



Verkeersonderzoek Oosterenk

Projectomschrijving	Verkeersonderzoek Oosterenk
Opdrachtgever	Gemeente Zwolle
Projectnummer	19.0236
Datum	30 september 2020
Status	Definitief
Auteur(s)	E. Kloezen / R.D.J. Pierik
Controle	J. Finke
Projectleider/vrijgave	R.D.J. Pierik

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Inleiding	4
1.2	Aanleiding	5
1.3	Vraagstelling	5
1.4	Aanpak	6
2	Inventarisatie	8
2.1	Infrastructuur	8
2.2	Functies	10
2.3	Gebruik	12
2.3.1	Intensiteiten	12
2.4	Verkeersveiligheid	16
3	Visie Oosterenk	20
3.1	Inleiding	20
3.2	Kansrijke functies	20
3.3	Rekenmodel visie	22
3.4	Aanpak	27

Afbeeldingen in rapportage

Afbeelding 1: Varianten wonen	4
Afbeelding 2: Varianten verkeerskundig netwerk	5
Afbeelding 3: Deelgebieden	6
Afbeelding 4: Onderzoekslocaties	7
Afbeelding 5: wegcategorieën	8
Afbeelding 6: Fietsstructuur	9
Afbeelding 7: Openbaar vervoer	9
Afbeelding 8: CountIt Oosterenk, Vergelijk ochtend- en avondspits Dokter Spanjaardweg – Dokter van Deenweg	12
Afbeelding 9: CountIt Oosterenk, Verloop over de dag per richting	12
Afbeelding 11: CountIt Oosterenk, In- en uitrijden parkeerterrein en -garage Isala 7:00 – 19:00	13
Afbeelding 10: CountIt Oosterenk, Verdeling van het binnenkomende fietsverkeer Dokter Spanjaardweg	13
Afbeelding 11: CountIt Oosterenk, Intensiteit ochtendspits 7:00 – 9:00 uur	14
Afbeelding 12: CountIt Oosterenk, Intensiteit middagspits 16:00 – 18:00 uur	15
Afbeelding 13: Ongevalslocaties	16
Afbeelding 14: Gemarkerde locatie van 22 ongevallen op de Dokter Van Heesweg	16
Afbeelding 15: Subjectieve onveiligheid	18
Afbeelding 16: Kantorenstrategie SEP Oosterenk	20
Afbeelding 17: Middengebied rekenmodel	22
Afbeelding 18: Middengebied rekenmodel ontsluiting	23
Afbeelding 19: Intensiteiten huidige situatie	24
Afbeelding 20: Intensiteiten toekomstige situatie	25
Afbeelding 21: Afslagbewegingen binnenkomende fietsers	26

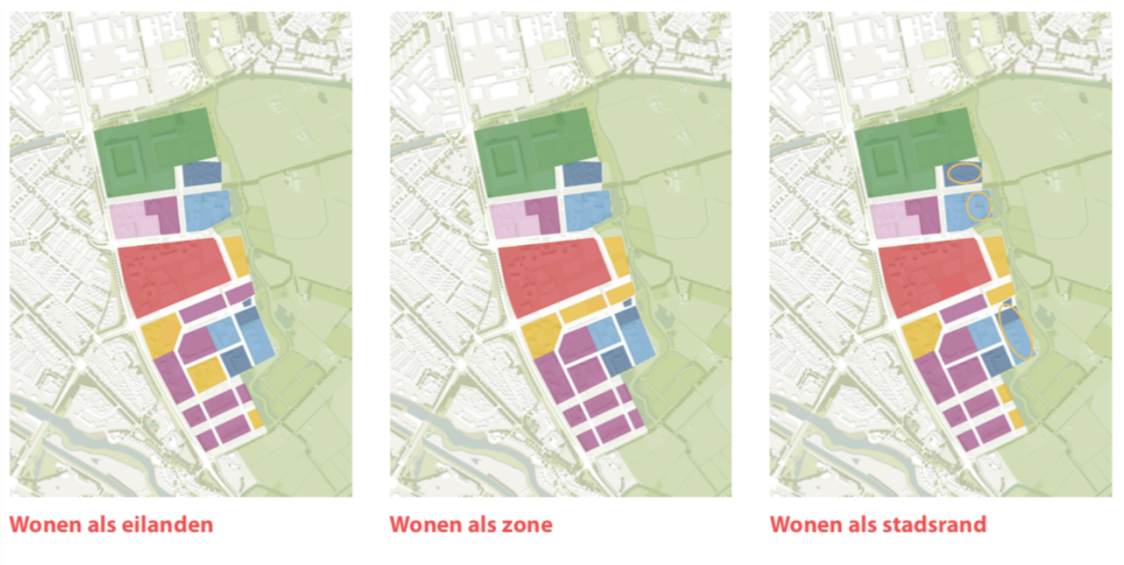
1 Inleiding

1.1 Inleiding

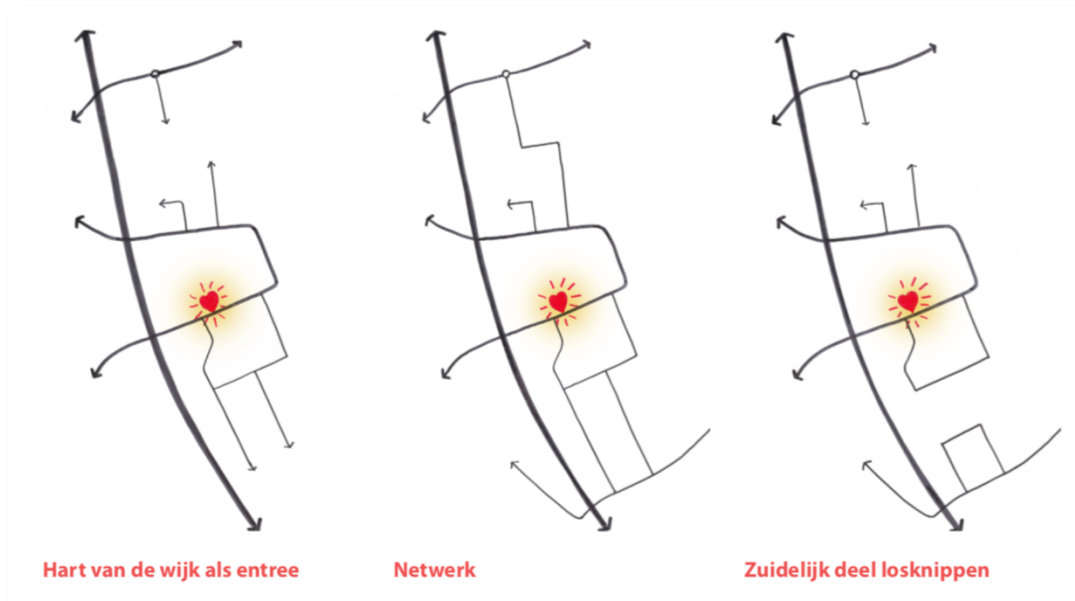
Het gebied Oosterenk wordt gekenmerkt door een grote hoeveelheid kantoren, maar is vooral bekend door de aanwezigheid van het ziekenhuis Isala. Ook het stadion van PEC Zwolle valt binnen het gebied Oosterenk, maar heeft verkeerskundig een aparte status. Het stadiongebied wordt ontsloten vanaf de Boerendanserdijk, terwijl de rest van Oosterenk wordt ontsloten vanaf de Dokter Van Heesweg en de Dokter Spanjaardweg. Het parkeerterrein van het stadion heeft echter wel een functie voor (met name) het ziekenhuispersoneel van het Isala ziekenhuis.

In een studie uitgevoerd door BGSV is onderzoek gedaan naar het gebied Oosterenk. De identiteit, het ruimtelijke raamwerk en varianten voor de invulling van groen, routes, programma en interactie. Zo is door BGSV onderzoek gedaan op welke wijze wonen een plek zou kunnen krijgen in Oosterenk. Hieronder staan de resultaten van dit onderzoek weergegeven. BGSV heeft een drietal varianten aangedragen, namelijk **wonen als eiland**, **wonen als zone** en **wonen als stadsrand**. Voor elke variant inzichtelijk gemaakt op welke manier wonen een plek zou kunnen krijgen binnen het gebied en op welke wijze het verkeerskundige netwerk kan worden ingevuld.

Wonen



Afbeelding 1: Varianten wonen



Afbeelding 2: Varianten verkeerskundig netwerk

Wijzigingen in het gebied hebben een grote invloed op de manier waarop nagedacht moet worden over de infrastructuur in en naar het gebied Oosterenk. Zo kan verkleuring van het gebied leiden tot een andere auto intensiteit. Om dit soort veranderingen in het gebied goed inzichtelijk te maken is een gedetailleerd beeld nodig van de verkeersproductie en -attractie van de verschillende deelgebieden in Oosterenk.

Met behulp van deze informatie kan worden bepaald wat er gebeurt op het wegen- en fietsnetwerk als een deelgebied in Oosterenk verandert van **kantoren** naar **wonen**.

1.2 Aanleiding

Het gebied staat op het punt om van kleur te verschieten. Met andere woorden; Oosterenk is aan het veranderen. Zo is inmiddels met de komst van appartementencomplex De Steiger wonen geïntroduceerd in Oosterenk. De wens is om de functie wonen in verschillende vormen uit te breiden in Oosterenk.

1.3 Vraagstelling

Vragen die zijn ontstaan gedurende het onderzoek van BGSV naar het gebied Oosterenk zijn:

- ▲ Wat gebeurt er wanneer deelgebied X wordt omgevormd naar functie Y?
- ▲ Wat gebeurt er wanneer de infrastructuur wordt aangepast op manier Z?

De gemeente Zwolle heeft de wens om zodanig aan de knoppen te kunnen draaien dat inzichtelijk wordt wat de verkeerskundige consequenties zijn van de stedenbouwkundige gebiedsvarianten **wonen als eilanden**, **wonen als zone** en **wonen als stadsrand**.

De deelvragen die hier op aansluiten zijn:

- ▲ Wat zijn de consequenties van de stedenbouwkundige varianten op de **auto intensiteiten** binnen het gebied Oosterenk?
- ▲ Wat zijn de consequenties van de stedenbouwkundige varianten op het **parkeren** binnen het gebied Oosterenk?
- ▲ Wat zijn de consequenties van de stedenbouwkundige varianten op de **fietsverbindingen** binnen het gebied Oosterenk?

Allereerst is het belangrijk om inzicht te verkrijgen in de huidige situatie.

1.4 Aanpak

Stap 1: Inventarisatie

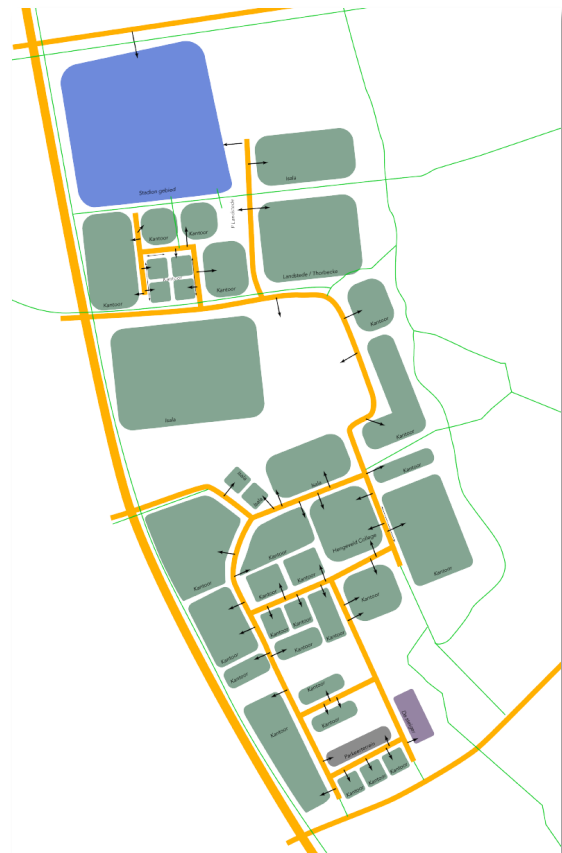
In deze stap wordt in kaart gebracht welke informatie beschikbaar is. Het doel is om inzicht te krijgen in onderstaande punten:

- ▲ Het aantal m2 verhuurde kantoorruimte per deelgebied;
- ▲ De slagboomgegevens van het parkeerterrein en de parkeergarage van het ziekenhuis Isala;
- ▲ Hoeveel personeelsleden van het ziekenhuis Isala, op welk moment parkeren in het stadion gebied;
- ▲ De telgegevens van de verkeerslichten Dokter Van Heesweg – Ceintuurbaan en Dokter Spanjaardweg – Ceintuurbaan;
- ▲ Beschrijving bestaande situatie infrastructuur;
- ▲ Aantal beschikbare parkeerplaatsen particulier terrein.
- ▲ Ceintuurbaan.

Stap 2: Onderzoek

Het onderzoek bestaat uit twee onderdelen, namelijk:

- ▲ *Kruispunt- en wegvaktellingen.* Hierbij worden ook de toegangen naar particuliere terreinen meegenomen. De voertuigen worden geteld gedurende 12 uren (07:00 tot 19:00 uur) op een tweetal representatieve dagen. Er is onderscheid gemaakt in gemotoriseerd verkeer (licht, middelzwaar en zwaar) en fietsverkeer. De locaties van de kruispunt- en wegvaktellingen is in afbeelding 4 weergegeven in het **groen**.



Afbeelding 3: Deelgebieden

- ▲ **Doorsnedetelling.** Op een aantal strategische locaties zijn slangtellers geplaatst. Een slangtelling levert een continu beeld van de hoeveelheid verkeer dat de slangtelling passeert. Tevens registreert de telslang de passeersnelheid van het verkeer. De locaties van de doorsnedetellingen is in afbeelding 4 weergegeven in het **rood**.

Oosterenk wordt gekenmerkt door verschillende deelgebieden. Elk deelgebied heeft een eigen functie en eigen verkeerskundig profiel. In afbeelding 3 staat weergegeven uit welke deelgebieden Oosterenk bestaat.

Stap 3: Analyse en modelleren

Om uitspraken te kunnen doen over de gevolgen voor het verkeer van de gebiedsontwikkeling, is allereerst bepaald welke routes de gebruikers rijden van en naar elk individueel deelgebied. Hierbij is de aanname gedaan dat de routekeuze van de gebruikers niet veranderd indien de functie van een deelgebied wijzigt.

De routekeuze per deelgebied is bepaald aan de hand van de resultaten verkregen met de kruispunt- en wegvaktellingen in combinatie met expert judgement.



Afbeelding 4: Onderzoekslocaties

De infrastructuur in Oosterenk is verdeeld in secties. Op basis van de routekeuze welke is bepaald middels tellingen en expert judgement is het verkeer gegenereerd door de verschillende functies per deelgebied toebedeeld aan het netwerk.

In deze stap worden woonvarianten toegevoegd aan het netwerk, om te bepalen wat het effect van deze potentiële ontwikkelingen is op het netwerk.

2 Inventarisatie

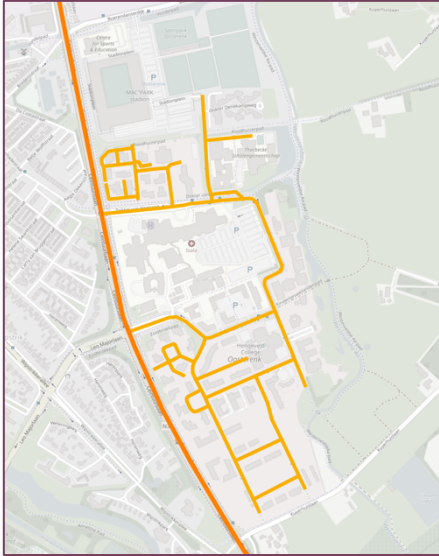
2.1 Infrastructuur

De westzijde van Oosterenk is meer georiënteerd op de auto en de oostzijde van de Oosterenk meer op het langzame verkeer, als de fiets en de voetganger.

Gemotoriseerd verkeer

De Oosterenk wordt onder andere aan de westzijde ontsloten door de Ceintuurbaan. Op een tweetal locaties kan gemotoriseerd verkeer de wijk in- of uitrijden, namelijk:

- Kruispunt met Dokter van Heesweg
- Kruispunt met Dokter Spanjaardweg



Afbeelding 5: wegcategorieën

In de basis is er voldoende capaciteit op bovenstaande kruispunten om het gemotoriseerde verkeer van en naar de Oosterenk te ontsluiten.

We wegen binnen de Oosterenk zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg B met een maximum toegestane snelheid van 50 km/uur (**Geel**). Alle kruispunten zijn ingericht als voorrangskruispunt. De fiets heeft op de belangrijkste wegen binnen de Oosterenk een eigen plek op de rijbaan.

De Ceintuurbaan is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 70 km/uur (**Oranje**). De wegen vanuit de Oosterenk sluiten middels VRI geregelde kruispunten aan op de Ceintuurbaan.

Ceintuurbaan

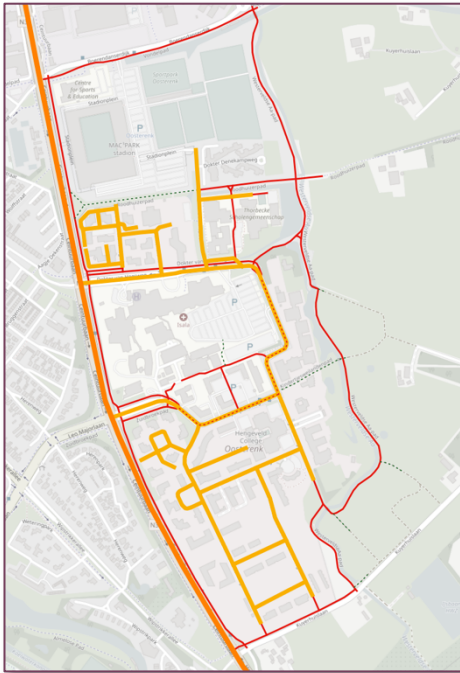
De Ceintuurbaan is een aantal jaren geleden gereconstrueerd waarbij de wegcapaciteit is vergroot door realisatie van rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen met langzaam verkeer en nieuwe verkeersregelingen.

Op de Ceintuurbaan rijden dagelijks 25.000-47.000 voertuigen, wat naar verwachting gaat groeien naar 33.000-57.000 voertuigen per etmaal. Ongeveer 25% van deze voertuigen betreft doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer heeft geen herkomst en/of bestemming rond de Ceintuurbaan.

Uit het verkeersmodel van Zwolle (2030) komt naar voren dat een aantal kruispunten, met name in de avondspits, in 2030 aan de capaciteit zit. Het lijkt er echter wel op dat de meeste kruispunten deze intensiteiten net kunnen verwerken. Het kruispunt Ceintuurbaan – Meppelerstraatweg en het kruispunt Ceintuurbaan – A28 kunnen deze intensiteiten naar verwachting niet verwerken, aangezien hier de I/C waarden hoger liggen dan 0,9.

Fietsverkeer

Er liggen in de Oosterenk een aantal vrijliggende fietspaden en een aantal wegen zijn voorzien van fietsstroken.



Afbeelding 6: Fietsstructuur

De breedte van de fietsstroken op de Dokter van Thienenweg is 1,75 meter en op de Dokter Spanjaardweg 1,50 meter (**Rood**).

De breedte van de vrijliggende fietspaden (**Rood**) variëren tussen de 3,00 meter en 4,50 meter. De breedte van de recreatieve fietspaden is over het algemeen 3,00 meter.

Naast dat er fietsvoorzieningen aanwezig zijn, liggen er ook nog een aantal paden binnen het gebied welke niet specifiek zijn aangelegd voor fietsers (**Groen**). Wel worden deze paden ook gebruikt door fietsers. Aan de westzijde van de Oosterenk ligt tevens een natuurgebied waar veel recreatieve fietspaden.

Openbaar vervoer

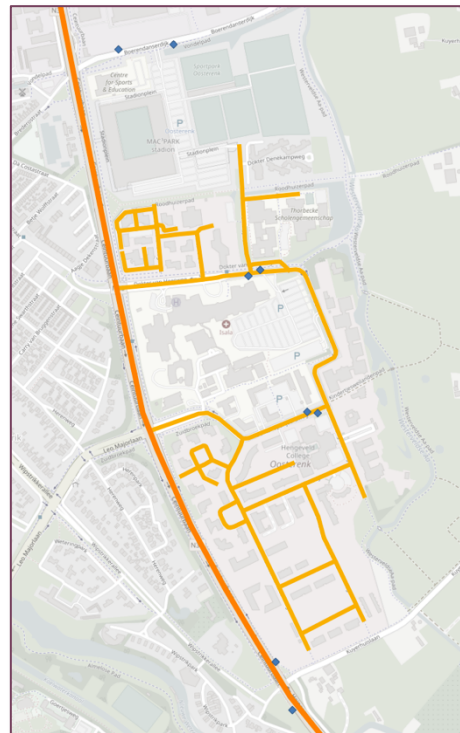
De Oosterenk heeft een OV-ontsluiting welke in de basis goed is. Het gebied wordt ontsloten door diverse regionale buslijnen en een stadslijn. De afstand tot bushaltes (♦) is overal binnen 500 meter en de verbindingen zijn frequent.

Er zijn een viertal bushaltes welke de wijk ontsluiten, namelijk:

- Halte Stadion
- Halte Dokter van Hengeveldweg
- Halte Isala Ziekenhuis
- Halte Kuyterhuislaan

Parkeren

In de Oosterenk wordt parkeren over het algemeen gefaciliteerd op het eigen terrein bij de verschillende bedrijven en voorzieningen. De bezoekers van het Isala ziekenhuis parkeren over het algemeen bij de parkeervoorzieningen van het ziekenhuis, het personeel parkeert voornamelijk op het parkeerterrein bij het stadion.



Afbeelding 7: Openbaar vervoer

Op een aantal locaties in de Oosterenk wordt parkeren op de rijbaan gefaciliteerd door de aanwezigheid van vakken. Dit is voornamelijk het geval in het gebied ten zuiden van het Isala Ziekenhuis.

Daarentegen wordt parkeren op een aantal locaties in de Oosterenk ook ontmoedigd door de aanwezigheid van parkeerverboden. Op een tweetal manieren is parkeren verboden, namelijk:

- ▲ Fietsstroken (fietssymbool)
- ▲ Parkeerverboden (E1)

Op de Dokter van Heesweg, Dokter van Thienenweg en de Dokter Spanjaardweg zijn fietsstroken aanwezig, waardoor het dus niet mogelijk is (ofwel verboden) om hier te parkeren.

Op de Dokter Hengeveldweg, Dokter Stolteweg en het Dokterspad is het verboden te parkeren door de aanwezigheid van verkeersborden E1.

2.2 Functies

Binnen de Oosterenk zijn in 2017 meer dan 200 bedrijven en instellingen met in totaal ongeveer 15.500 arbeidsplaatsen. Dit is ten opzichte van 2012 bijna een verdubbeling. Dit komt voornamelijk doordat door de verhuizing van het Isala ziekenhuis naar de Oosterenk.

Daarnaast heeft het ziekenhuis een aanzuigende werking op medisch gerelateerde bedrijven en organisaties. Kantoren ten behoeve van zakelijke dienstverlening, organisaties uit de gezondheidszorg en onderwijsinstellingen zijn daarna de belangrijkste werkgevers binnen de Oosterenk.

De Oosterenk heeft een aantal beeldbepalende bedrijven en instellingen. De instelling die het meest beeldbepalend is, is het Isala ziekenhuis.

Kantoren

De Oosterenk is in de huidige situatie vooral bekend als kantoorterrein en als locatie waar het stadion van PEC zit gevestigd. Een groot deel van de Oosterenk heeft in de huidige situatie de functie 'kantoren'.

In totaal zitten er 41 kantoren gevestigd in de Oosterenk. Tezamen hebben deze kantoorpanden een bruto vloeroppervlakte van 125.000 m².

Straat	Aantal kantoren	Functie	Aantal m ² BVO	Leegstand 2018
Dokter Stolteweg	12	Grotendeels medisch vastgoed	27.100	10.450
Dokter Van Deenweg	16	Combinatie van wonen en kantoren	56.800	10.804
Dokter Spanjaardweg	3	Kantoren	5.900	1.250
Dokter Klinkertweg	4	Kantoren	16.400	6.900
Dokter Van Lookeren Campagneweg	3	Kantoren	12.400	3.100
Dokter Wiechenweg	2	Kantoren	6.600	500

Tabel 1: Kantoren

Medisch

In de Oosterenk zit het Isala Ziekenhuis gevestigd. Het Isala Ziekenhuis is één van de grotere ziekenhuizen van Nederland, waar vrijwel alle medische specialismen zijn vertegenwoordigd. Het ziekenhuis heeft omstreeks 1100 bedden meer dan 6000 werknemers.

Educatie

In Oosterenk zijn op dit moment vier schoolgebouwen aanwezig, namelijk:

- ▲ Ambelt
- ▲ Hengeveldcollege
- ▲ Thorbecke scholengemeenschap
- ▲ Landstede

De Ambelt is een instelling in het speciaal onderwijs. Het biedt onderwijs aan leerlingen die niet passen binnen het reguliere onderwijssysteem. De Twijn is eveneens een instelling die voorziet in speciaal onderwijs. Op deze school zitten voornamelijk leerlingen met een fysieke beperking. Binnen het gebouw (Het Hengeveldcollege) van De Twijn zijn enkele zorgpartners van de school gevestigd vanuit het gedachtengoed dat zorg dichtbij de leerlingen is. Beiden scholen hebben door hun specifieke karakter een bovenregionaal voorzieningsniveau. Dit zorgt voor veel vervoersbewegingen m.b.t. halen en brengen.

Scholengemeenschap Thorbecke is een onderwijsinstelling in het voortgezet onderwijs welke Mavo, Havo en Atheneum aanbiedt. Thorbecke bedient voornamelijk de stad en omliggende kernen. Hiermee genereert de school voornamelijk veel lokaal fietsverkeer. Daarnaast speelt het openbaar vervoer ook een belangrijke rol.

De ontwikkeling van de leerlingenaantallen voor het speciaal onderwijs zijn moeilijk te voorspellen. Daar waar eerst een afname waar te nemen was in de leerlingenaantallen is de afgelopen tijd weer een groei in leerlingenaantallen waar te nemen. Dat maakt het prognostiseren van huisvestingsvraagstukken lastig. Over het algemeen kan gesteld worden dat clustering van vormen van speciaal onderwijs wenselijk is. Daarnaast is de nabijheid van zorginstellingen en -bedrijven een pre voor de huisvesting van dit type onderwijs.

Op dit moment wordt er gewerkt aan een visie op het speciaal onderwijs in Zwolle. Er wordt o.a. verkend in hoeverre clustering van deze voorziening binnen de stad mogelijk is. Het deelgebied van de Oosterenk wordt daarin benoemd als één van de zoekgebieden binnen de stad.

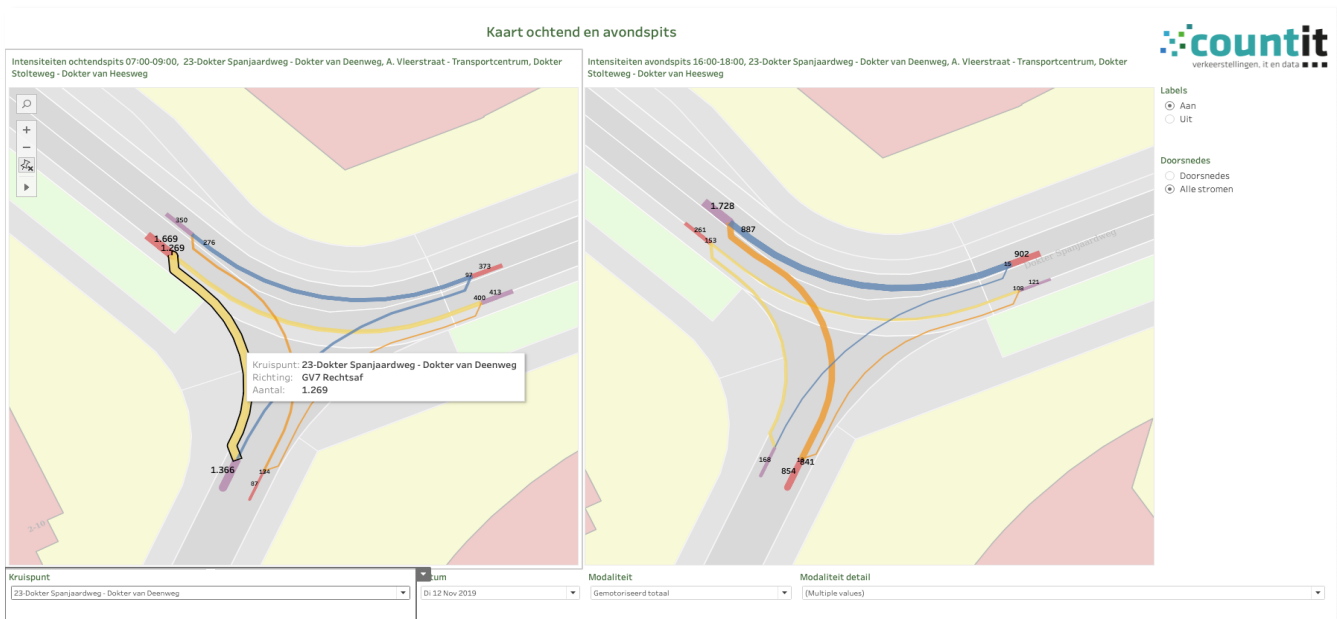
Wonen

In het verleden was de Oosterenk voornamelijk bedoeld en geschikt voor het vestigen van kantoren en bedrijven. Pas in 2018 hebben er ontwikkelingen plaatsgevonden, met groei van inwoners voor de Oosterenk als gevolg.

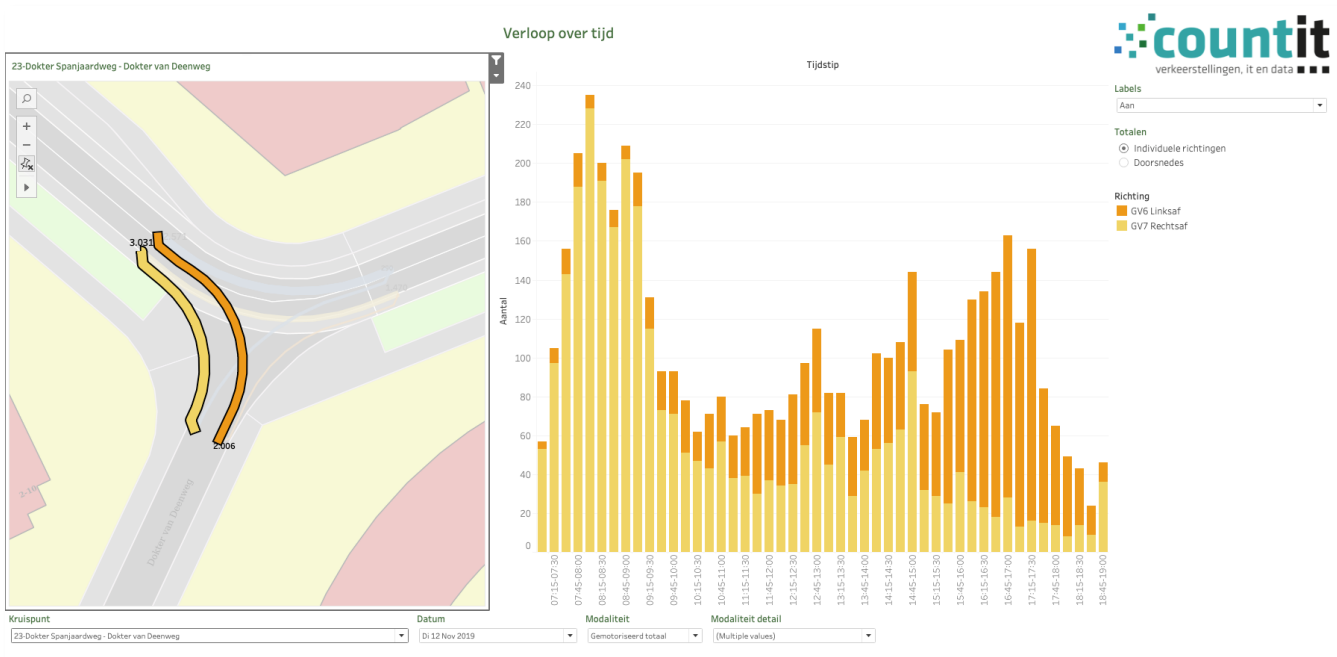
2.3 Gebruik

2.3.1 Intensiteiten

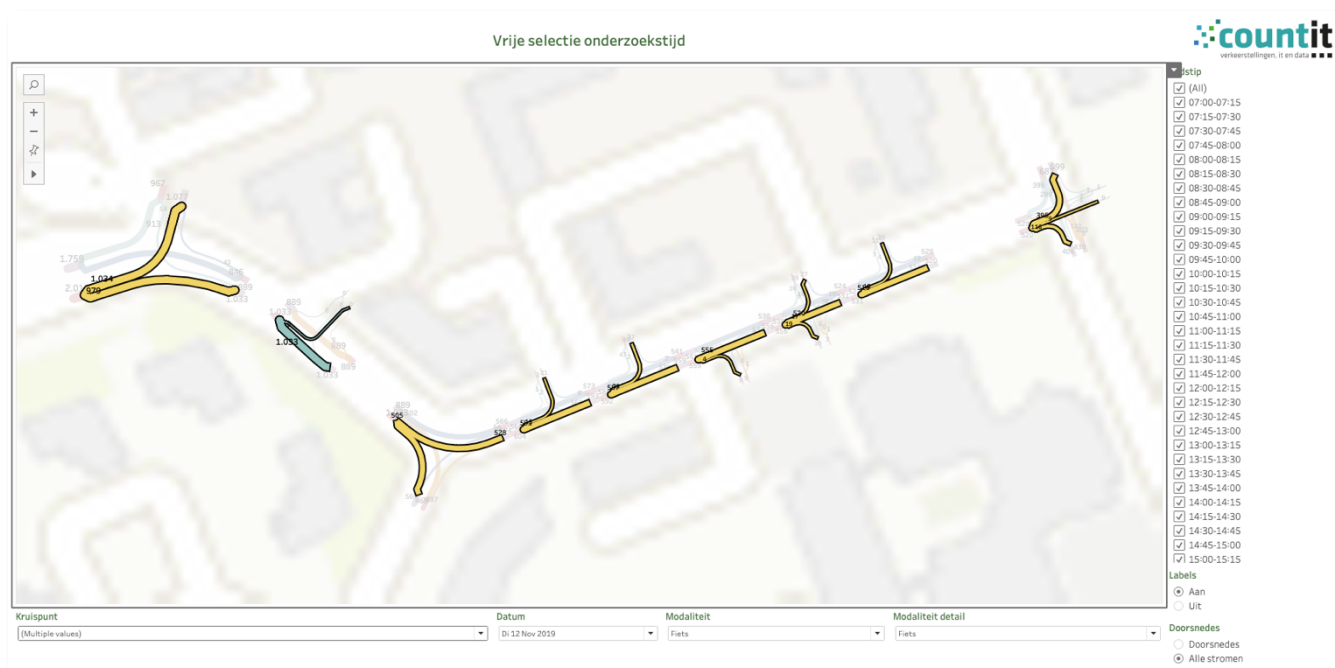
De resultaten van het intensiteitsonderzoek zijn ondergebracht in CountIt. Het is een interactieve tool om analyses te kunnen maken van de verkeersafwikkeling van het netwerk maar ook van individuele kruispunten. Onderstaand ter illustratie een aantal screenshots van CountIt Oosterenk.



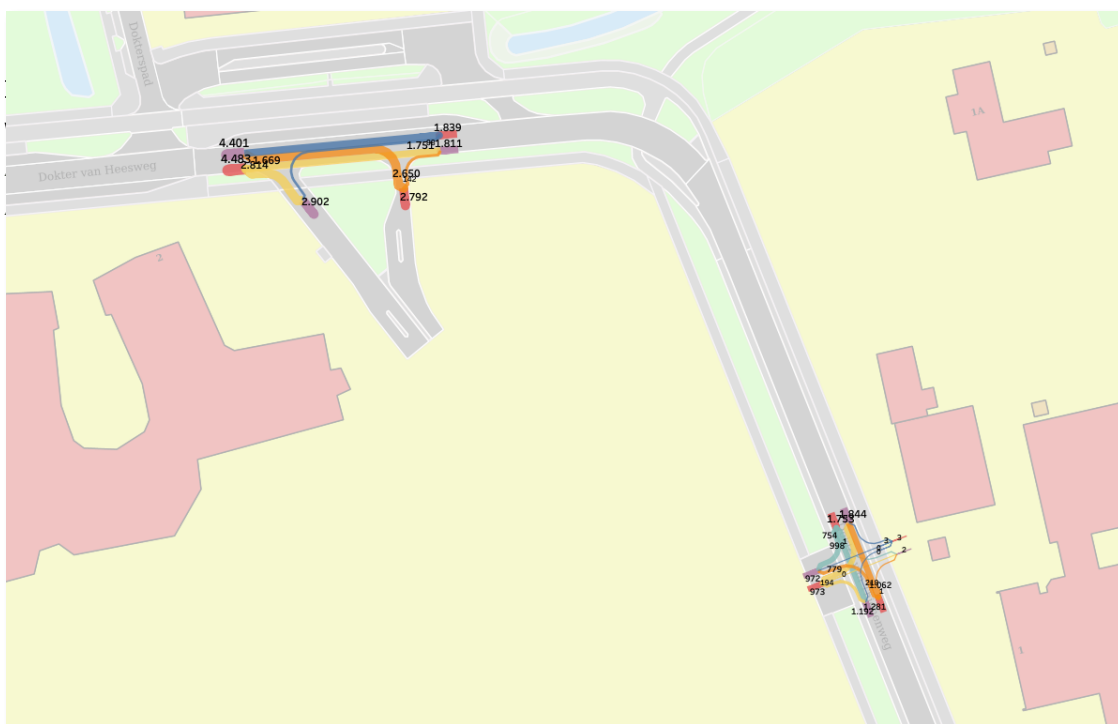
Afbeelding 8: CountIt Oosterenk, Vergelijk ochtend- en avondspits Dokter Spanjaardweg – Dokter van Deenweg



Afbeelding 9: CountIt Oosterenk, Verloop over de dag per richting



Afbeelding 10: CountIt Oosterenk, Verdeling van het binnenkomende fietsverkeer Dokter Spanjaardweg



Afbeelding 11: CountIt Oosterenk, In- en uitrijden parkeerterrein en -garage Isala 7:00 – 19:00



Afbeelding 11: CountIt Oosterenk, Intensiteit ochtendspits 7:00 – 9:00 uur



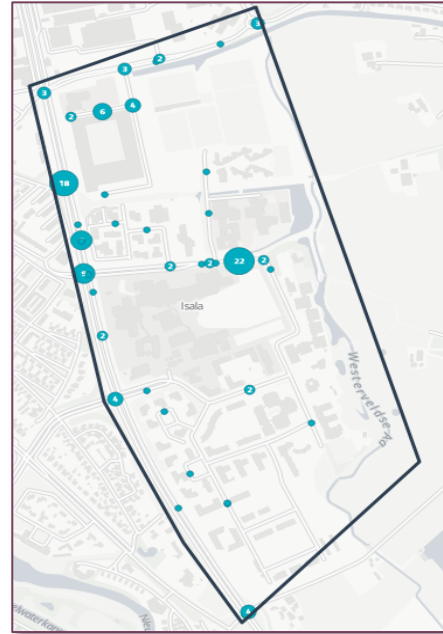
Abbeelding 12: CountIt Oosterenk, Intensiteit middagspits 16:00 – 18:00 uur

2.4 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid bestaat uit zowel objectieve veiligheid als subjectieve veiligheid. Objectieve veiligheid wordt bepaald door het daadwerkelijk aantal ongevallen dat in een bepaalde periode heeft plaatsgevonden. Subjectieve veiligheid wordt beschreven door het gevoel van onveiligheid dat mensen kunnen ervaren.

Objectieve veiligheid

Veel verkeersongevallen worden door politie en/of verzekering geregistreerd, waarna de gemeente middels VIA-stat inzicht kan krijgen in deze geregistreerde ongevallen. De gemeente Zwolle heeft inzicht in een groot deel van de ongevallen welke hebben plaatsgevonden tussen 1 januari 2014 en heden.



Afbeelding 13: Ongevalslocaties

Er is voor de Oosterenk en aanliggende wegen inzichtelijk gemaakt hoeveel ongevallen er hebben plaatsgevonden, wat de ernst is van deze ongevallen en wat de aard is van de ongevallen.

De meeste ongevallen in de Oosterenk zelf zijn gemarkeerd op de Dokter Van Heesweg ter hoogte van de toegang naar het parkeerterrein van het Isala ziekenhuis. Hier hebben 22 ongevallen plaatsgevonden, allen met enkel materiële schade als gevolg. Veelal vond een ongeval plaats tussen verschillende personenauto's. Vermoedelijk vonden al deze ongevallen plaats op het parkeerterrein, waarbij auto's schade hebben veroorzaakt aan andere voertuigen.

In verband met de verzekering moet er aangifte worden gedaan bij de politie waarna dit ongeval wordt weergegeven in Viastat.



Afbeelding 14: Gemarkeerde locatie van 22 ongevallen op de Dokter Van Heesweg

Ook op andere locaties op de Dokter Van Heesweg hebben, in vergelijking met andere straten in de Oosterenk, relatief veel ongevallen plaatsgevonden. Ook hierbij veel ongevallen met uitsluitend materiële schade, er heeft maar één geregistreerd ongeval plaatsgevonden op de Dokter Van Heesweg waarbij een persoon gewond is geraakt.

Op andere locaties in de Oosterenk hebben geen of weinig ongevallen plaatsgevonden. Indien er ongevallen plaats hebben gevonden, waren dit vaak ongevallen met uitsluitend materiële schade als gevolg.

Bij het stadion, op het parkeerterrein, hebben relatief veel ongevallen plaatsgevonden. In totaal zijn er 13 ongevallen op het terrein geregistreerd. Bij twee van deze ongevallen ontstond er letsel bij één van de betrokkenen als gevolg van het ongeluk. Bijna alle ongevallen bij het stadion vond plaats tussen twee of meerdere voertuigen, beide letselongevallen vonden plaats door een conflict tussen een personenauto en een brom-/snorfiets. Vermoedelijk vonden al deze ongevallen plaats op het parkeerterrein, waarbij auto's schade hebben veroorzaakt aan andere voertuigen. In verband met de verzekering moet er aangifte worden gedaan bij de politie waarna dit ongeval wordt weergegeven in Viastat.

Op de Boerendanserdijk, ter hoogte van de toegang naar het parkeerterrein ten behoeve van het stadion, hebben relatief veel ongevallen plaatsgevonden. Drie ongevallen hebben plaatsgevonden nabij de toegang naar parkeerterrein. Al deze ongevallen hadden letsel als gevolg bij één van de betrokkenen.

Waar de Boerendanserdijk kruist met de toegangsweg naar de Sligro (wederom Boerendanserdijk) hebben 4 ongevallen plaatsgevonden. Twee van de vier ongevallen hadden letsel als gevolg. Veelal betrof het personenauto's welke met elkaar in conflict zijn geraakt.

Op de Rotonde op de kruising tussen de Boerendanserdijk en het Rechterland hebben 3 ongevallen plaatsgevonden, waarbij twee ongevallen één van de betrokkenen gewond is geraakt. Beide ongevallen betrof een fietser welke werd betrokken in een flank ongeval.

Op de Ceintuurbaan hebben de afgelopen jaar veel ongevallen plaatsgevonden. Bijna alle ongevallen op de Ceintuurbaan betreffen flank ongevallen of kop/staartbotsingen. Op het kruispunt Wipstrikkerallee – Kuyterhuislaan hebben 5 ongevallen plaatsgevonden. Vier van deze ongevallen hadden uitsluitend materiële schade als gevolg en één ongeval had twee gewonden als gevolg.

Ter hoogte van het kruispunt Leo Majorlaan – Dokter Spanjaardweg zijn in de afgelopen jaren vier ongevallen gebeurd. Drie van de vier ongevallen hadden uitsluitend materiële schade als gevolg, bij één ongeval is een betrokkene gewond geraakt.

Er hebben tien ongevallen plaatsgevonden op het kruispunt Dokter van Heesweg – Tesselschadestraat. Bij drie van de tien ongevallen zijn mensen gewond geraakt. Alle ongevallen vonden plaats tussen gemotoriseerde voertuigen.

Waar de Boerendanserdijk kruist met de Ceintuurbaan hebben drie ongevallen plaatsgevonden. Deze ongevallen kenden alleen materiële schade en bij alle ongevallen waren alleen personenauto's betrokken.

Naast ongevallen op de door VRI geregelde kruispunten, vonden ook veel ongevallen plaats op de wegvakken op de Ceintuurbaan.

Tussen de Boerendanserdijk en de Dokter van Heesweg zijn 28 ongevallen gebeurd, wel hadden al deze ongevallen uitsluitend materiële schade. Veel van deze ongevallen betroffen kop/staartbotsingen en een aantal keer betrof het een flankongeval.

Tussen de Dokter van Heesweg en de Dokter Spanjaardweg hebben 3 ongevallen plaatsgevonden, allen met uitsluitend materiële schade als gevolg. Ook deze ongevallen bleken allen een kop/staartbotsing.

Subjectieve onveiligheid

De gemeente Zwolle houdt alle meldingen bij welke binnen komen vanuit de gemeente. Deze meldingen zijn gebruikt om te bepalen welke locaties en onderwerpen als meest onveilig worden ervaren (●).

1. Parkeerterrein bij stadion – Boerendanserdijk

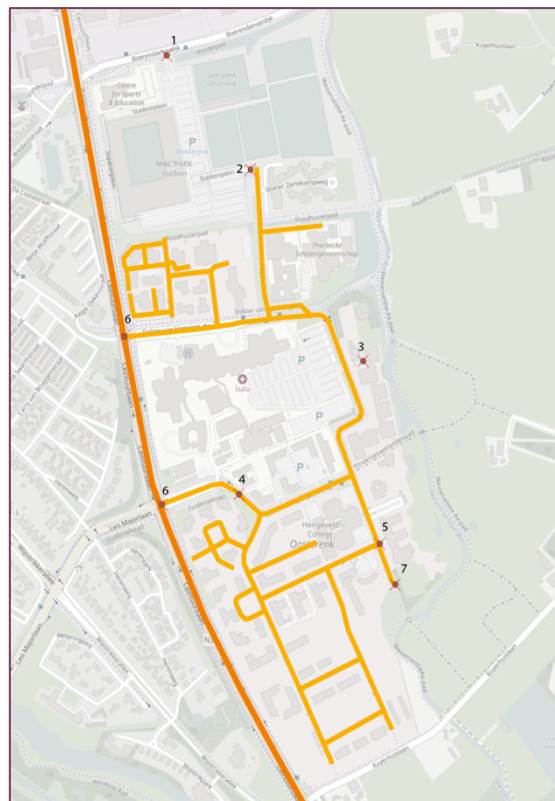
Het parkeerterrein bij het stadion wordt intensief gebruikt, onder andere doordat een groot deel van het personeel van het Isala Ziekenhuis parkeren bij het stadion. Dagelijks lijdt dit tot knelpunten op de aansluiting van het parkeerterrein naar de Boerendanserdijk. Problemen die worden ervaren zijn onder andere wachtrijen bij het uitrijden en conflicten tussen auto's en fietsers op het tweerichtingen fietspad parallel aan de Boerendanserdijk. De gemeente heeft toegezegd op de korte termijn kleinschalige maatregelen te treffen in het kader van verkeersveiligheid.

2. Parkeerterrein zuidzijde stadion

Er is geconstateerd dat de achteruitgang van het stadion aan het Dokterspad wordt gebruikt voor de uitstroom van het parkeerterrein van het stadion.

3. Oude Waterschapslocatie

Bij nieuwe ontwikkelingen komt de vraag naar boven hoe dit terrein moet worden ontsloten voor fietsers. Het tweerichtingen fietspad parallel aan de Dokter van Heesweg loopt niet verder dan de bocht, waar men vervolgens moet oversteken. Het is niet wenselijk dat men tweemaal de weg over moet steken.



Afbeelding 15: Subjectieve onveiligheid

4. Fietsoversteek Dokter Spanjaardweg

Vanwege de ligging van de fietstunnel onder de Ceintuurbaan door, moeten fietsers die van uit de Dokter van Deenweg komen tweemaal de weg oversteken. In de praktijk levert dit regelmatig lastige situaties op en wordt er veel over het trottoir gefietst om de fietsoversteken te vermijden.

5. Dokter Hengeveldweg (Ambelt)

Tweemaal per dag doen vele busjes de Ambelt aan, wat overlast veroorzaakt en bijzondere situaties oplevert. Er is hier in reeds eenrichtingsverkeer ingesteld, maar dit wordt vaak genegeerd.

6. Ceintuurbaan i.c.m. aansluitingen Oosterenk

Regelmatig worden er vragen gesteld en klachten ingestuurd over de bereikbaarheid van Oosterenk, specifiek over de afstelling van de verkeerslichten. De afstelling van de verkeerslichten moet daarom nauw worden gemonitord.

7. Dokter Eeftinck Schattenkerkweg

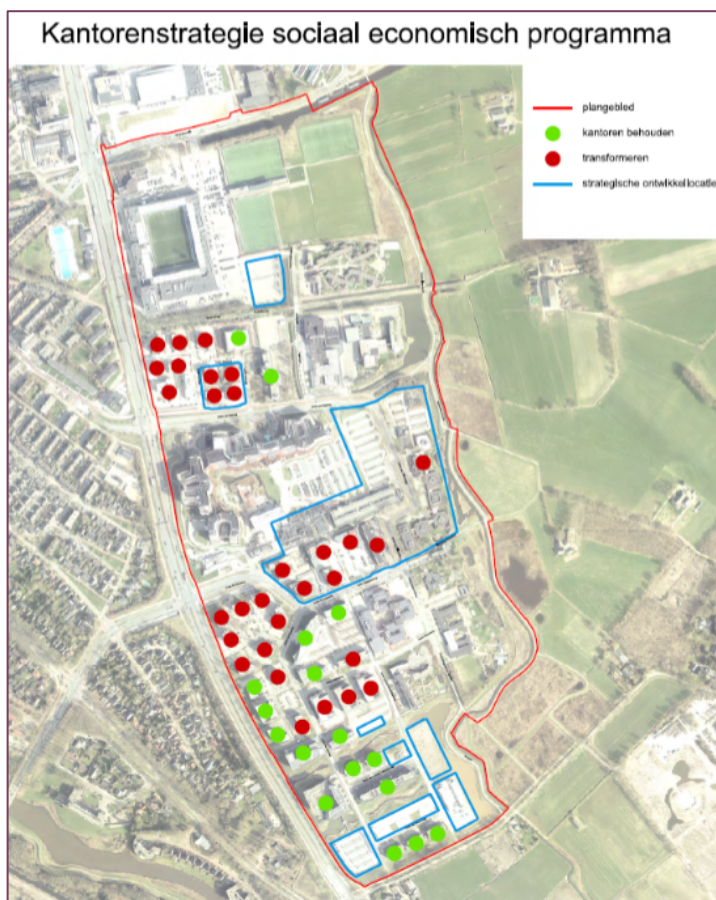
Er zijn veel klachten binnen gekomen over dat auto's over het fietspad van en naar de Kuyterhuislaan rijden. Een mogelijke oplossing is het definitief afsluiten van het fietspad voor autoverkeer door bijvoorbeeld fysieke maatregelen. Een ontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer via de Kuyterhuislaan is namelijk niet aanvaardbaar in verband met de verkeersveiligheid.

3 Visie Oosterenk

3.1 Inleiding

De dynamiek in de Oosterenk is momenteel erg groot. In kader van de Omgevingsvisie is de kantorenleegstand eind 2018 in kaart gebracht voor de stad als geheel als ook voor Oosterenk (circa 45.000 m²). De actualiteit van nu komt inmiddels uit op circa 20.000 m² leegstand.

De gemeente heeft een memo opgesteld met de kerngegevens ten aanzien van het Sociaal-Economisch-Programma (SEP) Oosterenk. Voor alle kantoren in de Oosterenk is bepaald of deze van strategisch belang zijn of niet. Dit heeft geresulteerd in een kaart met daarop de kantorenstrategie weergegeven.



Afbeelding 16: Kantorenstrategie SEP Oosterenk

3.2 Kansrijke functies

In het memo wordt uitgegaan van 74.100 m² te behouden kantoor, 59.400 m² wordt getransformeerd naar een andere functie. Vooral panden aan de Dokter Stolteweg en de Dokter Van Deenweg zijn kansrijk betreft transformatie naar een andere functie.

De meest kansrijke functies en programma's voor de Oosterenk staan hierna beschreven.

Kantoren en kleinschalige bedrijvigheid

- ▲ Op de regio georiënteerde zakelijke dienstverlening
- ▲ Callcenters in telecom, energie en zorgverzekeraars
- ▲ Kleine bedrijven etc. met flexibele ruimtevraag
- ▲ Creatieve broedplaats IT en kleinere bedrijven met atelierruimte in lage categorie mits geen obstakel voor andere aanwezige functies
- ▲ Zorgverzekeraars
- ▲ Semipublieke instellingen (bijvoorbeeld waterschap)

Cure en care

- ▲ Overloop Isala
- ▲ 'Voor en na' Isala (preventie en revalidatie)
- ▲ Gespecialiseerde geestelijke gezondheidszorg
- ▲ Consultatiecentra

Onderwijs

- ▲ Training Center Zwolle
- ▲ Private opleidingsinstellingen – Training Center Zwolle
- ▲ Topsport Zwolle: integrale opleiding voor sporttalent
- ▲ Praktijklocaties – 'stagehuizen'

Wonen

- ▲ Er is marktvraag naar verschillende woningen en doelgroepen. In de Oosterenk kan een gemixt en gevarieerd woonprogramma ontstaan. Hierbij moet wel worden gezorgd dat zoveel mogelijk aaneengesloten woongebieden ontstaan. Het gebied is geschikt te maken voor:
 - ▲ Appartementen
 - ▲ Sociale huur en middenhuur + koop
 - ▲ Accent op één- en tweepersoonshuishoudens
 - ▲ Starters, jongeren en in mindere mate ouderen en gezinnen
 - ▲ Kans voor particulier opdrachtgeverschap
 - ▲ Short Stay
- ▲ Woon-zorg
- ▲ Woon-onderwijs

Voorzieningen

- ▲ Detailhandel
- ▲ Horeca
- ▲ Health gerelateerde vrije tijd en leisure
- ▲ Short Stay
- ▲ Parkeren

3.3 Rekenmodel visie

De visie die voor Oosterenk is ontwikkeld is qua invulling globaal van aard. Om de consequenties van de concepten in beeld te kunnen brengen is een rekenmodel voor het middengebied gemaakt. In de onderstaande afbeelding is dat middengebiedsmodel weergegeven, gebaseerd op de gebiedsvisie "Sterk, groen en gezond" met daaronder het bijbehorende ontsluitingsprincipe.



Afbeelding 17: Middengebied rekenmodel

In dit rekenmodel op basis van de visie is uitgegaan van het naar binnen brengen van het groen opwaarderen van langzaam verkeersverbindingen noord-zuid en oost-west, vergroening van de entrees van oosterenk en een transformatie naar woningen en het toevoegen van zorg en kantoorfuncties. Rekenkundig is daarvoor van belang:

- ▲ Het afwaarderen van de Dokter van Thienenweg
- ▲ Het toevoegen van 1285 woningen
- ▲ Het toevoegen van 3000 m2 Commercieel
- ▲ Het wijzigen van 19.000 m2 Zorg



Afbeelding 18: Middengebied rekenmodel ontsluiting

Op basis van de rekenkundige invulling en het afwaarderen van de Dokter van Thienenweg is een analyse gemaakt van het benodigd aantal parkeerplaatsen en de verwachte verkeersintensiteiten.

In de onderstaande afbeeldingen is de huidige situatie en het rekenkundige scenario verbeeld.



Abbeelding 19: Intensiteiten huidige situatie



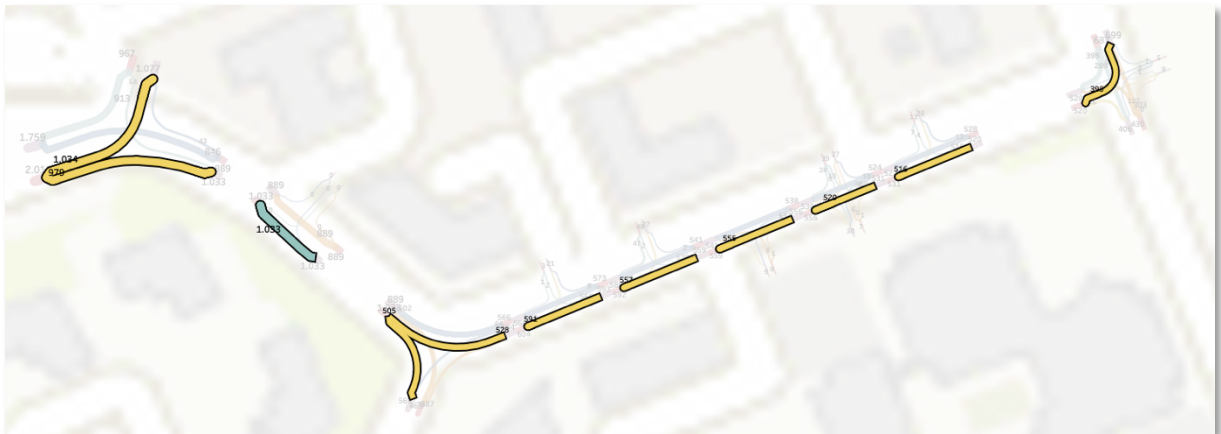
Afbeelding 20: Intensiteiten toekomstige situatie

De toekomstige situatie is aan de hand van de verkeersgeneratiecijfers van het CROW bepaald. In afbeelding 2 staat per deelgebied (rood) weergegeven hoeveel verkeer wordt gegenereerd. Er zijn aannames gedaan over op welk wegvak elk deelgebied aansluit. Vooral aan de zuidzijde van het te ontwikkelen gebied zal met deze ontwikkelingscijfers een groei plaatsvinden. Aan de noordzijde blijft de groei beperkt.

Wensroute van fietsers.

Uit het onderzoek van de huidige situatie blijkt het volgende: Vanuit de Ceintuurbaan gaat 50% (ongeveer 1.000) van de fietsers door langs de Dokter. Spanjaardweg en 50% (ongeveer 1.000) steekt over richting het Isala terrein/ Bonepadsweg. Op het kruispunt met de Dr van Deenweg gebeurt hetzelfde: 50% (ongeveer 500) slaat af richting de Dr van Deenweg en 50% (ongeveer 500) fietst verder langs de Dokter Spanjaardweg.

Langs de Dokter Spanjaardweg vinden ongeveer 100 fietsers hun bestemming. De overige 400 fietsers gaan op het kruispunt met de Dokter Van Thienenweg richting het Noorden en komen daarmee langs de Bonepadsweg. In onderstaande afbeelding (uit CountIt Oosterenk) is die route weergegeven.



Afbeelding 21: Afslagbewegingen binnenkomende fietsers

Uit deze figuur is te concluderen dat op het kruispunt Dokter Spanjaardweg – Bonepadsweg eigenlijk meer fietsers over zouden willen steken. Ongeveer 1.400 ipv de gemeten 1.000 fietsers zouden willen oversteken en doen dat niet. Naar verwachting omdat men de oversteek onveilig vindt of dat men te lang moet wachten.

Op de Dokter Van Heesweg blijft ongeveer 2/3^e (ongeveer 1.200) van de fietsers aan de noordzijde van de weg. Ruim 600 fietsers steken de weg over richting het Isala gebied.

Dat betekent dat voor fietsers de Zuidbroektunnel de mest aangewezen route is naar het Isalagebied.

3.4 Aanpak

STOP-principe

In de mobiliteitsvisie van de gemeente Zwolle wordt uitgegaan van het STOP-principe. Daarmee wordt de prioriteit gelegd bij de voetganger, gevolgd door de fietser, vervolgens het openbaar vervoer en tot slot de personenauto. (Stappen, Trappen, Ov, Personenauto).

Dokter Spanjaardweg

Uit de analyse wordt duidelijk dat de Zuidbroektunnel de belangrijkste langzaam verkeer toegang is voor het Isala gebied en het kantorengedebiet (Watersteeg). Wanneer de Dokter Spanjaardweg een toename aan autoverkeer te verwerken krijgt en ook het aantal fietsers zal toenemen, is het van belang de routes voor het fietsverkeer te verbeteren. In de huidige situatie rijdt een belangrijk deel van de fietsers om, om niet de Dokter Spanjaardweg over te hoeven steken. Dat is een onwenselijke situatie. Om die reden is het verbeteren van de oversteek bij de Bonepadsweg van groot belang. Door deze oversteek ongelijkvloers te maken wordt de toegankelijkheid voor de fietser en voetganger in hoge mate verbeterd. De verbinding tussen de 'zorg en innovatie' zone, de 'Oosterenk-boulevard' en 'Watersteeg' wordt hierdoor ook versterkt.

Bijkomend voordeel van een dergelijke ingreep is dat het autoverkeer op de Dokter Spanjaardweg richting het oosten en richting Watersteeg minder wordt verstoord door overstekende fietsers. De capaciteit van de autoinfrastructuur wordt daarmee vergroot.

Dokter van Heesweg

Het fietsverkeer op de Dokter Van Heesweg (de Tesselschadetunnel) verloopt voor een belangrijk deel goed. De fietsers zitten voor de scholen aan de juiste kant van de Dokter van Heesweg. Toch steken nog ongeveer 600 fietsers over gedurende de dag. Dat oversteken verloopt relatief soepel voor het langzaam verkeer. De oversteekbeweging zorgt wel voor lichte vertraging in de auto stroom. Voor deel hiervan is dat het verkeer gedoseerd aankomt bij de Dokter Stoltweg en de Ceintuurbaan waardoor daar de afwikkeling soepel verloopt. Nadeel is dat het afrijden van het parkeerterrein van Isala relatief veel vertraging oploopt.

Omdat de toename van verkeer relatief laag is op de Dokter van Heesweg, worden geen ingrijpende maatregelen voorzien.