



Raadsbrief over artikel 45 vragen

Datum 16 juni 2025

Onderwerp Beantwoording artikel 45 vragen over verkeersveiligheid Kop van Assendorp fase 2

Versienummer 1

Portefeuillehouder Gerdien Rots

Bijlagen

- SW - Verkeersveiligheid Kop van Assendorp fase 2
- [Raadsbrief](#) beantwoording artikel 45 vragen – Kop van Assendorp fase 1
- Verkeersbesluit verkeersmaatregelen Kop van Assendorp
- [Collegebesluit](#) Kop van Assendorp fase 2 (DO)

Ontwerp besluit

De raad wordt voorgesteld kennis te nemen van de beantwoording van de gestelde artikel 45 vragen over de verkeersveiligheid bij Kop van Assendorp fase 2.



Datum 16 juni 2025

Inleiding

De fractie van Swollwacht heeft op 16 mei 2025 schriftelijke vragen gesteld over de verkeersveiligheid bij Kop van Assendorp fase 2. Deze vragen refereren naar beantwoording van eerder gestelde artikel 45 vragen ([link](#)) over de herinrichting van Kop van Assendorp fase 1. In deze raadsbrief zijn de antwoorden van het college op de artikel 45 vragen verkeersveiligheid Kop van Assendorp fase 2 opgenomen.

Kernboodschap

Vraag 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?

Antwoord: De evaluatie is opgeleverd en op 24 april 2025 al met de raad gedeeld. De raadsbrief wordt in het eerstvolgende themadebat fysieke leefomgeving geagendeerd.

*Vraag 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?***

Antwoord: De ervaringen van de gebruikers spelen vanzelfsprekend een rol in het functioneren van de Kop van Assendorp. Bij de gemeente, maar bij ook andere organisaties als VVN en de Fietzersbond, zijn meldingen binnengekomen over de Kop van Assendorp. Ook in participatiemomenten als de Stadshartcafés ontvangen we zowel positieve als negatieve reacties. De grootste gemene deler uit deze reacties is dat men tevreden is over de kwaliteit van de herinrichting, maar dat men soms een gevoel van onveiligheid ervaart in het gebruik van de Kop van Assendorp.

*Vraag 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?***

Antwoord: Ja, dat is toegestaan. 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. Een maximum toegestane snelheid van 30 km/uur is hier onderdeel van.

In de Wegenverkeerswet (art. 15), het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV1990) en het BABW (Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer) is vastgelegd of en voor welke bebording en verkeersmaatregelen het nemen van een verkeersbesluit noodzakelijk is. Voor de verkeersmaatregelen omtrent de herinrichting van de Kop van Assendorp is op 1 juni 2023 een verkeersbesluit genomen. Hierin is de snelheidsverlaging verder juridisch onderbouwd.

*Vraag 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?***

Antwoord: De Kop van Assendorp is onderdeel van een grotere 30 km/uur zone. De bebording staat bij de locaties waar een overgang plaatsvindt van 50km/uur naar 30 km/uur. Dit is bijvoorbeeld het geval



Datum 16 juni 2025

op de van Roijensingel (bij de overgang naar de Kop van Assendorp) en op het kruispunt van de Luttenbergstraat met de Assendorperdijk.

*Vraag 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?***

Antwoord: De herinrichting van de Kop van Assendorp is onderdeel in de transformatie van de Singel van een doorgaande autoroute naar een aantrekkelijk, toegankelijk en groen verblijfsgebied rondom de binnenstad. Door de herinrichting volgens het STOMP-principe is ruimte (terug)gegeven aan voetgangers en fietsers, kon de openbare ruimte groener worden ingericht en is de toegankelijkheid en leefbaarheid verbeterd.

Op het kruispunt Luttenbergstraat-Wethouder Alferinkweg staat nu de doorstroming centraal, wat veel ruimte kost qua opstel- en kruispuntvlakken. De verkeersstromen op dit kruispunt veranderen, waardoor het regelen door middel van verkeerslichten niet meer mogelijk is. Een inrichting van het kruispunt als rotonde sluit daarbij beter aan bij de toekomstige inrichting van de Luttenbergstraat, kost minder ruimte én is volgens wetenschappelijk onderzoek verkeerveiliger. Voor de verdere inhoudelijke onderbouwing en de argumentatie voor de inrichting van de Kop van Assendorp (fase 2) verwijzen we u graag naar het collegebesluit ([link](#)).

Vraag 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?

Langs de Assendorperstraat zijn meerdere ondernemingen gevestigd die bevoorraadt moeten worden. Om die reden is het trottoir tussen Groot Weezenland en de Luttenbergstraat verzaamd uitgevoerd en extra breed gemaakt. Op die manier kan bevoorradend verkeer op het trottoir laden en lossen, terwijl overig verkeer veilig kan passeren. De laad- en losstrook is alleen nog niet voldoende bekend en geformaliseerd, waardoor nog niet handhavend opgetreden kan worden. Een verkeersbesluit hiervoor is in voorbereiding.

De Kop van Assendorp fase 2 betreft het deel van de Luttenbergstraat tussen de Assendorperdijk en het kruispunt met de Wethouder Alferinkweg. In dit deel verwachten we geen laad- en losbewegingen. De bevoorrading van bijvoorbeeld MyOffice vindt op een andere locatie plaats.

Openbaarheid

Deze raadsbrief is openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer