voorstel

Zwolle

Raadsbrief

Datum 27 februari 2025

Onderwerp	art 45 vragen Verkeersveiligheid Kop van Assendorp
Versienummer	1
Portefeuillehouder	Gerdien Rots

Samenvatting
Fractie Swollwacht heeft artikel 45 vragen gesteld over de verkeersveiligheid van de Kop van Assendorp. In bijgevoegde Raadsinformatiebrief zijn deze vragen beantwoord.

Bijlagen

Openbaarheid
☒ Openbaar
☐ Geheim

Wij stellen u voor kennis te nemen van:
De reactie van het college op de artikel 45 vragen over de verkeersveiligheid Kop van Assendor[

Datum 27 februari 2025

Inleiding
Fractie Swollwacht heeft artikel 45 vragen gesteld over de verkeersveiligheid van de Kop van Assendorp. In bijgevoegde Raadsinformatiebrief zijn deze vragen beantwoord.

Kernboodschap

1. Is het college van mening dat de kop van Assendorp er verkeersveiliger op is geworden voor alle weggebruikers? Zo ja, waaruit blijkt dit?
   In het Stadshart werken we aan een leefbare en groene Singel, met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Doorgaand verkeer is sneller via de buitenring, terwijl de Singel beschikbaar blijft voor bestemmingsverkeer. Daarmee geven we uitvoering aan de door uw raad vastgestelde Omgevingsvisie "Ons Zwolle van Morgen 2030" en het Ontwikkelprogramma "Ons Stadshart van Morgen". De herinrichting van de Kop van Assendorp fase 1 is de eerste stap in de transformatie van de Singel. De volgende stap is de uitvoering van fase 2 van de Kop van Assendorp. Daarin richten we de Luttenbergstraat en het kruispunt met de Wethouder Alferinkweg verder in.

   Na een eerste gewenningsperiode zijn we in november gestart met een evaluatie van het functioneren van de Kop van Assendorp (fase 1). Deze bestaat uit twee onderdelen: monitoring van de verkeersintensiteiten en een (conflict)analyse naar het gebruik van de Kop van Assendorp. We hopen deze evaluatie binnenkort af te ronden en zullen deze zoals door de portefeuillehouder is toegezegd in de raadsvergadering van 13 januari 2025 (toezegging 983) met de raad delen.

2. Is het college van mening dat het kruispunt Luttenbergstraat/ Assendorperstraat overzichtelijker is geworden met de nieuwe herinrichting? Zo ja, waaruit blijkt dit?
   Dankzij de herinrichting van is het kruispunt Luttenbergstraat/Assendorperstraat een stuk compacter geworden. Weggebruikers maken op een andere manier gebruik van de weg. De toegestane snelheid is omlaag gegaan, weggebruikers hebben beter overzicht en kunnen onderling afwegingen maken. Het ervaren onveilige gevoel leidt vaak tot een grotere alertheid en een verbetering van de objectieve verkeersveiligheid. In de toegezegde evaluatie zullen we hier specifiek aandacht voor hebben.

3. Heeft het college zicht op de gevolgen van de nieuwe inrichting m.b.t. alle verkeersbewegingen?
   Als onderdeel van de evaluatie hebben we verkeerstellingen uitgevoerd in en rondom de Kop van Assendorp (fase 1). Dat hebben we zowel voor als na de herinrichting gedaan. In de toegezegde evaluatie zullen we hier verder op ingaan.

4. Is het college op de hoogte van de ervaringen van omwonenden? De fietser zou hoofdgebruiker zijn en de auto te gast. In de praktijk blijkt dat het autoverkeer weer flink toeneemt. Fietsers worden aan de kant geduwd, de schuine stoep op, auto's rijden bumper aan bumper. Vooral tussen 16:00 en 18:00 ontstaan er gevaarlijke verkeerssituaties voor fietsers en voetgangers.
   Als onderdeel van de evaluatie hebben we een (conflict)analyse gedaan. Daarnaast ontvangen we zowel positieve als negatieve ervaringen van omwonenden. In de toegezegde evaluatie

zullen we hier verder op ingaan.

5. Wat gaat het college doen met de signalen van de omwonenden?
   We vinden de feedback van bewoners, ondernemers en gebruikers vanzelfsprekend relevant. In de toegezegde evaluatie zullen we hier verder op ingaan.

6. Klopt het dat er zebrapaden zijn weggehaald, tussen de Sassenpoortenbrug tot aan de kerk en dat er slechts één voor terug gekomen is? En zo ja, waarom is deze keus gemaakt als voetgangers, naast fietsers, de hoofdgebruikers zijn?
   In de oude situatie lag alleen ter hoogte van het kruispunt met Groot Weezenland een zebrapad over de Assendorperstraat. De kruispunten met de van Karnebeekstraat en de Sassenpoorterbrug waren voorzien van verkeerslichten. Tijdens het ontwerp- en participatietraject hebben we regelmatig gesproken over de aanleg van extra zebrapaden. De nieuwe inrichting van de Kop van Assendorp is veel compacter gemaakt en de rijsnelheid is verlaagd. In een 30 km/uur-zone is het uitgangspunt dat overal overgestoken zou moeten kunnen worden.

   We gaan zorgvuldig om met het plaatsen van zebrapaden. Op locaties waar grote voetgangersstromen de weg oversteken, kan ervoor gekozen worden een zebrapad aan te leggen. Dat hebben we gedaan ter hoogte van het kruispunt bij de Sassenpoortenbrug. Ook omdat hier de overgang van 50 naar 30 km per uur ligt. Het functioneren hiervan nemen we mee in toegezegde evaluatie.

7. Hoe weten weggebruikers dat het gebied van de Sassenpoortenbrug een 30 kilometer zone is geworden?
   Door de herinrichting van de Kop van Assendorp (fase 1) zijn bestaande 30 km/uur-zones in de binnenstad, Groot Weezenland en van Karnebeekstraat aan elkaar gekoppeld. Bij de entree van de Kop van Assendorp vanaf 50 km/uur straten zoals de Burgemeester van Roijensingel en de Luttenbergstraat is door middel van 30 km per uur bebording en markering de 30-km/uur zone aangegeven. Daarnaast is de inrichting van de Kop van Assendorp passend voor een maximale snelheid van 30 km/uur.

Openbaarheid
De raadsbrief is openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

Datum 27 februari 2025

secretaris, Dick Emmer