



Raadsvoorstel

Datum 6 maart 2024

Onderwerp Bypass Eli Heimanslaan
Versienummer 1

Portefeuillehouder Gerdien Rots

Samenvatting

Voorgesteld wordt om de bypass Eli Heimanslaan niet te realiseren en met de klankbordgroep een nieuw ontwerp op te stellen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Nieuwe inzichten laten zien dat de bypass niet nodig is om wachttijden van autogebruikers in de toekomst substantieel te verminderen. Daarnaast benadeelt de bypass voetgangers en fietsers en vraagt de aanleg van de bypass fors meer budget.

Verder zal de verkeersafwikkeling gemonitord worden om op basis daarvan te bepalen of in de toekomst infrastructurele maatregelen nodig zijn.

Financiële gevolgen

Betreft doel 6.3.1 We zorgen voor een toekomstbestendige verkeersinfrastructuur met prioriteit voor schoon vervoer
Begroting wijzigen Nee
Budgetnummer

Bijlagen

1. Concept Voorlopig Ontwerp, januari 2024.
2. Verslag klankbordgroep 28 juni 2023.
3. Presentatie klankbordgroep 28 juni 2023.
4. Rapport Simulatie Eli Heimanslaan, 17 november 2023.
5. Bewonersbrief Raadsvoorstel bypass Eli Heimanslaan.

Openbaarheid

- ☒ Openbaar
☐ Geheim

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

1. De bypass Eli Heimanslaan niet te realiseren.
2. Een nieuw ontwerp op te stellen voor herinrichting van de Eli Heimanslaan, Jac. P. Thijsselaan en Laan der Molens.
3. De verkeersafwikkeling op en rondom de Stadshagenallee te monitoren tot en met 2030.

Datum 6 maart 2024

Inleiding

In oktober 2022 is de raad geïnformeerd over het vervolg Eli Heimanslaan.

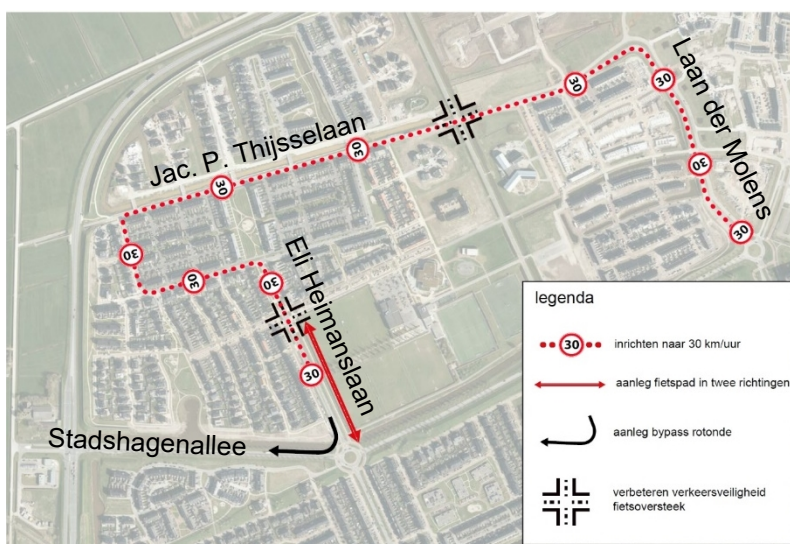
Vervolgens is in de klankbordgroep van bewoners op 28 juni 2023 het concept Voorlopig Ontwerp besproken en positief ontvangen (bijlagen 1 t/m 3).

Onlangs is de eerder benoemde verkeerssimulatie afgerond (bijlage 4) en deze leidt tot nieuwe inzichten t.a.v. de bypass Eli Heimanslaan. De simulatie laat onder andere kortere wachtrijen voor autoverkeer op de Eli Heimanslaan zien. De lange wachtrijen op de Stadshagenallee worden door de aanleg van de bypass niet verminderd.

Op basis van deze simulatie wordt geadviseerd de kruispunten Laan der Molens-Sportlaan, Jac. P. Thijsselaan-Oude Wetering en Laan der Molens-Kalandermolens wél aan te passen, maar de bypass bij de rotonde Eli Heimanslaan niet te realiseren en het fietspad aan de oostzijde van de Eli Heimanslaan niet aan te passen. Als gevolg daarvan moet het huidige ontwerp aangepast worden, waarmee ook de kosten worden beperkt.

Dit nieuwe ontwerp voor herinrichting van de Eli Heimanslaan, Jac. P. Thijsselaan en Laan der Molens wordt in samenspraak met de bewoners in de vorm van een klankbordgroep opgesteld.

Daarnaast zal de verkeersafwikkeling op en rondom de Stadshagenallee t/m 2030 gemonitord worden, de eerste jaren bekostigd vanuit het project, daarna door aan te sluiten bij een stadsbreed monitoringsplan. Op basis daarvan is te bepalen of aanpassingen aan de infrastructuur nodig zijn. De eventuele aanpassingen aan de infrastructuur zijn geen onderdeel van dit besluit.



Maatregelen in raadsbesluit 2021

Kader

[Raadsbesluit](#) van 12 november 2021.

[Informatienota](#) Vervolg Eli Heimanslaan, oktober 2022.

Beoogd effect

De verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers, en daarmee ook voor autoverkeer, op de Eli Heimanslaan, Jac. P. Thijsselaan en Laan der Molens verbeteren door hier de maximumsnelheid duurzaam te verlagen van 50 naar 30 km/u. Op korte termijn worden de grootste knelpunten aangepakt om deels invulling te geven aan dit vastgestelde eindbeeld (snelheidsverlaging). Voor het realiseren van de rest van het eindbeeld wordt een nieuwe ontwerp gemaakt, dit vraagt om een stadsbrede afweging of hiervoor financiële middelen beschikbaar komen. Daarnaast wordt de bypass bij de rotonde Eli Heimanslaan niet gerealiseerd, omdat uit de nieuwe verkeerssimulatie blijkt dat er geen noodzaak is voor de bypass en de bypass zorgt voor een nadelig effect voor voetgangers en fietsers.



Datum

6 maart 2024

Argumenten

1.1 *Uit de verkeerssimulatie blijkt geen noodzaak voor de bypass*

De laatste verkeerssimulatie (eind 2023) laat zien dat de bypass bij de rotonde Eli Heimanslaan meestal niet nodig is, slechts tijdens een beperkt moment in de ochtendspits. De voorspelde optredende wachtrij in 2030 is kleiner dan uit eerder onderzoek (2018) bleek. Het verkeersbeeld is mogelijk blijvend gewijzigd door gedragsverandering (meer thuiswerken).

Een deel van de bewoners aan de Eli Heimanslaan herkent dat beeld en vraagt om van de aanleg van de bypass af te zien.

Verder blijkt uit de huidige simulatie (2023) dat de in 2030 verkeersdruk op met name de Stadshagenallee toeneemt door een groei van bewoners in Breezicht. Als gevolg hiervan wordt meer stagnatie bij de rotonde Laan der Molens verwacht, wat mogelijk gunstig is voor de afwikkeling op de rotonde Eli Heimanslaan. De aanleg van een bypass bij de Eli Heimanslaan heeft overigens nauwelijks effect op de wachtrij op de Stadshagenallee.

Aangezien de wijk Stadshagen nog volop in ontwikkeling is, en onbekend is welke mobiliteitskeuzes de (nieuwe) bewoners maken, is nog niet met zekerheid vast te stellen dat de in 2023 gemaakte simulatie de toekomstige situatie in 2030 juist voorspelt. Daarom is monitoring van de verkeersontwikkeling (conform argument 3) en wendbaarheid in eventuele aanpassingen wenselijk.

1.2 *De bypass benadeelt voetgangers en fietsers*

De aanleg van de bypass heeft een negatief effect op de voetgangers en fietsers tussen de rotonde en de Cleyndertstraat. Fietsers en voetgangers uit omgeving Cleyndertstraat worden gedwongen een omrijd-/omloopbeweging te maken met meer kruisingen met gemotoriseerd verkeer (zie figuur 4-10 in bijlage 4). Dit is niet in lijn met het STOMP-principe, waarbij we bij (her)inrichting prioriteit geven aan achtereenvolgens Stappen, Trappen, OV [Openbaar Vervoer], MaaS (Mobility as a Service) en Privéauto.

1.3 *De aanleg van de bypass vraagt fors meer budget.*

In het raadsbesluit van 12 november 2021 is een krediet van € 550.000,- opgenomen. De opgave vraagt fors meer budget, zoals toegelicht onder het kopje "Financiën". Deze budgetvraag lijkt niet passend bij de omvang van het probleem, mogelijk meer vertraging voor gemotoriseerd verkeer op de Eli Heimanslaan in 2030. Bovendien is de kans groot dat er in 2030 op de Stadshagenallee een fors langere wachtrij ontstaat, die door de grote uitgave voor een bypass niet verminderd wordt.

2.1 *Als de bypass niet gerealiseerd wordt, stellen we een nieuw ontwerp op.*

Indien de bypass Eli Heimanslaan niet gerealiseerd wordt, zal het concept Voorlopig Ontwerp in nauwe samenspraak met de klankbordgroep aangepast worden. Zo is o.a. de aanleg van een vrijliggend tweerichtingsfietspad aan de oostzijde van de Eli Heimanslaan niet meer nodig. Hierdoor krijgt ook het kruispunt Eli Heimanslaan-Sportlaan een andere inrichting. Aangezien zonder bypass de kans op sluipverkeer vanuit Breezicht via de Jac. P. Thijsselaan-Eli Heimanslaan afneemt, zullen we ook met de klankbordgroep verkennen of een minder ingrijpende herinrichting van deze wegen mogelijk is.



Datum

6 maart 2024

3.1 Door de verkeersafwikkeling op en rondom de Stadshagenallee tot en met 2030 te monitoren, bekijken we of aanpassingen aan de infrastructuur nodig of wenselijk zijn.

Zoals benoemd bij argument 1.1 is de toekomstige verkeerssituatie onduidelijk. Door tot en met 2030 de verkeersafwikkeling op en rond de Stadshagenallee te monitoren wordt duidelijk of er aanpassingen aan de infrastructuur wenselijk zijn. Op basis daarvan kan bepaald worden of de bypass Eli Heimanslaan hiervoor de beste oplossing is en of dat er maatregelen nodig zijn om de doorstroming op de Stadshagenallee verbeteren (de bypass draagt niet bij aan de doorstroming op de Stadshagenallee).

Alternatieve mogelijkheden

Voor de aanleg van de bypass is een alternatieve oplossing onderzocht, waarbij de fietsstructuur op de rotonde gewijzigd wordt en de bypass ruimtelijk en financieel minder ingrijpend is (zie figuur 4-7 in bijlage 4). Uit de simulatie (bijlage 4) blijkt helaas dat dit tot fors langere wachtrijen voor autoverkeer op de Stadshagenallee leidt en daarmee sluipverkeer via de route Laan der Molens - Jac. P. Thijsselaan - Eli Heimanslaan. Om die reden is deze mogelijkheid niet nader onderzocht.

Maatschappelijk draagvlak & participatie

Op 11 oktober 2022 is een inloopbijeenkomst georganiseerd, alle bewoners van Breecamp en Breezicht zijn hiervoor per brief uitgenodigd. In de brief en tijdens de inloopbijeenkomst zijn de bewoners uitgenodigd zitting te nemen in de klankbordgroep. 15 bewoners (verspreid over beide buurten) hebben hier gehoor aan gegeven. Op 8 november 2022 is de klankbordgroep voor het eerst bij elkaar gekomen om de opgave en werkwijze af te stemmen.

Vanaf de eerste bijeenkomsten is door menig bewoner aangegeven dat de aanleg van de bypass volgens hem/haar niet nodig is, ook omdat de grote investering t.b.v. autoverkeer, en daarmee het benadelen van fietsers, niet past bij de fietsvriendelijke stad die Zwolle is en wil blijven.

Op 29 maart 2023 is de klankbordgroep voor de tweede keer bij elkaar gekomen en zijn diverse varianten voor de weginrichting besproken (ter duurzame verlaging van de maximum snelheid). Op 28 juni 2023 was de derde bijeenkomst van de klankbordgroep waarbij het totale ontwerp besproken is. De klankbordgroep is daarna meermaals geïnformeerd dat we in afwachting zijn van een onderzoek wat helaas vertraagd is en dat de uitkomst van dit onderzoek bestuurlijk besproken wordt.

De scholen en verenigingen in Breecamp en Breezicht zijn medio 2023 per brief geïnformeerd over het ontwerp, hierop is geen reactie ontvangen.

Verder hebben Toegankelijk Zwolle, Fietsersbond Zwolle en vervoersbedrijf EBS (i.c.m. provincie Overijssel) een toelichting op het ontwerp gekregen en is waar mogelijk hun commentaar verwerkt. Zie het kopje Communicatie voor het geplande vervolg.



Datum

6 maart 2024

Communicatie

Gezien de bijzondere positie van de klankbordgroep is deze vooruitlopend op de behandeling van dit voorstel in de gemeenteraad geïnformeerd. Op het moment van overdracht van college van B&W naar de gemeenteraad is daarnaast een brief (zie bijlage 5) met een korte toelichting verzonden naar alle buurtbewoners.

Na behandeling van dit voorstel in de gemeenteraad wordt vervolgens een inloopbijeenkomst voor beide buurten georganiseerd om het raadsbesluit en vervolg toe te lichten: het aanpassen van het ontwerp in overleg met de klankbordgroep. Hierbij worden alle bewoners nogmaals uitgenodigd om zitting te nemen in de klankbordgroep.

Na het aanpassen van het ontwerp in overleg met de klankbordgroep organiseren we opnieuw een inloopbijeenkomst voor Breecamp en Breezicht. Hierbij zullen we toelichten welke keuzes in het ontwerp zijn gemaakt.

Tevens zullen de scholen & verenigingen Breecamp/Breezicht, Toegankelijk Zwolle, Fietzersbond Zwolle en vervoerder EBS/provincie Overijssel opnieuw betrokken worden.

Na deze laatste inloopbijeenkomst wordt het aangepaste voorlopig ontwerp, geagendeerd bij wethouder en college. Vervolgens maakt de gemeenteraad een stadsbrede afweging om te bepalen of hiervoor financiële middelen beschikbaar komen

Financiën

In het raadsbesluit van 12 november 2021 is een krediet van € 550.000,- voor realisatie van de bypass, een vrijliggend fietspad aan de Eli Heimanslaan en de kruispunten Eli Heimanslaan-Sportlaan en Jac. P. Thijsselaan-Oude Wetering opgenomen.

Bij nadere uitwerking blijkt de inpassing van de bypass een stuk complexer dan verwacht, er is een groter bouwwerk ("brug") nodig om het water te kruisen. Ook de aanleg van de kruispunten Sportlaan en Oude Wetering vragen grotere aanpassingen dan voorzien. Verder zijn de bouwkosten door o.a. de oorlog in Oekraïne fors gestegen.

Van de beschikbare € 550.000,- is ca. € 85.000,- bestemd voor ontwerp, voorbereiding en toezicht (tijdens de bouw). Dat bedrag is op dit moment al met ca. € 30.000,- overschreden. Reden hiervoor is de uitbreiding van de scope van bypass bij de rotonde naar herinrichting van 3 wegen. Er resteert daarmee nog € 435.000,- voor herontwerp, participatie, monitoring en aanpak 3 kruispunten.

Daarnaast is met het raadsbesluit van 12 november 2021 opdracht (zonder krediet) gegeven voor herinrichting van de Eli Heimanslaan, Jac. P. Thijsselaan en Laan der Molens, zodat hier de maximumsnelheid verlaagd kan worden van 50 naar 30 km/u. Het concept Voorlopig Ontwerp is de uitwerking van deze opdracht.

De herinrichting van de Laan der Molens valt deels binnen de grondexploitatie Stadshagen, waarmee een deel van dit budget daaruit vrijvalt (omvang wordt bepaald na aanpassing ontwerp).

In totaal is een aanvullend krediet van ca. € 2 tot 2,5 miljoen nodig voor realisatie van de het bijgevoegde concept Voorlopig Ontwerp inclusief bypass Eli Heimanslaan.

Datum 6 maart 2024

Onderdeel	Krediet raads- besluit '21	Verwachte kosten	Verwacht tekort
Bypass & fietspad Eli Heimanslaan en kruispunten Sportlaan & Oude Wetering.	€ 550.000,-	€ 1.150.000,-	€ 600.000,-
Herinrichting Eli Heimanslaan, Jac. P. Thijsselaan en Laan der Molens.	n.v.t.	€ 1.900.000,-	€ 1.900.000,-
<i>Subtotaal</i>	€ 550.000,-	€ 3.050.000,-	€ 2.500.000,-
Mogelijke dekking via grex Stadshagen (afbouw Laan der Molens)	n.v.t.	€ 0,- tot max. € 500.000,-	n.v.t.
Totaal	€ 550.000,-	€ 2.550.000,- tot € 3.050.000,-	€ 2.000.000,- tot € 2.500.000,-

Indien de bypass Eli Heimanslaan niet wordt gerealiseerd zal een nieuw Voorlopig Ontwerp (voor de herinrichting Eli Heimanslaan, Jac. P. Thijsselaan en Laan der Molens) met bijbehorende (lagere) kostenraming worden opgesteld.

Het nog beschikbare budget voor de realisatie bypass Eli Heimanslaan wordt deels gebruikt om het concept Voorlopig Ontwerp aan te passen, voor participatie met de bewoners en voor monitoring van de verkeersafwikkeling op en rondom de Stadshagenallee. Tevens wordt dit budget benut om de in het raadsbesluit benoemde kruispunten aan te pakken: Eli Heimanslaan-Sportlaan & Jac. P. Thijsselaan-Oude Wetering. Ook zal het kruispunt Laan der Molens-Kalandermolen hiermee aangepast worden, de inrichting daarvan is afhankelijk van de routes voor bouwverkeer door Breezicht.

Op deze wijze kunnen met het reeds beschikbare budget de grootste knelpunten aangepast worden.

Voor de verdere herinrichting naar 30 km/u wordt de gemeenteraad gevraagd om stadsbreed af te wegen of hiervoor financiële middelen beschikbaar komen. Dit tweede deel van de herinrichting is minder urgent, omdat in het eerste deel de drie grootste knelpunten (veel kruisingen tussen auto- en fietsverkeer) aangepakt worden.

Indien gedurende de monitoring blijkt dat andere aanpassingen aan de infrastructuur, met name op en rond de Stadshagenallee, nodig zijn zal ook hiervoor de gemeenteraad worden gevraagd om stadsbreed af te wegen of hiervoor financiële middelen beschikbaar komen.



Datum

6 maart 2024

Risico's

Het niet realiseren van de bypass bij de rotonde Eli Heimanslaan leidt tot de volgende risico's:

1. *Mogelijk weerstand uit de omgeving.*

Een aantal jaar lang is de aanleg van de bypass benoemd, het er nu van afzien kan tot onbegrip leiden. Dit vraagt een heldere uitleg richting bewoners en betrokken partijen (scholen & verenigingen Breecamp/Breezicht, Toegankelijk Zwolle, Fietzersbond Zwolle en vervoerder EBS/provincie Overijssel).

Overigens leidt de aanleg van de bypass ook tot weerstand, de grote investering t.b.v. autoverkeer, en daarmee het benadelen van fietsers, niet past bij de fietsvriendelijke stad die Zwolle is en wil blijven.

2. *Herinrichting wegen vindt later plaats.*

Er moet een nieuw ontwerp gemaakt worden wat tot vertraging in de voorbereiding en daarmee realisatie van de herinrichting Eli Heimanslaan, Jac. P. Thijsselaan en Laan der Molens leidt. Een deel van de bewoners zal dit betreuren, er is een heldere uitleg nodig.

Naast deze twee risico's heeft vervoerder EBS in een toelichting op het huidige ontwerp aangegeven dat de herinrichting van deze 3 wegen, en met name de aanleg van plateaus/drempels, tot andere routekeuzes voor het openbaar-busvervoer in Stadshagen kan leiden. Dit aandachtspunt wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

Vervolg

Indien de raad instemt met dit voorstel is de planning voor het eerste deel van de herinrichting van de wegen als volgt:

- | | |
|---|---------------------------|
| a. Klankbordgroep informeren | maart 2024 |
| b. Inloopbijeenkomst (toelichting scopewijziging) | april 2024 |
| c. Detailuitwerking en aanbesteding | medio 2024 t/m medio 2025 |
| d. Uitvoering werkzaamheden | Vanaf medio 2025 |

Voor het tweede deel van de herinrichting is aanvullend krediet nodig, of dit beschikbaar komt is afhankelijk van een stadsbrede afweging door de gemeenteraad. We sorteren voor op de onderstaande planning:

- | | |
|-------------------------------------|--|
| e. Ontwerp aanpassen | 2 ^e en 3 ^e kwartaal 2024 |
| f. Inloopbijeenkomst | 4 ^e kwartaal 2024 |
| g. Informeren wethouder en college | 4 ^e kwartaal 2024 |
| h. Financiële afweging gemeenteraad | 2025 |
| i. Detailuitwerking en aanbesteding | 2025/2026 |
| j. Uitvoering werkzaamheden | Vanaf 2026 |

Het moment van uitvoering van het eerste en tweede deel van de herinrichting van de wegen is mede afhankelijk van diverse omgevingsprojecten. Waar mogelijk worden werkzaamheden gecombineerd om de omgevingshinder te beperken en kosten te besparen.



voorstel

Zwolle

Datum 6 maart 2024

Openbaarheid

Openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer