

Informatienota voor de raad

Datum 20 oktober 2020

Onderwerp	Verkeersonderzoek 'Ongevallen oprit A28 - Katerdijk'
Versienummer	V2.0

Portefeuillehouder W. Dogger

Informant J. van Doorne

Afdeling Ruimte en Economie

Telefoon 038 498 32 48

Email J.van.Doorne@zwolle.nl

Bijlagen 5 screenshots van verkeerssituaties die tijdens de camera-observatie zijn geconstateerd.

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De resultaten van het uitgevoerde Verkeersonderzoek 'Ongevallen oprit A28 - Katerdijk'

Datum 20 oktober 2020

[Toelichting op het voorstel](#)

Inleiding

Het CDA heeft op 6 januari 2019 een aantal schriftelijk vragen gesteld over de verkeersveiligheid rondom het kruispunt oprit A28 – Katerdijk. Aanleiding voor deze vragen was dat in de periode eind 2018 en begin 2019, in een tijdsbestek van circa 2 weken op de Katerdijk ter hoogte van de oprit naar de A28, drie ongevallen hadden plaatsgevonden.

Op 7 februari 2019 zijn de gestelde artikel 45-vragen beantwoord en is uw raad geïnformeerd over een nog nader uit te voeren verkeersonderzoek. Met deze aanvullende informatienota willen wij u allereerst een toelichting geven op het doorlopen proces om daarmee de periode tussen de eerste beantwoording en deze informatienota te duiden. Daarnaast willen wij u informeren over de uitkomsten van het onderzoek en nader ingaan op de door u gestelde vragen over de resultaten van het onderzoek en de mogelijk te nemen maatregelen.

Kernboodschap

Uit aanvullend uitgevoerd verkeersonderzoek blijkt dat in de afgelopen jaren circa 50 ongevallen zijn geregistreerd rondom het kruispunt A28 – Katerdijk. Hieruit blijkt onder andere dat de meest voorkomende verkeersbeweging die leidt tot een ongeval een bestuurder is die, komende vanuit de richting van het centrum, bij het linksaf slaan naar de A28 geen voorrang verleent aan de bestuurder die rechtdoor rijdt op de Katerdijk in de richting van het centrum. Op basis van het uitgevoerde onderzoek zijn tot slot oplossingsrichtingen aangedragen die zijn onderverdeeld naar zogenaamde korte termijn maatregelen en langere termijn maatregelen. Een aantal korte termijn maatregelen is in de afgelopen tijd reeds gerealiseerd.

Consequenties

Proces

Inleiding

Uw raad op 7 februari 2019 geïnformeerd over een uit te voeren verkeersonderzoek. Dit onderzoek gaf echter onvoldoende inzicht in de mogelijke toedracht van de ongevallen (waarom is het gebeurd) en de te nemen maatregelen. Daarom is besloten aanvullend onafhankelijk verkeersonderzoek te laten uitvoeren naar de ongevallen in relatie tot de verkeerssituatie ter plaatse. Hiertoe zijn onder andere (video)observaties en een verkeerskundige beoordeling van de situatie op straat uitgevoerd om de oorzaak nader te duiden en de juiste maatregelen te kunnen bepalen.

Uitvoering verkeersonderzoek

In overleg met het adviesbureau dat het verkeersonderzoek ging uitvoeren is in de zomer van 2019 besloten om het twee weken durende camera-onderzoek eind december 2019/ begin januari 2020 uit te voeren. Deze periode was namelijk exact een jaar nadat de 3 ongelukken, die de aanleiding vormden voor de artikel 45 vragen, hadden plaatsgevonden. Daarmee waren we van mening dat het onderzoek het meest representatief zou zijn gelet op lichtgesteldheid, stand van de zon, verkeersintensiteiten etc. Tot slot deed deze onderzoeksperiode ook het meeste recht aan de oproep van het CDA in de tweede vraag van de artikel 45 vragen, om het onderzoek uit te voeren zodanig dat “de omstandigheden –zoals de stand van de zon- dan redelijk gelijk zijn”

Datum 20 oktober 2020

Afronding verkeersonderzoek

Door de uitbraak van Corona, kon een gezamenlijk fysiek overleg tussen adviesbureau en gemeente, pas eind mei gehouden worden. Begin september is de rapportage definitief opgeleverd en kunnen wij uw raad informeren over de resultaten van het onderzoek en de mogelijk te nemen maatregelen.

Uitkomsten onderzoek

De derde vraag van het CDA was: *“Kan het college de gemeenteraad op de hoogte stellen van de resultaten en de mogelijk te nemen maatregelen ten gunste van de veiligheid van de weggebruikers?”*

Het uitgevoerde verkeersonderzoek bestond inhoudelijk uit vier onderdelen.

- 1) Analyse van de geregistreerde ongevallen
- 2) Locatieschouw
- 3) Gedragsobservatie
- 4) Conclusie en aanbevelingen

Hierna gaan wij nader in op de resultaten van het onderzoek, de aanbevelingen en de mogelijk te nemen maatregelen.

Ongevallenanalyse

Uit de analyse van de verkeersongevallen blijkt dat in de periode 2014 – 2019 in totaal 51 ongevallen zijn geregistreerd op de Katerdijk, tussen de Toerit A28 en het kruispunt met de Meeuwenlaan:

- Katerdijk – Toerit A28: 39 ongevallen, waarvan 9 met letsel
- Katerdijk – Afrit A28: 6 ongevallen, waarvan 1 met letsel
- Katerdijk – Meeuwenlaan: 6 ongevallen

Gelet op het grote aandeel ongevallen (39) op het kruispunt Katerdijk – Toerit A28 wordt wat betreft de analyse hierna ingezoomd op deze locatie. Alle geregistreerde ongevallen op deze locatie kennen dezelfde oorzaak, namelijk:

- Een bestuurder komende vanuit de richting van het centrum heeft bij het linksaf slaan naar de A28 geen voorrang verleend aan de bestuurder die rechtdoor reed op de Katerdijk in de richting van het centrum.

De meeste ongevallen (27) vonden plaats tussen twee auto's. Daarnaast zijn er 4 ongevallen geregistreerd tussen een auto en een lijnbus. Van de overige ongevallen is in de registratie niet inzichtelijk gemaakt welke voertuigcategorieën betrokken waren. Het merendeel van de 39 ongevallen vond plaats in 2018. In dat jaar zijn er 10 ongevallen geregistreerd, waarvan 4 met letsel afliepen en 6 uitsluitend met materiele schade. Van de 39 ongevallen vonden er 11 plaats in de avondspits (tussen 16:00 en 18:00 uur) en meer dan de helft (20) in de periode tussen 16:00 uur en 23:00 uur. De meeste ongevallen gebeurden in de maanden januari en december met beiden 6 geregistreerde ongevallen.

Locatieschouw

Uit de uitgevoerde locatieschouw op de kruispunten van de Katerdijk met de toe- en afrit van de A28 komt op hoofdlijnen naar voren dat de inrichting van de kruispunten op een aantal punten onderbouwd afwijkt van de gangbare richting van (voorrangs)kruispunten. Tegelijkertijd wordt ook geconstateerd dat geen van deze zaken direct gevaar of hinder oplevert, maar mogelijk wel invloed heeft op het (onbewuste) gedrag van de weggebruiker. Busstroken worden bijvoorbeeld meestal niet bij voorrangskruispunten toegepast omdat deze geen meerwaarde hebben.

Datum 20 oktober 2020

Ook wordt een afslagvak met een bypass richting de A28 in de richtlijnen niet voorgeschreven en is de buitenstraat van de rechtsaf beweging vanaf de afrit A28 richting het centrum kleiner dan normaal wordt toegepast.

Gedragsobservatie

In de gedragsobservatie van de gemaakte videobeelden vielen op hoofdlijnen vijf punten op. Bij de toerit naar de A28 viel op dat automobilisten, komend vanuit de richting van het centrum regelmatig niet stoppen voor de haaiantanden (zie bijlage 1). Hierdoor staan de auto's met hun neus deels op de vrije busstrook en lopen daarmee een risico als er een bus aan komt rijden. Het tweede punt dat hier opviel is dat bestuurders uit de richting van het centrum vaak de auto voor hen volgen, zonder daarbij op het kruisende verkeer te letten waaraan ze voorrang moeten verlenen (zie bijlage 2).

Bij de afrit van de A28 vielen drie situaties op. De eerste is dat verkeer, komende vanaf de afrit en rijdend richting de Zwartewaterallee, de bocht te ruim neemt en daarbij uitwaaiert over de vrije busstrook (zie bijlage 3). De tweede situatie die opvalt is dat verkeer vanaf de afrit lijkt te schrikken van het busverkeer op de vrije busstrook en daardoor hard remt, in plaats van door te rijden. Het achterop komende verkeer rekent hier niet op, waardoor er (bijna) ongelukken dreigen te ontstaan (zie bijlage 4). Het derde opvallende punt is de uitwisseling van lijnbussen op dit kruispunt (zie bijlage 5). Zij moeten wel gebruik maken van de vrije busstrook, maar doordat het busverkeer niet met verkeerslichten geregeld is, kunnen ook hier conflicten ontstaan.

Financiën

De genoemde korte termijn maatregelen zijn in de afgelopen tijd reeds aangepast of worden waar mogelijk zo spoedig mogelijk binnen reguliere budgetten gerealiseerd. De langere termijn maatregelen worden de komende tijd nader intern nader onderzocht. Vooruitlopend op de uitkomst van dit onderzoek is alvast geld binnen het regulier beschikbare budget Kleine Infrastructurele Maatregelen gereserveerd voor een eventuele aanpassing. Daarnaast is voor deze eventuele aanpassing subsidie aangevraagd vanuit het budget Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de provincie Overijssel.

Communicatie

N.v.t.

Vervolg

In de rapportage van het adviesbureau wordt per kruispunt een aantal conclusies en aanbevelingen gedaan. Deze zijn intern binnen de gemeente Zwolle besproken en de oplossingsrichtingen zijn onderverdeeld naar zogenaamde korte termijn maatregelen en langere termijn maatregelen.

Korte termijn maatregelen

Toerit A28

- Bekijken of het bord "Woonboulevard volg Voorst B" kan worden verplaatst, en of daardoor het zicht op het naderend verkeer verbetert;
- Aanvullend op de reeds aanwezige haaiantanden op het wegdek extra verkeersborden B6 "Verleen voorrang" plaatsen bij de linksaffer van de Katerdijk naar de A28 toe om de geldende voorrangssituatie nog meer te benadrukken.

Datum 20 oktober 2020

Afrit A28

- Bordjes op afrit met “let op, lijnbus tegelijk groen” opschuiven dichterbij het kruispunt
- Verdrijfvlak bij middeneiland voor linksafbeweging vanaf A28 richting de Zwartewaterallee goed wegstralen.

Bovengenoemde punten hebben tot doel de geldende verkeersregels en -situatie te verduidelijken en zijn in de afgelopen tijd reeds aangepast of worden waar mogelijk zo spoedig mogelijk gerealiseerd.

Langere termijn maatregelen (nader te onderzoeken en uit te werken)

Toerit A28

- Opnemen van het linksafvak Katerdijk richting de A28 en de conflicterende richting uitvoeren met verkeerslichten. Hiertoe moet nader onderzoek uitgevoerd worden om te onderzoeken of en zo ja welke impact dit heeft op de verkeersafwikkeling en of dit ingepast kan worden.
- Linksafvak vanaf de Katerdijk richting de A28 haakser aansluiten voor lagere snelheid
- Rechtdoorgaand bus- en autoverkeer op de Katerdijk, tussen de Zwartewaterallee en de toerit naar de A28 op één rijstrook brengen en de busstrook op dit deel opheffen.
- Bekijken of het verplaatsen of verwijderen van bomen leiden tot beter zicht op het verkeer.

Afrit A28

- Opnemen van de busstrook in de verkeerslichten, waarbij het linksafverkeer vanaf de afrit rood heeft als de bus op de Katerdijk groen heeft en omgekeerd. Hiermee is het conflict bus-auto uitgesloten. Ook hier moet nader onderzoek uitgevoerd worden om te onderzoeken of en zo ja welke impact dit heeft op de verkeersafwikkeling.
- Gedeeltelijk fysieke rijbaanscheiding aanbrengen tussen de busstrook en de rijstrook voor het autoverkeer
- Het middeneiland op de Katerdijk, dat het linksafslaand verkeer vanaf de A28 richting de Zwartewaterallee geleidt, aanpassen voor betere geleiding en lagere snelheid.

Openbaarheid

Deze nota is openbaar

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Ingrid Geveke

Datum 20 oktober 2020

Bijlage 1



Niet stoppen voor haaiantanden

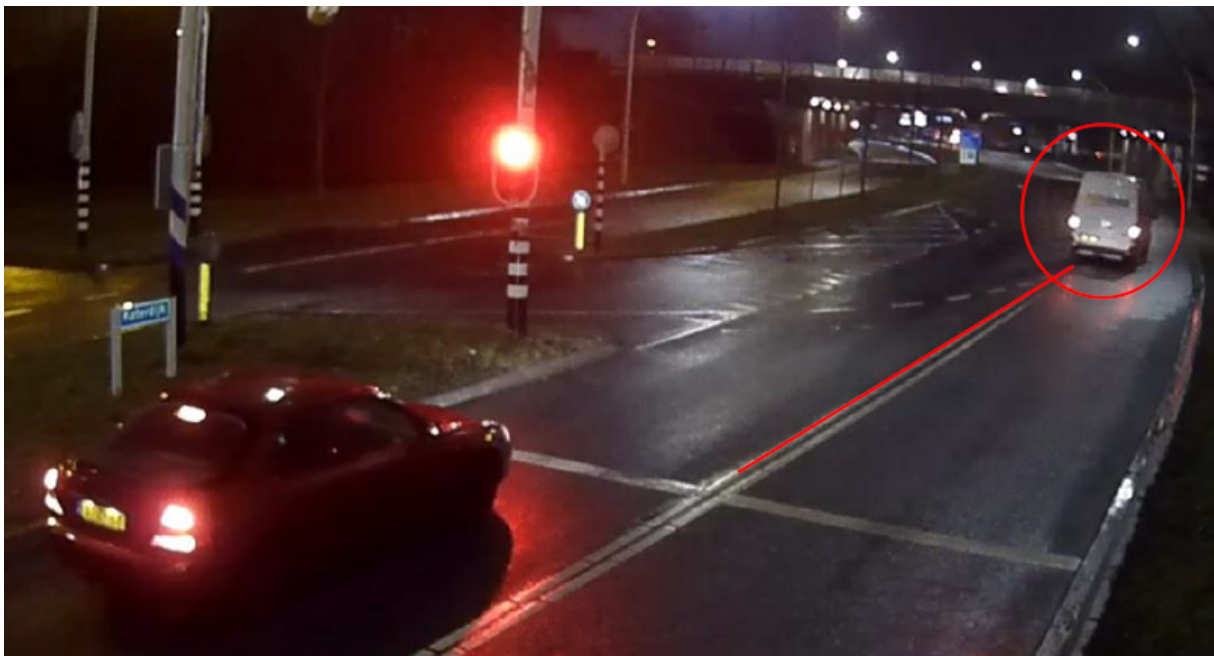
Bijlage 2



Volgen voorganger

Datum 20 oktober 2020

Bijlage 3



Uitwaaiëren naar busstrook

Bijlage 4



Remmen door schrikgedrag

Datum 20 oktober 2020

Bijlage 5



Uitwisseling bussen