

Informatienota voor de raad

Datum 14 november 2022

Onderwerp	Beantwoording artikel 45-vragen CDA Verkeersveiligheid kruising Veerallee - Willemsvaart
Versienummer	V1.2

Portefeuillehouder G. Rots

Informant J. van Doorne
Afdeling Ruimte & Economie
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 CDA met als onderwerp 'Verkeersveiligheid kruising Veerallee – Willemsvaart'.

Datum 14 november 2022

Inleiding

In het kader van fietsveiligheid hebben verschillende berichten de fractie van het CDA bereikt over een onveilige verkeerssituatie op de fietskruising Veerallee – Willemsvaart (bij de fietstunnel naast Dinoland). Met deze informatienota reageren wij op de op 12 oktober 2022 gestelde vragen van de fractie van het CDA over dit onderwerp.

Kernboodschap

1. *Is het college op de hoogte van de verkeerssituatie Veerallee – Willemskade zoals hierboven geschetst?*

Antwoord:

Ja, het college is op de hoogte van de geschetste verkeerssituatie.

2. *Is het college het met ons eens dat de situatie zoals die zich nu voordoet (het laden/lossen door het drukke fietsverkeer) een gevaarlijke en onwenselijke situatie is? Zoja, hoe gaat het college deze situatie oplossen?*

Antwoord:

Het college is het met u eens dat de verkeerssituatie Willemsvaart niet optimaal is. Het is een compromis dat eind 2012 op deze locatie is getroffen. Tot die tijd was dit deel van de Willemsvaart nog geen fietsstraat en vond het laden en lossen volledig op de rijbaan plaats. Bij de herinrichting van dit deel van de Willemsvaart tot fietsstraat is voor het laden en lossen de zone gecreeerd waarbij het laden en lossen deels op het trottoir en deels op de rijbaan plaatsvindt.

Het laden en lossen van auto's op de Willemsvaart verstoort, zeker op drukke momenten zoals tijdens de ochtendspits, een vlotte en ongehinderde verkeersafwikkeling voor met name (brom)fietsers, maar ook voor het autoverkeer dat hier te gast is. De situatie met het laden en lossen kan daarmee het gevoel van subjectieve onveiligheid creëren bij met name fietsers. Tegelijkertijd constateert het college ook dat in de afgelopen jaren op dit punt van de Willemsvaart geen ongevallen met (brom)fietsers zijn geregistreerd. De objectieve verkeersveiligheid blijkt daarmee niet in het geding, doordat alle verkeersdeelnemers goed uitkijken.

Datum

14 november 2022

In de afgelopen jaren is er een aantal keren, onder andere door onze accountmanager voor kantoren en bedrijventerreinen, contact geweest met voormalig AutoPalace Zwolle, tegenwoordig Broekhuis Peugeot. Zij hebben daarbij aangegeven geen invloed te hebben op de levertijden van leveranciers. De autodealer heeft echter wel actie ondernomen door de leveranciers dringend te verzoeken om buiten de spijtijden te lossen. Daarnaast worden voorraadauto's op andere locaties gelost om de overlast van het laden en lossen op de Willemsvaart te beperken.

Het college ziet op korte termijn geen concrete oplossing voor de geschetste situatie. Voor nadere toelichting verwijzen wij graag naar de antwoorden onder vraag 3 & 5.

3. *Is het college bereid om een andere (veilige) plek aan te wijzen voor het laden/lossen, en waar ziet het college deze nieuwe locatie voor zich?*

Antwoord:

Zoals aangegeven is er in het ontwerpproces van de Willemsvaart als fietsstraat voor gekozen om een laad- en loslocatie te realiseren die deels de fietsstraat beslaat. Daarmee heeft de gemeente toestemming gegeven aan de autogarage om daar te laden en lossen. Hoewel het laden en lossen tot (subjectieve) onveiligheid leidt voor fietsers, is er tijdens het ontwerpproces de conclusie getrokken dat het laden en lossen deels op de fietsstraat de meest gedragen oplossing was. In ons huidige (mobiliteits)beleid, is het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Maas en Privé-auto) het leidende principe is bij onze ontwerpgegevens van de buitenruimte. Gelet hierop, maar uiteraard ook vanuit het oogpunt van de (subjectieve) verkeersveiligheid voor met name voetgangers en fietsers streven wij ernaar dit soort potentiële conflictsituaties bij toekomstige ontwikkelingen en zeker op fietsstraten, te voorkomen.

Naar aanleiding van de gestelde vragen is er onderzocht of het laden en lossen van auto-opleggers op het eigen terrein van Broekhuis Peugeot kan. Er is onder andere een analyse van verschillende rijcurves van de auto-opleggers uitgevoerd in een programma waarmee technische tekeningen gemaakt kunnen worden. Hieruit blijkt dat laden en lossen op eigen terrein alleen mogelijk is door een herinrichting van een groot deel van het parkeerterrein, waarmee een deel van de benodigde parkeerplaatsen voor personeel, bezoekers en tweedehands auto's komen te vervallen. Hiermee wordt de bestaande overlast weliswaar opgelost, maar ontstaat een nieuw (parkeer) probleem. Het college ziet dit dan ook niet als een adequate oplossing.

Een andere optie die bekeken is, is het aanwijzen van de bestaande parkeerplaatsen langs de Willemsvaart, tegenover DeltaWonen, als laad- en loslocatie. Nadeel van deze locatie is dat daarmee niet alleen circa 5 parkeerplaatsen komen te vervallen, maar ook dat de chauffeur met de geloste auto's telkens de Willemsvaart moet kruisen. Deze verkeersbeweging leidt ook tot hinder voor het (brom)fietsverkeer en de kans op ongevallen neemt daarbij eerder toe dan af, ondanks dat de vrachtauto dan niet meer op de Willemsvaart staat.

Datum

14 november 2022

Tot slot bevindt de Willemsvaart zich in het Willemkwartier, wat een van de te ontwikkelen deelgebieden van de Spoorzone is. Deze herontwikkeling betekent dat Broekhuis in de toekomst gaat verhuizen naar een nieuwe locatie. Daarmee kan ook de bestaande laad- en loslocatie opgeheven worden, waarmee ook een structurele oplossing voor de verkeerssituatie voor fietsers gerealiseerd wordt.

4. *Is het college bereid om te zorgen dat op de huidige plek (de stoep, waar het niet voor is bedoeld) het niet langer is toegestaan om te laden/lossen en hoe gaat het college hiervoor zorgen?*

Antwoord:

Zie antwoord vraag 3.

5. *Heeft het college op dit moment vergelijkbare knelpunten in beeld? Zo ja, kan de raad het overzicht hiervan ontvangen? Zo nee, is het college bereid om dit in beeld te brengen en dit te rapporteren aan de raad?*

Antwoord:

In 2018 is er, naar aanleiding van artikel 45-vragen met als onderwerp 'Veiligheid van de Zwolse Fietser' onderzoek gedaan naar ongewenste situaties en knelpunten op fietsstraten. Hieruit is gebleken dat de ongewenste situaties op fietsstraten vooral subjectieve onveiligheid betreft die zich uit in de vorm van klachten en/of meldingen en niet op basis van geregistreerde ongevallencijfers (uitzondering is de Van Karnebeekstraat). Op de Willemsvaart, zoals eerder vermeld, komt dit door de laad- en loslocatie. Op de andere fietsstraten in Zwolle waar klachten over binnen zijn gekomen is een te hoge snelheid de meest gehoorde klacht.

Openbaarheid

Deze informatienota is openbaar

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer