

Memo

Aan	Gemeenteraad	Telefoon 14-038
Van	College van B&W	
Datum	22 april 2025	
Onderwerp	Evaluatie herinrichting Kop van Assendorp (fase 1)	

Inleiding

De herinrichting van de Kop van Assendorp is de eerste stap 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. Daarnaast is een aantrekkelijke en beter zichtbare voetgangersverbinding tussen de binnenstad en de Assendorperstraat ontstaan en kon het openbaar vervoer (routing en betrouwbaarheid) verbeterd worden.



Afbeelding 1 en 2: voor en na herinrichting Kop van Assendorp (fase 1)

Het project de Kop van Assendorp bestaat uit twee fases. In september 2024 is fase 1 van de herinrichting van de Kop van Assendorp opgeleverd. Het functioneren van dit deel van de Kop van Assendorp heeft verschillende reacties van gebruikers, bewoners en ondernemers opgeleverd. Als onderdeel van de afronding van het project voeren we een evaluatie naar het functioneren van dit deel van de Kop van Assendorp. Om te beoordelen of aanpassingen in de huidige inrichting noodzakelijk zijn en om te leren voor de ruimtelijke visie van de Singel en de toekomstige projecten als de Kop van Assendorp fase 2 en de herinrichting van de van Roijensingel.

Datum

22 april 2025



Afbeelding 3 en 4: voor en na herinrichting kruispunt Luttenbergstraat-Assendorperstraat

Objectieve analyse

Na een eerste gewenningsperiode zijn we in november gestart met een evaluatie naar het functioneren van de Kop van Assendorp (fase 1). Dit deel van de evaluatie richt zich op het objectief in kaart brengen van de effecten van de herinrichting en bestaat uit drie onderdelen:

- Monitoring van de intensiteiten en snelheden;
- Reistijdenanalyse openbaar vervoer;
- Conflictanalyse en beoordeling inrichting Kop van Assendorp;

Intensiteiten en snelheid

Rondom de herinrichting van de Kop van Assendorp zijn op een tiental punten in de omgeving verkeerstellingen uitgevoerd. Hierdoor hebben we waardevolle inzichten gekregen in de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten en snelheid voor, tijdens en na de herinrichting van de Kop van Assendorp. Adviesbureau Sweco heeft de verkeerstellingen geanalyseerd en inzichtelijk gemaakt wat dit betekent voor een toekomstige herinrichting van de van Roijensingel.

In de analyse van de verkeerstellingen zijn door Sweco de volgende conclusies getrokken:

- De hoeveelheid verkeer op de Assendorperstraat is door de herinrichting en snelheidsverlaging afgenomen met ongeveer 10%. Op de toeleidende wegen als de Emmawijk en de Wethouder Alferinkstraat is de afname ongeveer 20%.
- De afname van verkeersintensiteiten is met name in de spitsuren zichtbaar. Tegelijkertijd constateert Sweco dat de verkeersintensiteit in deze spitsuren hoger is dan wenselijk is voor een dergelijke weginrichting.
- De gemiddeld gereden snelheid is door de snelheidsverlaging en de weginrichting met circa 20% afgenomen.
- De v85-waarde¹ op de Kop van Assendorp ligt rond de 30 km/uur. Dat is een vergelijkbare waarde die overeenkomt met vergelijkbare erftoegangswegen in de omgeving. De toegestane snelheid is passend bij de weginrichting.

¹ De v85-waarde is de snelheid waar 85% van het verkeer onder blijft. Dit is een norm die in het vakgebied gebruikt wordt om te bepalen of de snelheidslimiet passend is bij de weginrichting.

Datum

22 april 2025

Uit de verkeerstellingen is dus een afname van de verkeersintensiteit en de snelheid op de Kop van Assendorp zichtbaar. Tegelijkertijd constateert Sweco dat het vanwege de verkeersveiligheid wenselijk is dat de verkeersintensiteit (met name in de spitsuren) verder afneemt. Op basis van de verkeerstellingen, analyses met het verkeersmodel en verkeerskundige expertise is onderzocht welke ontwikkelingen/mogelijkheden er zijn om de verkeersintensiteiten op de Kop van Assendorp (en de rest van de Singel) verder af te laten nemen:

- Uitvoeren van de Kop van Assendorp fase 2: de werkzaamheden zullen tijdens de uitvoering zorgen voor een afname van verkeersbewegingen op de Assendorperstraat. De omleidingsroutes zullen de voorkeursroutes volgen, waardoor weggebruikers kunnen wennen aan deze nieuwe routing. Het is de verwachting dat na de herinrichting een verdere afname van de verkeersintensiteiten in de gehele Kop van Assendorp te zien is.
- Dosering bij verkeerslichten in de omgeving: door op een slimme manier om te gaan met de instellingen van de verkeerslichten in de omgeving is het mogelijk de verkeersstromen en hoeveelheid te beïnvloeden. Denk hierbij aan het minder aantrekkelijk maken van de afslag vanaf de Pannenkoekendijk richting de Burgemeester van Roijensingel.
- Opstarten herinrichting Burgemeester van Roijensingel: de Burgemeester van Roijensingel heeft op dit moment nog een breed verkeersprofiel waar doorstroming centraal staat. Het verder herinrichten van de Burgemeester van Roijensingel volgens de principes van de Kop van Assendorp zorgt voor een kwaliteitsimpuls van de Singel en het opheffen van de barrière tussen de Spoorzone en het Stadshart. Daarbij komt de Singel als route voor enkel bestemmingsverkeer meer tot zijn recht, met een verwachte afname van verkeersintensiteit op de Singel (en daarmee ook de Kop van Assendorp).
- Overige ontwikkelingen: naast de bovenstaande directe verkeersmaatregelen zullen andere ontwikkelingen in de omgeving ook invloed uit oefenen op de verkeersintensiteiten op de Kop van Assendorp. Denk hierbij aan de realisatie van de mobiliteitshub Weezenlanden Noord en de herinrichting van Veerallee. Het stap voor stap transformeren van de openbare ruimte naar verblijfsgebied heeft een positief effect op de mobiliteitstransitie en beïnvloedt de (doorgaande) verkeersstromen in het gebied.

Openbaar vervoer

In de reguliere afstemmingen met concessieverlener provincie Overijssel en concessiehouder EBS is ook gesproken over het functioneren van de herinrichting van de Kop van Assendorp. Voor de herinrichting van de Kop van Assendorp is een subsidie door de provincie Overijssel afgegeven ten behoeve van het bevorderen van de doorstroming en betrouwbaarheid op de oostelijke HOV-doorstroombaan. Ten behoeve van deze evaluatie heeft EBS een reistijdenanalyse gedaan, om te kunnen beoordelen welk effect de herinrichting heeft op het functioneren van het openbaar vervoer.

Datum

22 april 2025

Lijn	Richting	2024	n*	2025	n*
3	Emmawijk -> Provinciehuis	57.2%	97	91.9%	316
3	Provinciehuis -> Emmawijk	68.9%	234	89.3%	239
40	Emmawijk -> Park de Wezenlanden	33.7%	223	89.7%	201
40	Park de Wezenlanden -> Emmawijk	43.9%	297	94.9%	259
301	Emmawijk -> Park de Wezenlanden	29.3%	480	90.5%	707
301	Park de Wezenlanden -> Emmawijk	45.5%	656	90.4%	698

Tabel 1: reistijdenanalyse openbaar vervoer Kop van Assendorp

In de reistijdenanalyse is bekeken welk percentage van het busverkeer de route Emmawijk-Provinciehuis (en vice versa) binnen 4 minuten reistijd aflegt. Uit tabel 1 is op te maken dat het aandeel bussen wat de onderzochte route binnen 4 minuten aflegt significant toegenomen is. Voor zowel de heen- als de terugrichting is het percentage toegenomen van een bandbreedte tussen 30%-70% naar 85%-95%. Dat betekent dat de dienstregeling betrouwbaarder geworden is. De provincie Overijssel en EBS zijn tevreden met deze verbeteringen in de dienstregeling.

Deze verbetering heeft twee oorzaken:

- De bussen rijden nu via de Assendorperstraat naar de Luttenbergstraat in plaats van via het Groot Weezenland. Dat is een kortere route. Per saldo is ook één van de bushaltes opgeheven, waardoor er minder gehalteerd hoeft te worden.
- Door het verwijderen van de verkeerslichten op de kruispunten stroomt het verkeer weliswaar langzamer, maar soepeler door. De vertraging die de bus opliep bij de verkeerslichten is per saldo groter dan het effect van de snelheidsverlaging en het gezamenlijk gebruik van de rijbaan.

De achterliggende gegevens laten van de reistijdanalyse laten ook zien dat de momenten waarop de bussen de route niet binnen 4 minuten afleggen, veelal tijdens de spits plaats vinden. Dat bevestigt de hiervoor beschreven constatering die door Sweco zijn gedaan in het kader van de intensiteiten en de gereden snelheid.

Conflictanalyse

Om inzicht te krijgen in de objectieve verkeersveiligheid is door Mobycon een conflictanalyse op drie kruispunten op de Kop van Assendorp uitgevoerd. De camerabeelden zijn ook gebruikt om inzicht te krijgen in de verkeersstromen op en oversteekbewegingen over de kruispunten. Mobycon heeft in 2020 ook een conflictanalyse uitgevoerd op het kruispunt Assendorperstraat-Luttenbergstraat, wat mede de aanleiding was voor de herinrichting van de Kop van Assendorp. De verkeerssituatie voor en na de herinrichting van dit kruispunt zijn daarmee te vergelijken.

De conflictanalyse is een wetenschappelijke benadering om de verkeersveiligheid objectief te kunnen beoordelen. Hierbij wordt een analyse uitgevoerd naar zogenaamde bijna-conflicten. Van een bijna-conflict wordt gesproken als een verkeerssituatie zich voordoet waarin weggebruikers elkaar binnen 2 seconden voor en na het passeren van een conflictpunt elkaar passeren. De uitwerking van de conflictanalyse heeft geleid tot een uitgebreide technische rapportage, die zonder vakkennis lastig te begrijpen is. We

Datum

22 april 2025

hebben Mobycon daarom gevraagd om van de rapportage een 'publieksversie' op te stellen. In de conflictanalyse zijn door Mobycon de volgende constatering gedaan:

- De vormgeving van de Kop van Assendorp voldoet aan vrijwel alle landelijke CROW-richtlijnen voor een verkeersveilige inrichting.
- Op de onderzochte kruispunten is geconstateerd dat weggebruikers (met name fietsers) zich onvoldoende aan de geldende voorrangregels houden. Daarbij is informeel voorrangsgedrag geconstateerd, wat leidt tot onduidelijke situaties.
- Op de onderzochte kruispunten is vooral sprake van bijna-conflicten met een laag en middelmatig risiconiveau. Het gaat hierbij meestal om (risico hanterend) verkeersgedrag, waarbij weggebruikers bijvoorbeeld bewust een kleine passeerafstand passeren. Het gaat hierbij dus niet om onbewust risicovolle situaties, die in potentie veel gevaarlijker zijn.
- De vergelijking met de eerder uitgevoerde conflictanalyse op kruispunt Luttenbergstraat-Assendorperstraat bevestigt de bovenstaande constatering. Het aantal bijna-conflicten met een middelmatig risiconiveau op het kruispunt is afgenomen, het aantal met een laag risiconiveau toegenomen. Dit gaat voor het overgrote deel dus vooral om 'bewuste' bijna-conflicten, wat te specificeren valt als regulier verkeersgedrag.
- De hoeveelheid autoverkeer is met name in de avondspits te groot om fietsverkeer veilig en comfortabel op de rijbaan te kunnen mengen. Dat leidt tot ongewenst gedrag van fietsers als het nemen van voorrang, afsnijden van weggebruikers en het fietsen over de stoep.
- Het toevoegen van zebrapaden wordt alleen geadviseerd op locaties waar grote voetgangersbewegingen aanwezig zijn. In de Kop van Assendorp fase 1 geldt dit alleen voor de oversteek ter hoogte van de Sassenpoorterbrug. Op deze locatie is in de herinrichting een zebrapad gerealiseerd. Het realiseren van zebrapaden op andere locaties wordt vanwege het aantal oversteekbewegingen en de potentiële conflicten niet geadviseerd.
- De zichtbaarheid van het zebrapad ter hoogte van de Sassenpoorterbrug is beperkt. Hierdoor worden overstekende voetgangers te laat opgemerkt.

Op basis van de verkeerstellingen en de conflictanalyse is een conclusie te trekken dat de weginrichting van de Kop van Assendorp objectief gezien niet verkeersonveilig is. De afname van gereden snelheid zorgt ervoor dat het risiconiveau van de bijna-conflicten laag is. De constatering dat het hierbij vooral gaat om 'bewuste' bijna-conflicten, leidt tot de conclusie dat weggebruikers hun gedrag aanpassen naar nieuwe weginrichting of ongewenst gedrag vertonen.

Ervaringen gebruikers

Naast de objectieve analyse spelen de ervaringen van de gebruikers ook een rol in het functioneren van de Kop van Assendorp. Bij de gemeente, maar bij ook andere organisaties als VVN en de Fietsersbond, 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 een gevoel van onveiligheid ervaart in het gebruik van de Kop van Assendorp. Een aantal

Datum

22 april 2025

melders/reacties geeft zelfs aan geen gebruik te maken van de Kop van Assendorp vanwege de nieuwe inrichting en het onveilige gevoel wat dit veroorzaakt. Specifieke aandacht heeft daarbij de inbreng van mindervaliden en slechtzienden die aangeven dat de oversteekbaarheid voor hen lastig is.

Over het gevoel van onveiligheid is een aantal constatering te maken:

- Het is algemeen bekend dat weggebruikers een half jaar tot een jaar nodig hebben om te wennen aan een nieuwe verkeerssituatie. Zeker bij een substantiële wijziging van de inrichting als de Kop van Assendorp duurt het even voordat de nieuwe inrichting 'ingebakken' zit in de weggebruiker.
- In veel meldingen wordt geconstateerd dat met name fietsers zich niet aan de geldende verkeersregels houden en/of dat er informeel voorrangsgedrag plaats vindt. Dat heeft wellicht een relatie met de gewenningsperiode, maar is ook een landelijk bekend probleem.
- De verkeersintensiteit, in met name de spitsperiodes, leidt tot onwenselijk gedrag, waardoor andere weggebruikers dit ervaren als onveilig of onverantwoord. Tegelijkertijd is het de vraag of dergelijk gedrag ook daadwerkelijk onveilig is of dat hier een oordeel van andere weggebruikers over onverantwoord gedrag achter zit.
- Weggebruikers ervaren een gevoel van veiligheid bij een zebrapad, terwijl het aantal bijna-conflicten hier hoger ligt dan bij ongeregelde oversteken. In veel gemeenten wordt terughoudend hiermee omgegaan, om schijnveiligheid te voorkomen.
- De ervaringen van de weggebruikers sluiten daarbij aan bij de constatering uit de conflictanalyse. Bij een grote hoeveelheid bijna-conflicten met een laag risiconiveau kan het gevoel van onveiligheid de overhand krijgen, terwijl objectief gezien de verkeersveiligheid niet als slecht beoordeeld kan worden. Weggebruikers ervaren de verkeerssituatie als onveilig, waardoor men vaak extra alert is en hiermee het aantal objectieve (bijna-)conflicten beperkt blijft.

Bij het beoordelen van meldingen is het de ervaring dat deze vaak ingediend worden door weggebruikers die negatieve situaties ervaren. Er is ook een grote groep gebruikers die de nieuwe inrichting als positief ervaart. Kijkend naar de verkeersintensiteiten staat hier naar verhouding een grote groep gebruikers tegenover die gezien kan worden als een zwijgende meerderheid. Dat neemt natuurlijk niet weg dat we willen voorkomen dat weggebruikers zich onveilig voelen in de openbare ruimte of dat men zelfs de Kop van Assendorp gaat mijden omdat ze zich niet veilig voelen.

Buschauffeurs

Vervoerder EBS heeft navraag gedaan bij de buschauffeurs over hun ervaringen. Zij geven een aantal zaken aan:

- De manoeuvreerruimte voor de bussen in met name de bochten bij de Sassenpoorterbrug en de Luttenbergstraat komt meerdere keren naar voren. Door de plaatsing van lichtmasten, fietsnietjes en paaltjes ervaren buschauffeurs minder ruimte in deze bochten dan dat ze zouden wensen. Het gebruik van de

Datum

22 april 2025

ribbelstrook is daardoor beperkt, mede vanwege het comfort voor buschauffeur en reiziger.

- Fietsters worden gezien als een onbetrouwbare partij, ze schieten bij opstoppen tussen weggebruikers door, halen rijdende bussen in en houden zich niet aan voorrangsregels. In combinatie met beperkte manoeuvreerruimte leidt dit tot onwenselijke situaties. Deze gedragingen komen overeen met de constatering uit de conflictanalyse over ongewenst gedrag door fietsers.
- Ook buschauffeurs constateren dat het zebrapad ter hoogte van de Sassenpoorterbrug slecht zichtbaar is. In combinatie met de versmalling van de van Roijensingel naar de Kop van Assendorp leidt dit tot conflicten.
- In de avonden en weekenden staan regelmatig auto's geparkeerd op de stoep tussen de Luttenbergstraat en Groot Weezenland. Hierdoor wordt de doorgang vaak belemmerd, wat leidt tot uitwijkbewegingen van verkeer.

Conclusie en vervolg

De onderzoeken van adviesbureaus Sweco en Mobycon over de Kop van Assendorp laten een positief beeld zien over het functioneren van de Kop van Assendorp. Uit de onderzoeken blijkt dat op het overgrootste gedeelte van de dag zowel het gebruik als het aantal het aantal bijna-conflicten niet tot noemenswaardige problemen leidt. Door de adviesbureaus wordt echter wel de aanbeveling gedaan om de verkeersintensiteit (in met name de spitsen) verder af te laten nemen, zodat deze nog meer passend is bij de weginrichting. Op deze manier neemt het aantal bijna-conflicten verder af en wordt ongewenst gedrag zoals het fietsen over de stoep verder voorkomen. Hiervoor zijn een aantal voorstellen gedaan.

Aan de andere kant zien we ook dat een deel van de gebruikers zich niet veilig genoeg voelt bij het gebruik van de Kop van Assendorp. Dit lijkt tegenstrijdig. Maar een groter gevoel van onveiligheid leidt tot een attentere weggebruiker waardoor het aantal objectieve conflicten afneemt. Weggebruikers hebben oogcontact en lossen verkeerssituaties 'in het verkeer' op. Dat in combinatie met de lagere snelheden die door de inrichting gereden worden, leidt tot de conclusie dat de verkeersveiligheid in zijn algemeenheid verbeterd is. Deze conclusie wordt ondersteund door de conflictanalyse en vergelijking met de oude situatie op het kruispunt Assendorperstraat-Luttenbergstraat. Dat neemt niet weg dat het een opgave is om het gevoel van onveiligheid te verbeteren en ervoor te zorgen dat iedereen zich veilig voelt om de Kop van Assendorp te gebruiken.

De herinrichting van de Kop van Assendorp functioneert zoals hij beoogd is. De verkeersintensiteiten en de gereden snelheid zijn afgenomen en passend bij de inrichting. Daarnaast zijn er geen grote verkeersveiligheidsissues geconstateerd en is de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer verbeterd. Met de resultaten van de evaluatie kan geconstateerd worden dat de originele projectdoelen zoals het meer ruimte geven aan voetgangers, fietsers en groen, verbetering van de HOV-doorstroombaan Oost én de verbinding van de binnenstad met de Assendorperstraat zijn gerealiseerd.

Datum

22 april 2025

Aandachtspunten

We zijn blij met de positieve constatering uit de evaluatie van de eerste fase van de Kop van Assendorp. Dat neemt niet weg dat uit de evaluatie ook een aantal aandachtspunten en opgaves zijn te concluderen. Deze zijn:

- De gewenningsperiode rondom de Kop van Assendorp is nog niet voorbij. Adviesbureau Sweco geeft aan dat monitoring van het functioneren van de Kop van Assendorp noodzakelijk blijft om te kunnen bijsturen. Het is interessant om te zien hoe de Kop van Assendorp met een lagere verkeersintensiteit functioneert. We blijven daarom de verkeerstellingen in en rondom de Kop van Assendorp op een reguliere basis uitvoeren.
- De verkeersintensiteit op de Kop van Assendorp is (met name in de spits) hoger dan passend is bij de weginrichting. Zowel Sweco als Mobycon geven aan dat een verdere afname van de verkeersintensiteit noodzakelijk. De komende uitvoering van de Kop van Assendorp fase 2 gaat leiden tot een substantiële afname van verkeer op de Singel. Een verdere afname van verkeersintensiteit kan bereikt worden door een herinrichting van de Burgemeester van Roijensingel. Hiervoor is het spoedig opstarten van het ontwerp- en realisatieproces noodzakelijk.
- De zichtbaarheid van het zebrapad bij de Sassenpoorterbrug is onvoldoende. We plaatsen extra verlichting ter hoogte van het zebrapad bij de Sassenpoorterburch in de vorm van een zweepmast, waardoor het zebrapad beter verlicht wordt en daarmee de attentie op het zebrapad verhoogt.
- Het aanbrengen van extra zebrapaden wordt op basis van de conflictanalyse en verkeerskundige richtlijnen niet aanbevolen. De oversteekbaarheid van de Kop van Assendorp voor mindervaliden en slechtzienden blijft echter een aandachtspunt. Het is de verwachting dat door de verdere afname van de verkeersintensiteit de oversteekbaarheid verbetert. We blijven dit in samenspraak met Toegankelijk Zwolle monitoren.
- De manoeuvreerruimte voor bussen in met name de bochten ter hoogte van de Sassenpoorterbrug is volgens de buschauffeurs beperkt. We herkennen de constatering over beperkte ruimte door buschauffeurs niet als dusdanig maar gaan het gesprek aan met EBS op te bepalen of en waar eventuele verbeteringen nog mogelijk zijn.
- Het foutparkeren van auto's op de Kop van Assendorp leidt tot uitwijkbewegingen en ongewenste situaties met bussen. Handhavend optreden is noodzakelijk om dit te voorkomen.

Vervolg

Met het uitvoeren van deze evaluatie hebben we waardevolle lessen geleerd over het functioneren van de Kop van Assendorp fase 1, die we mee kunnen nemen in toekomstige projecten. Met de hierboven beschreven maatregelen, de gewenning aan de nieuwe inrichting en het verder afnemen van de verkeersintensiteit verwachten we dat ook het gevoel van onveiligheid verbetert. In de tussentijd zullen we de verkeerssituatie blijven monitoren en oog en oor houden voor signalen uit de omgeving. Daar waar nodig sturen we bij, zodat iedere weggebruiker zich prettig voelt in de openbare ruimte.