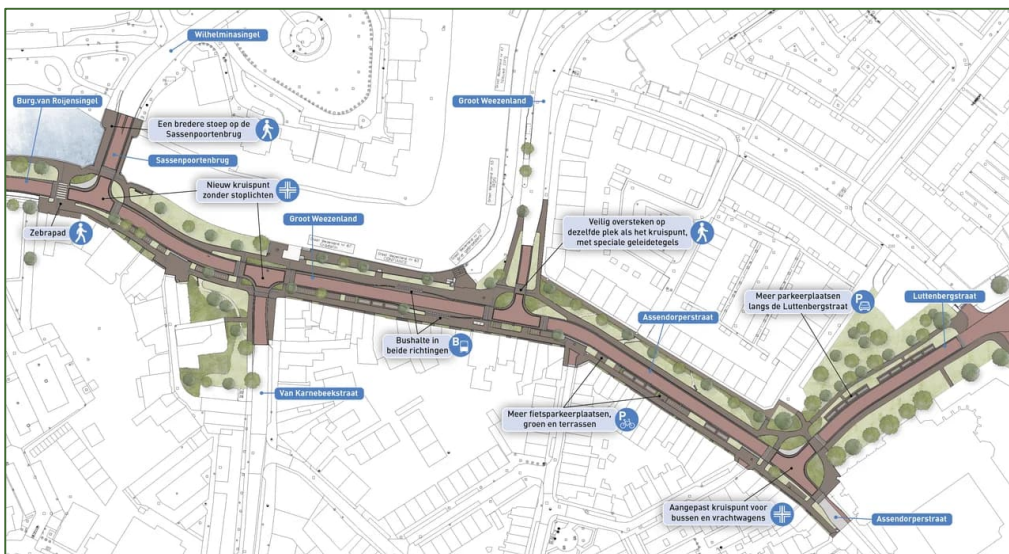


# Herinrichting Kop Assendorperstraat 2024

Effect op verkeersstromen

## 1 Inleiding

In 2024 is de Kop van de Assendorperstraat heringericht en is de maximum snelheid verlaagd van 50 km/uur tot 30 km/uur. Tevens zijn op de dubbele T-splitsing van Assendorperstraat met de Van Karnebeekstraat en de Van Sassenpoortbrug de verkeerslichten weggehaald. Doel van de herinrichting is om fietsers en voetgangers meer ruimte te bieden en het doorgaande autoverkeer te weren uit de binnenstad. In figuur 1.1 is het gebied van de herinrichting weergegeven. De Luttenbergerstraat wordt in 2025 heringericht.



Figuur 1.1: Gebied herinrichting Assendorperstraat – Groot Weezenland

De werkzaamheden hebben plaatsgevonden in de periode januari 2024 – september 2024. Gedurende deze maanden is de weg volledig afgesloten geweest voor autoverkeer. Voor zowel het autoverkeer als de bussen zijn in die periode omleidingsroutes ingesteld. Het autoverkeer dat vanuit A28/Emmawijk naar Assendorp of Wipstrik wil reizen werd omgeleid via de Karnebeek tunnel en Leo Majorlaan.

De gemeente Zwolle heeft aan Sweco gevraagd om op basis van tellingen in beeld te brengen wat het effect van de herinrichting is op de intensiteit en snelheid van het autoverkeer. Vervolgens is gevraagd hoe deze inzichten zijn gebruikt bij het mobiliteitsonderzoek Singel van Zwolle en specifiek de herinrichtingsplannen voor de Burgemeester van Roijensingel.

## 2 Vergelijking voor en na herinrichting

### 2.1 Verkeerstellingen

De gemeente Zwolle voert jaarlijks een telprogramma uit, waarmee de intensiteiten worden gemeten en de snelheid. De tellussen rouleren daar op verschillende locaties en meten daar gedurende twee weken het verkeer. Daarnaast zijn de verkeerslichten aangesloten op de verkeerscentrale, waarmee intensiteiten kunnen worden gemeten op de kruispunten.

In tabel 2.1 is een overzicht weergegeven van de intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal voor het gemiddelde van de werkdagen in de meetperiode. De telling van de Emmakade, Luttenbergstraat (noord) en Wethouder Alferinkweg (nummer 8,9 en 10) zijn afkomstig uit de verkeerslichten op het kruispunt Emmakade – Willemskade en het kruispunt Luttenbergstraat – Wethouder Alferinkweg.

In de tabel is onderscheid gemaakt in de meetperiode voor de herinrichting (november 2023), tijdens de herinrichting met afsluiting van de Assendorperstraat (april 2024) en na de herinrichting (november 2024). De nummers van de wegvakken uit de tabel zijn weergegeven in figuur 2.1.

|                                      | Voor<br>herinrichting<br>nov-23 | Tijdens<br>afsluiting<br>apr-24 | Index<br>nov-2023 | Na<br>herinrichting<br>nov-24 | Index<br>nov-2023 |
|--------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------------|-------------------------------|-------------------|
| 1. Groot Wezenland/Assendorperstraat | 8100                            |                                 |                   | 7600                          | 94                |
| 2. Westerlaan                        | 5300                            | 6300                            | 119               | 5700                          | 108               |
| 3. Luttenbergstraat (zuid)           | 8100                            | 5400                            | 67                | 6600                          | 81                |
| 4. Van Karnebeektunnel               | 4900                            | 6200                            | 127               | 5100                          | 104               |
| 5. Hortensiastraat                   | 6800                            | 9400                            | 138               | 7100                          | 104               |
| 6. Deventerstraatweg                 | 5600                            | 8900                            | 159               | 6400                          | 114               |
| 7. Hertenstraat                      | 800                             | 1000                            | 125               | 800                           | 100               |
| 8. Emmawijk                          | 10600                           |                                 |                   | 9500                          | 90                |
| 9. Luttenbergstraat (noord)          | 10500                           |                                 |                   | 9300                          | 89                |
| 10. Wethouder Alferinkweg            | 9100                            |                                 |                   | 7000                          | 77                |

Tabel 2.1: overzicht intensiteiten mvt/etmaal Assendorp en omgeving



Figuur 2.1: overzicht wegvakken

Uit het overzicht van de intensiteiten blijkt het volgende voor de periode tijdens de afsluiting van de Assendorperstraat (januari-september 2024)

- Er is een toename van verkeer zichtbaar op de Van Karnebeektunnel, Hortensiastraat, Deventerstraatweg, Westerlaan en Hertenstraat. Deze toename is goed te verklaren door de afsluiting en de omleidingsroutes.

- De toename van verkeer op de wegen verschilt van de Van Karnebeekunnel 1.300 mvt per dag tot de Deventerstraatweg 3.300 mvt/dag. In vergelijking met de intensiteit op de Assendorperstraat voor herinrichting (ruim 8.000 mvt/dag) kan hieruit geconcludeerd worden dat het verkeer zich verspreid heeft over meerdere routes en wegen in de stad. Tijdens de afsluiting zijn er bij de gemeente geen grote knelpuntlocaties qua doorstroming gesignaleerd.
- Op de Luttenbergstraat (zuid) is het verkeer tijdens de afsluiting afgenomen met 33%. Dit is te verklaren door de afsluiting. Het verkeer verkiest hierdoor een andere route richting de Ring.

Uit de vergelijking van de telcijfers voor herinrichting (november 2023) en na herinrichting (november 2024) blijkt het volgende:

- Op de Assendorperstraat – Groot Wezenland is een afname van verkeer zichtbaar van 6%. Op de Luttenbergstraat (zuid) bedraagt de afname 19% en op de Emmawijk is nog een afname van 10% zichtbaar. Vanuit de verschillende locaties is gemiddeld een afname van 500 tot 1.500 motorvoertuigen per dag.
- Opvallend is dat op de Luttenbergstraat (ten noorden van het kruispunt met de Wethouder Alferinkweg) en op de Wethouder Alferinkweg sprake is van afnames met respectievelijk 11% en 23%. Dit komt naar verwachting omdat automobilisten na herinrichting eerder kiezen voor andere routes richting de Ring (via Wipstrikerallee of Vechtstraat). Dit werd ook beoogd met de herinrichting.
- Het verkeer neemt toe op de Deventerstraatweg (+14%), Westerlaan (+8%) en Van Karnebeekunnel (+4%). De toenames op de Deventerstraatweg en Van Karnebeekunnel zijn voorzien en passen bij de functie van de wegen. De toename van autoverkeer op de Westerlaan is niet gewenst gezien de functie (erftoegangsweg), maar is vooral te verklaren doordat de route via de Assendorperstraat - Van Roijensingel minder aantrekkelijk wordt door de (deels) verlaagde snelheid.

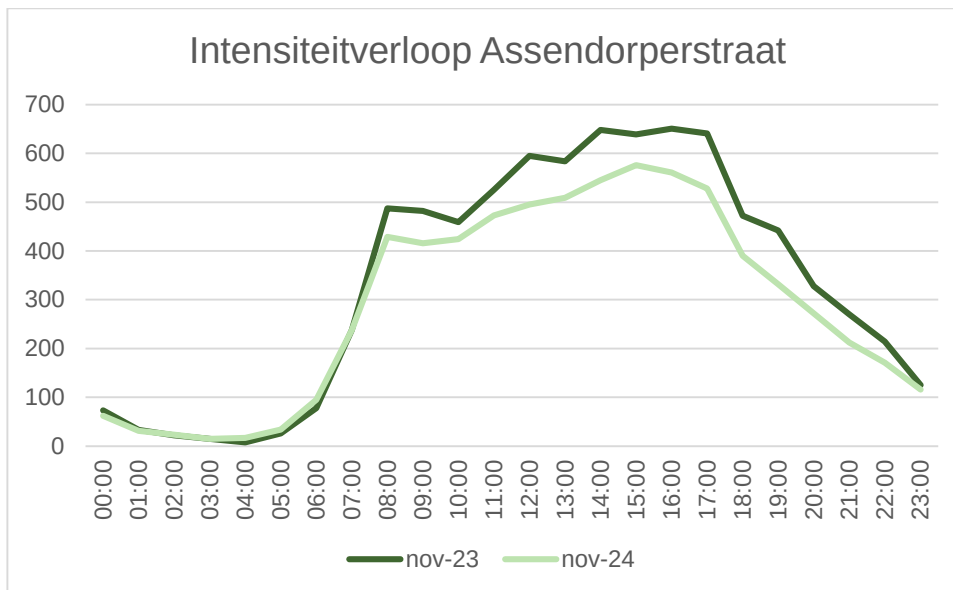
Voor een aantal wegvakken is aanvullend gekeken naar de intensiteiten in de ochtendspits (7-9 uur) en de avondspits (16-18 uur). In tabel zijn de intensiteiten en het spitsaandeel (aandeel autoverkeer in de spits ten opzichte van de gehele dag) weergegeven.

|                                        | Ochtendspits (7-9 uur) |        |        | Avondspits (16-18 uur) |        |        |
|----------------------------------------|------------------------|--------|--------|------------------------|--------|--------|
|                                        | voor                   | na     | Index  | voor                   | na     | Index  |
|                                        | nov-23                 | nov-24 | nov-23 | nov-23                 | nov-24 | nov-23 |
| Groot Wezenland/Assendorperstraat      | 950                    | 832    | 88     | 1360                   | 1191   | 88     |
| aandeel spits                          | 12%                    | 11%    |        | 18%                    | 16%    |        |
| Emmawijk                               | 1230                   | 1120   | 91     | 1799                   | 1576   | 88     |
| aandeel ten opzichte van de gehele dag | 12%                    | 12%    |        | 17%                    | 17%    |        |

Tabel 2.2: overzicht intensiteiten mvt/spits Assendorperstraat en Emmawijk

Uit tabel 2.2 blijkt dat de hoeveelheid autoverkeer op de Assendorperstraat na herinrichting in de spitsen relatief meer is afgenomen dan over de gehele dag gemeten. In zowel de ochtend- als avondspits bedraagt de afname 12%. Op de Emmawijk is in de avondspits sprake van een grotere afname van autoverkeer ten opzichte van de gehele dag. Voor beide wegen geldt dat de avondspits drukker is dan de ochtendspits. Het verschil in afname van verkeer in de spits ten opzichte van de gehele dag kan er op duiden dat woon-werkverkeer tijdens de spitsperioden andere routes verkiest boven de route via de Assendorperstraat.

In figuur 2.2 is het intensiteitsverloop voor de Assendorperstraat – Groot Wezenland weergegeven voor een gemiddelde weekdag (inclusief weekenddagen). Hieruit blijkt dat over de gehele dag sprake is van een afname na herinrichting. Het spitseffect is hierin minder zichtbaar, omdat ook de weekenddagen zijn meegenomen.



Figuur 2.2: verloop intensiteiten in mvt/uur weekday

## 2.2 Snelheidsmeting

Op de punten waar het verkeer geteld is, zijn ook snelheidsmetingen uitgevoerd. In tabel 2.3 is een overzicht gegeven van de snelheden voor en na de herinrichting. Daarbij is zowel de gemiddelde snelheid (Vgem) als de V85 weergegeven. De V85 geeft de snelheid aan waar 85% van de bestuurders onder zit. Is de V85 bijvoorbeeld 50? Dan betekent dat dat 85% van de bestuurders op een bepaald stuk weg 50 kilometer per uur of minder rijdt en dat 15% sneller rijdt.

| Snelheid                                 | voor   | na     | Index  |
|------------------------------------------|--------|--------|--------|
|                                          | nov-23 | nov-24 | nov-23 |
| Groot Wezenland/Assendorperstraat (Vgem) | 36,4   | 27,0   | 74     |
| Groot Wezenland/Assendorperstraat (V85)  | 42,1   | 33,5   | 80     |
| Westerlaan (Vgem)                        | 26,5   | 26,4   | 100    |
| Westerlaan (V85)                         | 31,1   | 31,1   | 100    |

Tabel 2.3: overzicht snelheidsmetingen

Uit tabel 2.3 blijkt dat de snelheid na herinrichting op de Assendorperstraat aanzienlijk lager is. De gemiddelde snelheid is 26% lager en de V85 20%. Na herinrichting rijdt 85% onder de 33,5 km/uur. Dat is een groot verschil en heeft daarmee ook een positief effect op de verkeersveiligheid. Door de lagere snelheid neemt de kans op ernstige ongevallen af.

Op de Westerlaan bedraagt de V85 snelheid 31,1 km/uur. Dit is na de herinrichting van de Assendorperstraat niet verandert. De Westerlaan is al voor 2023 heringericht. Dat verklaart waarom de snelheden in november 2024 gelijk zijn aan 2023. Het bevestigt wel dat de snelheid van dit type wegen (erftoegangsweg 30 km/uur) met auto en fietsers op dezelfde rijbaan daadwerkelijk rond de 30 km/uur ligt.

## 2.3 Conclusies

Uit de vergelijking van de verkeerscijfers voor en na herinrichting van de Assendorperstraat, dan kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De hoeveelheid verkeer is afgenomen met circa 10%. Het effect is met name in de spitsuren zichtbaar, waardoor het reëel is te veronderstellen dat er minder doorgaand verkeer gebruik maakt van de route via de Assendorperstraat.
- De snelheid is na herinrichting ruim 20% lager dan voor de herinrichting. Dit heeft positieve effecten voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.
- De gereden snelheid op erftoegangswegen 30 km/uur met fietsers en auto's die gebruik maken van dezelfde rijbaan ligt op de onderzochte wegen rond de 30 km/uur.

Uit de metingen en tellingen blijkt dat er een afname zichtbaar is. Echter gezien de toekomstige functie van de wegen en de gewenste verkeersveiligheid, is een grotere afname van autoverkeer gewenst. Met de herinrichting van Kop Assendorperstraat fase 2 en Burgemeester van Roijensingel wordt een verdere afname verwacht (zie ook hoofdstuk 3).

Bovenstaande conclusies zijn gebaseerd op de meetresultaten die enkele maanden na herinrichting zijn gemeten. De vraag is of meer mensen hun rijgedrag en routekeuze aanpassen in de loop van de tijd. Het is van belang om een jaar na herinrichting te analyseren in hoeverre er sprake is van een structurele verandering of een verdere afname van autoverkeer op de Singel.

## 3 Wat betekent dit voor de herinrichting Van Roijensingel?

De resultaten van de vergelijking van verkeerscijfers zijn gebruikt om de effecten van een herinrichting van de Burgemeester van Roijensingel beter in te kunnen schatten. Zo is in het verkeersmodel de rekensnelheid voor de wegen die ingericht worden als erftoegangsweg 30 km/uur met fietsers en auto op een rijbaan ingesteld op 30 km/uur. Vervolgens is met het verkeersmodel een doorrekening gemaakt voor 2027, waarbij de Assendorperstraat, Burgemeester van Roijensingel en Kop Assendorperstraat fase 2 zijn heringericht, maar de andere ruimtelijke plannen voor de Singel van Zwolle nog niet zijn meegenomen.

De afstand tussen Emmawijk en de Luttenbergstraat is circa 1 kilometer. Na herinrichting en de lagere snelheid doet een auto er circa 30 seconden langer over (totaal circa 2 minuten). De beleving van de route zal anders zijn. Enerzijds omdat fietsers, bussen en auto's van dezelfde rijbaan gebruik maken. Anderzijds omdat er geen verkeerslichten meer zijn waarvoor men moet wachten. Automobilisten voelen zich meer te gast en ervaren het als minder prettig.

Door de langere rijdtijd in combinatie met de beleving gaan automobilisten wordt een afname van de intensiteit op de route via de Burgemeester van Roijensingel verwacht. Die afname bedraagt volgens de berekening van het verkeersmodel 15 tot 20%. Daarmee blijft de intensiteit van het autoverkeer relatief nog hoog. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is in het mobiliteitsonderzoek aangegeven dat de intensiteit niet hoger mag zijn van 5.000-6.000 mvt/etmaal. Inclusief afname blijft het zonder verdere maatregelen tussen de 7.500 en 8.500 mvt/etmaal.

Conclusie is dat er aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn om het verkeer verder te doen afnemen op de Burgemeester van Roijensingel. Met die aanvullende maatregelen is herinrichting van de Burgemeester van Roijensingel verkeerskundig binnen enkele jaren mogelijk. Tevens blijft het van belang de verkeersstromen de komende jaren te monitoren, zodat effecten van herinrichting en aanvullende maatregelen zichtbaar worden.