

NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

Definitief verkeersbesluit

instellen laad- en loshaven en stopverbod

Aan de Vriezenveenseweg tussen Tijhofslaan en Horstlaan in Almelo

Behorend bij besluit Uit-99257\1

Inleiding

Het ontwerp verkeersbesluit instellen laad- en loshaven en stopverbod aan de Vriezenveenseweg tussen Tijhofslaan en Horstlaan in Almelo is vastgesteld op 29 april 2021. Op 6 mei 2021 is het besluit gepubliceerd in de Staatscourant. Het ontwerpbesluit heeft van 7 mei 2021 tot en met 17 juni 2021 ter inzage gelegen. Tegen dit voorgenomen verkeersbesluit zijn zienswijzen ingediend. In deze nota van beantwoording wordt ingegaan op deze ingebrachte zienswijzen.

Ingediende zienswijzen

Er zijn drie zienswijzen binnen gekomen van:

- a. Bewoner(s), Vriezenveenseweg 75 (INK-102829),
- b. Bewoner(s), Vriezenveenseweg 77 (INK-102822) en
- c. Bewoner(s), Vriezenveenseweg 76A (INK-102823).

De inhoud van de drie zienswijzen zijn identiek.

Ontvankelijkheid

De bovengenoemde zienswijzen zijn tijdig ingediend / ontvangen. De zienswijzen worden in deze nota beantwoord.

Inhoud en beantwoording zienswijzen

1. Het onderhavige ontwerpbesluit heeft slechts betrekking op een deel van het probleem.

Het gaat niet alleen om vrachtwagens die op de weg lossen, maar ook om klanten van de MB supermarkt die hun voertuigen aan beide zijden van de weg met alarmlichten parkeren om boodschappen te gaan doen. De combinatie van deze automobilisten met de lossende vrachtwagens vergroot het probleem. De automobilisten zorgen daarnaast zelf ook voor een verkeersveiligheidsrisico. Het op de weg parkeren en boodschappen doen op grond van het huidige parkeerverbod niet toegestaan. Daarvoor hoeft de verkeerssituatie niet te worden aangepast.

1. Reactie gemeente

Het is een juiste constatering dat de combinatie van lossende vrachtwagens op de rijbaan en op de rijbaan stilstaande auto's (al dan niet met alarmlichten aan) het probleem van de veiligheidsrisico's vergroot. Op dit moment mag er niet op de rijbaan worden geparkeerd, maar wel worden gestopt. In het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 is 'parkeren' als volgt gedefinieerd:

het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen.

Met uitsluitend een parkeerverbod is het lossen van vrachtwagens op de rijbaan dus nog steeds mogelijk. Bovendien kan de handhavende instantie pas verbaliseren als er gedurende 5 minuten bij een voertuig geen activiteiten hebben plaatsgevonden die duiden op het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen. Hierdoor is handhaving van het parkeerverbod door personenauto's, gezien het benodigde tijdsbeslag, problematisch.

2. Het voorgestane besluit is ingegeven door de aanwezigheid van de supermarkt.

Vooropgesteld moet worden dat de supermarkt/ondernemer een locatie kiest voor zijn of haar winkel. De betreffende locatie is geen geschikte plek voor een supermarkt van de huidige

omvang. Dat vindt niet alleen de buurt, maar dat is ook erkend door de gemeente. Naar alle waarschijnlijkheid komt de ondernemer tot dezelfde conclusie. De ondernemer had echter beter kunnen én moeten weten. Hij huurde eerst een (derde) deel van het pand. Ondanks de afwezigheid van een laad en losstrook en voldoende parkeervoorzieningen voor zijn klanten, heeft deze ondernemer toch besloten om de supermarkt – op de huidige locatie – uit te breiden. Daarnaast heeft de ondernemer ook aan de overzijde van de weg loodsen gehuurd voor opslag en het drijven van handel. Daarmee is niet langer sprake van een supermarkt, maar ook van een groothandel.

Nu blijkt dat de activiteiten van de ondernemer niet op de huidige locatie passen, wenst de gemeente dit probleem voor de ondernemer op te lossen door een verkeersbesluit dat leidt tot verder verlies van parkeerruimte (toenemende parkeerdruk) en hinder bij de buurt. Dat is de omgekeerde wereld.

De buurt is van mening dat de ondernemer zichzelf willens en wetens in deze lastige positie heeft gebracht en zelf dient te zoeken naar een passende alternatieve locatie of – tot die locatie gevonden is – naar manieren om zijn winkel te bevoorraden. Dit nog afgezien van de kosten voor de gemeenschap om de voorgestane situatie te realiseren en de voorzieningen die de naastgelegen Plus Supermarkt heeft moeten realiseren.

2. Reactie gemeente

Op basis van het geldende planologische regime is aan de Vriezenveenseweg 74/76 detailhandel toegestaan. Het is aan de exploitant zelf om de activiteit op deze locatie al dan voort te zetten.

Er is geen sprake van groothandel (levering goederen aan detaillisten (geen eindgebruiker) in plaats van aan consumenten). Er wordt rechtstreeks aan de consument geleverd, aangezien de winkel geheel toegankelijk is voor consumenten.

De laad- en loshaven is voorzien van venstertijden waarbinnen de voorziening vrij moet blijven voor vrachtwagens die komen laden en / of lossen. Buiten die venstertijden kan er op de laad- en loshaven geparkeerd worden. Er is gestreefd naar het zo veel mogelijk inperken van de venstertijden waardoor het verlies aan parkeergelegenheid slechts beperkt wordt tot drie relatief korte perioden in de week: dinsdag, donderdag en vrijdag van 13:00 tot 15:30 uur.

3. De gemeente kiest direct voor een zwaar middel en laat na deze keuze voldoende te motiveren.

In het ontwerpbesluit d.d. 20 april 2021 overweegt het college:

"De voorgenomen verkeersmaatregelen zijn ook besproken met een aantal direct omwonenden. In deze gesprekken zijn alternatieve mogelijkheden besproken (...), maar deze alternatieven zijn niet beter dan de voorgenomen maatregelen."

Deze overweging is niet gemotiveerd (en wordt overigens ook niet door de betreffende direct omwonenden gedeeld).

Uit het ontwerpbesluit volgt bijvoorbeeld niet waarom het maken van afspraken over levertijden niet volstaat. Door rustige momenten te kiezen zou binnen de bestaande situatie al veel winst kunnen worden behaald. Als de gemeente de vrachtwagens ineens na jaren per sé van de weg wil hebben, zouden deze mogelijk elders kunnen lossen, bijvoorbeeld in de Horstlaan. Uit het besluit volgt niet waarom deze optie niet te verkiezen is boven de voorgestane laad en loshaven (geleden voor en onder woningen).

Voor wat betreft de personenauto's zou wellicht volstaan kunnen worden voor strikte handhaving.

Een alternatief is een stopverbod met venstertijden, waartoe ook in Elsboerlaan wordt overgegaan. In dat geval zouden vrachtwagens alleen maar op rustige tijden mogen lossen. Een nadere toelichting of afweging van voor- en nadelen van de verschillende opties ontbreekt, terwijl voor een relatief zwaar middel wordt gekozen waarbij bewoners niet meer kunnen laden en lossen voor hun deuren en voor diverse woningen een laad en loshaven wordt aangelegd. Hierdoor is niet inzichtelijk waarom de voorgestane situatie volgens de gemeente de beste oplossing biedt. Dit maakt het als niet-verkeersdeskundige moeilijk, zo niet onmogelijk, om de voorgestane aanpassing te beoordelen.

3. Reactie gemeente

Omdat bij laden en / of lossen op de rijbaan de resterende rijbaanbreedte beperkt is en de verkeerssituatie onoverzichtelijk is, is dat ook gedurende de rustige momenten niet wenselijk. Daarnaast dienen gemaakte afspraken te worden nageleefd en kan er niet worden opgetreden als ze onverhoopt niet zouden worden nageleefd.

Laden en lossen in de Horstlaan is geen alternatief omdat de afstand tot de winkel dermate groot is vrachtwagenchauffeurs daartoe naar verwachting niet genegen zullen zijn en dan toch maar op de rijbaan van de Vriezenveenseweg blijven laden en lossen. Bovendien moet er bij laden en lossen in de Horstlaan met goederen de Vriezenveenseweg worden overgestoken wat uit oogpunt van verkeersveiligheid zeer ongewenst is.

Ook het gebruik maken van de laad- en losvoorziening in de Tijhofslaan in combinatie met een stopverbod in de Vriezenveenseweg is geen optie. De verkeersadviseur van politie heeft hierover het volgende aangegeven: *Dat gaat niet werken. Men gaat toch lossen op de rijbaan direct voor de supermarkt omdat het erg lastig is om met veel goederen die afstand te overbruggen en daarbij ook nog een weg moeten oversteken.*

Een stopverbod met venstertijden is evenmin een plausibel alternatief. Omdat, zoals gezegd, bij laden en/of lossen op de rijbaan de resterende wegbreedte beperkt is en de verkeerssituatie onoverzichtelijk is, is dat ook gedurende de rustige momenten niet wenselijk.

Hoewel, op grond van het BABW, artikel 8 lid 2 onder b, er een onderbord onder een verkeersbord dat een gebod of verbod aanduidt, kan worden geplaatst en dat een beperking van de werkingssfeer van dat bord aangeeft, wordt het er voor een weggebruiker niet duidelijker op. In het geval van de maatregel in de Elsboerlaan is het stopverbod op werkdagen bij het in- en uitgaan van de school gedurende een uur van kracht. In het onderhavige geval zal, om de tekst op het onderbord enigszins behapbaar te houden, juist moet worden aangegeven wanneer het stopverbod niet van kracht is. Het (noodgedwongen) niet eenduidig omgaan van de tekst op onderborden bij stopverboden, komt de duidelijkheid uiteraard niet ten goede. En als iets onvoldoende duidelijk is, heeft dat uiteraard ook consequenties voor de mogelijkheden tot handhaving.

4. Nog los van de juridische verkeerssituatie gaat het voor een groot deel om handhaving.

Samen met de genoemde buurtbewoners is herhaaldelijk geconstateerd dat op dit moment niet effectief wordt gehandhaafd. Het aanpassen van de situatie voegt weinig toe als niet wordt gehandhaafd. Ook na de realisatie van een laad- en loshaven zullen klanten hierop parkeren, waarna vrachtwagens opnieuw op de weg lossen. Er wordt dan een situatie gecreëerd die hinderlijker is voor zowel de supermarkt als bewoners zonder dat enige partij daar bij gebaat is.

4. Reactie gemeente

Door team handhaving is in 2021 gemiddeld 1,5 keer per dag gesurveilleerd in / op de Vriezenveenseweg. Daar waar overtredingen zijn geconstateerd zijn waarschuwingen dan wel boetes uitgeschreven. Ook de nieuwe situatie (laden en lossen en het parkeerverbod) wordt voortaan meegenomen in de periodieke surveillance.

5. Tot slot, het aanleggen van een laad- en loshaven, draagt bij aan bestendinging van een ongewenst situatie.

Voor eventuele opvolgende pandeigenaren of huurders wordt het door de aanwezigheid van deze voorziening aantrekkelijker om opnieuw een supermarkt te vestigen. Dat is onwenselijk.

5. Reactie gemeente

Op basis van het geldende planologische regime is aan de Vriezenveenseweg 74/76 detailhandel toegestaan. De voorzieningen die noodzakelijk zijn voor het uitoefenen van deze activiteit maken hier onderdeel van uit.

Conclusie

Alles overwegende leiden de zienswijzen niet tot aanpassing van het verkeersbesluit.