voorstel

Zwolle

Raadsbrief over artikel 45 vragen

Datum 22 mei 2026

Onderwerp Beantwoording artikel 45 vragen van Swollwacht over ‘Werkzaamheden Spoolderbergbrug en bereikbaarheid omgeving Het Engelse Werk’

Versienummer 1

Portefeuillehouder Arjan Spaans

Bijlagen
Bijlage 1 – Artikel 45 vragen Swollwacht ‘Werkzaamheden Spoolderbergbrug en bereikbaarheid omgeving Het Engelse Werk’.

Openbaarheid
☒ Openbaar
☐ Geheim

Wij stellen u voor kennis te nemen van:
De beantwoording van de artikel 45 vragen over Werkzaamheden Spoolderbergbrug en bereikbaarheid omgeving Het Engelse Werk.

Datum 22 mei 2026

Inleiding

Op 11 mei 2026 heeft de fractie van Swollwacht artikel 45 vragen gesteld over de werkzaamheden aan de Spoolderbergbrug en de gevolgen voor de bereikbaarheid van de omgeving en uitspanning Het Engelse Werk.

Kernboodschap

Hieronder treft u de antwoorden van het college aan op de vragen van de raadsfractie Swollwacht

1. **Is het College bekend met de eerdere communicatie richting Uitspanning Het Engelse Werk en bewoners waarin werd aangegeven dat bereikbaarheid via de Thijssenbrug mogelijk zou blijven?**

   Ja, wij zijn bekend met de eerdere communicatie richting Uitspanning Het Engelse Werk en omwonenden over de bereikbaarheid via de Thijssenbrug.
   Tijdens een informatieavond is aangegeven dat gebruik van de Thijssenbrug in beperkte mate werd gedoogd, dit om omwonenden op een praktische manier enigszins tegemoet te komen. Daarbij is het belangrijk om aan te geven dat er geen formele toezegging is gedaan in een bewonersbrief of ander officieel document dat de brug open zou blijven voor bewoners. De formele toezegging is alleen gedaan naar enkele ondernemers/bedrijven/organisaties (Het Engelse Werk, SBO de Brug, Vitens, De Venus).
   Hierbij is expliciet benoemd dat “een oogje zou worden toegeknepen”, zolang het gebruik beperkt bleef en de veiligheid niet in het geding kwam. Tevens is toen duidelijk gemaakt dat de brug primair bedoeld is voor nood- en hulpdiensten en geen officiële omleidingsroute is.
   In de praktijk is echter gebleken dat het gebruik van de Thijssenbrug veel intensiever was dan voorzien. Dit kwam met name door het toegenomen sluipverkeer, veroorzaakt door diverse onvoorziene oorzaken op en rondom de A28. Dit heeft geleid tot onveilige situaties en schade aan de brug. Daarmee is de situatie wezenlijk veranderd ten opzichte van het moment van communicatie tijdens de informatieavond.
   Vanuit veiligheidsoverwegingen is, ondanks de eerdere toelichting, alsnog besloten tot een volledige afsluiting. Hierbij hebben de verkeersveiligheid en de technische staat van de brug zwaarder gewogen dan het gedoogde gebruik zoals eerder besproken. Ondernemers en bewoners zijn hierover zo spoedig mogelijk geïnformeerd.

2. **Waarom is uiteindelijk toch gekozen voor een volledige afsluiting van de Thijssenbrug en de Katerveersluis voor gemotoriseerd verkeer?**

   Direct na de afsluiting van de Spoolderbergbrug op 28 april kwamen er meldingen binnen van hinder door sluipverkeer in de omgeving. Dit sluipverkeer was mede het gevolg van de gelijktijdige afsluiting van de A28, vanwege een natuurbrand bij ’t Harde. Zoekend verkeer zocht zelf een route, waar gebruik werd gemaakt van de Katerveersluis en, na enig zoeken van het verkeer, ook van de Thijssenbrug.

   Naar aanleiding van meldingen over sluipverkeer en onveilige situaties zijn gelijk verkeerstellingen uitgevoerd bij de Katerveersluis en de Thijssenbrug om inzicht te krijgen in de verkeersintensiteiten en de noodzaak van aanvullende maatregelen.
   De tellingen toonden aan dat dagelijks gemiddeld 2.000 verkeersbewegingen plaatsvonden. Hoewel alleen de Katerveersluis onderdeel is van een officiële route, maakten ook van de Thijssenbrug dagelijks ruim 800 voertuigen gebruik. Dit terwijl er ongeveer 80 omwonenden zijn in deze buurt.

Het intensieve gebruik heeft geleid tot schade aan de bruggen en tot het ontstaan van verkeersonveilige situaties, onder andere door smalle rijbanen en conflicten tussen verschillende verkeersdeelnemers. Op maandag 11 mei is de situatie opnieuw beoordeeld en zijn mogelijke aanvullende maatregelen afgewogen.

Op basis van deze analyse is geconcludeerd dat afsluiting van de routes -op dat moment- de enige effectieve manier is om de veiligheid te waarborgen en verdere schade te voorkomen. Daarom is besloten om zowel de Thijssenbrug als de Katerveersluis af te sluiten voor al het gemotoriseerde verkeer, met uitzondering van nood- en hulpdiensten. Als gevolg van geconstateerde schade door het vele sluipverkeer is actie ondernomen om de werkelijke schade aan de bruggen te bepalen.

3. **Wanneer is dit besluit genomen en hoe zijn ondernemers en omwonenden hierover geïnformeerd?**

Het noodzakelijke besluit om de Katerveersluis en de Thijssenbrug volledig af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer is genomen op maandag 11 mei en direct in gang gezet.
Op dezelfde dag zijn de omgevingsmanager en communicatieadviseur van het project gestart met het voorbereiden van de communicatie richting de omgeving. Dit heeft geleid tot het opstellen van zowel een persbericht als een bewonersbrief. Het persbericht is nog in de namiddag/avond van 11 mei gepubliceerd en snel opgepakt door diverse regionale media, waaronder 1Zwolle, De Stentor, RTV Hattem en RTV Oost. Hierdoor is de boodschap op korte termijn breed verspreid en heeft de omgeving via deze kanalen actuele informatie ontvangen.
De bewonersbrief is in de week van 18 mei bezorgd bij omwonenden en ondernemers. Hierbij moet worden opgemerkt dat de bezorging enige vertraging heeft opgelopen als gevolg van capaciteitsproblemen bij PostNL rondom het Hemelvaartsweekend.
Ondanks deze vertraging kan worden geconcludeerd dat de omgeving tijdig en via meerdere kanalen is geïnformeerd, waarbij met name de inzet van de (regionale) media heeft gezorgd voor een snelle en brede informatievoorziening.
Tegelijkertijd zien we dat de communicatie nog niet iedereen had bereikt en er veel vragen leefden bij de media, omwonende, school en ondernemer Engelse Werk. Daarom hebben we op donderdag 21 mei aanvullende gecommuniceerd. Zo zijn de ondernemer van het Engelse Werk en de Directeur van SBO de brug persoonlijk geïnformeerd over genomen maatregelen en de nadeelcompensatie regeling van de gemeente. Tot slot wordt er een persbericht geplaatst en publiceren wij een Q&A met de meest gestelde vragen via de website en onze socials.

4. **Welke afweging heeft het College gemaakt tussen verkeersveiligheid, het tegengaan van sluipverkeer, bereikbaarheid en leefbaarheid?**

Wij hebben bij de besluitvorming een integrale afweging gemaakt tussen het tegengaan van sluipverkeer, bereikbaarheid en leefbaarheid. Verkeersveiligheid weegt hierbij altijd het zwaarst.
De sterke toename van (sluip)verkeer leidde tot onveilige situaties op en rondom de Thijssenbrug en de Katerveersluis, mede vanwege de beperkte capaciteit en het feit dat deze routes niet-ingericht zijn voor intensief gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is schade ontstaan aan de bruggen, wat extra risico’s met zich meebrengt voor de veiligheid van weggebruikers. Dit maakte ingrijpen noodzakelijk.

Het tegengaan van sluipverkeer was een belangrijke aanvullende factor. Door de afsluiting werd voorkomen dat de routes als structurele alternatieve verbinding werden gebruikt, wat bijdroeg aan het verminderen van verkeersdruk en het herstellen van de leefbaarheid in de omgeving.
De bereikbaarheid, met name voor bewoners, ondernemers en voorzieningen, is nadrukkelijk meegewogen. Hierbij is specifiek gekeken naar de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en essentiële bestemmingen. Omdat alternatieve scenario's onvoldoende veilig of niet handhaafbaar bleken, kon bereikbaarheid via deze routes niet langer worden gegarandeerd zonder concessies te doen aan de veiligheid.
Ten slotte is ook de leefbaarheid in het gebied betrokken in de afweging. De extreme toename van sluipverkeer zorgde voor overlast en een onveilige woonomgeving. Door de afsluiting wordt deze druk verminderd.
Alles afwegende is geconcludeerd dat een volledige afsluiting voor gemotoriseerd verkeer de enige maatregel is die de verkeersveiligheid waarborgt, verdere schade voorkomt en tegelijkertijd bijdraagt aan het voorkomen van sluipverkeer en het verbeteren van de leefbaarheid, ondanks de nadelige effecten voor de directe bereikbaarheid.
In vraag 12 wordt verder ingegaan op de gemaakte afwegingen.

5. In hoeverre zijn ondernemers en bewoners betrokken geweest bij de uiteindelijke besluitvorming?

Ondernemers en bewoners zijn niet direct betrokken geweest bij de uiteindelijke besluitvorming. De aanleiding voor het besluit lag in acute veiligheidsrisico's voor weggebruikers en in de ontstane schade aan de bruggen als gevolg van het intensieve en niet-toegestane gebruik.
Gezien het urgente karakter van deze situatie en de verantwoordelijkheid om de verkeersveiligheid en de staat van de infrastructuur te waarborgen, was het noodzakelijk om snel en daadkrachtig op te treden.
De belangen en signalen uit de omgeving, zoals meldingen over sluipverkeer en onveilige situaties, zijn uiteraard meegenomen in de afweging. Deze hebben juist bijgedragen aan de urgentie om passende maatregelen te treffen. Na het nemen van het besluit zijn ondernemers en bewoners zo snel mogelijk geïnformeerd via verschillende communicatiekanalen.

6. Heeft het College inzichtelijk gemaakt welke economische gevolgen deze gewijzigde bereikbaarheid heeft voor ondernemers in het gebied?

Wij zijn ons bewust van het feit dat de gewijzigde bereikbaarheid gevolgen kan hebben voor ondernemers in het gebied. Er is echter geen afzonderlijke, kwantitatieve analyse uitgevoerd waarin deze economische effecten specifiek en volledig in kaart zijn gebracht.
Bij de besluitvorming is wel nadrukkelijk aandacht geweest voor de belangen van ondernemers, onder andere door te kijken naar de bereikbaarheid voor leveranciers en bezoekers. Tegelijkertijd is geconcludeerd dat de acute veiligheidsrisico's en de schade aan de infrastructuur zwaarder wegen dan de (mogelijke) economische gevolgen.
De afsluiting is voortgekomen uit een uitzonderlijke en onvoorziene situatie waarin snel handelen noodzakelijk was. Het beperken van risico's voor weggebruikers en het voorkomen van verdere schade aan de bruggen heeft in deze context prioriteit gekregen.
Op donderdag 21 mei heeft er een gesprek plaatsgevonden met de ondernemer van het Engelse Werk. In dit gesprek is de ondernemer gewezen op de nadeelcompensatieregeling van de gemeente Zwolle.

7. **Is het College bekend met de signalen van bewoners die dagelijks 30 tot 45 minuten extra moeten omrijden om Zwolle te bereiken?**

   Ja, wij zijn bekend met de signalen van bewoners die als gevolg van de gewijzigde verkeerssituatie dagelijks extra reistijd ervaren, in sommige gevallen oplopend tot 30 tot 45 minuten. Onder normale omstandigheden zou de reistijd circa 15 minuten per enkele reis bedragen. Door de ongelukkige samenloop van omstandigheden dat er in de afgelopen periode op de A28 veel filevorming is opgetreden als gevolg van de afsluiting van de spitsstrook met snelheidsbeperking richting het noorden en de nodige incidenten, is deze reistijd aanzienlijk toegenomen.
   Deze signalen zijn onder andere ontvangen via meldingen bij het Klant Contact Centrum (KCC) en via direct contact met belangenvertegenwoordigers en de omgevingsmanager van het project. Het College begrijpt dat deze extra reistijd een grote impact heeft op de dagelijkse bereikbaarheid en het wooncomfort van omwonenden.
   Deze effecten zijn meegenomen in de afweging rondom de te nemen maatregelen. Tegelijkertijd blijft gelden dat de afsluiting noodzakelijk is gebleken vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en de technische staat van de bruggen. Wij blijven de situatie monitoren en houdt daarbij nadrukkelijk oog voor de signalen uit de omgeving.

8. **Vindt het College deze extra reistijd voor omwonenden proportioneel ten opzichte van het beoogde doel van de afsluiting?**

   Wij erkennen dat de extra reistijd voor omwonenden aanzienlijk is en een grote impact kan hebben op het dagelijks leven. Deze consequenties zijn nadrukkelijk meegewogen in de besluitvorming.
   Desondanks zijn wij van oordeel dat de maatregel in dit geval proportioneel is ten opzichte van het beoogde doel. De afsluiting is namelijk noodzakelijk gebleken om acute verkeersveiligheidsrisico’s weg te nemen en verdere schade aan de bruggen te voorkomen. De situatie ter plaatse was dusdanig dat het openhouden van de routes voor gemotoriseerd verkeer niet langer verantwoord was.
   Daarbij geldt dat er geen haalbare alternatieven beschikbaar waren waarmee zowel de veiligheid kon worden gegarandeerd als de bereikbaarheid in stand kon blijven. In dat licht is de extra reistijd voor omwonenden een zwaarwegend, maar onvermijdelijk gevolg van een maatregel die primair gericht is op het waarborgen van de veiligheid van alle weggebruikers.

9. **Welke maatregelen neemt het College om de bereikbaarheid voor bewoners, ondernemers en bezoekers tijdens de werkzaamheden zo goed mogelijk te waarborgen?**

   Wij nemen verschillende maatregelen om de bereikbaarheid voor bewoners, ondernemers en bezoekers tijdens de werkzaamheden zo goed mogelijk te waarborgen, binnen de randvoorwaarden van veiligheid.
   Allereerst wordt ervoor gezorgd dat de hoofdinfrastructuur en officiële omleidingsroutes beschikbaar en duidelijk aangegeven blijven, zodat verkeer op een veilige en verantwoorde wijze wordt afgewikkeld. Daarbij ligt de nadruk op het gebruik van wegen die geschikt zijn voor de huidige verkeersintensiteiten.
   Daarnaast blijft de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten ten alle tijde gegarandeerd, zodat in noodsituaties snel en adequaat kan worden gehandeld. Ook is specifiek aandacht voor de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen en voor leveranciers van bedrijven in het gebied, zoals de keuze voor het niet afsluiten van de IJsselbrug.

De situatie in het gebied wordt actief gemonitord door de directievoerder en via meldingen van bewoners en ondernemers (onder andere via het KCC). Waar knelpunten worden gesignaleerd, wordt gekeken naar mogelijke aanvullende maatregelen of bijsturing.
Verder wordt de omgeving zo goed mogelijk geïnformeerd over de actuele situatie, omleidingen en wijzigingen, onder andere via bewonersbrieven en (regionale) media. Hiermee wordt geprobeerd om weggebruikers tijdig te informeren en het gebruik van ongewenste routes te beperken.
Er is doorlopend contact geweest met de directie van SBO De Brug. Op donderdag 21 mei is in overleg besloten om nabij de Thijssenbrug een Kiss & Ride-voorziening voor ouders in te richten. Daarnaast wordt momenteel onderzocht of er extra maatregelen mogelijk zijn voor het vervoer van de kinderen vanaf de Thijssenbrug richting SBO De Brug. Vooralsnog is afgesproken dat SBO De Brug vrijwilligers inzet die de leerlingen opvangen en hen van en naar school begeleiden.
Tot slot wordt op dinsdag 26 mei een slagboom geplaatst bij de Thijssenbrug. Deze slagboom is voorzien van een SOS-functie en een inbelfunctie. Mocht de brug na technische keuring worden vrijgegeven voor verkeer, dan kan in overleg worden besloten om de brug open te stellen voor taxibussen van en naar SBO De Brug. Ouders die hun kinderen zelf met de auto brengen, blijven in dat geval gebruikmaken van de Kiss & Ride-voorziening. Het toestaan van doorgang voor doelgroepenverkeer is noodzakelijk vanwege de gebonden aard van de planningen en de beperkte flexibiliteit binnen deze vervoersstromen.
Hoewel de maatregelen onvermijdelijk gevolgen hebben voor de directe bereikbaarheid, zetten wij ons in om deze hinder waar mogelijk te beperken, zonder concessies te doen aan de verkeersveiligheid en de staat van de wegen en de bruggen.

10. Heeft het College onderzocht wat de gevolgen zijn voor verkeersdruk op omliggende wegen, woonwijken en alternatieve routes? Zo ja, wat zijn hiervan de uitkomsten?

Wij hebben de gevolgen voor de verkeersdruk op omliggende wegen, woonwijken en alternatieve routes in beeld gebracht door middel van verkeerstellingen, signalen uit de omgeving en actieve monitoring van de situatie. Maar we hebben uiteraard geen rekening gehouden met de gevolgen van een heidebrand of langdurige onvoorziene afsluitingen van rijstroken. Dat is ook vrijwel onmogelijk maar vervolgens -in deze- wel een feit. Dat vraagt dan vervolgens om actief te handelen waarbij de overlast terugbrengen het doel is.
Uit de verkeerstellingen bleek dat er sprake was van een forse toename van verkeersbewegingen op routes die hier niet voor zijn ingericht. Op de Thijssenbrug en de Katerveersluisbrug werden gezamenlijk ca. 2000 voertuigbewegingen per dag geteld.
Daarnaast zijn via meldingen van bewoners en via het Klant Contact Centrum (KCC) signalen ontvangen over toenemende verkeersdruk en onveilige situaties in omliggende gebieden en woonomgevingen.
De belangrijkste uitkomst van deze monitoring is dat zonder ingrijpen het sluipverkeer zich zou blijven verplaatsen naar alternatieve, minder geschikte routes, met als gevolg een verdere toename van verkeersonveilige situaties, overlast en schade aan infrastructuur. De bestaande wegen en bruggen in het gebied zijn niet ontworpen voor deze intensiteit en samenstelling van verkeer.
De genomen maatregel, het afsluiten van de Thijssenbrug en de Katerveersluis voor gemotoriseerd verkeer, is erop gericht om deze ongewenste verkeersstromen te beperken en de druk te verplaatsen naar de daarvoor bedoelde hoofdwegen en officiële omleidingsroutes.
De situatie wordt continu gemonitord. Waar nodig wordt bijgestuurd als zich nieuwe knelpunten voordoen op omliggende wegen of in woonwijken. Daarmee blijven wij alert op de effecten van de maatregel en de spreiding van verkeersdruk in de regio.

11. Op welke wijze wordt gedurende de werkzaamheden gemonitord of sprake is van extra verkeersoverlast of verkeersonveiligheid?

Gedurende de werkzaamheden wordt de verkeerssituatie actief gemonitord. De directievoerder is meerdere keren per week in het gebied aanwezig om de situatie ter plaatse te beoordelen en eventuele knelpunten tijdig te signaleren.
Daarnaast wordt nauw contact onderhouden met de nood- en hulpdiensten. Zij geven belangrijke signalen af wanneer sprake is van belemmeringen in bereikbaarheid of onveilige situaties op of rondom de routes.
Verder worden meldingen van verkeersoverlast en verkeersonveiligheid verzameld via het Klant Contact Centrum (KCC). Deze meldingen worden continu beoordeeld en waar nodig wordt direct actie ondernomen, bijvoorbeeld door het treffen van aanvullende maatregelen of het aanpassen van de situatie ter plaatse.
Op deze wijze wordt de situatie zowel proactief als reactief gevolgd en kan snel worden ingegrepen indien dat nodig is.

12. Zijn alternatieve scenario's onderzocht waarbij bestemmingsverkeer gedeeltelijk doorgang had kunnen behouden? Zo ja, waarom zijn deze niet gekozen?

Ja, er zijn meerdere alternatieve scenario's overwogen waarbij bestemmingsverkeer (gedeeltelijk) doorgang zou kunnen behouden. Deze opties zijn echter uiteindelijk niet haalbaar of wenselijk gebleken, om de volgende redenen:

1. **Afsluiten van de IJsselbrug**
   Deze optie is onderzocht als manier om sluipverkeer te beperken. Dit scenario is echter afgevallen, omdat de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten hierdoor in het gedrang komt. Met name de brandweer en andere zware voertuigen zouden het gebied achter de brug niet meer kunnen bereiken. Daarnaast zouden belangrijke voorzieningen, zoals ouderenzorgcentrum De Venus en restaurant Het Engelse Werk, niet meer bereikbaar zijn voor leveranciers. Deze voertuigen overschrijden namelijk het maximale draagvermogen van de Thijssenbrug en de Katerveersluis.
2. **Toegang voor bewoners via een brief of pasjessysteem**
   Ook is gekeken naar een systeem waarbij uitsluitend bestemmingsverkeer gebruik kan maken van de route, bijvoorbeeld door middel van een ontheffing (brief) of een pasjessysteem bij een afsluiting. Deze systemen zijn als onvoldoende betrouwbaar en handhaafbaar beoordeeld. Een brief kan eenvoudig worden gekopieerd of gedeeld. Ook een pasjessysteem kent risico's, bijvoorbeeld doordat passen worden doorgegeven of bij een slagboom worden achtergelaten, waardoor onbevoegden alsnog gebruik kunnen maken van de route
3. **Technische staat van de bruggen**
   Tot slot speelt de huidige staat van de Thijssenbrug en de Katerveersluis een doorslaggevende rol. Door het intensieve en niet-toegestane gebruik is schade ontstaan aan de constructies. Voordat eventueel opnieuw gemotoriseerd verkeer wordt toegestaan, is eerst een technische beoordeling noodzakelijk om vast te stellen of de bruggen hier überhaupt nog geschikt voor zijn. Zolang hierover geen zekerheid bestaat, is het onverantwoord om (beperkt) verkeer toe te laten. Op vrijdag 22 mei vindt een inspectie plaats aan de Katerveersluis. Hiervoor wordt de brug neergelaten. Op het moment van schrijven is nog niet bekend wanneer de Thijssenbrug geïnspecteerd kan worden.

Op basis van bovenstaande overwegingen is geconcludeerd dat er geen veilige en handhaafbare alternatieven zijn waarmee bestemmingsverkeer doorgang kan behouden. Een volledige afsluiting voor gemotoriseerd verkeer blijft daarom de enige verantwoorde maatregel. Zoals bij vraag 9 beschreven wordt dinsdag 26 mei een slagboom bij de Thijssenbrug geplaatst.

13. **In mediaberichten wordt aangegeven dat de afsluiting mede bedoeld is om sluipverkeer richting Hattem te voorkomen. In hoeverre heeft dit argument meegewogen in het uiteindelijke besluit?**

    Het voorkomen van sluipverkeer richting Hattem heeft zeker een rol gespeeld in de overwegingen, maar was niet de doorslaggevende reden voor het besluit. De afsluiting is primair ingegeven door veiligheidsredenen en de technische staat van de bruggen. Het intensieve en ongecontroleerde gebruik door (niet toegestaan) doorgaand verkeer leidde tot onveilige situaties en schade aan de infrastructuur, waardoor ingrijpen noodzakelijk was.
    Het tegengaan van sluipverkeer, waaronder verkeer richting Hattem, is daarmee een belangrijk neveneffect van de genomen maatregel. Door de afsluiting wordt voorkomen dat de route aantrekkelijk blijft als alternatieve verbinding voor doorgaand verkeer. Dit draagt bij aan het herstellen van de rust en veiligheid in het gebied, maar stond niet op zichzelf als motief voor de besluitvorming.

14. **Is het College bereid gedurende de werkzaamheden actief in gesprek te blijven met ondernemers, bewoners en andere betrokkenen om waar nodig aanvullende maatregelen of verbeteringen door te voeren?**

    Ja, wij zijn bereid om gedurende de werkzaamheden actief in gesprek te blijven met ondernemers, bewoners en andere betrokkenen. Er wordt veel waarde gehecht aan signalen en ervaringen uit de omgeving, juist omdat de situatie impact heeft op de dagelijkse praktijk van zowel bewoners als bedrijven.

    Ten aanzien van mogelijke economische schade geldt dat ondernemers gebruik kunnen maken van de bestaande regeling voor nadeelcompensatie van de gemeente. Via deze regeling kunnen zij een verzoek indienen voor tegemoetkoming in de schade. Meer informatie hierover is beschikbaar via de gemeentelijke website. We hebben de ondernemer hier ook over geïnformeerd.

    Via onder andere het Klant Contact Centrum (KCC), meldingen van bewoners en ondernemers en signalen vanuit hulpdiensten en andere stakeholders wordt continu informatie verzameld over eventuele knelpunten. Deze signalen worden serieus genomen en waar mogelijk vertaald naar aanvullende maatregelen of aanpassingen in de uitvoering.
    Tegelijkertijd geldt dat eventuele aanpassingen altijd moeten passen binnen de randvoorwaarden van verkeersveiligheid, technische haalbaarheid en handhaafbaarheid. Binnen die kaders blijven we ons inspannen om de hinder te beperken en de situatie waar mogelijk te verbeteren.

15. **Is het College bereid de gemeenteraad tussentijds te informeren wanneer blijkt dat de huidige situatie leidt tot aanvullende knelpunten, overlast of economische schade?**

Ja, we zijn bereid om de gemeenteraad, net als de inwoners en belanghebbenden, tussentijds te informeren wanneer blijkt dat de huidige situatie leidt tot aanvullende knelpunten, overlast of economische schade.

16. **Heeft het College onderzocht of tijdelijke maatregelen mogelijk zijn om de bereikbaarheid voor bewoners te verbeteren, bijvoorbeeld via een tijdelijke ontsluitingsroute of beperkte doorgang via de Schellerdijk voor bestemmingsverkeer?**

Ja, we hebben verschillende tijdelijke maatregelen onderzocht om de bereikbaarheid voor bewoners te verbeteren. Voor een toelichting op de onderzochte scenario's wordt verwezen naar het antwoord op vraag 12. Daarin is uiteengezet waarom alternatieven met (gedeeltelijke) doorgang voor gemotoriseerd verkeer niet haalbaar of wenselijk zijn gebleken.
Aanvullend daarop is ook gekeken naar de mogelijkheid om de Schellerdijk in te zetten als (tijdelijke) ontsluitingsroute voor bestemmingsverkeer. Deze optie is echter niet geschikt bevonden. De Schellerdijk is niet ingericht voor doorgaand gemotoriseerd verkeer en gebruik in deze vorm zou leiden tot onveilige situaties voor andere weggebruikers, zoals fietsers en wandelaars. Daarnaast vervult de route een belangrijke functie voor nood- en hulpdiensten; extra verkeersbelasting belemmert deze functie.
Op basis van deze overwegingen is geconcludeerd dat ook deze maatregel geen veilige en verantwoorde oplossing biedt om de bereikbaarheid tijdelijk te verbeteren.

Openbaarheid
Deze raadsbrief en bijlage zijn openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer