

Uitwerking moties verplaatsen functies naar de Tippe

Juni 2016

1. Inleiding

Bij de besluitvorming door de gemeenteraad van Zwolle van het bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan op 25 januari 2016 zijn er twee moties aangenomen. Eén over het toepassen van aanvullende maatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen in het definitieve ontwerp van de buitenruimte en de verkeersstructuur en één over het verplaatsen van twee functies (nieuwe bushalte voor de scholierenlijn en parkeerplaatsen), naar de Tippe-zijde. De uitwerking van de motie over de verkeersveiligheidsbevorderende maatregelen zijn integraal uitgewerkt in het definitief ontwerp voor de buitenruimte. De motie over het verplaatsen van de functie bushalte en de parkeerplaatsen zijn op haalbaarheid en randvoorwaarden onderzocht. Deze uitwerking geeft inzicht in de haalbaarheid en de randvoorwaarden hierbij.

1.1 Onderzoeksvraagstelling

Voor deze rapportage is één centrale onderzoeksvraag geformuleerd, deze wordt hieronder weergegeven:

Wat zijn de consequenties van het verplaatsen van de functies parkeren (voor forenzen) en de bushalte (toekomstige) naar de Tippe-zijde ten aanzien van de beoogde situatie in het bestemmingsplan?

1.2 Deelvragen

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden wordt een antwoord gegeven (kwalitatief en/of kwantitatief) aan de hand van onderstaande variabelen:

- 1) Wat zijn de effecten (voor- en nadelen) op het verkeersbeeld aan de Belvédèrelaan / Havezathenallee op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid en verkeersbewegingen?
- 2) Wat zijn de gevolgen voor / consequenties ten aanzien van ruimtelijke inpasbaarheid voor de Tippe-zijde en Stadshagen-zijde?
- 3) Wat zijn de effecten (voor- en nadelen) voor wat betreft het clusteren van de OV-functies (treinhalte/bushalte)?
- 4) Wat zijn de effecten (voor- en nadelen) voor wat betreft de dienstregeling van het busvervoer?
- 5) Wat zijn de effecten (voor- en nadelen) voor de reiziger / gebruiker?
- 6) Wat zijn de effecten (voor- en nadelen) voor wat betreft de toekomstige ontwikkeling van de Tippe?
- 7) Is het mogelijk om de halte voor de huidige lijndienst te combineren met de nieuw te realiseren halte en indien haalbaar, wat zijn daarvan de voor- en nadelen?
- 8) Wat zijn de financiële effecten (voor- en nadelen) uitgedrukt in bouw- en voorbereidingskosten, kosten derden, kosten busvervoer.

Bijgaande rapportage is opgebouwd aan de hand van een aantal hoofdstukken. Allereerst worden de twee varianten (2) toegelicht, wordt de context geschetst (3), vervolgens wordt ingegaan op een aantal criteria waarlangs de twee varianten worden beoordeeld (4), tot slot wordt een conclusie gepresenteerd (5).

2. Twee varianten

In bijlage 1 en 2 zijn twee indicatieve ontwerpen voor de inpassing van de functies parkeren en de bushalte uitgewerkt. Onderstaand worden deze beide varianten toegelicht.

2.1 Variant 1: bushalte en parkeerplaatsen aan de Stadshagen-zijde

In de uitwerking van variant 1 is de bushalte als haltekom aan de Havezathenallee ontworpen. Via de Belvédèrelaan kan middels de ei-vonde worden gekeerd om te halteren aan de Havezathenallee (nabij het station). Vanuit hier kan de dienstregeling worden vervolgd richting de Belvédèrelaan.

De parkeerplaatsen (ongeveer 26 parkeerplaatsen, inclusief invaliden en K&R plekken) in deze variant bevinden zich langs het spoor in het verlengde van de treinhalte. Deze parkeerplaatsen kunnen worden gebruikt door bezoekers van de treinhalte en voor kort parkeren in het geval van bestemmingsverkeer (bijvoorbeeld voor de scholen).

2.2 Variant 2: bushalte en parkeerplaatsen aan de Tippe-zijde

In de uitwerking van variant 2 worden de bushalte en de nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd aan de Tippe-zijde. In deze variant wordt vanaf de doorgetrokken Belvédèrelaan een aansluiting en ontsluiting richting de bushalte en parkeerlocatie gerealiseerd. In deze variant is het mogelijk om, naast de bushalte, ongeveer 40 parkeerplaatsen te realiseren. De invaliden en K&R parkeerplekken blijven aan Stadshagen-zijde gesitueerd.

3. Context

Het planologisch kader dat is vastgesteld met het bestemmingsplan Stadshagen I, Belvédèrelaan maakt onder andere de realisatie van de onderdoorgang, de treinhalte en bushalte mogelijk. Hiermee is het mogelijk om de Belvédèrelaan te verlengen door een nieuwe tunnel aan te leggen onder de spoorbaan Zwolle-Kampen, om deze vervolgens aan te sluiten op de Hasselterweg. Daarbij is het planologisch mogelijk om het nieuwe treinstation met de daarbij behorende functies (zoals een bushalte) te realiseren.

Voor de verkeersoplossing die binnen dit planologisch kader gerealiseerd kan worden is advies uitgebracht door Veilig Verkeer Nederland. Zij onderschrijven dat de mogelijke verkeersoplossing (aan de Stadshagen-zijde) verkeersveilig is.

Voor de realisatie van de bushalte en parkeerplaatsen aan de Tippe-zijde is een planologische procedure nodig.

De nieuwe bushalte wordt gerealiseerd voor lijn 9 (scholierenlijn Deltion) om de overstap trein-bus goed te faciliteren, om zodoende de druk op het bestaande treinstation Zwolle te verminderen. Het betreft alleen een dienstregeling in de ochtendspits. 's Middags kunnen gebruikers via de reguliere lijnen naar de stations (Centrum en Stadshagen) terugreizen.

Het parkeren betreft parkeerplaatsen ten behoeven van bestemmingsverkeer (school en reizigers).

4. Beoordeling variant Tippe-zijde

Voor het beoordelen van de twee varianten is een aantal criteria opgesteld. In dit hoofdstuk worden de verschillende criteria beschouwd waarop de variant Tippe-zijde wordt getoetst. Wat van belang is voor de beoordeling van de variant is de intensiteit van het busvervoer. Wanneer de huidige plannen van de provincie als vertrekpunt worden genomen, zal de nieuwe bushalte alleen in de ochtendspits worden bediend. Het betreft hier 4 ritten in totaal (zie ook bijlage 3: reactie provincie).

4.1 Verkeerseffecten

De verkeers- en vervoerskundige effecten vallen uiteen in drie aspecten: doorstroming, verkeersveiligheid en verkeersbewegingen.

Wanneer variant 2 (Tippe-zijde) wordt beschouwd op de verkeerskundige effecten is het positieve effect op de doorstroming, de verkeersveiligheid en het aantal verkeersbewegingen beperkt. Aangezien het slechts een klein aantal busritten betreft en daarmee een klein aantal vervoersbewegingen. Het aandeel busbewegingen betreft ca. 1% van het aantal verkeersbewegingen, vanuit dat perspectief hebben beide varianten weinig invloed op de doorstroming.

In variant 1 (Stadshagen-zijde) bestaat het risico dat de bushalte als K&R plek wordt gebruikt. Om die reden wordt voorgesteld om aan de Havezathenallee ruimte te reserveren voor een K&R plek.

De beleving van het verkeersbeeld, door het verplaatsen van de halte naar de Tippe-zijde, kan positief worden beïnvloed aangezien aan de Stadshagen-zijde geen bus bij het station zal halteren.

4.2 Ruimtelijk effecten

Indien variant 2 (Tippe-zijde) wordt gerealiseerd ontstaat er beperkt extra ruimte. Deze extra ruimte zal als extra (groene) openbare ruimte worden gerealiseerd. De ruimtelijke effecten aan de Tippe-zijde worden in paragraaf 4.4 beschouwd.

4.3 Effecten OV-functies

Wanneer variant 2 (Tippe-zijde) wordt beoordeeld op de effecten voor de OV-functies, is deze nadelig. Met het verplaatsen van de bushalte naar de andere zijde wordt de functionele samenhang tussen de beide OV-functies, en daarmee de gebruikswaarde, negatief beïnvloed. De waarde van OV-functies wordt groter wanneer deze zich in de nabijheid van elkaar bevinden.

Daarnaast geeft variant 2 een nadelig effect op de dienstregeling van het busvervoer. De af te leggen rijafstand naar de bushalte aan Tippe-zijde wordt ongeveer 1 kilometer langer. Dit is nadelig voor de dienstregeling van het busvervoer welke een langere rijtijd zal krijgen.

Tot slot heeft het verplaatsen van de bushalte naar de Tippe-zijde een nadelig effect voor de toekomstige gebruiker van de lijndienst. Met het verplaatsen van de bushalte naar de Tippe-zijde wordt de loopafstand richting de bushalte vergroot (van ongeveer 40 meter naar ongeveer 160 meter). Dit maakt het potentiële gebruik en de overstapmogelijkheid minder aantrekkelijk.

4.4 Effecten ontwikkeling Tippe

De Tippe-zijde zal in de toekomst worden ontwikkeld tot een kwalitatief hoogwaardig gebied met voorzieningen. Welke voorzieningen dit worden is op dit moment nog niet bekend. Vanuit gebiedsstrategie voor de grondexploitatie Stadshagen is geen rekening gehouden met een bushalte en een parkeervoorziening op deze locatie en zal dus ingepast moeten worden in de planvorming.

4.5 Combineren huidige bushalte en nieuwe bushalte

Gecombineerd met het onderzoeken van de voorzieningen aan de Tippe-zijde is onderzocht of de huidige bushalte voor de lijndienst gecombineerd kan worden met de toekomstige bushalte. Dit heeft als voordeel dat de huidige halte verder van de woonomgeving wordt gerealiseerd.

Er is tijdens de ontwerpessies voor de buitenruimte met de werkgroep ook gesproken over en onderzoek gedaan naar het combineren van de beide haltes. Toen is geconcludeerd dat er door het combineren van deze haltes extra verkeersbewegingen

ontstaan (als gevolg van de reguliere lijndienst). Bij het weggrijden van de reguliere lijndienst zal deze namelijk twee rijbanen moeten kruisen en dan via een opening in de middenberm zijn route vervolgen. Door het aanbrengen van de opening in de middenberm bestaat het risico dat de bushalte aantrekkelijker wordt om als K&R plek te gebruiken. Weggebruikers zullen dan illegaal deze route gebruiken en onverwachte verkeerbewegingen uitvoeren wat ten koste van de verkeersveiligheid kan gaan. Daarnaast is er geen ruimte bij de halte om twee bussen tegelijkertijd te laten halteren.

4.6 Financiële effecten

In variant 2 wordt de bushalte en worden de parkeerplaatsen verplaatst naar de Tippe-zijde. De bouwkosten voor de realisatie van het project nemen in dat geval toe, aangezien er specifieke verkeersontsluiting moet worden gerealiseerd voor de bereikbaarheid van de beide voorzieningen. Wanneer de beide functies aan de Stadshagen-zijde worden gerealiseerd is hiervan geen sprake, aangezien de functies logischerwijs worden ingepast in het bestaande ontwerp en de bestaande infrastructuur. De kosten voor de extra te realiseren (weg)infrastructuur in variant 2 (Tippe-zijde) liggen tussen de €300.000 en €400.000 (inclusief voorbereiding, excl BTW).

De grondexploitatie waarmee de (toekomstige) Tippe wordt gerealiseerd is (minimaal) budgetneutraal. Indien wordt besloten om variant 2 (Tippe-zijde) te realiseren, heeft dit tot gevolg dat er extra kosten moeten worden gemaakt om deze voorzieningen te realiseren. De voor de functies te gebruiken grond (ongeveer 5250 m²) heeft een minimale waarde van bijna €100.000.

Daarnaast worden de ontwikkelmogelijkheden voor de Tippe beperkt. De potentiële opbrengst wordt aan de hand van een fictief voorbeeld weergegeven. Indien er een gebouw met een footprint van 4000 m² * 4 bouwlagen wordt gerealiseerd, zal het verdienvermogen voor de Tippe met ongeveer €4.000.000 afnemen.

De verlenging van de rijtijd in de dienstregeling wordt in variant 2 (Tippe-zijde) langer. De kosten die hiermee gemoeid zijn liggen hoger dan de kosten in variant 1 (Stadshagen-zijde).

5. Conclusie

Het is mogelijk om de bushalte aan de Tippe-zijde te realiseren, gecombineerd met parkeerplaatsen. De bovenstaande paragrafen geven inzicht in de consequenties en de effecten van het verplaatsen. Onderstaand wordt een beoordeling van variant 2 (Tippe-zijde) gegeven afgezet tegen variant 1.

Criterium	Beoordeling variant Tippe-zijde
Verkeerseffecten	Voordelig
Ruimtelijke effecten	Neutraal
Effecten OV-functies	Nadelig
Effecten ontwikkeling Tippe	Nadelig
Financiële effecten	Nadelig

Wanneer alle effecten in samenhang met elkaar worden afgewogen, heeft het verplaatsen van de functies naar de Tippe-zijde meer nadelen dan voordelen en wordt geadviseerd om de bushalte (en daarmee concentraties van OV-functies) en parkeervoorzieningen te realiseren aan de Stadshagen-zijde.