

Raadsplein besluitvormend

Datum 26 november 2018

onderwerp Bereikbaarheid Stadshagen (beantwoording motie)
portefeuillehouder Monique Schuttenbeld
informant Stuij, Rene
medeopstellers Loon, Joris van

afdeling Proces- Programma- en Projectmanagement
bijlagen Voorstel: Informatienota Bereikbaarheid Stadshagen
 Bijlage: 2018-03-12 M10-2 Bereikbaarheid Stadshagen

Voorgesteld besluit raad

Kennis nemen van de beantwoording van de motie 'Bereikbaarheid Stadshagen' (M10-2) van 12 maart 2018 van de fracties VVD, D66, PvdA, Swollwacht en ChristenUnie.

Informatienota voor de raad

Datum 10 oktober 2018

Onderwerp	Bereikbaarheid Stadshagen
Versienummer	4

Portefeuillehouder wethouder Schuttenbeld

Informant Joris van Loon en René Stuij
Eenheid/Afdeling Project-, programma- en procesmanagement
Telefoon 0646884494
Email r.stuij@zwolle.nl
Bijlagen 1

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De beantwoording van de motie 'Bereikbaarheid Stadshagen' (M10-2) van 12 maart 2018 van de fracties VVD, D66, PvdA, Swollwacht en ChristenUnie.

Bijlage

Motie 'Bereikbaarheid Stadshagen' (M10-2), 12 maart 2018

Datum 10 oktober 2018

Inleiding

Op 12 maart 2018 heeft u de motie 'Bereikbaarheid Stadshagen' aangenomen (motie M10-2). De motie roept op om:

- De bereikbaarheid van Stadshagen te monitoren. Met name de verkeersdruk op de ontsluitingswegen Stadshagenallee en Mastenbroekerallee;
- Na te denken of er verbeteringen ten aanzien van de bereikbaarheid mogelijk zijn en consequenties van deze eventuele opties in kaart te brengen;
- Hierin al het verkeer mee te nemen (ook fiets en openbaar vervoer).

Aanleiding voor de motie is de verkeersdruk op bepaalde momenten in de wijk terwijl de wijk nog volop in ontwikkeling is. In deze notitie volgt de beantwoording van de motie. Deze notitie start met de achtergrond van de ontwikkeling van de wijk. Vervolgens worden de monitoringsresultaten overlegd, waarna achtereenvolgens ingegaan wordt op het autoverkeer in de wijk, het fietsverkeer en het openbaar vervoer. De notitie sluit af met voorstellen voor maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid die wij onderzoeken.

Kernboodschap

We monitoren de bereikbaarheid van Stadshagen structureel. We zien een aantal plekken waar verbeteringen aan de infrastructuur wenselijk is. We onderzoeken de mogelijkheden. Daarnaast constateren we dat Stadshagen nog niet af is en op diverse plekken nog infrastructuur wordt gerealiseerd wat zal bijdragen aan een betere bereikbaarheid.

Argumenten

Achtergrond

Stadshagen is volop in ontwikkeling. En dat is al zo sinds 1996. De opzet van Stadshagen is zo gekozen dat autoluwe woonbuurten zijn ontstaan vanuit een wens om een veilige, leefbare en rustige wijk te creëren. Vanuit dit concept zijn de hoofdverbindingen voor autoverkeer buiten de buurten om geleid. Voor fietsverkeer, openbaar vervoer en hulpdiensten zijn verbindende routes binnendoor gerealiseerd. Hierdoor is de fiets vaak een aantrekkelijker alternatief voor de auto. Het centrumgebied is voor alle verkeersdeelnemers direct bereikbaar gemaakt, alleen de auto kan niet door het centrum heen rijden. Deze opzet van de wijk is op grote schaal in Nederland toegepast.

De eerste bouwontwikkelingen van Stadshagen zijn ontworpen vanuit de gedachte van een maakbare stad, strak georganiseerd met rechte lijnen en veel symmetrie (Milligen en Schoonhorst). De laatste jaren meer en meer naar een organisch groeimodel waarbij iedere ontwikkeling op zich staat en de aansluiting gezocht moet worden met de omgeving (Werkeren en Frankhuis). De infrastructuur is hierin volgend geweest. De ideeën over de wijze waarop de infrastructuur vorm moest krijgen was daarmee passend bij het beeld van die tijd en de ruimtelijke ontwikkeling zoals gedacht. Het tijdsbeeld in de beginjaren waarbij de weidsheid en het polderlandschap werden benadrukt zie je terug in het wegenpatroon zoals de Mastenbroekerallee (breed opgezette laan). In latere fases ging het om een meer organische ontwikkeling met een kleinschaligere opzet. Ook dit is terug te zien in bijvoorbeeld de opzet van de ontsluitingswegen in het zuidwestelijke deel waar een kleinschaliger karakter is, zonder brede middenberm en waarbij de bebouwing dichter op de weg staat. Ook de technologische ontwikkeling speelt een rol. Daar waar bij de Mastenbroekerallee woningen nog op enige afstand van de weg staan is dat, met de komst van geluidsreducerend asfalt, bij de Havenzathenallee niet meer het geval.

voorstel

Datum 10 oktober 2018

Inmiddels wonen er in Stadshagen 24.000 inwoners en groeit de wijk door naar ruim 30.000 inwoners in 2028. Een stad op zich. Dat zie je ook terug in het verkeersbeeld. Stadshagen krijgt te maken met tot enkele jaren geleden niet voorkomende problemen als congestie tijdens de ochtendspits. De groei van de wijk vraagt om het nauw volgen van de nieuwe verkeersstromen en het waar mogelijk oplossen van knelpunten. Tegelijk is realisme nodig. In een bestaande omgeving kunnen we niet zondermeer fysieke aanpassingen doorvoeren. Ook de inwoners van Stadshagen moeten wennen aan het idee van een drukker wijk waar een congestievrije afwikkeling van het verkeer op spijstijden niet gegarandeerd kan worden simpelweg omdat het onmogelijk is de infrastructuur voor die beperkte momenten in te richten.

Monitoring

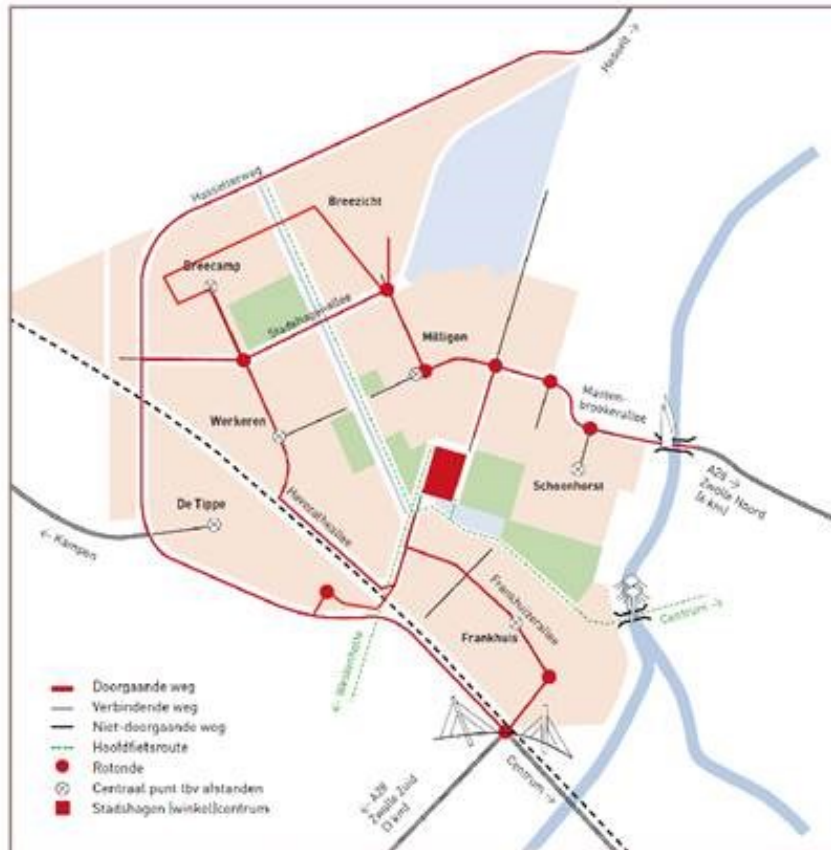
In Stadshagen wordt het verkeer al enkele jaren actief gemonitord. Met behulp van verkeerslichten, visuele tellingen en telapparatuur wordt het verkeer op diverse plekken in de wijk regelmatig geteld. Voor de zomer is dit uitgebreider gedaan om onder andere het effect van de openstelling van de Belvédèretunnel te meten.

Uit het monitoringsonderzoek, uitgevoerd door bureau Royal Haskoning DHV (RHDHV), blijkt dat op hoofdlijnen de infrastructuur van Stadshagen toereikend is voor zowel de huidige als toekomstige (doorkijk naar 2030) situatie, maar dat er wel aandachtspunten zijn. Die concentreren zich op twee locaties:

- *De rotonde Eli Heimanslaan/Havezathenallee*: Voor deze rotonde ontstaan één keer per werkdag wachtrijen (waarbij de wachttijden kunnen oplopen tot 5 minuten) doordat dit een belangrijke ontsluiting de wijk uit is voor verschillende buurten en tevens een belangrijke route naar grote scholen. Met de openstelling van de Belvédèretunnel is de situatie al verbeterd. Toch is er nog sprake van congestie in de ochtend rond de aanvangstijden van de basisscholen (die hun aanvangstijden al gespreid hebben tussen 8.15 en 8.45 uur).
- *De oprijdbaarheid en oversteekbaarheid van de Havezathenallee*: In dit deel van de wijk 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 van de Havezathenallee vanuit de buurten. Die problemen hebben betrekking op wachttijden voordat de Havezathenallee opgereden kan worden en gevoelens van onveiligheid.

Autoverkeer

De hoofdinfrastructuur van Stadshagen is gerealiseerd met uitzondering van delen in Breezicht en Tippe. Figuur 1 geeft het eindbeeld van de hoofdinfrastructuur voor de wijk Stadshagen weer.



Figuur 1: Autostructuur Stadshagen

Infrastructuur

De hoofdinfrastructuur is opgebouwd uit:

- Een doorgaande route van- en langs Stadshagen (Hasselterweg, paarse lijn) met een maximumsnelheid van 70 km/uur. De Hasselterweg kent 4 ontsluitingen naar en van de wijk.
- De vier aansluitingen zijn de gebiedsontsluitingswegen (Stadshagenallee, Belvédèrelaan, Frankhuizerallee en Zwolseweg) met een maximumsnelheid van 50 km/uur.
- De vijfde ontsluiting van de wijk is de route via de Mastenbroekerallee en Middelweg naar de Zwartewaterallee met een maximumsnelheid van 50 km/uur.
- Op de overige wegen, in de woonbuurten, geldt een snelheid van 30 km/uur.

De infrastructuur is voor de auto vorm gegeven als een omgekeerd 'U'. Hierdoor is rondrijden in de wijk niet mogelijk en maakt in principe alleen bestemmingsverkeer gebruik van de wegen in de woonstraten.

Er is een grote diversiteit in stedenbouwkundige opbouw van de wijk en vormgeving. Dit is ook terug te zien in de vormgeving van de gebiedsontsluitingswegen. Deze wegen zien er dan ook niet eenduidig uit. De verschillen in ontwerp dragen daarmee niet bij aan herkenbaarheid voor weggebruikers. De

voorstel

Datum 10 oktober 2018

huidige wegenstructuur is in Stadshagen al dusdanig uitgekristalliseerd dat grote aanpassingen hierin niet mogelijk zijn. In het verleden is al werk gemaakt van het verbeteren van de herkenbaarheid voor de noordelijke ontsluitingsroute (Mastenbroekerallee, Milligerlaan en Stadshagenallee) en zuidelijke ontsluitingsroute (Frankhuizerallee, Belvédèrelaan en Havezathenallee). Voornamelijk door middel van aanpassingen in bewegwijzering. Dit vraagt nog nadere aandacht.

Capaciteitsknelpunten

Klachten over verkeersdrukke komen vooral over de ontsluiting van de buurten Breecamp en Werkeren. Met de uitbreiding van de buurt Breezicht voor ogen vormt die ontsluiting een belangrijk aandachtspunt. Om die reden is versneld de Laan der Molens gerealiseerd. Hiermee hebben de bewoners en bezoekers van voorzieningen in de buurt een tweede ontsluitingsmogelijkheid gekregen. Ook de openstelling van de Belvédèretunnel heeft een gunstig effect op de verkeersafwikkeling op de Havezathenallee.

Dit laat onverlet dat op spijstijden het verkeer rondom met name de rotonde Eli Heimanslaan/Havezathenallee op wachttijden kan rekenen. Tellingen en observaties wijzen uit dat die pieken relatief kort duren, maximaal 30 minuten bij aangaan van scholen in de ochtend. Door bureau RHDHV is onderzoek gedaan naar een tweetal verbetervarianten. Het gaat dan om het uitbreiden van de rotonde met een extra bypass vanaf de Eli Heimanslaan of vanaf de Havezathenallee. Uit het onderzoek blijkt dat de verkeerssituatie hiermee wel verbetert voor de Eli Heimanslaan. Desondanks blijven wachtrijen op de Stadshagenallee bestaan tijdens de ochtendspits. Dit heeft te maken met het vele fietsverkeer wat in de voorrang de oversteek maakt naar de scholen in Breecamp. De combinatie van een verbeterde oprijbaarheid vanuit de Eli Heimanslaan in combinatie met blijvende congestie op de Stadshagenallee heeft als ongunstig effect dat bewoners door Breezicht en Breecamp zullen gaan rijden. Nader onderzoek naar verbetering van deze situatie is dan ook nodig. Dit onderzoek zal zich moeten richten op het bieden van een goed alternatief voor de fietser.

Een ander knelpunt is de oprijbaarheid en voor langzaam verkeer de oversteekbaarheid van de Havenzathenallee. De Havenzathenallee loopt langs het spoor, door de buurt Werkeren naar de rotonde bij de Eli Heimanslaan. Deze route door Stadshagen wordt veelvuldig gebruikt door langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. Omdat op kruispunten al het verkeer bij elkaar komt heeft het verkeer moeite om deze weg op te rijden en over te steken. Het verkeersveilig maken van deze oversteken door een herinrichting en herkenbaar profiel moet leiden tot verbetering. Positief is dat de openstelling van de Belvédèretunnel reeds geresulteerd heeft in een verlaging van de verkeersdruk op de Havezathenallee.

Parkeren

Het parkeren bij voorzieningen, met name scholen, vormt een derde aandachtspunt. Door omwonenden, maar ook door ouders die hun kinderen brengen, wordt overlast ervaren van al het autoverkeer rondom deze voorzieningen. Ook heeft deze drukke met autoverkeer impact op de verkeersveiligheid rondom de voorzieningen. Met de scholen zijn we hierover in gesprek om gezamenlijk een campagne te starten voor het stimuleren van fietsgebruik en de overlast tijdens haal- en brengmomenten inzichtelijk te maken.

Fietsverkeer

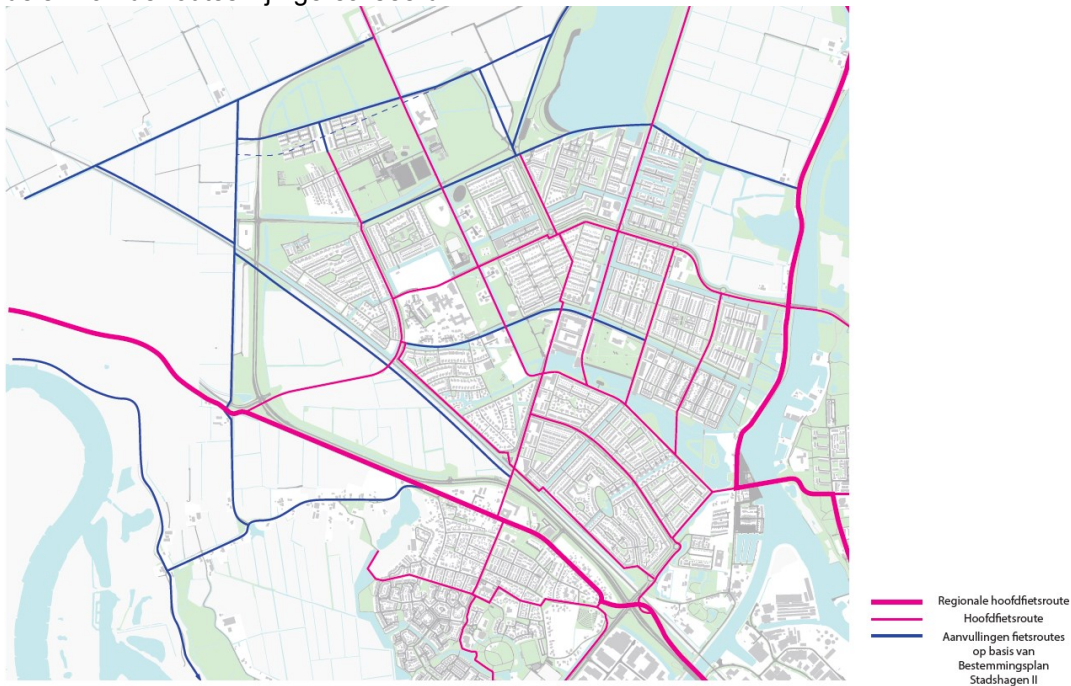
De fietser heeft in Stadshagen een streepje voor op het autoverkeer. Eén van de belangrijkste uitgangspunten op het gebied van verkeer en vervoer in Stadshagen is namelijk dat de routes voor

voorstel

Datum 10 oktober 2018

fietsverkeer naar bestemmingen in de wijk en elders in de stad in principe korter en sneller moeten zijn dan die van het autoverkeer. Voor fietsers (en ook voetgangers) zijn er dan ook directe verbindingen in de wijk en routes naar andere delen van de stad waar met de auto vaak een omweg moet worden genomen.

Het fietsroutenetwerk in Stadshagen is in figuur 2 weergegeven. Het netwerk bestaat uit hoofdfietsroutes (blauwe lijnen), reguliere fietsroutes (rode lijnen) en recreatieve routes. Nog niet alle delen van de routes zijn gerealiseerd.



Figuur 2: Fietsroutes in en rondom Stadshagen

Het succes van de fiets in Stadshagen heeft ook gevolgen voor de routes die in het verlengde van de wijk liggen, bijvoorbeeld de doorgaande routes vanuit Stadshagen naar de binnenstad. Het is dan ook een wens om deze routes te versterken. In het huidige fietsnetwerk ontbreken nog een aantal logische verbindingen die kunnen bijdragen aan verbetering van het netwerk in de toekomst. De volgende verbindingen onderzoeken wij op mogelijkheden voor verbetering:

- De fietsroute door de Grassenbuurt (vanaf Milligerlaan tot aan het Winkelcentrum). Deze route is aanwezig, maar is niet herkenbaar. Onderzoek richt zich op het beter zichtbaar maken van de route.
- Ditzelfde geldt voor de route vanuit het centrum richting de Havezathentunnel.
- Een fietsroute parallel langs de Stadshagenallee.
- Het faciliteren van tweerichtingsfietsverkeer op de rotonde Milligerlaan/Klokkengieterlaan.

Naast het versterken van het fietsroutenetwerk speelt het drukker worden op fietspaden. De breedte van fietspaden is dan ook een aandachtspunt waarvoor in bestaande situaties niet gemakkelijk fysieke ingrepen zijn te doen. Daar waar het wel kan worden aangepast worden zoals het verbreden van de fietsstroken op de Twistvlietweg en fietsverkeer in twee richtingen faciliteren op de ronde Frankhuizerallee/Bastionstraat.

voorstel

Datum 10 oktober 2018

Een ander aandachtspunt is het gevoel van verkeersonveiligheid van fietsers op kruisingen met gebiedsontsluitingswegen waar fietsers geen voorrang hebben op autoverkeer. Langzaam en gemotoriseerd verkeer maken hier vaak gebruik van dezelfde verkeersruimte. Middengeleiders ontbreken op sommige plekken en de fysieke ruimte om die alsnog te realiseren is er niet. Wat wel kan is deze oversteken met een herkenbaar profiel zichtbaarder maken.

Tot slot heeft het fietsparkeren in het Winkelcentrum de aandacht. Afgelopen zomer is in overleg met de Winkeliersvereniging besloten tot een stallingsverbod in de winkelstraat De Wade. In de plannen voor de uitbreiding van het Winkelcentrum wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden om het centrum meer fietsluw te maken en de fietser hier ook voldoende in te faciliteren.

Openbaar vervoer

De wijk kent twee soorten openbaar vervoer: de trein en de bus. De ingebruikname van het station Stadshagen is uitgesteld. Een snelle ingebruikname van het station zal positief bijdragen aan de bereikbaarheid van de wijk. De nieuwe dienstregeling 2019 sorteert hier ook op voor door betere aansluitingen vanuit de wijk op het station.

De bus rijdt in de huidige situatie niet door de buurten Breecamp en Breezicht. Tevens betreft het hier een route één richting op wat vaak tot lange reistijden leidt. In overleg met de Provincie heeft de Provincie een nieuw vervoerplan voorgesteld waarmee de verbindingen voor openbaar vervoer in Stadshagen verbeteren. Logischere, betere en frequente verbindingen die, anders dan nu, het merendeel van de wijk omvatten. In figuur 3 valt op te maken dat de woonbuurten Breecamp en Breezicht nu bediend worden (blauwe lijn) en dat op diverse plekken haltes aan beide zijden van de weg worden gerealiseerd (de bollen langs de blauwe lijn). Er wordt nu onderzocht op welke wijze nieuwe bushaltes ingepast kunnen worden. Met het nieuwe vervoerplan komen ook bushaltes te vervallen. Er vindt overleg plaats met de Provincie om de halte aan de Havezathenallee (bij 't Hoge Huis) te behouden.



Figuur 3: Nieuw routevoorstel bus Stadshagen

voorstel

Datum 10 oktober 2018

Communicatie

Twee keer per jaar zijn er bewonersbijeenkomsten in de verschillende buurten van Stadshagen om bewoners te informeren over ontwikkelingen die spelen in de wijk en kennis te nemen van ideeën en opmerkingen uit de buurt. Deze bijeenkomsten benutten we ook om de bewoners te informeren over infrastructurele maatregelen. Ook via de website zullen we hierover informeren.

Vervolg

De analyse van de verkeerssituatie en de monitoring leiden tot de volgende mogelijkheden voor verbetering van de infrastructuur die tot februari 2019 nader uitgewerkt worden:

- Verbeteringen van het hoofdfietsroutenetwerk door beter zichtbaar maken (Grassenbuurt vanaf Milligerlaan tot aan Winkelcentrum en richting Havezathentunnel) en, onderzoeken mogelijkheden nieuwe fietsroute (parallel langs de Stadshagenallee).
- Het opstarten van een campagne met scholen voor het stimuleren van fietsgebruik naar voorzieningen en veilig weggebruik door fietsers.
- Uitwerken aanpassingsmogelijkheden rotonde Eli Heimanslaan/Havezathenallee.
- Het uitwerken van de mogelijkheden voor verbetering van de oprijdbaarheid van de Havenzathenallee.
- Inpassen van nieuwe bushaltes.

Die voorstellen onderzoeken we op haalbaarheid, ook financiële haalbaarheid. Daaronder valt ook het onderzoek naar dekking van de kosten. Een deel kan mogelijk ten laste van de grondexploitatie Stadshagen, maar een deel van de maatregelen valt daar buiten en daarvoor zal een ander dekkingsvoorstel moeten volgen. De uitwerking en realisatie van deze verbeteringen nemen we op in de lopende werkzaamheden voor Stadshagen.

Openbaarheid

Deze informatie nota voor de raad is openbaar.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

de heer drs. H.J. Meijer, burgemeester

mevrouw mr. I. Geveke, secretaris



besluit

Zwolle

Jaargang

Kenmerk 50300

Onderwerp Bereikbaarheid Stadshagen (beantwoording motie)

De raad van de gemeente Zwolle;

Gelezen het voorstel van burgemeesters en wethouders, d.d. 06-11-2018

besluit:

Aldus besloten in de openbare vergadering van 26 november 2018,

de voorzitter,

de griffier,