

Informatienota voor de raad

Datum 3 mei 2021

Onderwerp	Beantwoording artikel 45-vragen CU 'Verkeerssituatie Hogenkampsweg'
Versienummer	V1.1

Portefeuillehouder W. Dogger

Informant J. van Doorne/ Sarah Smits
Afdeling Ruimte en Economie/ Leefomgeving en Mobiliteit
Telefoon 038 498 3248
Email J.van.Doorne@zwolle.nl
Bijlagen N.v.t.

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De beantwoording van artikel 45-vragen van de ChristenUnie met als onderwerp 'Verkeerssituatie Hogenkampsweg'

Datum 3 mei 2021

[Toelichting op het voorstel](#)

Inleiding

Bij de fractie van de CU worden door bewoners van de Hogenkampsweg signalen ten aanzien van geluidsoverlast en onveilige verkeerssituaties aangekaart. Nu het college met een ambitieuze Mobiliteitsvisie werk wil maken van veilig verkeer in woonwijken én een nieuwe ontsluitingsstructuur van de stad heeft de ChristenUnie een aantal vragen gesteld over de (verkeers)situatie aan de Hogenkampsweg. Met deze informatienota reageren wij op de op 6 april 2021 gestelde vragen van de ChristenUnie.

Kernboodschap

Geluidsnormen

1. *Welke geluidsnormen voor verkeer zijn van toepassing op de situatie aan de Hogenkampsweg en verhoudt die zich tot elders in het land gehanteerde normen? Hoe weegt de afstand van bebouwing tot de weg daarin mee??*

Antwoord:

De normen die Zwolle hanteert zijn de landelijke normen uit de Wet geluidhinder.

Welke normen van toepassing zijn is afhankelijk van de situatie:

- a. De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder (48 dB)
- b. Een vergunde hogere waarde (max 58 dB)
- c. Het binnenniveau bij een nieuwe woning met hogere waarden (33 dB)
- d. Het binnenniveau bij een sanering (43 dB)

Voor een woning gebouwd na 1981 is in principe de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als uitgangspunt gehanteerd. Als dit niet mogelijk is mag, onder bepaalde voorwaarden, een hogere waarde verleend worden, tot maximaal 63 dB.

Voor de woningen aan de zuidzijde van de Hogenkampsweg zijn in 2004 door Provincie Overijssel hogere waardes verleend tot maximaal 58 dB.

De woningen waarvoor de hogere waardes zijn verleend zijn op de figuur in bijlage 1 in rood gemarkeerd. Bij een verleende hogere waarde zijn bij de bouw van de woningen maatregelen getroffen om tot een binnenwaarde van maximaal 33 dB te komen.

Voor de woningen aan de noordzijde van de Hogenkampsweg zijn geen hogere waardes verleend. Deze woningen zijn al gebouwd voordat de Wet geluidhinder van kracht is geworden en kennen andere grenswaarden. Bij deze woningen kan gekeken worden naar de binnenwaarde van 43 dB. Uitgaande van een standaardisolatie van 20 dB komt deze norm in beeld bij een geluidbelasting aan de gevel van meer dan 63 dB. De genoemde waardes zijn conform landelijke regelgeving.

De afstand tussen de bebouwing en de weg is relevant, omdat bij een akoestisch onderzoek de waarde op de gevel van de woning wordt berekend. Een woning die verder van de weg staat zal daarom een lagere berekende waarde hebben dan een woning pal naast de weg.

Datum 3 mei 2021

2. *Welk geluidsniveau is bij de meest recente geluidsmeting geregistreerd en van wanneer dateert die meting?*

Antwoord:

Metten en berekenen van geluid valt onder hetzelfde Reken- en Meetvoorschrift. De voorkeur gaat uit naar het berekenen van geluid, aangezien metingen momentopnames zijn, die gevoelig zijn voor verstoringen, zoals andere geluidbronnen, weersomstandigheden en wisselende verkeersintensiteiten. Voor de locatie is geen geluidmeting bekend. Wel is de geluidbelasting op de woningen in 2016 berekend.

In 2016 is voor heel Zwolle de geluidsbelastingkaart opgesteld. Dit is een verplichting die voortkomt uit de Europese richtlijn voor omgevingslawaaï. Deze kaarten worden ééns per vijf jaar opgesteld. Aan de hand van de kaarten wordt bepaald waar mogelijk geluidhinder kan ontstaan zijn. Deze kaarten, en het bijbehorende Actieplan Geluid (2018-2023) staan op de website van de gemeente ([Geluidsbelastingkaarten | Gemeente Zwolle](#)).

In de uitsnede in bijlage 2 zijn de woningen langs de Hogenkampsweg oranje gemarkeerd. Dit betekent dat de woningen een (berekende) geluidbelasting hebben tussen de 55 en 60 dB. Voor de binnenwaarde zijn geen metingen bekend.

3. *Ziet het college aanleiding om een nieuwe geluidsmeting uit te voeren?*

Antwoord:

Nee, niet specifiek voor de Hogenkampsweg. Wel gaat Zwolle in het kader van de Europese geluidskaarten een nieuwe monitoringsronde uitvoeren waarbij voor alle woningen opnieuw de geluidsbelastingen worden bepaald. In dat kader ligt er een plan om het Zwolse verkeersmodel te actualiseren op basis van de meest recente telgegevens en de verwachte groei van Zwolle in de komende jaren. Op basis van de resultaten hiervan wordt een nieuw Actieplan geluid opgesteld met voorstellen voor maatregelen.

Snelheidsbeperking en drukte

1. *Herkent het college het signaal uit de buurt dat de verkeersdrukke op de Hogenkampsweg fors is toegenomen in de afgelopen jaren? Vindt het college de huidige verkeersdrukke passend bij het karakter van de Hogenkampsweg als gebied waarin gewoond en verbleven wordt?*

Antwoord:

Het college herkent het signaal uit de buurt over de verkeerssituatie op de Hogenkampsweg. Het mogelijk signaal dat de verkeersdrukke op de Hogenkampsweg in de afgelopen jaren fors, of onevenredig veel zou zijn toegenomen ten opzichte van vergelijkbare of omliggende wegen herkent het college niet.

De Hogenkampsweg heeft zowel een verkeersontsluitende functie als een woon- en verblijfsfunctie. De weg ontsluit, samen met onder andere de Van Wevelinkhovenstraat en de Rijnlaan, de wijk Dieze-Oost en het winkelcentrum in respectievelijk zuidelijke, westelijke en noordelijke richting.

Datum

3 mei 2021

De verkeersdruk op de Hogenkampsweg past in die gemengde functie. De verkeersintensiteit is hoger dan bijvoorbeeld op de Zerboltstraat, maar lager dan op de Meppelerstraatweg.

2. *Er hebben snelheidsmeters gehangen en dat had een positief effect op het terugdringen van snelrijders. Echter zijn deze borden weggehaald. Wat is daarvan de reden, en ziet het college aanleiding deze terug te plaatsen?*

Antwoord:

In het verleden heeft de gemeente Zwolle een aantal zogenaamde snelheidsdisplays (ook wel smileys genoemd) aangeschaft. Deze smileys rouleren in de diverse stadsdelen en worden onder andere op verzoek van bewoners in een straat opgehangen. Onderzoek en ervaringen met het toepassen van deze smileys wijzen uit dat het effect van deze snelheidsdisplays in de eerste week het grootst is. Daarna treedt er gewenning op bij de weggebruikers en neemt het effect steeds verder af. Gelet hierop en het feit dat er ook elders in de gemeente behoefte is aan de inzet van de snelheidsdisplays worden deze na een aantal weken weggehaald, uitgelezen en op een andere locatie geplaatst. Het terugplaatsen van een snelheidsdisplay langs de Hogenkampsweg behoort uiteraard tot de mogelijkheden.

3. *Is de huidige opzet van het wegdek passend bij het karakter van de Hogenkampsweg?*

Antwoord:

Voor veel wegen in Zwolle geldt dat ze er nog altijd uitzien zoals ze tientallen jaren geleden ooit zijn gerealiseerd. De huidige weginrichting is vaak niet (meer) passend bij de huidige inzichten of het karakter van de weg. De Hogenkampsweg is een van deze wegen. Daarbij moet bedacht worden dat deze wegen naast een (steeds groter wordend) verblijfskarakter, nog wel altijd een bepaalde functie in het verkeerssysteem van Zwolle hebben. Dit kan zijn omdat de weg een deel van de wijk ontsluit, het een route is voor openbaar vervoer of nood- en hulpdiensten, of omdat het een aanrijroute voor bevoorradend verkeer richting een wijkcentrum is.

4. *Welke andere snelheidsbeperkingen vindt het college kansrijk voor de situatie van de Hogenkampsweg?*

Antwoord:

Het ontwerp en inrichting van een weg is vrijwel altijd een kwestie van maatwerk. Hierbij moeten functie, inrichting en maximumsnelheid met elkaar in overeenstemming zijn. Bij eventuele herinrichting moet ook altijd rekening worden gehouden met de maatvoering, routes en bereikbaarheid van bevoorradingsverkeer, vuilnisophaaldiensten, aanrijroutes van nood- en hulpdiensten of het openbaar vervoer.

Datum

3 mei 2021

Uit onderzoek blijkt dat het eenvoudigweg plaatsen van een bord 30 km/uur, of het realiseren van snelheidsremmende maatregelen op een deel van de weg een relatief geringe invloed heeft op het verkeersbeeld op de rest van de weg. De wegvakken veranderen dan van een gebiedsontsluitende weg met een maximum snelheid van 50 km/ uur en een relatief lage verkeersintensiteit (voor dit type weg) in een erftoegangsweg met 30 km regiem en een relatief hoge verkeersintensiteit (voor een 30 km gebied).

Voor de situatie van de Hogenkampsweg, maar ook voor veel meer wegen in Zwolle geldt dat de functie en inrichting van de weg moet worden beschouwd op wijk-, of gebiedsniveau en niet op wegvak-, of maatregelniveau. Hiervoor is een integrale heroverweging en herinrichting van de weg nodig, waarvoor het reguliere beheer- en onderhoudsbudget ontoereikend en ook feitelijk niet bedoeld is. In geval van gepland onderhoud aan een weg of de riolering moet er dan extra budget worden aangevraagd voor deze herinrichting. Binnen de beschikbare financiële middelen zijn er op dit moment andere wegen binnen Zwolle die qua prioriteit hoger scoren dan de Hogenkampsweg op het gebied van geregistreerde ongevallen, klachten of (verkeers)hinder en daarmee eerder in aanmerking komen om aangepakt te worden.

Verkeersveiligheid en fietspaden

1. *Op de Hogenkampsweg wordt veel gefietst (o.a. door scholieren). Acht het college de huidige breedte van de fietspaden passend bij dat gebruik?*

Antwoord:

Zoals hiervoor aangegeven is het ontwerp en inrichting van een weg vrijwel altijd een kwestie van maatwerk en afhankelijk van meerdere factoren. De intensiteit van fietsers is een van deze factoren. De huidige breedte van de fietspaden is gebaseerd op onder andere de functie en categorisering van de weg, de beschikbare ruimte en het gebruik van de weg. Ter hoogte van het winkelcentrum is het wegprofiel circa 11 meter breed en zijn de fietsstroken breder dan de fietssuggestiestroken op het meest zuidelijke deel van de Hogenkampsweg, waar de totale wegbreedte circa 8 meter is. De Hogenkampsweg is onderdeel van het hoofdfietsroutenetwerk van Zwolle en vanuit die optiek zouden bredere fiets(suggestie)stroken meer recht doen aan de situatie.

2. *Is het college bekend met de opvatting van Veilig Verkeer Nederland dat het fietspad in de situatie van de Hogenkampsweg vrijliggend zou moeten zijn?*

Antwoord:

Het college is in algemene zin bekend met de opvatting van Veilig Verkeer Nederland dat, in verband met de verkeersveiligheid, op 50 km/ uur wegen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer geen gebruik zouden moeten maken van dezelfde (verkeers)ruimte. Ten aanzien van de specifieke situatie van de Hogenkampsweg is het college niet bekend met het standpunt van Veilig Verkeer Nederland.

Datum 3 mei 2021

STOP-principe en de Mobiliteitsvisie

1. *Het college werkt voortvarend aan toekomstbestendige en duurzame mobiliteit in Zwolle. In dat kader wordt gekozen om het STOP-principe te hanteren en de bredere beweging om autoverkeer zoveel mogelijk via de buitenring (Zwartewaterallee, IJsselallee, etc) te laten bewegen. Ook wordt in de Ontwerp Omgevingsvisie een schets gegeven van de toekomstige ontsluitingsstructuur (p.44) van Zwolle. Hoe ziet het college in dat licht de toekomstige functie van de Hogenkampsweg en welke aanpassingen van de huidige situatie zijn daar voor nodig?*

Antwoord:

Het college is van mening dat op termijn een wegfunctie met een beperkte ontsluitende functie en met een snelheidslimiet van 30 km/uur voor de Hogenkampsweg een passende invulling zou kunnen zijn. Daarmee wordt niet alleen de bereikbaarheid van woningen en voorzieningen gewaarborgd, wordt eventueel ongewenst gebruik van deze route als sluiproute tegen gegaan en wordt recht gedaan aan de woon- en verblijfsfunctie. Over zo'n ingrijpende aanpassing van de weg moeten we uiteraard in overleg gaan met alle betrokkenen, zoals bewoners en ondernemers. Dit doen we op het moment dat er groot onderhoud aan de weg gepland staat, zodat we de extra kosten en overlast beperken. Als er breed draagvlak is om de weg in te richten als 30 km weg dan moet worden afgewogen of deze herinrichting voldoende prioriteit heeft om hiervoor extra geld vrij te maken. Hiervoor zijn op dit moment nog geen financiële middelen gereserveerd.

Openbaarheid

Openbaar

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

voorzitter, Peter Snijders

interim-secretaris, Liesbeth Borsboom

Datum 3 mei 2021

Bijlage 1 Verleende hogere geluidswaardes Hogenkampsweg (zuidzijde)



Bijlage 2: Geluidsbelastingkaart Zwolle uitsnede omgeving Hogenkampsweg

