voorstel

Zwolle

Raadsbrief over artikel 45 vragen

Datum 3 juli 2025

Onderwerp	Beantwoording artikel 45 vragen van Swollwacht over Verkeersveiligheid Merwedelaan - Krekenbuurt en omgeving
Versienummer	845
Portefeuillehouder	Gerdien Rots

Bijlagen

Ontwerp besluit

De raad wordt voorgesteld kennis te nemen van de beantwoording van de artikel 45 vragen over Verkeersveiligheid Merwedelaan - Krekenbuurt en omgeving.

Datum 19 juni 2025

Inleiding
De fractie Swollwacht heeft op 19 juni 2025 schriftelijke vragen gesteld over: Verkeersveiligheid Merwedelaan - Krekenbuurt en omgeving

Kernboodschap
Er zijn zorgen over de verkeersveiligheid Merwedelaan - Krekenbuurt en omgeving, en vragen hierover zijn hieronder beantwoord.

Vragen en antwoorden
1. Is het college op de hoogte van het buurtonderzoek dat is uitgevoerd met medewerking van buurtbewoners en in april 2023 is aangeboden aan wethouder Rots?
Ja

2. Hoe beoordeelt het college de uitkomsten van het onderzoek waarin 99% van de ondervraagde huishoudens aangeeft zich onveilig te voelen vanwege het verkeer op de Merwedelaan?
Het onderzoek laat zien dat veel bewoners zich onveilig voelen, vooral door te hard rijdend verkeer. Hoewel metingen laten zien dat de gemiddelde snelheid iets boven de 50 km/u ligt (wat volgens de richtlijnen nog acceptabel is), neemt het college de zorgen serieus. Objectief gezien wordt er minder hard gereden. Uit Smiley metingen bleek dat de V85, gemeten vanaf de rotonde 52 km/uur betreft en richting de rotonde 55 km/uur. De V85 geeft de snelheid aan waar 85% van de bestuurders onder zit. Deze uitslag is onvoldoende grond voor het acuut nemen van maatregelen in het kader van de risico-gestuurde aanpak zoals vastgelegd in de strategie verkeersveiligheid. Desondanks gaat het college tijdelijke maatregelen nemen om de snelheid naar beneden te krijgen.

3. Erkent het college dat de weginrichting van de Merwedelaan in haar huidige vorm niet aansluit bij de woonwijkfunctie en verkeersdruk van deze route?
De inzichten op het gebied van weginrichting zijn aan verandering onderhevig. Een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/uur waarbij de fietsers gebruik maken van een aanliggende fietsstrook past binnen de ontwerprichtlijnen.
Voor de Merwedelaan is de fietsstrook aan de krappe kant waarmee de inrichting van de Merwedelaan niet geheel in lijn is met de CROW-richtlijnen. Inmiddels zijn ontwerprichtlijnen ook bijgesteld waarmee volgens het CROW er nu twee opties zijn om een dergelijke ontsluitende weg in te richten: een 30 km/u-weg met fietsers op de rijbaan (verblijfsfunctie) of een 50 km/u-weg met vrijliggende fietspaden (ontsluitingsfunctie). Met de meest recente inzichten zou idealiter een 50 km/uur-weg een van de rijbaan gescheiden fietspad hebben en - indien dat niet kan - fietsstroken al dan niet in combinatie met verlaging van de snelheid naar 30 km/uur. Deze betreffende categorie is namelijk pas net toegestaan en was niet aanwezig op het moment van realisatie van het huidige profiel.

4. Welke concrete acties heeft het college ondernomen sinds de overhandiging van het buurtonderzoek om de verkeersveiligheid op de Merwedelaan te verbeteren?
De Merwedelaan is in 2024 op de lijst gezet om in aanmerking te komen voor verkeersmaatregelen. Ook is in de gebiedsontwikkeling Centrum Aa-landen de opgave t.a.v. de Merwedelaan integraal opgenomen. Nu blijkt dat de permanente herinrichting van de Merwedelaan niet op korte termijn kan plaatsvinden vanuit de gebiedsontwikkeling, heeft het college besloten tijdelijke maatregelen te nemen op de korte termijn.

5. Waarom zijn eerder gemaakte afspraken tussen buurtbewoners en het team Leefomgeving en Mobiliteit volgens bewoners niet nagekomen? Is het college bereid dit intern te onderzoeken en zo nodig excuses aan te bieden aan de buurt?
Er zijn geen afspraken tussen buurtbewoners en team Leefomgeving en Mobiliteit die niet zijn nagekomen. De wethouder heeft in 2024 nog schriftelijk een update medegedeeld, in aanvulling van wat ambtelijk was meegedeeld aan buurtbewoners. In het schrijven is ook aangegeven dat de Merwedelaan op de wenslijst voor een verkeersmaatregel is geplaatst en dat binnen het programma verkeersveiligheid geen middelen beschikbaar meer waren om een maatregel uit te voeren in 2024 en dat daarom deze op de lijst voor 2025 staat. Dit jaar bekijken we opnieuw welke verkeerssituaties de hoogste prioriteit krijgen om binnen het dan beschikbare budget te kunnen aanpakken.

6. Hoe beoordeelt het college de resultaten van de geplaatste smileyborden waaruit blijkt dat snelheden van 70 tot 100 km/u geen uitzondering zijn, met name buiten de spits?
Zie vraag 2.
Er zijn in de telperiode ruim 102000 registraties uitgevoerd, waarvan 2% harder dan 70 km/uur rijdt. De registratie van een smileybord is een momentopname en kunnen fouten bevatten. Uit floating car data blijkt dat vooral in de heel vroege ochtend de snelheid wordt overschreden.
Op vrijwel elke weg zijn helaas ook verkeersdeelnemers die zich bewust niet aan de regels houden. In dit geval kunnen dat ook scooters en motoren zijn. Niet alle verkeersveiligheid is af te dwingen via weginrichting – ook eigen verantwoordelijkheid speelt een belangrijke rol.

7. De wijkagent heeft volgens bewoners erkend dat de weginrichting niet deugt, maar dat handhaving door capaciteitsgebrek nauwelijks mogelijk is. Wat gaat het college doen om hier verandering in te brengen?
Het college wil hier graag een verandering bewerkstelligen. De Merwedelaan is een voorbeeld van een zogeheten ‘grijze weg’ – een weg die qua functie en inrichting tussen een 30- en een 50 km/u-weg in zit. Daarom is er landelijk een nieuwe categorie ontwikkeld: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u. Ook in Zwolle wordt gekeken welke wegen hiervoor in aanmerking komen, en de Merwedelaan is daar onderdeel van.

8. Is het college op de hoogte van de (recente) aanrijdingen met fietsers in dit gebied? Hoeveel incidenten zijn er gemeld in de afgelopen drie jaar op of rond de Merwedelaan?
Het college beschikt alleen over gegevens van door de politie geregistreerde ongevallen. Op het traject Merwedelaan tussen de Rijnlaan en Volkerak/Grevelingen zijn in de afgelopen drie jaar twee ongevallen geregistreerd: in 2023 een aanrijding tussen een automobilist en een e-biker op het kruispunt Zijpe/Dobbe/Merwedelaan, en in november 2024 een ongeval tussen een automobilist en een fietser op een gewone fiets. Verder zijn op dit traject geen geregistreerde ongevallen bekend.

9. Hoe beoordeelt het college de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals fietsende scholieren en ouderen bij de Rivierenhof) op de Merwedelaan?
De huidige inrichting is niet ideaal voor fietsers. Ze rijden op een smalle fietsstrook naast auto’s die 50 km/u mogen rijden. Dat voelt niet veilig, zeker niet voor scholieren of ouderen. Voor ouderen bij de Rivierenhof is er een oversteek met verkeerslichten, wat in principe veilig is. Roodlichtnegatie of ander bewust verkeersovertredend gedrag is echter niet te voorkomen via weginrichting.

10. Is het college bereid om samen met bewoners, politie en OV-partners in kaart te brengen hoe vaak verkeersregels (zoals het negeren van rood licht, te hard rijden door bussen) worden overtreden?
Ja. Rood licht negatie kan vanuit de verkeerslichtenregeling worden gedetecteerd. Er zijn geen signalen dat bussen op dit traject veel te hard rijden, achteraf kan dat ook niet worden gecontroleerd.

11. Is het college bekend met het feit dat in het originele stedenbouwkundige plan de Merwedelaan niet zou doorlopen tot de Reggelaan, en dat er een aparte toegangsweg voor het achterste deel van de Aa-landen gepland was?
Ja.

12. Welke gevolgen heeft het niet realiseren van deze toegangsweg gehad voor de huidige verkeersdruk op de Merwedelaan? Is het college bereid om de oorspronkelijke planopzet te heroverwegen in het licht van de huidige problemen?
Als er een derde toegangsweg was gekomen, zou de verkeersdruk op de Rijnlaan waarschijnlijk lager zijn. Maar dat zou ook kunnen betekenen dat andere wegen juist drukker zouden worden. In de huidige plannen wordt uitgegaan van ontsluiting via de bestaande wegen. Als blijkt dat dit niet werkt, wordt gekeken of het oorspronkelijke idee alsnog haalbaar is.

13. Is het college van mening dat het toevoegen van 400 nieuwe woningen in deze wijk verantwoord is zonder een structurele oplossing voor de verkeersproblematiek?
Tijdens de participatie en met het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek is het verbeteren van de verkeersveiligheid en het probleem van de verkeersdoorstroming duidelijk naar voren gekomen. Ook tijdens een bijeenkomst in oktober 2024 kwamen veel zorgen naar voren over verkeer en bereikbaarheid. Meer verkeer door extra woningbouw is zonder maatregelen niet verantwoord. Daarom komt er een vervolguitwerking en is aan de raad het volgende voorgelegd: “De Gebiedsvisie Centrum Aa-landen kan niet zonder een integrale uitwerking, waarin mobiliteit een belangrijke rol speelt. Voor het ontwerp van het gebied wordt het STOMP-principe gevolgd: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, (deel)Mobiliteit en Privéauto. Dit is anders dan hoe de buitenruimte nu is ingericht. Verbetering van de openbare ruimte, mobiliteit en verkeersveiligheid is een belangrijke opgave. Oplossingsrichtingen moeten verder worden uitgewerkt en getoetst.”

14. Is het college bereid om op korte termijn maatregelen te treffen zoals:
- Het instellen van een 30 km-zone op de Merwedelaan?
- Verkeersdrempels of wegversmallingen?
- Tijdelijke inzet van snelheidsdisplays of flitskasten?
- Verkeersregelaars op drukke kruispunten tijdens schooltijden?
Zie ook 15. In de visie Centrum Aa-Landen en in het dictum wordt mobiliteit vooral benoemd als urgent dossier: woon- en leefkwaliteit kunnen niet verder zonder maatregelen op het vlak van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. In de gebiedsvisie worden mobiliteit en verkeersveiligheid meegenomen als gelijkwaardige pijlers naast woningbouw en openbare ruimte. Deze worden integraal uitgewerkt in de volgende fase van het ontwikkelplan. Specifiek voor de Merwedelaan is tevens aangegeven dat het uitwerken van tijdelijke verkeersmaatregelen op de Merwedelaan, vooruitlopend op een definitieve reconstructie gewenst is.

15. Welke stappen worden er momenteel gezet om te zorgen voor echte participatie van bewoners bij het ontwerpen van een oplossing voor de verkeersproblemen?

Datum 19 juni 2025

Tijdens het opstellen van de gebiedsvisie is er uitvoerig geparticipeerd. Zie daarvoor het bij de gebiedsvisie behorende participatiejournaal. Daarin is ook aangegeven dat na deze gebiedsvisie waar plenaire bijeenkomsten zijn gehouden de verkenningsfase is afgerond. In de volgende fase onderzoeken we de haalbaarheid van de ideeën. De gemeente werkt nu toe naar het ruimtelijk ontwikkelingsplan en ook in deze fase krijgen betrokkenen de mogelijkheid om mee te denken. Daarnaast richten we een buurtpanel en werkgroepen op. Geïnteresseerden zijn opgeroepen dit te doen en kunnen zich hiervoor via de website www.participatieaalanden.nl aanmelden. Het uitwerken van de tijdelijke maatregelen zal in 2025 plaatsvinden, realisatie van deze maatregelen zal naar verwachting in 2026 plaatsvinden.

Openbaarheid
Deze nota is openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer