

Informatienota voor de raad

Datum 1 april 2019

Onderwerp	Bereikbaarheid Stadshagen
Versienummer	1

Portefeuillehouder wethouder Schuttenbeld

Informant Joris van Loon en René Stuij
Afdeling Project-, programma- en procesmanagement
Telefoon 0646884494
Email r.stuij@zwolle.nl
Bijlagen 2

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De uitwerking van de oplossingsrichtingen voor het verbeteren van de bereikbaarheid in Stadshagen en het voorstel voor het vervolgproces. Deze uitwerking vloeit voort uit de beantwoording van de motie bereikbaarheid Stadshagen (12 maart 2018). De motie hiermee als afgehandeld te beschouwen.

Datum 1 april 2019

[Toelichting op het voorstel](#)

Inleiding

Op 12 maart 2018 heeft u de motie 'Bereikbaarheid Stadshagen' (motie M10-2) aangenomen. De beantwoording van deze motie is via een [informatienota](#) aan de raad op 26 november 2018 aangeboden. In deze beantwoording zijn mogelijkheden voor de verbetering van de infrastructuur aangedragen die nader uitgewerkt worden. Inmiddels heeft deze uitwerking plaatsgevonden en willen we uw raad hierover informeren.

Kernboodschap

We monitoren de bereikbaarheid in Stadshagen structureel. In 2018 heeft aanvullend verkeerskundig onderzoek plaatsgevonden. Uit de monitoring en het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de infrastructuur van Stadshagen op hoofdlijnen voldoet voor zowel de huidige als toekomstige situatie. Uit het onderzoek komen wel aandachtspunten voor verbetering van de infrastructuur naar voren. Voor de twee belangrijkste knelpunten zijn varianten en oplossingsrichtingen onderzocht. De oplossingsvoorstellen dragen bij aan een verbeterde bereikbaarheid van Stadshagen.

Toelichting

Monitoring en onderzoek

Stadshagen is volop in ontwikkeling. En dat is al zo sinds 1996. De komende jaren groeit de wijk van 24.000 inwoners naar ruim 30.000 inwoners. Het verkeer wordt al enkele jaren actief gemonitord met behulp van verkeerslichten, visuele tellingen en telapparatuur. In 2018 is uitgebreider onderzoek gedaan om onder andere het effect van de openstelling van de Belvédèretunnel goed te kunnen meten. Uit het onderzoek, uitgevoerd door bureau RoyalHaskoningDHV (RHDHV), blijkt dat op hoofdlijnen de infrastructuur voor Stadshagen toereikend is voor zowel de huidige als de toekomstige (doorkijk naar 2030) situatie, maar dat er wel verbeteringen mogelijk zijn en op sommige plekken richting 2030 ook nodig zijn. Die mogelijkheden komen in deze nota aan bod. Het onderzoek van RHDHV is integraal als bijlage bij deze informatienota gevoegd. De maatregelen zijn uitgewerkt in een presentatie die ook is toegevoegd aan deze nota.

Rotonde Eli Heimanslaan/Havezathenallee

Voor deze rotonde ontstaan één keer per dag (tussen 8:10 en 8:45 uur) wachtrijen waarbij de wachttijden variëren van 2 tot 3 minuten. Oorzaak zijn de fietsers die naar en van de scholen aan de Sportlaan en Oude Wetering gaan/komen in combinatie met autoverkeer naar deze scholen en vertrekkend verkeer de wijk uit. De openstelling van de Belvédèretunnel heeft al enige verlichting gebracht, maar met de verdere bouw van Brecamp-noord en de ontwikkeling van Breezicht is de verwachting dat de druk op deze rotonde weer zal gaan toenemen waardoor aanpassingen aan de rotonde richting 2030 wenselijk zijn. Een aantal varianten is onderzocht:

1. Toevoegen van een bypass aan de rotonde aan de kant van de Eli Heimanslaan
2. Het uitvoeren van dit kruispunt als voorrangsp plein
3. Het toevoegen van een fietstunnel (of fietsbrug)

Datum 1 april 2019

Alle drie de varianten kennen voor- en nadelen en hebben neveneffecten. In onderstaande tabel zijn die kort weergegeven:

	1. Bypass	2. Voorrangsplein	3. Fietstunnel
<i>Relatie fietsbeleid</i>	Passend. Fietser blijft in de voorrang.	Niet passend. Fietser uit de voorrang.	Passend. Fietser en auto gescheiden.
<i>Oplossend vermogen</i>	Volledig voor Eli Heimanslaan. Niet voor Stadshagenallee.	Volledig voor de auto. Fietser moet wachten. Verwachting is dat wachttijden minimaal zijn.	Volledig voor zowel auto als fietser.
<i>Effect op doorgaand verkeer Breecamp</i>	Kans op sluiptverkeer vanuit Breezicht via Breecamp.	Geen effect.	Geen effect.
<i>Verkeersveiligheid langzaam verkeer</i>	Redelijk. Minder veilig op bypass en vraagt uitwerking.	Goed. Onderzoek wijst uit dat voorrangsplein niet onveiliger is dan huidige rotonde.	Goed. Wel mogelijk sociale onveiligheid.
<i>Uitvoerbaarheid</i>	Goed uitvoerbaar.	Ruimtelijk inpasbaar. Wel grote ingreep.	Ruimtelijk inpasbaar. Grote ingreep. Consequenties voor geluidswal en watergang.
<i>Kosten</i>	€ 500.000	€ 1.300.000	€ 3.000.000
<i>Doorlooptijd</i>	21 maanden	22 maanden	30 maanden

Uit bovenstaande tabel blijkt dat variant 3. de fietser en de auto maximaal faciliteren, maar de kosten zijn hoog. De goedkoopste variant betreft de variant 1., maar deze variant biedt slechts ten dele een oplossing voor het knelpunt.

Oprijdbaarheid Havezathenallee

Op de Havenzathenallee ontbreken de middengeleiders op de weg waardoor het opstellen van auto's in een middenstrook niet mogelijk is. Dit leidt tot problemen bij het oprijden vanuit de buurten, zeker ook wanneer er wachtrijen richting de rotonde Eli Heimanslaan/Havezathenallee bestaan (tussen 8:10 en 8:45 uur). De oplossing is om op de kruispunten, Benthuislaan en Nijenhuislaan, de middenbermen te verbreden. Dit is ruimtelijk inpasbaar. De kosten voor deze ingreep worden geschat op € 200.000.

Verbeteren hoofdfietsroutenetwerk

Het hoofdfietsroutenetwerk is nog niet volledig af wat de fietser soms belemmert. Daarnaast heeft het succes van de fiets in Stadshagen gevolgen voor de capaciteit van het fietsroutenetwerk, ook op routes die in het verlengde van de wijk liggen. Gelijktijdig met ruimtelijke ontwikkelingen in Stadshagen worden de volgende verbeteringen opgepakt:

- Het zichtbaar maken van de fietsroute door de Grassenbuurt (vanaf Milligerlaan tot aan het Winkelcentrum).
- Het zichtbaar maken van de route vanuit het centrum naar de Havezathentunnel.
- Het versterken van de fietsroute langs de Stadshagenallee richting Oude Wetering en uiteindelijk Milligerplas.
- Het faciliteren van tweerichtingenfietsverkeer op de rotonde Milligerlaan/Klokkengieterlaan.

Een campagne om fietsgebruik van en naar school meer te stimuleren

Schoolgaand verkeer versterkt de reeds aanwezige knelpunten in Stadshagen. Door het ontmoedigen van autoverkeer kan bijgedragen worden aan het oplossend vermogen van deze knelpunten. In samenwerking met betrokkenen (gemeente, scholen, ouders en kinderen) willen we het fietsgebruik

Datum 1 april 2019

stimuleren. Dit door een combinatie van activiteiten en middelen in te zetten zoals het aantrekkelijk maken van alternatieve routes, het aanspreken van ouders en het activeren van kinderen. Een integrale campagne 'op de fiets naar school, beter voor iedereen' moet hieraan bijdragen.

Inpassen nieuwe bushaltes

Sinds 17 februari 2019 rijdt de bus frequenter door Stadshagen en wordt Brecamp en Breezicht aangedaan. Daarvoor zijn tijdelijke haltes geplaatst. Door de Provincie zijn middelen beschikbaar gesteld voor het plaatsen van definitieve haltes. De komende tijd worden die haltes ingepast.

Communicatie

De infrastructurele maatregelen zijn regelmatig onderwerp van gesprek tijdens de reguliere bewonersbijeenkomsten in Stadshagen. Voor de grotere infrastructurele maatregelen wordt een separaat communicatietraject gestart waarbij de inwoners nadrukkelijk betrokken zullen worden.

Vervolg

De ingrepen aan de rotonde Eli Heimanslaan/Havezathenallee en de oprijdbaarheid van de Havezathenallee hebben forse financiële consequenties. De wachttijden zijn nu beperkt tot de ochtendspits en variëren van 2 tot 3 minuten. Die wachttijden zullen met de verdere ontwikkeling van Stadshagen gaan toenemen. Gezien het voornemen om de woningbouw in Stadshagen te versnellen is het vooruitzicht dat in 2024 ook de buurt Breezicht volledig is gerealiseerd (toevoeging van 1.100 woningen). Op dat moment is het wenselijk om ook een concrete oplossing voor de rotonde bewerkstelligd te hebben. De doorlooptijden voor de verschillende varianten lopen uiteen, maar op basis van de meest uitgebreide variant (fietstunnel) moet in 2020 een keuze worden gemaakt uit de gewenste oplossingsrichtingen. Aangezien het hier gaat om een grote en kostbare infrastructurele ingreep, is het wenselijk deze keuze onderdeel te maken van de prioritering van het totaal aan investeringen op het gebied van mobiliteit. Op die manier kan een goede afweging gemaakt worden van dit knelpunt ten opzichte van andere verkeersknelpunten in de stad in relatie tot de financiële mogelijkheden die er zijn. Er volgt dan ook in 2020 een separaat voorstel voor deze ingrepen.

De overige maatregelen zijn reeds in gang gezet. Het 'verbeteren van het hoofdfietsroutenetwerk' wordt meegenomen bij de verdere ontwikkeling van de wijk. Een 'campagne om fietsgebruik te stimuleren' wordt nog dit jaar opgestart. En met het 'inpassen van de bushaltes' is reeds een start gemaakt.

Openbaarheid

Deze informatienota voor de raad is openbaar.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

de heer drs. H.J. Meijer, burgemeester

mevrouw mr. I. Geveke, secretaris