betekent dit dat het mengen van fiets, bus en auto op één rijbaan niet veilig is (intensiteit hoger dan 5.000 mvt/etmaal). Qua inrichting zijn dan fietsvoorzieningen nodig, wat betekent dat er minder tot geen ruimtewinst gevonden kan worden voor andere functies zoals groen. Ook heeft dit effect op de beleving en het verblijfsklimaat rondom de Singel. Om de ruimtelijke ambities voor voetganger en fietser te kunnen realiseren en het autoverkeer voldoende af te laten nemen, zijn meer ingrijpende maatregelen in het verkeerssysteem nodig.

Aan de westzijde is een vrijliggende busbaan en een vrijliggend fietspad uitgangspunt, waarmee de veiligheid voldoende gewaarborgd is, zoals benoemd in paragraaf 3.2 en 3.3. Voor de autobezoekers en inwoners van de binnenstad vormt de westzijde de belangrijkste entree. Daarmee is het logisch dat de intensiteiten hoger zijn. Wel is het vanuit oogpunt van verblijfskwaliteit en oversteekbaarheid wenselijk om ter hoogte van de HOV-halte en mobiliteitshub Katwolderplein te onderzoeken of de intensiteit van het autoverkeer omlaag kan.

Ruimtelijke ingrepen concept-visie Singel
Vanuit de eerste concepten uit de ruimtelijke visie liggen er vooral opgaven om ruimte te winnen aan de noordzijde (Burgemeester Drijbersingel), de zuidzijde (Burgemeester Van Roijensingel) en rond de Hofvlietbrug. Daarnaast is er vanuit de Spoorzone de opgave om de intensiteit op de Nieuwe Veerallee te verminderen. Tot slot is er vanuit het deelproject Weezenlanden Noord de ambitie om de druk op de Luttenbergstraat te verminderen en daarmee de verbinding tussen Weezenlanden park en Weezenlanden Noord te versterken. In figuur 4.2 zijn de te onderzoeken locaties voor ruimtelijke ingrepen en verkeerscirculatiemaatregelen weergegeven.



Figuur 4.2: Te onderzoeken locaties ruimtelijke ingrepen.

1. Noorderkwartier (Burgemeester Drijbersingel): deze komt voort vanuit de gebiedsontwikkeling Noorderkwartier en zorgt ervoor dat het noordelijke Singelpark mogelijk wordt gemaakt. Ook verkeerskundig ligt er een opgave, gezien de ambitie om het autoverkeer verder terug te dringen op de Burgemeester Drijbersingel.

2. Roelenkwartier (Hofvlietbrug): op de brug is beperkt ruimte voor fiets en voetganger. In de gebiedsvisie Roelenkwartier is een opgave geconstateerd om de looproute vanaf de centrumhub Roelenkwartier beter te faciliteren. Gezocht moet worden naar een oplossing, waarbij veel meer ruimte voor een passende inrichting van de looproute wordt gecreëerd.

3. Burgemeester van Roijensingel en Westerlaan-Oosterlaan: deze komt voort uit de opgave om een goede wandel- en fietsverbinding vanuit het station richting de binnenstad te maken. Met daarbij de wens om minimaal de ruimtelijke inrichting van de Kop van Assendorp door te trekken over de Burgemeester van Rooijensingel. Uitdaging is dat op zowel de Burgemeester van Roijensingel als de Westerlaan-Oosterlaan maatregelen

worden getroffen, aangeziende wegen elkaar direct beïnvloeden qua maatregelen en intensiteiten. Bijkomend voordeel kan zijn dat een maatregel ervoor zorgt dat autoverkeer vanuit Assendorp de gewenste voorkeurroute via de van Karnebeektunnel gaat volgen.

4. Weezenlanden Noord (Hanekampbrug): de mobiliteitshub wordt uitsluitend ontsloten vanaf de zijde van de Wethouder Alferinkweg. Het is daarbij de opgave dat bezoekers aan de centrumhub zoveel als mogelijk via de voorkeursroute aanrijdt. Een ruimtelijke ingreep maakt het mogelijk om een ruimtelijke, groene en ecologische verbinding te maken tussen het Weezenlandenpark via Weezenlanden-Noord naar de Singel. Tijdens de bouw van de mobiliteitshub is de Luttenbergstraat een aantal jaar afgesloten.

5. Spoorzone/Willemsknoop (Nieuwe Veerallee): voor de realisatie van prettig woon- en verblijfsklimaat in het Willemskwartier is het van belang dat de hoeveelheid autoverkeer op de Nieuwe Veerallee naar beneden gaat. Daarbij fungeert de Willemsknoop toekomstig als een schakelpunt tussen de grote gebiedsontwikkelingen Stadshart/Spoorzone/Nieuwe Veemarkt. De kansen en mogelijkheden om met het doortrekken van de Willemsvaart een kwalitatieve hoogwaardige openbare ruimte te realiseren zijn groot. Verkeerskundige maatregelen, in combinatie met het afwaarderen van de Nieuwe Veerallee, kunnen hiervoor ruimte bieden.

4.2 Effecten verkeerscirculatie maatregelen Singel

Ruimte voor langzaam verkeer, groen en water

Uit verkenning van de effecten van de ruimtelijke opgaven blijkt dat het verkeer in het studiegebied van de Singel afneemt als verdergaande verkeerscirculatiemaatregelen worden getroffen (bijvoorbeeld eenrichtingverkeer). Dat biedt mogelijkheden om bepaalde wegen anders in te richten, het langzaam verkeer meer ruimte te geven en invulling te geven aan de ambities uit het ontwikkelprogramma. Daarmee dient het dus twee doelen: mogelijk maken van nog meer ruimtelijke kwaliteit én de afname van verkeersintensiteit op de resterende wegen.

Aan de westzijde is beperkt ruimtewinst te behalen, gezien het uitgangspunt dat zowel de vrijliggende busbaan als het vrijliggende fietspad gehandhaafd blijft. Bij de Hofvlietbrug ontstaat ruimte om een goede loopverbinding met de mobiliteitshub van het Roelenkwartier te maken.

Naast het autoverkeer is de benodigde ruimte voor bussen en bevoorradend verkeer bepalend voor de ruimtewinst die kan worden behaald. In de huidige situatie varieert de breedte van de rijbaan langs de Singel (noord en zuid) tussen de 7 en 9 meter. Het minimaal gewenste profiel (zoals in de Kop Assendorp is gerealiseerd) kent een breedte van 6 meter. Bij een verdere reductie van autoverkeer zonder bussen en bevoorradend verkeer kan een minimaal profiel van 4,5 meter worden gerealiseerd. Door verlaging van de verkeersintensiteit zal de bestaande aangrenzende ruimte (groen, plinten, etc.) anders worden ervaren, dit betekent een kwaliteitsverhoging. Dit creëert vervolgens ook (nieuwe) ontwikkelingsmogelijkheden.

Bereikbaarheid Stadshart

De verkeersdruk in en rondom de Stadshart neemt verder af. Voor doorgaand verkeer vormden de wegen in en rondom de Singel al geen alternatief. Met nadere uitwerking van ruimtelijke ambities zal ook het bestemmingsverkeer zich meer via de voorkeursroutes bewegen. Dat leidt tot een verkeersintensiteit die meer passend is bij de beoogde ruimtelijke inrichting van de Singel.

Het realiseren van ruimtelijke ingrepen rondom de binnenstad is van invloed op de bereikbaarheid per auto van de binnenstad. Voor bezoekers en bewoners geldt dat de mobiliteitshubs via de inprikkers goed bereikbaar blijven. Van belang is wel dat het verkeer vanaf de Ring wordt geïnformeerd over de beschikbaarheid van parkeergelegenheid in de hubs. Dit vraagt om een goed parkeerverwijssysteem op de Ring.

Middelweg-Bisschop Willebrandlaan-Vechtstraat
Uit de analyse van de verandering van verkeersstromen valt op dat de Middelweg-Bisschop Willebrandlaan-Vechtstraat zwaarder belast wordt als het verkeer meer weerstand ondervindt op het noordelijk deel van de Singel. In de huidige situatie rijden hier circa 10.000 mvt per dag. Dat stijgt in de referentievariant in 2030 tot 13.000 mvt/etmaal. Bij verdergaande verkeerscirculatiemaatregelen op de Singel groeit het verkeer nog meer. Deze intensiteiten passen op de Middelweg niet bij de huidige inrichting (met fietsstroken). Vanuit verkeersveiligheidsoptiek zijn vrijliggende fietspaden een vereiste. Langs de Bisschop Willebrandlaan en Vechtstraat zijn al fietspaden aanwezig. Aandachtspunt op de route is wel de oversteekbaarheid, die door de hogere intensiteiten onder druk staat.

De toename van verkeer op de Middelweg, Bisschop Willebrandlaan en Vechtstraat heeft ook consequenties voor de leefbaarheid. Nader onderzoek is nodig om te onderzoeken welke maatregelen genomen moeten worden om de leefbaarheid (inclusief geluid) en oversteekbaarheid acceptabel de houden/krijgen. Daarnaast kan worden verkend in hoeverre er aanvullende circulatiemaatregelen te nemen zijn die het verkeer op de route Vechtstraat-Middelweg minder doen toenemen.

Afwikkeling op de Ring (IJsselallee/Zwartewaterallee)
De zwaar belaste kruispunten op de IJselallee en de Blaloweg komen verder onder druk te staan bij een toename van verkeer door verdergaande verkeerscirculatiemaatregelen op de wegen bij de Singel. De meeste kruispunten op de Ring kennen in de referentiesituatie al een belasting die hoger is dan 0,9. Dit geeft aan dat ze ook in de referentiesituatie al zwaar belast tot overbelast zijn. Meer stagnatie van verkeer op de Ring in de spitsuren betekent dat de routes langs de binnenstad (over de Singel) relatief aantrekkelijker worden, ondanks een lagere maximum snelheid. Vanuit een eerdere verkenning naar maatregelen om de capaciteit van de Ring te vergroten is geconcludeerd dat het qua maatregelen gaat over grote ingrepen, zoals het realiseren ongelijkvloerse kruispunten.

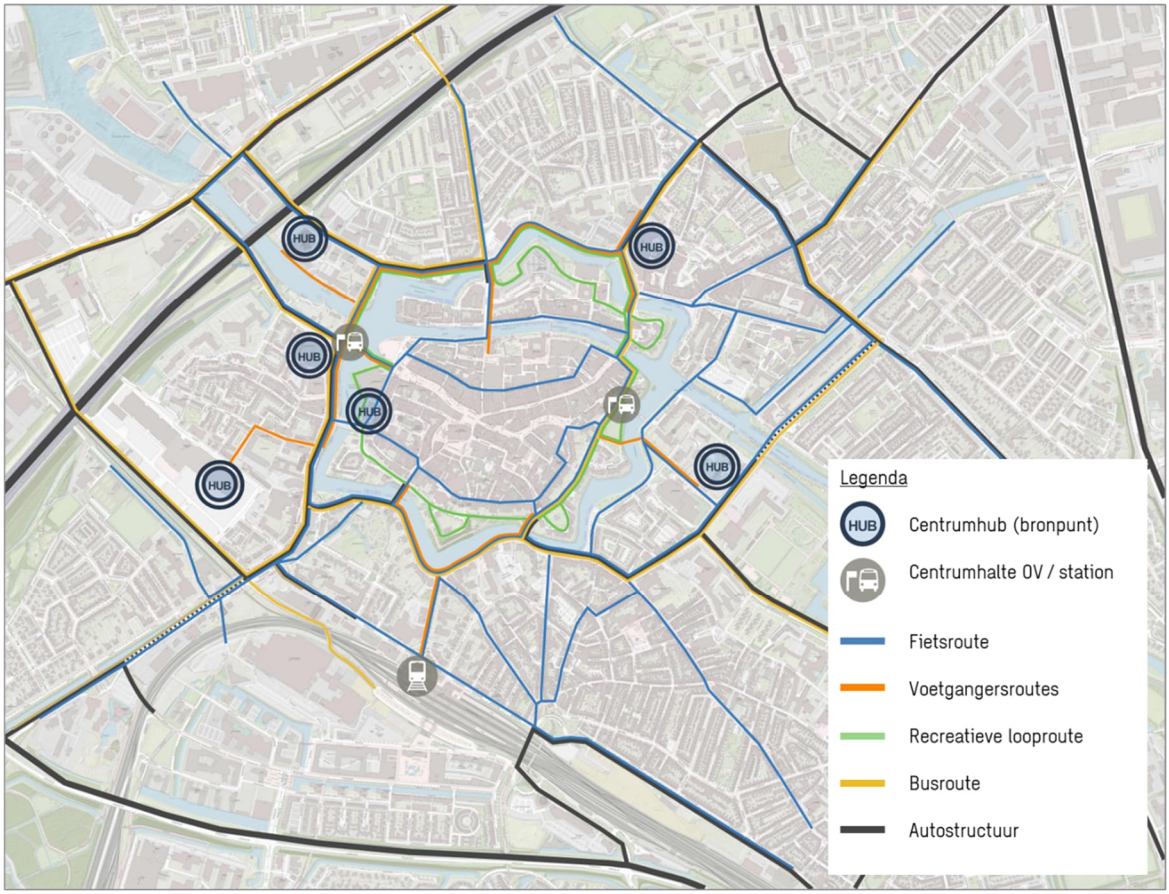
Nader onderzoek moet uitwijzen of (nieuwe) knelpunten ontstaan ten aanzien van leefbaarheid en geluid-emissie bij de woningen die zich in de directe omgeving van deze wegen bevinden. Ook is er een grote kans dat bij stagnatie van verkeer er alternatieve routes worden gezocht en dat wegen die daar niet geschikt voor zijn, zwaarder worden belast.

De zoektocht naar oplossingen voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten vraagt om een netwerkstudie op het niveau van de gehele stad.

5 Het Mobiliteitssysteem Singel van Zwolle

5.1 Basisnetwerk

In figuur 5.1 is het samengevoegde netwerk voor het mobiliteitssysteem van Zwolle weergegeven. Het systeem is er op gericht om langs de Singel meer ruimte te creëren voor het langzaam verkeer, groen en water. In dit onderzoek is verkend welke maatregelen nodig zijn om de ruimte en het plezierige verblijfsklimaat te bewerkstelligen. Daarbij is ook helder dat de binnenstad en de Singel van Zwolle bereikbaar moeten blijven en dat daar ruimte voor nodig is.



Figuur 5.1: basisnetwerk op het mobiliteitssysteem Singel van Zwolle

Uit de voorlopige resultaten blijkt dat met name aan de noord- en zuidzijde van de binnenstad kansen liggen om ruimte te maken. De westzijde heeft zowel voor fiets, bussen en auto een cruciale functie. Daarmee zijn er beperkt mogelijkheden om meer ruimte te creëren voor andere functies. Aan de oostzijde is langs de Singel in de huidige situatie al veel ruimte voor fietsers en voetgangers gecreëerd en is de opgave minder groot.

In tabel 5.1 zijn de principes voor het basisnetwerk Mobiliteitssysteem Singel van Zwolle weergegeven.

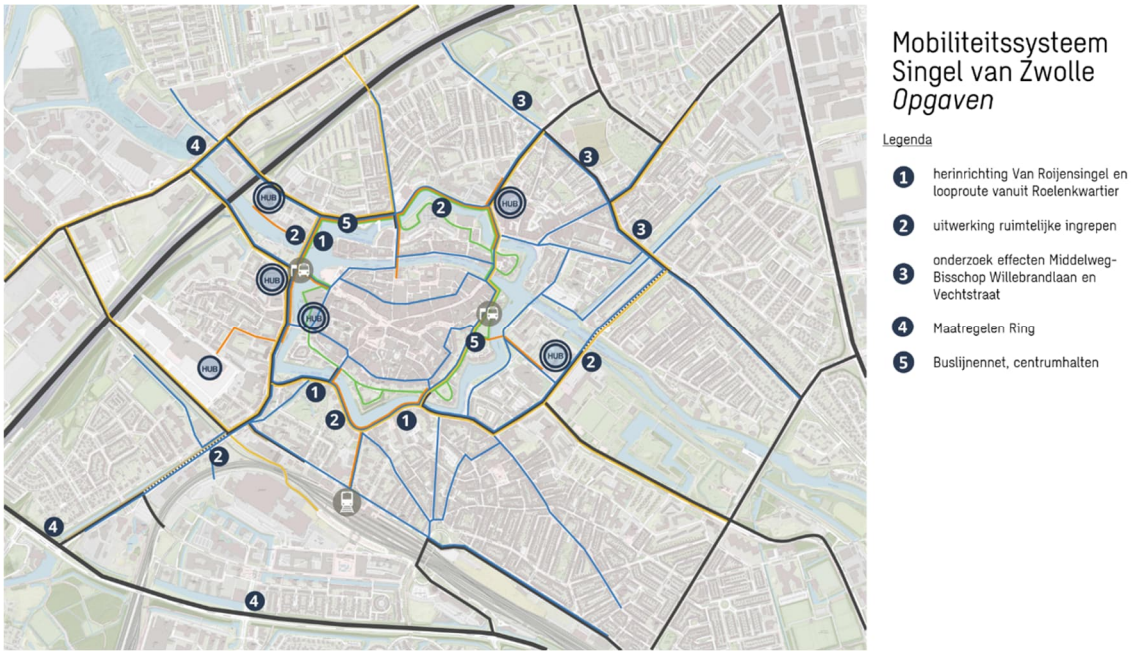
Voetganger	✓ Directe veilige en aantrekkelijke looproutes tussen hubs-binnenstad en station- binnenstad ✓ Een recreatieve looproute langs en rond de Singel
Fietser	✓ De Singel als onderdeel van het hoofdfietsroutenetwerk ✓ Westzijde (Pannekoekedijk) vrijliggend fietspad
Openbaar vervoer	✓ Goede toegankelijkheid centrumhalten ✓ Bus blijft gebruik maken van grote delen van de Singel en de Wilhelminasingel ✓ Westzijde behoud van vrijliggende busbaan (HOV)
Mobiliteitsdiensten	✓ Centrumhubs op de volgende locaties: Weezenlanden-noord, Diezerpoort, Nieuwe Veemarkt, Katwolderplein en Roelenkwartier ✓ Meerdere microhubs in de binnenstad en Singel van Zwolle. ✓ Deelmobiliteit aanbieden in Hubs.
Auto	✓ Autoluwe Singel met lage maximum rijsnelheid (max. 30) ✓ Hubs direct bereikbaar via aanrijdstraten vanaf de Ring
Goederenvervoer	✓ Emissievrije binnenstad, stimuleren alternatieven voor vrachtverkeer

Tabel 5.1: Principes voor het basisnetwerk Mobiliteitssysteem Singel van Zwolle.

Bij de verdere uitwerking zijn er nog belangrijke keuzes te maken. In paragraaf 5.2 wordt daar nader op ingegaan.

5.2 Vervolgopgaven

In figuur 5.2 zijn naast de netwerkstructuur de opgaven vanuit dit mobiliteitsonderzoek weergegeven. Deze opgaven komen voort uit de onderzoeksopgaven, zoals verwoord in hoofdstuk 2 en de uitwerking in hoofdstuk 3 en 4.



Figuur 5.2: Netwerken en opgaven voor het mobiliteitsonderzoek.

Ruimte creëren voor de voetganger en fietser aan noord- en zuidzijde
De Singel van Zwolle krijgt in de toekomst een ander verkeersgebruik. Uit het mobiliteitsonderzoek blijkt dat door uit te gaan van een lagere snelheid binnen de Singel het autoverkeer gemiddeld met 10 tot 20% afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Doorgaand verkeer maakt dan minder gebruik van de wegen langs de binnenstad en het bestemmingsverkeer verkiest de kortste route richting Ring. Dit is niet in alle gevallen de gewenste voorkeurroute. De ambitie vanuit het Ontwikkelprogramma Stadshart voor de Singel ligt echter hoger.

Recent zijn er in de stad tijdelijk grote afsluitingen geweest voor het autoverkeer in verband met de herinrichting van de Kop Assendorperstraat. Mede gezien de nieuwe herinrichting is het van belang te monitoren in hoeverre het verkeersgedrag van weggebruikers is veranderd ten gevolge van die tijdelijke afsluiting en herinrichting. Volgen mensen een andere route en neemt het autoverkeer af? De lessen die uit deze evaluatie kunnen worden getrokken zijn relevant voor de beoogde maatregelen en inrichtingsvoorstellen in het kader van de Singel van Zwolle.

Uitwerkingsopgave 1: in de ruimtelijke visie een herinrichting van de Burgemeester van Roijensingel verkennen met aanwezigheid van busverkeer. De lessen vanuit de evaluatie Kop Assendorperstraat kunnen daar in meegenomen worden. Daarnaast wordt een nadere verkenning gedaan van de verbetering van looproutes aan de westzijde (zicht op de Singel, Hofvlietbrug en looproute Roelenkwartier).

Ruimtelijke ingrepen zijn vereist om meer ruimtewinst voor de Singel te behalen
De ruimtelijke ingrepen en verkeerscirculatiemaatregelen hebben gevolgen voor de andere modaliteiten, die moeten worden meegewogen. In het kader van dit mobiliteitsonderzoek zijn in combinatie met visie op de Singel en de deelprojecten, vijf mogelijke locaties onderzocht voor het toepassen van verkeerscirculatiemaatregelen, waarvan hierna de belangrijkste effecten zijn beschreven:

- *Burgemeester Drijbersingel:* In de gebiedsvisie Noorderkwartier is de onderzoeksopgave voor het afsluiten van de Drijbersingel voor autoverkeer opgenomen. Deze afsluiting biedt namelijk de unieke kans om een volwaardig Singelpark te realiseren in het Noorderkwartier. Uit zowel dit mobiliteitsonderzoek als projectonderzoek blijkt dat de effecten van het afwaarderen én afsluiten van de Drijbersingel voor het omliggend wegennet beperkt effect heeft. Met uitzondering van de Middelweg, waarbij in beide scenario's de verkeersdruk toeneemt. Met een functie als inprikker (GOW50) is de realisatie van vrijliggende fietsvoorzieningen noodzakelijk. Nader onderzoek is nodig om de effecten voor leefbaarheid (geluid) inzichtelijk te maken en te verkennen of er aanvullende circulatiemaatregelen mogelijk zijn die het verkeer op de Middelweg vermindert. Daarnaast betekent het afsluiten van de Drijbersingel voor autoverkeer ook dat de buslijnen via de Wilhelminasingel moeten blijven rijden. Voor de toegankelijkheid van busreizigers in de binnenstad heeft de variant waarbij bussen blijven rijden via de Wilhelminasingel de voorkeur. **Voorstel is om deze afsluiting verder uit te werken binnen de ruimtelijke visie op de Singel en binnen het stadsbrede onderzoek te verkennen of op korte termijn een uitspraak gegeven kan worden op de onderzoekvraag uit de gebiedsvisie Noorderkwartier.**

- *Hofvlietbrug:* De ambitie of noodzaak bestaat om meer ruimte te geven aan de looproute vanuit de centrumhubs Roelenkwartier en Katwolderplein richting de binnenstad en deze te verbeteren. Dat kan niet zonder ruimte te maken op de Hofvlietbrug. De Blaloweg wordt hierdoor wel drukker, wat betekent dat er maatregelen moeten worden genomen om de capaciteit op de kruispunten en de Holtenbroekerbrug te vergroten. Het openbaar vervoer blijft in alle gevallen gebruik maken van de Hofvlietbrug. **Voor een keuze hoe ruimte gemaakt wordt op de Hofvlietbrug is van belang meer zicht te krijgen op de**

benodigde maatregelen op de Holtenbroekerbrug en omgeving.

- *Burgemeester Van Roijensingel en Westerlaan-Oosterlaan:* Het verbeteren van de wandel- en fietsroute vanaf het station én het doortrekken van de inrichting van de Kop van Assendorperstraat heeft als gevolg dat aanvullende maatregelen onderzocht moeten worden. Dergelijke maatregelen hebben als effect dat er enkel nog beperkt bestemmingsverkeer rijdt en er meer ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers. Maatregelen op de Burgemeester van Rooijensingel hebben effect op het functioneren van de Oosterlaan-Westerlaan en andersom. Daarom is nader onderzoek naar de ruimtelijke potentie en mogelijke verkeerskundige maatregelen gewenst. **Voorstel is om verkeerscirculatiemaatregelen op de Van Roijensingel en Westerlaan-Oosterlaan te gaan verkennen.**

- *Hanekampbrug:* De weg wordt ter hoogte van de brug een lange periode afgesloten tijdens de bouw van de mobiliteitshub. Deze afsluiting heeft als gevolg dat de mobiliteitshub alleen vanaf de Alferinkweg bereikbaar is en biedt de mogelijkheid voor de inpassing van een kwalitatieve openbare ruimte in de omgeving van de mobiliteitshub. De maatregel zorgt ervoor dat de Wipstrikkerallee en de Hanekamp rustiger worden en dat het verkeer vanuit Assendorp (in combinatie met een maatregel op de Burgemeester van Roijensingel) via de gewenste routes naar de Ring rijdt. Nader onderzocht moet worden of de brug nog toegankelijk moet blijven voor bussen, of dat deze buslijnen via de Wilhelminasingel kunnen rijden. In de afweging is ook de bereikbaarheid tijdens evenementen een aandachtspunt. **Voorstel is om geen verdere verkenning naar verdere maatregelen op de Hanekampbrug op te nemen in dit mobiliteitsonderzoek, maar de tijdelijke afsluiting van de Luttebergstraat als gevolg van de realisatie van de mobiliteitshub Weezenlanden Noord te gebruiken om te beoordelen welk oplossend vermogen een mogelijke afsluiting heeft op het functioneren van de inprikker van Wevelinckhovenstraat en het mobiliteitssysteem.**

- *Nieuwe Veerallee:* Door de afwaardering van de Nieuwe Veerallee ter hoogte van het spoor neemt het verkeer op de Nieuwe Veerallee af. Daardoor ontstaat meer ruimte voor de inpassing van woningen, groen en water (doortrekken Willemsvaart). Door de lagere intensiteit verbetert ook de afwikkeling op het kruispunt met de IJsselallee. Het is echter de vraag of deze afname voldoende is, voor zowel de Spoorzone als de inrichting van de Willemsknoop. Het alternatief voor het verkeer dat nu via de Nieuwe Veerallee richting binnenstad rijdt is de A28. Vanuit Rijkswaterstaat is het niet gewenst dat de A28 meer gebruikt wordt voor stedelijk verkeer. Hier moet nader overleg over plaatsvinden. Voor de bussen moet nader worden onderzocht wat een afwaardering betekent voor de lijnvoering. Voor het functioneren van het mobiliteitssysteem van de Singel heeft het afwaarderen beperkte effecten en is daarmee goed mogelijk. **Voorstel is om deze ruimtelijke ingreep nader uit te werken in de ruimtelijke visie voor de Singel en binnen het deelproject Spoorzone. Vanuit mobiliteit moet het effect op de buslijnen en A28 in een stadsbreed onderzoek nader worden onderzocht.**

De ruimtelijke ingrepen zoals hiervoor aangegeven zijn faciliterend om de ruimtelijke ambities voor de Singel van Zwolle mogelijk te maken. Door de veel lagere intensiteiten ontstaan mogelijkheden om meer ruimte voor het langzaam verkeer en groen te creëren.

Uitwerkingsopgave 2: in samenhang met de ruimtelijke visie en deelprojecten uitwerking geven aan de ruimtelijke ingrepen op de Singel.
Uitwerkingsopgave 3: nader onderzoek naar het functioneren van de Middelweg – Bisschop Willebrandlaan - Vechtstraat (geluid, mogelijkheid vrijliggende fietsvoorzieningen, oversteekbaarheid) en verkennen aanvullende circulatiemaatregelen op de route Vechtstraat – Middelweg binnen een stadsbreed onderzoek.

Verkeersbelasting op de Ring groeit door extra woningen en arbeidsplaatsen in heel Zwolle en de Regio, bijdrage Singel van Zwolle komt daar bovenop

De belasting van de Ring neemt tot 2030 toe door de extra woningen en arbeidsplaatsen in heel Zwolle en de regio. Ook het autoluwer maken van de wegen langs de Singel, zorgt ervoor dat de Ring drukker wordt. De extra belasting op de Ring zorgt zonder extra maatregelen voor meer stagnatie gedurende de spitsuren. Bij een verdere ruimtelijke inrichting van de Singel op basis van de ruimtelijke ambities neemt de verkeersbelasting op delen van de Ring met verder toe. Knelpunten doen zich met name voor op de IJsselallee (deel tussen Hanzelaan en Westenholterallee) en de Blaloweg.

Een uitwerkingsopgave die hieruit voortkomt is om maatregelen te verkennen die bijdragen een meer capaciteit op de Ring. Met name op de IJselallee zijn gezien de groei van het verkeer grootschalige oplossingen nodig (ongelijkvloers) en daarmee hoge investeringen nodig. Voor de Blaloweg geldt dat het samenhangt met de keuze op welke manier op de Hofvlietbrug meer ruimte gevonden wordt voor de looproute.

Tegelijk wordt geconstateerd dat binnen andere studies verkend wordt om de Zwartewaterallee en Ceintuurbaan af te waarderen in het kader van gebiedsontwikkelingen. Dit staat vanzelfsprekend op gespannen voet met het voornemen om het verkeer vanuit de binnenstad naar de Ring te geleiden. Vanuit het mobiliteitsonderzoek Singel van Zwolle is de urgentie dat de capaciteit op deze wegen minimaal hetzelfde moet blijven en op enkele punten worden vergroot om ervoor te zorgen dat het autoverkeer via de Ring blijft en gaat rijden. Een keuze hiervoor vraagt om een stadsbrede heroverweging van maatregelen in het gehele stedelijk netwerk.

Uitwerkingsopgave 4: binnen een stadsbreed onderzoek verkenning naar de uitgangspunten en maatregelen die verschillende gebiedsontwikkelingen doen op het stedelijk netwerk. Onderdeel daarvan zal een verkenning moeten zijn welk oplossend vermogen maatregelen hebben op de geconstateerde knelpunten Ring. Met daarbij de urgentie om op korte termijn richtinggevende uitspraken te doen voor de voortgang van onder andere de visie op de Singel.

Openbaar vervoer: effecten voor het buslijnennet

Gezien het aantal bussen in alle varianten (meer dan 60 bussen per uur in twee richtingen) en de gewenste kwaliteit van doorstroming aan de westzijde van de stad, is het handhaven van de vrije busbaan Pannekoekendijk uitgangspunt voor de visie op de Singel.

Verkeerskundig heeft het de voorkeur om uit te gaan van de huidige lijnvoering beperkt te wijzigen. De buslijn die nu via het Rodetorenplein rijdt, kan naar de Schuttevaerkade-Pannekoekendijk worden verplaatst. De centrumhalte bij de Wilhelminasingel kan opgewaardeerd worden tot een echte centrumhalte met bijbehorende voorzieningen. Door bijvoorbeeld lijn 3, 20 of 301 ook via de Wilhelminasingel te laten rijden kan de positie als centrumhalte verder worden versterkt.

Het voorstel is om de Burgemeester van Roijensingel toegankelijk te houden voor bussen. Het niet opnemen van deze weg in het lijnennet, betekent langere rijtijden en daarmee fors hogere exploitatiekosten.

Uitwerkingsopgave 5: voorgestelde lijnvoering verder verkennen en afstemmen met de provincie Overijssel als concessieverlener. De OV-routes beschouwen als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem en in samenhang met de voorgestelde ruimtelijke inrichting uitwerken.f

Bijlage 1: samenvatting mobiliteitsbeleid

In deze bijlage zijn de relevante uitgangspunten vanuit het beleid van de gemeente Zwolle voor de Singel van Zwolle samengevat.

Omgevingsvisie "Ons Zwolle van Morgen 2030' (2021)

De gemeente Zwolle zet in op beter passende vormen van mobiliteit en bereikbaarheid met minder ruimtebeslag. Er is meer aandacht voor de fietser en de voetganger en er wordt minder prioriteit gegeven aan de automobilist. Het belangrijkste doel is om het doorgaande autoverkeer door de binnenstad, het centrumgebied en de stadswijken daar omheen zoveel mogelijk te beperken. Dat moet leiden tot een veel beter leefklimaat, een betere luchtkwaliteit, een lagere parkeerbehoefte, waardoor ruimte wordt gecreëerd voor groen, voor spelen, voor de fiets en voetganger. Daarbij worden drie ruimtelijke uitgangspunten gehanteerd:

- De buitenring als stadsring met ruimte voor de fietser en voetganger;
- Stadstraten als aders voor de oude en jonge stadsdelen met het centrum;
- Mobiliteitshubs aan de randen van de stadsring.

De ambitie van Zwolle is dat er de komende jaren gemiddeld circa 1.000 woningen per jaar bijkomen. Voor de komende tien jaar zijn dit zo'n 10.000 woningen, waarvan zeker 3.000 in en rond de binnenstad. Er is ruimte nodig om het woningtekort aan te pakken. Ook is er ruimte nodig om Zwolse ondernemers, zowel bestaande als nieuwe, te laten ondernemen; nu en in de toekomst. Ruimte is ook nodig om te wandelen, te fietsen, voor de bus en de trein en natuurlijk onze auto. Het STOMP-principe (ontwerpen vanuit de volgorde Stappen – Trappen – OV – Mobiliteitsdiensten – Privéauto) is daarbij leidend.

Mobiliteitsvisie "Mobiliteit brengt Zwolle verder" 2020 – 2030

In de mobiliteitsvisie van Zwolle is het mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2030 vastgelegd. In de visie zijn de volgende drie pijlers aangegeven:

- **Een gastvrije en bereikbare stad**
  - Ruim baan voor voetganger en fietser
  - Openbaar vervoer vaker concurrent voor auto
  - Slim gebruik van wegen waar mogelijk, capaciteitsuitbreiding waar nodig
  - Oog voor dilemma's in de buitenruimte
  - Stimuleren van duurzame (stads)logistiek
- **Een verkeersveilige en toegankelijke stad**
  - Streven naar nul verkeersslachtoffers
  - In Zwolle kan iedereen deelnemen aan het verkeer
- **Een innovatieve, vitale wereldfietsstad**
  - Innovatie en slim gebruik maken van data om het verkeer te managen
  - Actieve mobiliteit als pijler voor een gezonde, leefbare stad

De ambitie die wordt aangegeven is dat fietsen en wandelen aantrekkelijker wordt gemaakt, zoals met doorfiets- en wandelroutes. Daarmee blijft de stad voor alle vervoersmiddelen beter bereikbaar. In de visie is het volgende aangegeven: "Door vooral actieve vormen van vervoer te stimuleren en te faciliteren, zoals wandelen of fietsen, voorkomen we meer luchtvervuiling en geluidshinder en dragen we bij aan de vitaliteit en gezondheid van mensen. De verwachte toename van de mobiliteit botst op deze manier niet met onze ambities voor een gezonde

leefomgeving. Zwolle streeft er bijvoorbeeld naar om onder de geldende EU-normen voor fijnstof te blijven en doorgaand autoverkeer in en rond het centrum terug te dringen."

Om de gastvrijheid te behouden, wil Zwolle voorzieningen voor het groeiende aantal fietsers en OV-reizigers nog beter maken. Daarmee wordt voorkomen dat fietsers zich op fietspaden, kruispunten en bij verkeerslichten onveilig voelen of veel vertraging oplopen. Doordat het aantal fietsers met name in de spits nog sterk zal toenemen, moet worden geïnvesteerd in bredere fietspaden, slimmere verkeerslichten, fietstunnels en bruggen. In figuur B1.1 zijn de hoofdfietsroutes aangegeven. De Singel van Zwolle maakt daar deel van uit. Het volgende is hierover aangegeven: "Ook brengen we mogelijkheden in kaart voor een fietsring rond het stadshart. Deze ring verbindt de belangrijkste fietsstallingen met toegangswegen naar het centrum."



Figuur B1.1: De hoofdfietsroutes naar de binnenstad (rood) vanuit de verschillende herkomstgebieden.

Voor het openbaar vervoer wordt gezocht naar kansen om de reistijd met het OV van deur tot deur naar beneden te brengen. De reistijd tussen Zwolle en grote kernen of economische centra duurt straks in het ideale geval nauwelijks langer dan een vergelijkbare autorit. Daarbij is in het bijzonder aandacht voor de last-mile, onder andere door goede overstapvoorzieningen te bieden.

Op de binnenring en rond het centrumgebied is de komende jaren de grootste uitdaging om ruimte te geven aan alle ambities en ontwikkelingen. Deze ruimte moet worden gerealiseerd door in de toekomst doorgaand autoverkeer te verleiden om zo snel mogelijk naar de buitenring te rijden en de doorstroming te verbeteren. Op de binnenring ontstaat daardoor meer ruimte voor lokaal bestemmingsverkeer en verbetert de verblijfskwaliteit. Hiervoor is een goede doorstroming op de buitenring van groot belang. Om het autoverkeer binnen Zwolle met name in de spits te verminderen, te spreiden en te verleiden, kiezen we daarom voor mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en incidentmanagement. Fysieke

capaciteitsuitbreiding is beperkt mogelijk en alleen een optie, wanneer andere oplossingen niet mogelijk zijn of niet werken.

Voor de stadslogistiek is aangegeven dat de gemeente toe gaat naar minder, kleinschaliger en schoner vrachtvervoer in de stad. Deze aanpak sluit aan bij het actieplan Stadslogistiek en de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (kortweg: ZES): Zwolle streeft naar zero emissie van stadslogistiek vanaf 2025.

Parkeerstrategie 2040

De parkeerstrategie van de gemeente Zwolle is gericht op een duurzame en leefbare stad. Dit zijn de belangrijkste uitgangspunten:

- Openbare ruimte voor iedereen: De openbare ruimte is in eerste instantie echt openbaar, met ruimte voor voetgangers, fietsers, automobilisten en anderen. Laden en lossen blijft mogelijk, maar parkeren voor de deur wordt minder vanzelfsprekend.
- Groen waar het kan: De stad streeft naar een betere balans tussen parkeerplekken en groen. Dit draagt bij aan een meer aangename openbare ruimte en helpt tegen hittestress en overlast als gevolg van hevige regenval.
- Helder beleid met maatwerk: Er wordt een eenduidige strategie gehanteerd, maar er blijft rekening gehouden worden met specifieke behoeften van inwoners, ondernemers en mindervaliden.
- Stapsgewijze uitvoering: De maatregelen voor een autoluwere binnenstad, uitbreiding van betaald parkeren en parkeervergunningen worden geleidelijk ingevoerd.

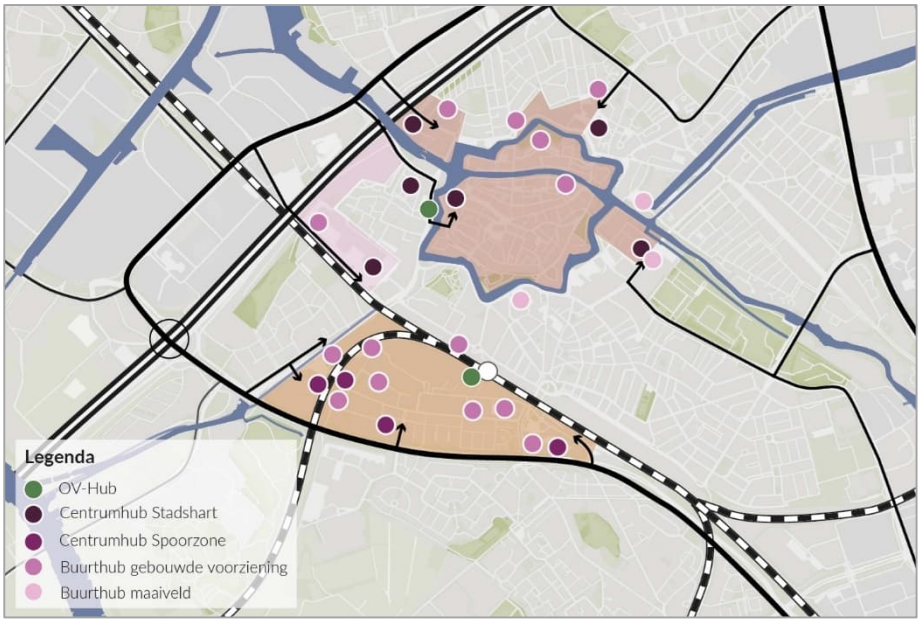
Binnen de parkeerstrategie worden de volgende typen hubs onderscheiden:

1. Stadsrandhubs: deze hebben voornamelijk een functie als P+R voor de binnenstad en werkgebieden en als logistiek overslagpunt.
2. OV-hubs: deze zijn met name geschikt als overstapfunctie van het openbaar vervoer naar bus of (deel)fiets.
3. Centrumhubs: dit zijn hubs op loopafstand van het centrum (Stadshart en nieuw centrumgebied Spoorzone). Bezoekers kunnen hier terecht voor een combinatie met het openbaar vervoer, deelmobiliteit en autoparkeren.
4. Buurt- en microhubs: hubs binnen loopafstand van de woning voor bewoners.

De volgende locaties zijn aangewezen voor de centrumhubs:

- Weezenlanden-noord
- Diezerpoort
- Nieuwe Veemarkt
- Katwolderplein
- Roelenkwartier

De centrumhubs vangen de parkeeropgave op van bezoekers aan het Stadshart. Ze liggen aan de toegangswegen en vormen de entree van de stad. Voorlopig wordt ervan uitgegaan dat ook de parkeergarage Maagjesbolwerk een functie houdt voor het parkeren van centrumbezoekers. In figuur B1.2 zijn de mobiliteitshubs in en rondom het centrum weergegeven:



Figuur B1.2: Locatie mobiliteitshubs in en rondom het centrum.

De buurt- en microhubs spelen een rol in het verbeteren van de last-mile. Deze zijn voor de Singel van Zwolle daarom ook relevant.

Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshub

In de Adaptieve Ontwikkelstrategie mobiliteitshubs (binnenstad) is een nadere uitwerking gegeven van de parkeerstrategie. Hierin is onder andere het volgende opgenomen dat relevant is voor de Singel van Zwolle:

- Eén systeem van mobiliteitshubs, bouwen niet voor de piek.
- In het Stadshart zijn centrumhubs, buurthubs en microhubs aanwezig
- Bezoekersparkeren in centrumhubs op maximaal 10 minuten loopafstand
- Bewonersparkeren in buurthubs op maximaal 5 minuten loopafstand.
- Deeltweewielers in microhubs op logische plekken in en rondom binnenstad.
- Lage parkeernormen en maximale mobiliteitstransitie in gebiedsontwikkelingen

Strategie deelmobiliteit (2023)

Deelmobiliteit wordt in het vastgestelde beleid benoemd als onderdeel van de mobiliteitstransitie. Beleid dat specifiek over het thema deelmobiliteit gaat, is er echter nog niet. De Strategie Deelmobiliteit vormt de basis voor het deelmobiliteitsbeleid. De Strategie Deelmobiliteit is gebaseerd op zeven strategische uitgangspunten:

1. We vergroten de betrouwbaarheid van het aanbod
2. We vergroten de diversiteit van het aanbod
3. We stimuleren en faciliteren particuliere initiatieven
4. We voorkomen overlast van deelmobiliteit in de openbare ruimte
5. We zetten in op actieve mobiliteit en het verduurzamen van mobiliteit
6. We zetten in op het toegankelijk maken van deelmobiliteit
7. We zorgen ervoor dat bij elke gebiedsontwikkeling passende deelmobiliteit kan worden aangeboden

Multimodaal Netwerkkader Zwolle (geen vastgesteld beleid)

De gemeente Zwolle heeft een multimodaal netwerkkader (MNK) opgesteld. Met een multimodaal netwerkkader vertaalt de gemeente Zwolle haar verkeer- en vervoerbeleid naar een gewenste situatie op de weg. Met dit kader beschrijft de gemeente hoe voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto zich idealiter over de verkeersnetwerken bewegen, welke kwaliteit daarbij wordt nagestreefd en hoe die verschillende modaliteiten zich tot elkaar verhouden. Het MNK is niet bestuurlijk vastgesteld, maar de uitgangspunten uit het MNK worden wel gebruikt als leidende principes bij de uitwerking van Binnenring naar Buitenring.

In de MNK zijn onder andere de voorkeurroutes naar de bestemmingen in de stad aangegeven. Dit zijn de beleidsmatig gewenste auto- en fietsroutes naar de bestemmingen in Zwolle vanuit herkomst(en) binnen en buiten de stad (zie figuur B1.3).



Figuur B1.3: voorkeurroutes Auto richting binnenstad (mobiliteitshubs).

Ook zijn functies van netwerkdelen en een wegencategorisering bepaald. Elk netwerkdeel krijgt een functie toegekend vanuit doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid.

In het MNK is een prioriteitsvolgorde aangegeven voor het gebied in en rond het centrum. Daar zijn de prioriteiten in lijn met het STOMP-principe. Er wordt ingezet op de belangrijkste functies in het voetganger- en fietsnetwerk. De auto staat onderaan de prioriteitsvolgorde, wat betekent dat de auto in de Zone Centrum in het centrumgebied minder prioriteit krijgt ten opzichte van de andere modaliteiten.

De prioriteitsvolgorde op een werkdag in de spits is dan als volgt:

1. Voetgangersgebied
2. Doorfietsroute
3. Hoogwaardig Openbaar Vervoer
4. Stadsroute
5. Openbaar Vervoer
6. Stedelijke As
7. Lokale Ontsluitingsweg

Verkenning Ring Zwolle (ambtelijke verkenning 2023)

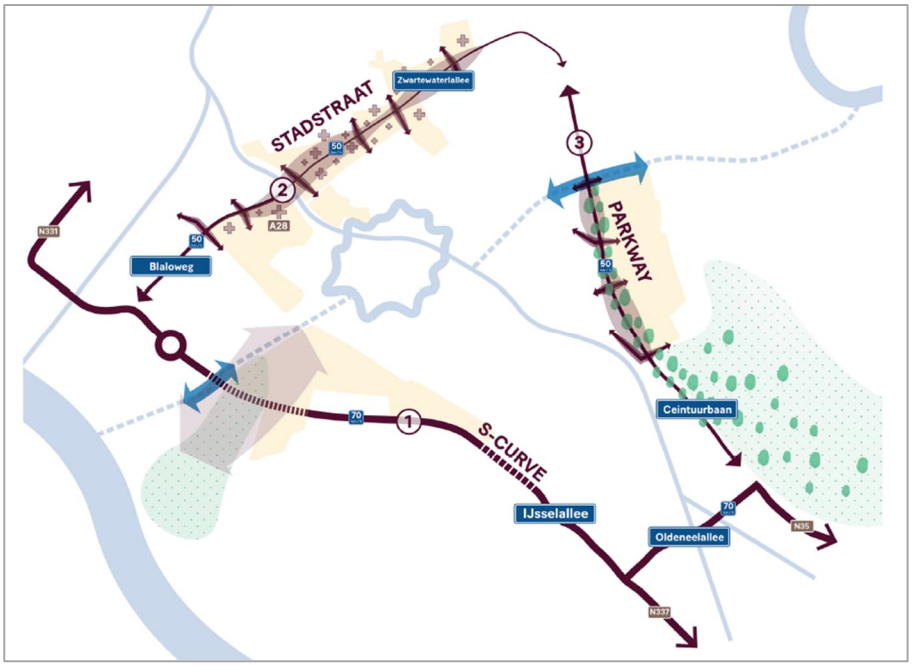
De Ring wordt gevormd door de IJsselallee, de Oldeneelallee, de Ceintuurbaan, de Zwartewaterallee en de Blaloweg. Deze wegen hebben een functie voor het doorgaande verkeer vanuit de regio naar de stad en de A28 en het stedelijke verkeer in Zwolle. Vanuit ambities van de omgevingsvisie, als leefbaarheid en duurzaamheid, is het wenselijk om de negatieve effecten (lucht, geluid, barrière) van de ring te verminderen. In het toekomstbeeld zijn, rekening houdend met het faciliteren van het bestaande autoverkeer en autonome groei, de volgende aanbevelingen opgenomen:

1. Stimuleren dat regionaal verkeer via de IJsselallee rijdt. Daarvoor is onder andere een verlaagde snelheid van 50km/u (stadsontsluiting) op de Ceintuurbaan nodig (minimaal 2x2 rijstroken).

2. Het verder uitbreiden van de ring (meer rijstroken) is niet wenselijk. Om Zwolle leefbaar en bereikbaar te houden zal meer ingezet moeten worden op de mobiliteitstransitie. Enerzijds in het terugdringen van de 30% autoverkeerbewegingen die puur Zwols verkeer zijn en anderzijds inzetten op alternatieven voor het autoverkeer vanuit de regio.

3. Op grote delen van het noordelijk deel (Blaloweg/Zwartewaterallee) van de ring is het kansrijk om de ring terug te brengen naar 2×1 rijstrook (wijkontsluiting).

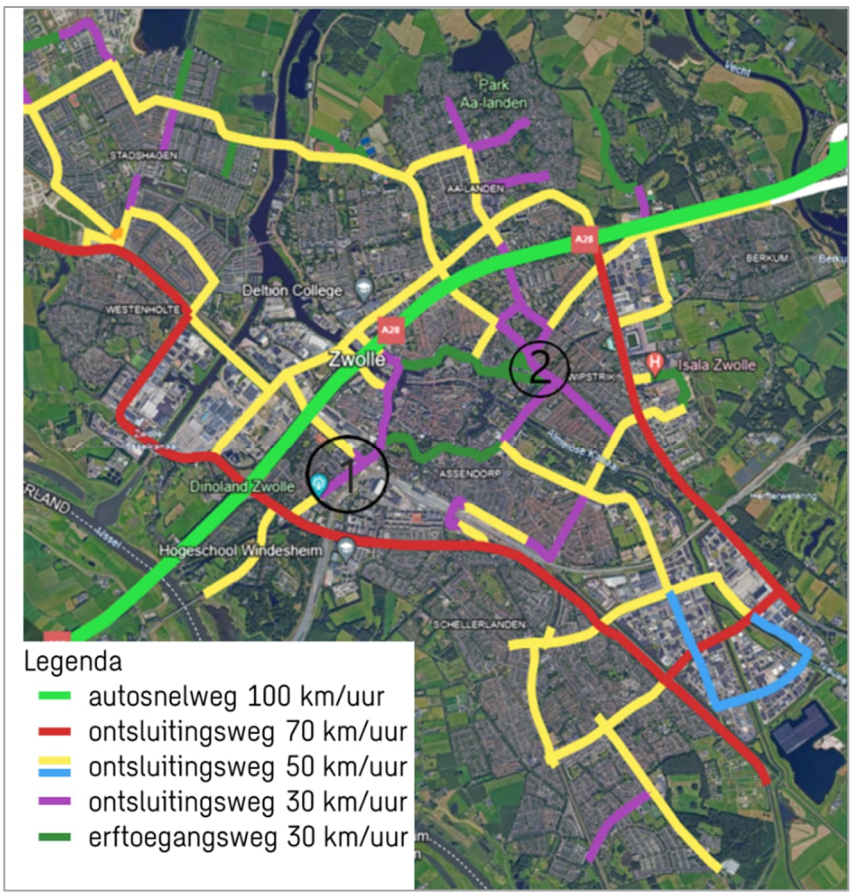
In figuur B1.4 is bovenstaand gevisualiseerd.



Figuur B1.4: Visie op de (buiten)ring van Zwolle.

Wegencategorisering (in ontwikkeling)

In het kader van het Multifunctioneel Netwerkkader is een wegencategorisering opgenomen, die is geactualiseerd op basis van recente inzichten. Hierin is voor de auto aangegeven welke wegen tot de hoofdwegen (gebiedsontsluitingswegen) behoren en welke vooral een verblijfsfunctie kennen (erftoegangswegen). De wegencategorisering vanhet MNK is verder uitgewerkt door gemeente. In figuur B1.5 is het resultaat daarvan weergegeven.



Figuur B1.5: wegencategorisering (concept).

In de wegencategorisering is verder invulling gegeven aan het principe ‘binnenring wordt buitenring’, door in het gebied binnen de buitenring de snelheid voor het autoverkeer te verlagen. We zitten midden in een mobiliteitstransitie waarbij Zwolle de openbare ruimte opnieuw wil inrichten, zoals de Singelzone. Doel is dat doorgaand verkeer niet langer gebruik gaat maken van de singels en het systeem autoluwer wordt. De gewijzigde inrichting in combinatie met verlaagd autogebruik zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid en kwaliteit van de buitenruimte.
We zijn net begonnen en het hele systeem is nog niet aangepast. Daarom kunnen de veranderingen tijdelijk leiden tot minder veiligheid of een gevoel van onveiligheid in het verkeer. De wegencategorisering is nog niet vastgesteld en is mede afhankelijk van de uitkomsten van dit mobiliteitsonderzoek.