voorstel

Zwolle

Raadsbrief over artikel 45 vragen

Datum	9 januari 2026
Onderwerp	Beantwoording artikel 45 vragen van Swollwacht en VVD over de verkeersveiligheid op de Westenholterweg (Westenholte)
Versienummer	1.0
Portefeuillehouder	Gerdien Rots

Bijlagen
Artikel 45-vragen Swollwacht en VVD

Ontwerp besluit
De raad wordt voorgesteld kennis te nemen van de beantwoording van de artikel 45 vragen over de verkeersveiligheid op de Westenholterweg (Westenholte).

Datum 9 januari 2026

Inleiding

De fracties Swollwacht en VVD hebben op 15 december 2025 schriftelijke vragen gesteld over: verkeersveiligheid op de Westenholterweg (Westenholte)

Kernboodschap

Vraag 1: Klopt het dat in de meting met smileys van april tot juni 2025 15% van de passerende weggebruikers te hard reed?

Antwoord: Ja, in principe klopt dat. De V85 snelheid laat zien dat 85% van de weggebruikers maximaal 29 km/u rijdt richting het centrum en 30 km/u vanaf het centrum. Dit betekent dat circa 15% sneller rijdt dan deze waarden. De V85maatstaf wordt landelijk door wegbeheerders gehanteerd om te beoordelen of een weg passend is ingericht, omdat deze de natuurlijke rijsnelheid van de grote meerderheid van de weggebruikers weerspiegelt. In dit geval ligt de V85 op of onder de maximumsnelheid van 30 km/u, wat erop wijst dat de weg inrichtingstechnisch goed is afgestemd op het gewenste snelheidsregime en als verkeersveilig kan worden beschouwd. Weggebruikers die ondanks deze inrichting bewust harder rijden, vormen een beperkte groep en geven geen representatief beeld van de feitelijke verkeerssituatie.

Vraag 2: Deelt het college de opvatting dat 245 te hard rijdende voertuigen per dag in een 30-km woonstraat een ernstig veiligheidsrisico vormt?

Antwoord: Om te beginnen vindt het college dat elke hardrijder er één te veel is. We keuren te hard rijden nadrukkelijk af en blijven hierop aanspreekbaar, ook omdat in de praktijk 100% naleving nooit haalbaar is. In lijn met de landelijke praktijk kijken we, zoals ook bij vraag 1 aangegeven, daarom naar het V85-principe om te bepalen of er sprake is van structureel te hard rijden en of aanvullende maatregelen effectief en proportioneel zijn. In lijn met dit landelijk gehanteerde principe deelt het college de opvatting dat 245 te hard rijdende voertuigen een ernstig verkeersveiligheidsrisico vormen niet.

Uit de metingen blijkt namelijk dat de gereden snelheden passend zijn voor een 30-km/uur-weg en gunstig afsteken tegen vergelijkbare woonstraten: 85% van het verkeer rijdt maximaal 29 km/u richting het centrum en maximaal 30 km/u vanaf het centrum. Van structureel te hard rijden is daarmee geen sprake; voertuigen die de snelheid overschrijden blijven doorgaans onder de 35 km/u. Weggebruikers die ondanks deze inrichting bewust harder rijden, vormen een beperkte groep en geven geen representatief beeld van de feitelijke verkeerssituatie. Het gaat hier primair om gedrag. De weg is conform de geldende richtlijnen ingericht en de bestaande bebording, markering en plateaus bieden voldoende duidelijkheid. Aanvullende maatregelen zijn daarom niet noodzakelijk en kunnen bovendien ongewenste neveneffecten veroorzaken. Extra maatregelen leiden namelijk niet per definitie tot een ander weg- of snelheidsgedrag van bestuurders en kunnen ook weer leiden tot andere hinder, zoals bijvoorbeeld trillingshinder bij met name zwaardere voertuigen of juist extra gas geven om eerder bij een wegversmalling te zijn dan de tegenligger of om tussen plateaus te compenseren.

Vraag 3: Hanteert de gemeente een norm waarbij 15% snelheidsovertredingen in een 30-km-zone als acceptabel wordt gezien?

Het is geen specifieke norm, maar de gemeente beoordeelt wegen aan de hand van de landelijk toegepaste V85maatstaf, die laat zien of de weginrichting past bij de gewenste snelheid. Omdat de V85-snelheid hier op of onder de maximumsnelheid ligt, is de weg passend ingericht.

Vraag 4: Zo ja, hoe verhoudt deze norm zich tot gemeentelijk verkeersbeleid, de Wegenverkeerswet en uitgangspunten voor veilige woonstraten?
Antwoord: Het is geen specifieke norm, maar een maatstaf die de gemeente (en overige wegbeheerders) hanteert voor een acceptabel percentage snelheidsovertredingen. Het gemeentelijk verkeersbeleid, de Wegenverkeerswet en de uitgangspunten voor veilige woonstraten gaan uit van een maximale snelheid van 30 km/u en een weginrichting die deze snelheid ondersteunt. De landelijk toegepaste V85-maatstaf wordt gebruikt om te beoordelen of de inrichting hier in de praktijk ook bij past, wat in dit geval zo is.

Vraag 5: Klopt het dat er bij de beoordeling geen rekening is gehouden met de verkeersintensiteit en het gevaar dat ontstaat door de uitritten die rechtstreeks aan de weg grenzen?
Antwoord: Zoals beschreven in de Verkeersveiligheidsstrategie die de raad op 14 oktober 2024 heeft vastgesteld, hanteert de gemeente de landelijke risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak. Daarbij wordt gebruikgemaakt van een risicoviewer waarin verschillende risicofactoren, zoals verkeersintensiteit en gereden snelheid, integraal worden beoordeeld. In het geval van erftoegangswegen (woonstraten) is het gebruikelijk en passend dat er erfaansluitingen en uitritten aan liggen. Voor de Westenholterweg laat de risicoviewer een laag risicoprofiel zien, waardoor er op basis van deze aanpak geen aanleiding is voor aanvullende maatregelen.

Vraag 6: Is het college op de hoogte van deze incidenten en hoeveel schades of bijna-ongevallen zijn bij de gemeente bekend op dit wegdeel?
Antwoord: Wij monitoren de verkeersveiligheid periodiek op basis van ongevallendata en snelheidsovertredingen. Voor de Westenholterweg staat één ongeval geregistreerd. Hierbij was alcohol in het spel en was dus sprake van het bewust vertonen van onjuist verkeersgedrag. Inwoners kunnen via Meldingen Openbare Ruimte (MOR) situaties melden die zij onveilig vinden; deze meldingen worden beoordeeld door wijkverkeersteams. Voor deze locatie zijn, los van het mailverkeer waarop vervolgens de smileys zijn geplaatst, geen concrete meldingen bekend.

Vraag 7: Welke risicoanalyse heeft de gemeente uitgevoerd voor dit specifieke traject?
Antwoord: Zie antwoord vraag 5.

Vraag 8: Acht het college de huidige inrichting (slechts aan één zijde een trottoir, geen parkeerstrook, geen snelheidsremmers) passend voor een drukke 30-km-zone?
Antwoord: De Westenholterweg is ingericht als erftoegangsweg 30km/u. Een tweezijdig voetpad zou ideaal zijn, maar deze wijk is al wat ouder waarbij met de inzichten van toen destijds is gekozen voor de huidige inrichting met aan één zijde een trottoir. In de huidige situatie is er helaas onvoldoende ruimte om aan beide zijdes een trottoir aan te leggen.

Vraag 9: Klopt het dat er niet of nauwelijks gereageerd is op verzoeken van bewoners om in gesprek te gaan of ter plaatse te komen kijken?
Antwoord: Nee. De zorgen van bewoners zijn serieus genomen en er is wel degelijk opvolging aan signalen gegeven. Naast het delen van beschikbare snelheidsgegevens zijn, mede naar aanleiding van de signalen, aanvullende maatregelen getroffen door het plaatsen van snelheidsdisplays (smileys) om inzicht te geven in het rijgedrag en de bewustwording bij weggebruikers te vergroten. Hiermee is meer gedaan dan gebruikelijk om de ervaren zorgen van bewoners te adresseren.

Vraag 10: Is het college bereid alsnog met bewoners in gesprek te gaan en een schouw ter plaatse uit te voeren?
Antwoord: Ja, het college is altijd bereid om met bewoners in gesprek te gaan en mee te denken. Wel scheppen we duidelijke verwachtingen: een fysieke maatregel achten we nu niet nodig, maar we kijken graag samen naar mogelijkheden om de situatie zonder fysieke ingrepen te optimaliseren.

Vraag 11: Welke maatregelen zijn mogelijk op korte termijn om de snelheid te verlagen (bijv. drempels, versmallingen, parkeerplaatsen, plateaus, extra controles)?
Antwoord: Zie antwoord vraag 10 en vraag 12.

Vraag 12: Is het college bereid deze maatregelen te onderzoeken? Zo nee, waarom niet?
Antwoord: Nee. De V85-snelheid en de risicoviewer geven geen aanleiding tot het onderzoeken van maatregelen. Conform de verkeersveiligheidsstrategie en de landelijke risicogestuurde aanpak, richt het college haar beperkte budget op locaties met een hoger risico.

Openbaarheid
Deze nota is openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer