Swollwacht

Aan: College van B&W

Van: Evelina Bijleveld

Datum: 16-05-2025

Vragen o.b.v. art. 45 reglement van orde

Betreft: Verkeersveiligheid Kop van Assendorp fase 2

Geacht college van Burgemeester en Wethouders,

De Singel in Zwolle – ter hoogte van de Kop van Assendorp – was jarenlang vooral ingericht op de doorstroming van autoverkeer. Op basis van een raadsbesluit is het gebied heringericht met als doel de verblijfsfunctie te versterken en ruimte te geven aan voetgangers en fietsers. Tevens is de maximumsnelheid teruggebracht van 50 km/u naar 30 km/u. Dit betrof fase één van het project *Kop van Assendorp*. Nu de tweede fase van het project aanstaande is, leven er bij onze fractie en bij verschillende inwoners vragen over het vervolgtraject.

Daarom stelt Swollwacht het college de volgende vragen:

1. In uw beantwoording van eerdere vragen van de fractie van Swollwacht over de Kop van Assendorp (met name vraag 2, 3 en 5) verwijst u naar een toegezegde evaluatie van fase één.
   Wanneer wordt deze evaluatie met de raad gedeeld, en in welke vorm mogen wij die verwachten?
2. In reactie op vraag 4 gaf u aan dat er zowel positieve als negatieve ervaringen zijn opgedaan met de herinrichting.
   Kunt u deze ervaringen concretiseren? Wat zijn de belangrijkste positieve en negatieve punten, en kunt u (indien mogelijk) aangeven welk deel van de ervaringen positief en welk deel negatief is?
3. In uw beantwoording van vragen 6 en 7 stelt u dat de maximumsnelheid is teruggebracht naar 30 km/u.
   Is het juridisch toegestaan om een doorgaande weg binnen de bebouwde kom als 30 km/u-zone aan te wijzen? Kunt u uw antwoord juridisch onderbouwen?
4. In antwoord op vraag 7 stelt u dat de inrichting van de Kop van Assendorp passend is voor een maximumsnelheid van 30 km/u.
   Waarom is er dan niet gekozen voor het plaatsen van verkeersborden die de maximumsnelheid van 30 km/u duidelijk aangeven?
5. Bij hoge verkeersdrukte bieden verkeerslichten mogelijkheden om het verkeer gericht te reguleren, bijvoorbeeld door bepaalde richtingen prioriteit te geven of door de veiligheid van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer te verbeteren. Verkeerslichten kunnen bovendien flexibel reageren op noodgevallen zoals ambulances.
   Waarom kiest het college er in fase twee voor om de verkeerslichten te vervangen door een rotonde, onder het argument van verbeterde verkeersveiligheid? Op welke analyses of afwegingen is deze keuze gebaseerd?

6. *"Er is geen ruimte voorzien voor laden en lossen. Hoe wordt voorkomen dat vrachtwagens dubbel moeten parkeren, met alle gevaren voor het overige verkeer van dien? Is hiermee rekening gehouden in de huidige plannen?"*

Namens de fractie van Swollwacht,

Evelina Bijleveld.

.