Geachte wethouder gemeenteraad en College van Bestuur Zwolle,

Allereerst hartelijk dank voor uw inzet en aandacht voor de parkeersituatie aan het Groot Wezenland (GW) en het Almelose Kanaal (AK), en voor uw bereidheid om in gesprek te gaan met bewoners en zelfs een locatiebezoek af te leggen. Uw betrokkenheid wordt door ons zeer gewaardeerd.

Via de buurtapp en op 17 juli jongstleden ontvingen wij informatie over de aangepaste aanpak van deze zone. Toch doen wij opnieuw een beroep op uw aandacht. Daarvoor hebben wij twee belangrijke redenen:

1. De informatie vanuit enkele woordvoerders, die mede richtinggevend lijkt te zijn geweest, is in onze ogen onvolledig en op onderdelen onjuist;
2. Wij hebben zorgen over onderdelen van de aangepaste aanpak en willen aanvullend enkele voorstellen doen die aansluiten bij uw beleidsdoelen.

Schijn van belangenbehartiging
Helaas is ons huisnummer ten onrechte vermeld in een brief die aan u is overhandigd, waarmee ten onrechte de indruk is gewekt dat wij instemmen met de inhoud. Ook is namens ons gesproken tijdens bijeenkomsten en het locatiebezoek, zonder dat hiervoor toestemming is gegeven. Deze gang van zaken hebben wij bij de betreffende briefschrijvers aangekaart, en zij hebben erkend dat dit onjuist was.

Onjuiste voorstelling van zaken
Wij herkennen ons in een deel van de aangevoerde argumenten, maar willen wijzen op enkele cruciale weglatingen die van invloed kunnen zijn geweest op uw beoordeling.

Voorbeeld:
Er werd verwezen naar een auto die te water is geraakt aan het Almelose Kanaal, met de impliciete suggestie dat de verkeerssituatie daartoe aanleiding gaf. Wat echter niet is vermeld, is dat het incident in 2016 plaatsvond doordat de auto niet op de handrem was gezet. Het betrof bovendien het voertuig van twee briefschrijvers zelf. Het aanhalen van dit voorval zonder deze context vinden wij misleidend.
Ook andere aangedragen situaties – zoals de vermeende onbereikbaarheid voor hulpdiensten – zijn in onze ervaring onvolledig of niet representatief. Zie hiervoor ‘Bijlage 1, Context en verduidelijking bij eerdere incidenten.

Verzoek en uitgangspunten
Wij erkennen dat er reeds veel tijd en inspanning in het traject is gestoken. Toch vragen wij u – gezien de bijzondere omstandigheden – om onze aanvullende voorstellen te overwegen. Deze sluiten aan bij bestaand gemeentelijk beleid en zijn:

- gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers;
- uitvoerbaar zonder extra kosten, en mogelijk zelfs kostenbesparend;
- faciliterend aan toekomstige plannen zoals het opheffen van parkeergelegenheid aan de gracht;
- eenvoudig aanpasbaar naar parkeerbeleid van de toekomst;
- minimaal belastend voor bewoners doordat zij voortbouwen op het bestaande parkeergedrag;
- beter in lijn met de landelijke richtlijn voor acceptabele loopafstanden.

Zorgen over de aangepaste aanpak
Wij maken ons met name zorgen over het plan om de parkeerplaatsen bij de bocht van het Kerkbrugje in de sector te betrekken. Onze bezwaren zijn als volgt:

- Deze locatie is een slecht overzichtelijk, langgerekt kruispunt dat intensief gebruikt wordt door voetgangers en fietsers, deze omgeving heeft al tot de nodige aanrijdingen geleid, zie ‘Bijlage 2 Overzicht aanrijdingen sector aangepaste aanpak + Buserstraat’.
- Een verschuiving naar bewonersgebruik zal leiden tot meer in- en uitrijbewegingen op piekmomenten.
- Voor veel bewoners ligt deze plek buiten de landelijk gestelde acceptabele loopafstand, zie ‘Bijlage 3, Impact op de loopafstand’.
- De kans is groot dat verkeer hierdoor dieper de wijk in rijdt, met meer bewegingen in de fietsstraat tot gevolg, zie ‘Bijlage 4, Gevolgen voor de verkeerveiligheid bij de aangepaste aanpak’. Wij vragen u expliciet onze uitnodiging in deze bijlage te aanvaarden.

Alternatief voorstel: Steek/keerruimte en stoepparkeren
a) Steek/keerruimte creëren
Door een deel van de haven aan de schuine zijde (naast Almelose Kanaal 4) aan te wijzen als *niet parkeren*, ontstaat een structurele steek/keermogelijkheid. Dit levert aanzienlijke veiligheidswinst op voor de bewoners en hun bezoekers, de steeds terugkerende bezorgdiensten en de in & uitladers van de B&B die achterin de straat is gevestigd:

- voertuigen kunnen het Almelose Kanaal altijd vooruit rijdend verlaten;
- minder risico op te water raken (minder steekbewegingen nodig);
- auto's kunnen elkaar gemakkelijker passeren in de straat.

b) Stoepparkeren invoeren
De stoep is op de meeste plaatsen ruim 1.50 tot 1.80 meter breed (1.60 tot 1.90 meter inclusief band). Hierdoor blijft ook bij stoepparkeren voldoende ruimte over voor voetgangers. Stoepparkeren is al decennialang praktijk in het achterste deel van het AK. Door dit in de hele straat in te voeren:

- ontstaat genoeg ruimte voor hulpdiensten en passerend verkeer;
- kunnen risicovolle parkeerplaatsen nabij het Kerkbrugje vervallen;
- wordt de weg vrijgemaakt voor toekomstige infrastructurele aanpassingen (zoals het weghalen van de parkeerplaatsen aan de gracht en het verplaatsen van het Kerkbrugje);
- blijft het parkeergedrag grotendeels ongewijzigd voor bewoners.

Praktische uitvoering
Wij begrijpen dat uitzonderingen goed onderbouwd moeten zijn. Juist deze locatie – dicht bij het centrum, doodlopend, direct aan het water, met een fietsstraat, en beïnvloed door de verkeersstroom via het Kerkbrugje – rechtvaardigt een afwijking van standaardaanpak.

Benodigde maatregelen:

Voor keerruimte:

- Verkeersbord 'Verboden te parkeren';
- Aanbrengen markering ('NP' of kruis).

Voor stoepparkeren:

- Plaatsen bord 'Parkeren op de stoep toegestaan';
- Optioneel: aanwijzen parkeervakken op trottoir.

Tot slot
Wij hopen op uw bereidheid om deze aanvullende inbreng te betrekken bij de verdere besluitvorming. In onze optiek biedt dit voorstel een evenwichtige oplossing: veiliger, doelmatig, kostenneutraal, en met een geringe impact op de bewoners van het Groot Wezenland en het Almelose Kanaal.

Met vriendelijke groet,

bewoners van Almelose Kanaal
bewoners van Almelose Kanaal

Bijlage 1, Context en verduidelijking bij eerdere incidenten

Naast het incident waarbij een auto in het water terechtkwam[1][2], willen wij graag aanvullende context bieden bij twee andere situaties die eerder besproken zijn.

1. ROVA's beslissing betreffende het legen van containers
In de communicatie is aangegeven dat de ROVA besloten heeft om het Almelose Kanaal niet meer in te rijden en de 25 containers enkel nog aan het begin van de straat te legen.
Onze reactie:
Deze situatie kan opgelost worden door deels op de stoep te parkeren, een oplossing die al jaren geleden door (een) buurtbewoner(s) zowel in de buurt als richting de gemeente is voorgesteld.

2. Bereikbaarheid voor spoed- en hulpdiensten
Er wordt in de communicatie gesteld dat bereikbaarheid voor spoed- en hulpdiensten een probleem vormt in deze smalle straat. Specifiek wordt vermeld dat bij een schoorsteenbrand vorig jaar de brandweer niet in de straat kon komen zonder dat alle bewoners hun auto verplaatsten.
Onze reactie:

- Wij hebben nooit een verzoek ontvangen om voertuig te verplaatsen.
- Een brandweerauto kan de straat zonder problemen inrijden wanneer er sprake is van stoepparkeren (zie foto)[3].
- In de afgelopen jaren hebben zowel meerdere ambulances als politievoertuigen zonder problemen hun weg tot het einde van de straat gevonden.



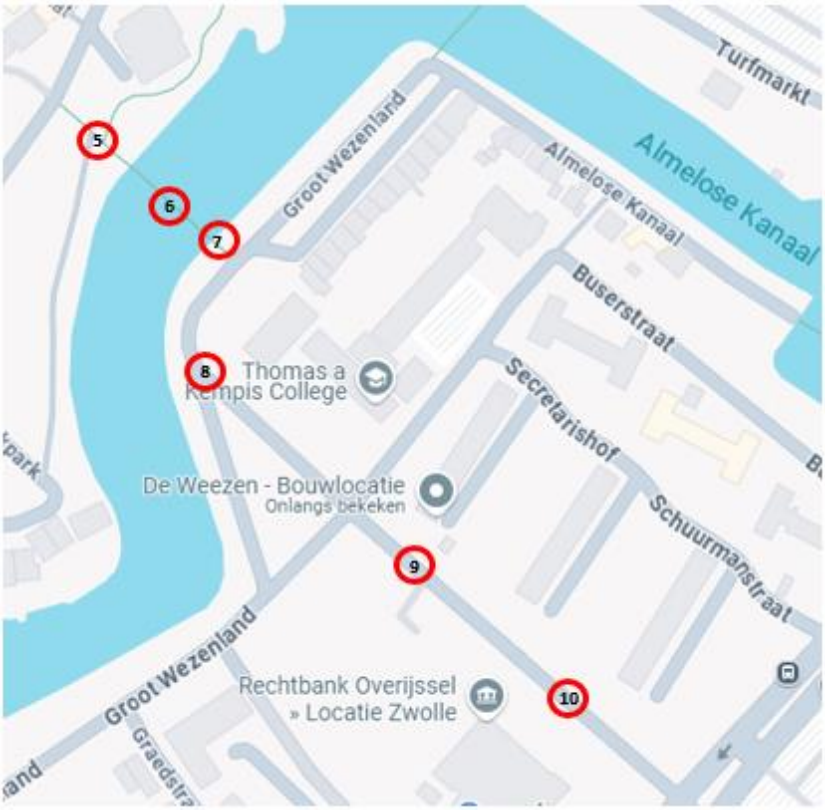
Foto 1, foto is genomen tijdens het blussen van de schoorsteenbrand[4].

[1] https://www.ad.nl/zwolle/auto-rolt-kanaal-zwolle-in~a0027e4c/
[2] https://www.oost.nl/nieuws/248532/auto-kopje-onder-in-kanaal-zwolle-door-vergeten-handrem-niemand-gewond
[3] https://1zwolle.nl/nieuws/112498/veel-rook-en-vonken-bij-schoorsteenbrand-op-almelose-kanaal.html
[4] https://1zwolle.nl/nieuws/112498/veel-rook-en-vonken-bij-schoorsteenbrand-op-almelose-kanaal.html

Bijlage 2, Overzicht aanrijdingen sector aangepaste aanpak + Buserstraat

Voor fietsers en voetgangers is 't Kerkbrugje één van de weinige oversteekplaatsen naar de binnenstad. Een situatie die werkt als een trechter en zorg voor een hoge verkeersintensiteit van kwetsbare verkeersdeelnemers op en rondom 't Kerkbrugje.

Deze situatie leidde al geregeld tot ongevallen. Uit een kort open bronnen onderzoek komen in ieder geval de volgende dagen naar voren waarop een aanrijding met fietsers en een bromfietser heeft plaatsgevonden: 24-01-2020[5], 08-10-2024[6], 12-06-2019[7], 06-06-2020[8], 28-10-2024[9] en 31-03-2024[10], op de kaart is - bij bendering - de ongevalslocatie weergegeven. Wij kunnen ons voorstellen dat u toegang heeft tot specifiekere data die dit beeld, naar wij verwachten, alleen maar versterkt.



Afbeelding 1, overzicht van aanrijdingen vanaf1 januari 2019, genoemd in open bronnen, in het gebied van de aangepaste aanpak inclusief Buserstraat.

Binnen de zone van de aangepaste aanpak en het aangrenzende 'overloopgebied' (Buserstraat) zijn het Groot Wezenland en Almelose Kanaal het minst verkeersintensief. Aan het Almelose Kanaal hebben, voor zover ons bekend en wat uit open bronnen blijkt, de laatste 10 jaar of zelfs langer geen ongevallen plaatsgevonden. Parkeren verplaatsen naar een onoverzichtelijke bocht in een zone waar regelmatig ongevallen plaatsvinden kan de veiligheid juist ernstig in gevaar brengen.

[5] 24-01-2020 https://1zwolle.nl/nieuws/79641/fietsers-komen-met-elkaar-in-botsing-op-kerkbrugje-een-gewonde
[6] 08-10-2024 https://1zwolle.nl/nieuws/148775/fietsster-lichtgewond-na-botsing-op-kerkbrug
[7] 12-06-2019 https://www.rtvfocuszwolle.nl/fietser-en-scooterrijder-klappen-op-elkaar-na-uitwijkmanoeuvre-op-kerkbrug
[8] 06-06-2020 https://1zwolle.nl/nieuws/85773/vrouw-gewond-bij-aanrijding-groot-wezenland
[9] 28-10-2024 https://1zwolle.nl/nieuws/150307/fietser-ernstig-gewond-na-frontale-botsing-met-automobilist-op-schuurmanstraat
[10] 31-03-2024 https://1zwolle.nl/nieuws/138674/wielrenner-gewond-na-aanrijding-op-schuurmanstraat

Bijlage 3, Impact op de loopafstand

Huidige parkeersituatie
De CROW-richtlijnen stellen een afstand van 100 tot 200 meter als wenselijk, afhankelijk van de aard van de wijk en de lokale omstandigheden. In uw beleidsstukken wordt aangegeven dat voor schilbewoners een maximale wenselijke afstand tot parkeergelegenheid van 200 meter geldt.

Momenteel parkeren bewoners van het Almelose Kanaal vaak voor de deur of in het 'haventje' ter hoogte van nummer 47, tussen het pad en het Almelose Kanaal 4. Dit resulteert voor alle vergunninghouders in het ruimschoots behalen van de gewenste norm van maximaal 200 meter, zoals ook blijkt uit tabel 1:

Huisnummer AK	Meest gebruikte parkeerplaats	Huidige afstand
1	Parkeert voor de deur	0
2	Parkeert voor de deur	0
3	Parkeert voor de deur	0
3(a)	Parkeert voor de deur	0
3(b)	Parkeert meestal op eigen terrein[11]	0
4	Parkeert voor de deur	0
7(b)	Parkeert voor de deur	0
43	Parkeert in de haven	12
47	Parkeert in de haven	4
49	Parkeert in de haven	25

Tabel 1, overzicht van de afstand in meters tot de huidige meest gebruikte parkeerplaats

De bovenstaande tabel laat zien dat de meeste bewoners hun auto direct voor de deur kunnen parkeren, wat de huidige situatie zeer voordelig maakt voor de bewoners. Bovendien voldoet deze situatie ruimschoots aan de richtlijn van maximaal 200 meter, een norm die niet alleen wenselijk is vanuit een praktisch oogpunt, maar ook als cruciaal wordt beschouwd voor het waarborgen van de leefbaarheid en bereikbaarheid in woonwijken (CROW, 2018).

Nieuwe parkeersituatie en de gevolgen voor bewoners
In de aangepaste aanpak worden er slechts 4 parkeerplaatsen behouden in het Almelose Kanaal. Verder worden er 18 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd aan het Groot Wezenland en 6 parkeerplaatsen in de bocht bij 't Kerkbrugje. Deze nieuwe situatie leidt echter tot aanzienlijk grotere afstanden voor veel bewoners. Tabel 2 op de volgende pagina toont de verwachte afstanden in de nieuwe situatie:

[11] Tenzij ze een bezoeker met auto heeft

		Afstand tot parkeerplaatsen GW			Afstand tot parkeerhaven in de bocht		
Huisnummer	**Haven**	**1e plek**	**Laatste**	**Gemiddeld**	**1e plek**	**Laatste**	**Gemiddeld**
1	49	49	140	94	170	200	185
2	45	53	143	98	174	204	189
3	37	61	151	106	182	212	197
3(a)	28	70	160	115	191	221	206
3(b)	15	83	173	128	204	234	219
4	4	109	199	154	230	260	245
7(b)	29	133	223	178	254	284	269
43	12	89	179	134	210	240	225
47	4	108	198	153	229	259	244
49	25	126	216	171	247	277	262

Tabel 2, overzicht van de afstand in meters tot de parkeerplaatsen zoals aangegeven in de aangepaste aanpak. Groen = tot en met 100 meter, oranje = 101 t/m 200, rood = 200+

Analyse van de nieuwe situatie

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de bewoners worden geconfronteerd met grotere afstanden tot hun parkeerplaats. Voor sommige bewoners ligt de loopafstand tot een aantal van de parkeerplaatsen ruim boven de 200 meter (zie rode aanduiding in de tabel), wat volgens zowel de CROW-richtlijnen als de gemeentelijke beleidsstukken als suboptimaal wordt beschouwd.

Bijlage 4, Gevolgen voor de verkeerveiligheid bij de aangepaste aanpak

Toename zoekverkeer bewoners en bezoekers
Tijdens de inloopbijeenkomst op 17 juli jl. werd aangegeven dat er 28 parkeerplaatsen werden gerealiseerd voor 28 vergunninghouders inclusief hun bezoek. Hierbij werd door de gemeenteambtenaar opgemerkt dat dit wel aan de krappe kant was. In uw 'Nota parkeren' schrijft u dat bij een bezetting van 80% sprake is van parkeerdruk. Dan neemt de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toe, de bereikbaarheid vermindert en de verkeersoverlast in de omgeving doorzoekverkeer stijgt, zie Nota parkeren p. 18.

Belangrijke punten:
Voor alle vergunninghouders van het Almelose Kanaal zijn de parkeerplaatsen in de haven de dichtstbijzijnde, zie 'Bijlage 3 Impact op de loopafstand'. Hier zijn echter maar 4 plaatsen beschikbaar;

- van die plekken zie je pas de beschikbaarheid als je de straat ver bent ingereden;
- een deel van de bewoners en bezoekers daarom zonder te parkeren de straat weer verlaat;
- terugkeren naar het begin van de zone noodzakelijk is - wat een extra autobeweging in de fietsstraat oplevert.

Wij voorzien in het geval van de aangepaste aanpak een ***toename van verkeer en verkeersmanoeuvres (keren)*** waar en wanneer deze het minst gewenst is:
Namelijk:

- in de fietsstraat;
- de bocht ter hoogte van 't Kerkbrugje.

En tijdens door he omzetten van bezoekers naar bewonersparkeren: ***de ochtend- en middagspits***.

Ligging parkeerplaatsen
De parkeerplaatsen in de bocht zijn zodanig ingericht dat het voor alle weggebruikers moeilijker om tijdig te reageren, wat de ***kans op een ongeval vergroot***, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers.

Om onze punten écht te ervaren nodigen we u uit na de vakantie, éénmalig, voor of na een werkdag:

- op te rijden tot de 'haven' in het AK;
- hier te keren zonder gebruik te maken van de 'haven';
- terug te keren naar het begin van de nieuw zone;
- te keren (op welk punt u daarvoor geschikt acht);
- file in te parkeren in de bocht (zoals noodzakelijk inden er nog maar één plek vrij is);
- uit te parkeren;
- de zone te verlaten.

We zijn benieuwd naar uw ervaring.