

Verkeersonderzoek Hagenvoorde Schalkhaar

NOTITIE

Documentnr.: NO01-D01-41170253-SWS2
Projectnummer: 41170253
Status: definitief/01
Datum: 18 november 2025

Opdrachtgever:
SAB

1. INLEIDING

SAB werkt aan de planologische planvoorbereiding voor een woningbouwinitiatief op de locatie 'Hagenvoorde' in Schalkhaar. Roelofs Advies en Ontwerp BV is gevraagd een verkeersonderzoek uit te voeren voor de voorgenomen ontwikkeling. Voorliggende notitie bevat de resultaten van het verkeersonderzoek.



Figuur 1.1 Stedenbouwkundig schetsontwerp Hagenvoorde d.d. 16-04-2025

In figuur 1.1 is het stedenbouwkundig schetsontwerp van de ontwikkeling weergegeven.

Het schetsontwerp bevat 40 wooneenheden, bestaande uit 8 vrijstaande woningen, 8 twee-onder-een-kap woningen, 4 rijwoningen en 20 sociale huurwoningen.

2. VERKEERSGENERATIE

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie zijn de uitgangspunten, zoals ook gehanteerd in de gemeentelijke parkeernormering toegepast. Dit betekent dat is uitgegaan van het 'gemiddelde CROW kencijfer' voor de 'rest bebouwde kom' in een 'sterk stedelijk' gebied.

Op basis van het ruimtelijk programma is met behulp van CROW publicatie 744 'Parkeerkecijfers – basis voor parkeernormering (2024)' is de te verwachten verkeersgeneratie inzichtelijk gemaakt voor een gemiddelde weekdag. Met de CROW omrekenfactor van 1,11 (woningen) is de verkeersgeneratie inzichtelijk gemaakt voor een gemiddelde werkdag.

Voorgaande leidt tot de volgende te verwachten verkeersgeneratie:

• Vrijstaande woningen (8x)	* 8,2 mvt/etm	= 65,6 mvt/etmaal
• Twee-onder-een-kapwoningen (8x)	* 7,8 mvt/etm	= 62,4 mvt/etmaal
• Rijwoningen koop (4x)	* 7,1 mvt/etm	= 28,4 mvt/etmaal
• Rijwoningen sociale huur (20x)	* 4,3 mvt/etm	= <u>86,0 mvt/etmaal</u> +
Totaal weekdag		= 242,4 mvt/etmaal
Totaal werkdag		= 269,1 mvt/etmaal

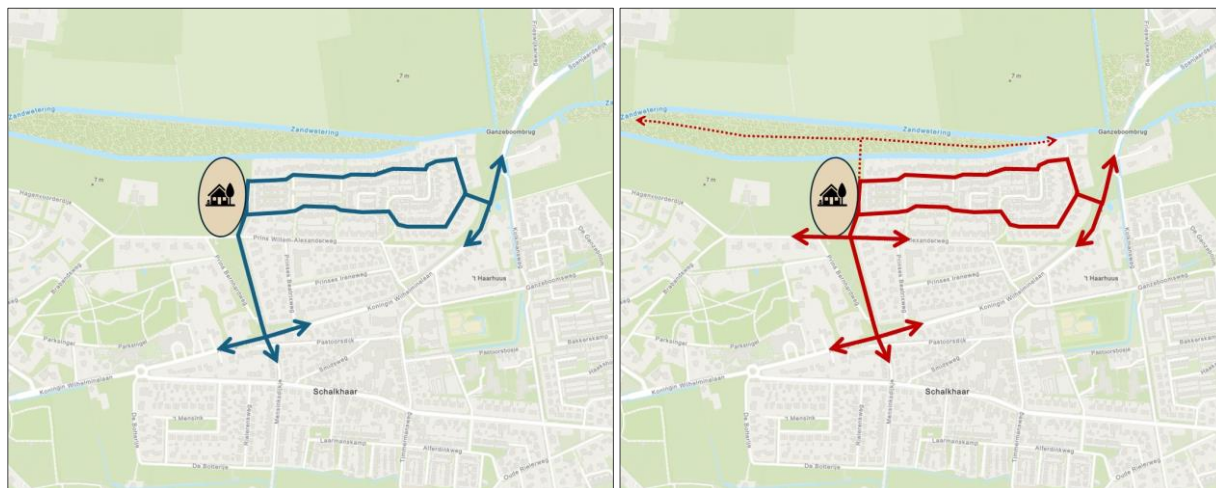
In de huidige situatie is het plangebied in gebruik als agrarische grond. Vanuit worst-case benadering is de huidige (te vervallen) verkeersgeneratie op 0 mvt/werkdag gesteld, waaruit een planeffect van **+270 mvt/werkdag** volgt.

3. VERKEERSONTSLUITING

3.1 ONTSLUITINGSSTRUCTUUR

Figuur 3.1 toont de voorgenomen ontsluitingsstructuur van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer (links) en fietsers en voetgangers (rechts) rondom het plangebied. Het gemotoriseerde verkeer van/naar het plangebied ontsluit primair via de Koningin Julianaweg in zuidelijke richting. Verkeer van/naar het oosten zal in praktijk ook (deels) gebruik gaan maken van Het Koeland en/of De Haarmansenk. Uiteindelijk wordt via beide routes ontsloten op de Koningin Wilhelminalaan. Gemotoriseerd verkeer naar het centrumgebied van Schalkhaar zal oversteken en via het Mensinksdijkje van de Oerdijk en v.v. rijden.

Voor langzaam verkeer (fietsers) en voetgangers is in de basis dezelfde ontsluitingsstructuur beschikbaar als voor het gemotoriseerde verkeer. Als aanvulling kunnen fietsers en voetgangers ook gebruik maken van de oost-west verbinding aan de zuidzijde van het plangebied, via de Hagenvoorderdijk en de Prins Willem-Alexanderweg. Aan de noordzijde is er voor voetgangers langs de Zandwetering ook nog een struinp pad beschikbaar (zie rode stippellijn). Dit pad is via een voetgangersbruggetje bereikbaar vanuit het plangebied.



Figuur 3.1 Verkeersontsluiting omliggend wegennet gemotoriseerd verkeer (links) en fietsers & voetgangers (rechts)

3.2 VORMGEVING

3.2.1 Koningin Julianaweg

De Koningin Julianaweg is een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/uur. Het wegprofiel bestaat uit een rijloper van circa 6,0 m, grotendeels uitgevoerd in klinkers (zie figuur 3.2 links). De laatste 130 meter aan de noordzijde is uitgevoerd in asfalt (zie figuur 3.2 rechts).

Het kruispunt met de Haarmansenk is gelijkwaardig. De kruispunten met de Prins Bernardweg, Hagenvoorderdijk en Prins Willem-Alexanderweg zijn vormgegeven als voorrangskruispunt (uitritconstructie). Aan de oostzijde van de rijbaan ligt achter een groenstrook een trottoir. De rijbaan kent geen voorzieningen voor fietsers.



Figuur 3.2 Wegprofiel Koningin Julianaweg zuid (links) en noord (rechts)

3.2.2 Koningin Wilhelminalaan

De Koningin Wilhelminalaan (zie figuur 3.3) is een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/uur. Het wegprofiel bestaat uit een rijbaan van 7,5 m, uitgevoerd met een rijloper van circa 4,0 m en aan weerszijden fietsstroken van ongeveer 1,75 m. Er wordt momenteel gewerkt aan een nieuw ontwerp in het kader van het MJOP.



Figuur 3.3 Wegprofiel Koningin Wilhelminalaan

De Koningin Wilhelminalaan is een voorrangsweg, waarbij op het kruispunt met de Koningin Julianaweg en Mensinkdijkje aanvullend ook een asverspringing met smalle middengeleider is toegepast. Het kruispunt met De Haarmansenk is voorzien van een kruispuntplateau. Fietzers zijn aanwezig op de fietsstroken en voor voetgangers is er aan één of twee zijden van de rijbaan, al dan niet achter een groenstrook, een trottoir beschikbaar.

3.2.3 Het Koeland & De Haarmansenk

Het Koeland en de Haarmansenk (zie figuur 3.4) kennen in de basis eenzelfde weginrichting. Beide wegen zijn erftoegangswegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. De belangrijkste kruispunten zijn ingericht als kruispuntplateau, met een gelijkwaardige voorrangsregeling. Andere aansluitingen zijn vormgegeven als inritconstructie. Het wegprofiel van beide wegen bestaat uit een rijbaan van 5,0 m, uitgevoerd in asfalt. Langs beide wegen zijn op een aantal locaties ook langs- of haaksparkeerplaatsen aanwezig. Aan één of twee zijden van de rijbaan is, al dan niet achter een groenstrook of parkeervak, een trottoir aanwezig. De rijbaan kent geen voorzieningen voor fietsers.



Figuur 3.4 Wegprofiel Het Koeland (links) & De Haarmansenk

3.3 BEOORDELING ONTSLUITING

Met de voorgenomen ontsluitingsstructuur wordt in de plansituatie voorzien in een goede ontsluiting op het omliggend wegennet. De Koningin Julianaweg fungeert hierbij als hoofdontsluiting. Voor langzaam verkeer is er een iets fijnmaziger ontsluitingsstructuur beschikbaar, wat de bereikbaarheid ten goede komt.

4. VERKEERSBELASTING

4.1 HUIDIGE VERKEERSBELASTING

Om inzicht te krijgen in de huidige verkeersbelasting rondom het plangebied heeft de gemeente Deventer een uitsnede van het verkeersmodel (RVMO 1.3 Regionaal verkeersmodel Overijssel, basisjaar 2020) aangeleverd (zie figuur 4.1). De intensiteiten in het basisjaar 2020 liggen hoger dan in de prognosejaren 2030 en 2040, waarmee wordt voorzien in een worst-case benadering.



Uit het verkeersmodel volgen de belangrijkste intensiteiten, zoals opgenomen in tabel 4.1.

De weekdagintensiteiten zijn hierbij ook ontleent uit het verkeersmodel. Het Mensinksdijkje is niet opgenomen in het verkeersmodel, voor deze weg is op basis van expert-judgement een prognose(*) gedaan.

Figuur 4.1 Uitsnede RVMO 1.3 basisjaar 2020)

Wegvak	werkdag	weekdag
Kon. Wilhelminalaan (Oerdijk – Kon. Julianaweg)	5.700	5.200
Kon. Wilhelminalaan (Kon. Julianaweg – Ganzeboomstraat)	3.400	3.200
Kon. Wilhelminalaan (Ganzeboomstraat – De Haarmansenk)	2.200	2.000
Kon. Wilhelminalaan (De Haarmansenk – Frieswijkerweg)	2.700	2.400
Kon. Julianaweg (Kon. Wilheminalaan – Hagenvoorderdijk)	2.000	1.800
Kon. Julianaweg (Hagenvoorderdijk – Het Koeland)	1.200	1.100
De Haarmansenk (Kon. Julianaweg – Kon. Wilhelminalaan)	1.200	1.100
Het Koeland (Kon. Julianaweg – De Haarmansenk)	400*	350*
Mensinksdijkje (Kon. Wilhelminalaan – Oerdijk)	500*	400*

Tabel 4.1 Huidige verkeerbelasting 2020 (mvt/etmaal)

4.2 TOEKOMSTIGE VERKEERSBELASTING

In het hoofdstuk 'verkeersgeneratie' is berekend dat de voorgenomen woningbouw een verkeersgeneratie kent van circa 270 motorvoertuigen per werkdag (245 motorvoertuigen per weekdag). Met een herkomstbestemmingsanalyse op basis van Floating Car Data is de oriëntatie van het verkeer van/naar de planlocatie bepaald.

Hierbij is naastgelegen woonwijk als referentie gebruikt. Uit de analyse volgt de volgende verdeling:

- 70% van het verkeer rijdt van/naar het westen (Koningin Wilheminalaan);
- 25% van het verkeer rijdt van/naar het oosten (Spanjaardsdijk);
- 5% van het verkeer rijdt van/naar het zuiden (Mensinksdijkje).

Voor de planlocatie is op basis van oriëntatie, weginrichting en expert-judgement de prognose dat ongeveer 90% van het verkeer ontsluit via de Koningin Julianaweg. De overige 10% van het verkeer van/naar de wijk zal zich verdelen over de Het Koeland en De Haarmansenk. Wanneer het planeffect wordt toegevoegd aan de huidige verkeersbelasting, volgen voor de plansituatie de intensiteiten zoals opgenomen in tabel 4.2.

Wegvak	Werkdag (+270)			Weekdag (+245)		
	huidig	effect	plan	huidig	effect	plan
Kon. Wilhelminalaan (Oerdijk – Kon. Julianaweg)	5.700	+190	5.890	5.200	+175	5.375
Kon. Wilhelminalaan (Kon. Julianaweg – Ganzeboomstraat)	3.400	+35	3.435	3.200	+35	3.235
Kon. Wilhelminalaan (Ganzeboomstraat – De Haarmansenk)	2.200	+35	2.235	2.000	+35	2.035
Kon. Wilhelminalaan (De Haarmansenk – Frieswijkerweg)	2.700	+35	2.735	2.400	+35	2.435
Kon. Julianaweg (Kon. Wilheminalaan – Hagenvoorderdijk)	2.000	+255	2.255	1.800	+225	2.025
Kon. Julianaweg (Hagenvoorderdijk – Het Koeland)	1.200	+240	1.440	1.100	+225	1.325
De Haarmansenk (Kon. Julianaweg – Kon. Wilhelminalaan)	1.200	+15	1.220	1.100	+10	1.110
Het Koeland (Kon. Julianaweg – De Haarmansenk)	400*	+15	410	350*	+10	360
Mensinksdijkje (Kon. Wilhelminalaan – Oerdijk)	500*	+15	515	400*	+10	410

Tabel 4.2 Verkeersbelasting plansituatie (mvt/etmaal)

4.3 BEOORDELING VERKEERBELASTING PLANSITUATIE

Kijkend naar de verkeersbelasting in de plansituatie volgt dat de grootste toename op de Koningin Julianaweg. Op basis van functie en vormgeving kent deze weg een wenselijke capaciteit van 3.000 tot 4.000 mvt/etmaal. Deze waarden worden met een kleine 2.300 mvt/etmaal niet bereikt. Ook de wenselijke capaciteit op de Koningin Wilhelminalaan (8.000 – 10.000 mvt/etmaal) wordt ook in de plansituatie niet bereikt. Op het maatgevende wegvak is sprake van een verkeersbelasting van circa 5.900 mvt/werkdag. Op de overige wegen is het planeffect relatief beperkt en zijn er in de plansituatie geen knelpunten met de verkeersbelasting te veronderstellen. Ook op kruispuntniveau zijn er vanuit de verkeersbelasting geen knelpunten te veronderstellen. Resumerend wordt in de plansituatie voorzien in een acceptabele situatie.

5. VERKEERSVEILIGHEID

Wat betreft de verkeersveiligheid voorziet het ontsluitend wegennet, mede vanwege de beperkte toename in verkeersbelasting, in een acceptabele situatie. De voorrangssituatie is duidelijk aangegeven en op de belangrijkste risicolocaties (kruispunten) zijn snelheidsremmende en/of attenderende maatregelen getroffen. Het plangebied kent twee ontsluitingen, waarmee ook in geval van (weg)werkzaamheden en/of calamiteiten het plangebied altijd bereikbaar is.

In de nadere uitwerking vormt de locatie/vormgeving van de twee ontsluitingen van het plangebied een aandachtspunt. In de stedenbouwkundige schets zijn de ontsluitende kruispunten net naast het kruispunt met De Haarmansenk en de bocht naar Het Koeland gesitueerd. Wat per ontsluiting tot twee conflictlocaties leidt. Het advies is om de ontsluitingen in het verlengde van de Haarmansenk en Het Koeland te situeren en deze (gelijkwaardige) kruispunten als kruispuntplateau vorm te geven. Ook de bereikbaarheid en oversteekbaarheid van voetgangers vormt bij beide ontsluitingen een aandachtspunt.

In het plangebied maken alle verkeersdeelnemers (gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers) gebruik van een gemengde rijbaan. Gezien het verblijfskarakter, met een beperkte hoeveelheid bestemmingsverkeer, is dit acceptabel. Wel is het advies om ter plaatse van de haakspaarkeervakken te voorzien in voldoende wegbreedte (> 5,5 m) om comfortabel en verkeersveilig de parkeermanoeuvres uit te voeren. Ook vormen de toegankelijkheidseisen een aandachtspunt bij de andere uitwerking.

Op het direct ontsluitende wegennet is in de periode januari 2021 - oktober 2025 één ongeval geregistreerd op Koningin Julianalaan. In februari 2024 is een bromfietser gewond geraakt na een aanrijding met een boom.

Met toepassing van bovenstaande adviesmaatregelen wordt voorzien in een verkeersveilige plansituatie.

6. CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

Op basis van voorgaande verkeersonderzoek volgen onderstaande conclusies:

- Verkeersgeneratie:
 - De verkeersgeneratie van de planontwikkeling ligt op circa 270 mvt/werkdag. De huidige (te vervallen verkeersgeneratie) is nagenoeg 0 mvt/werkdag, waarmee het planeffect uitkomt op een extra verkeersgeneratie van circa 270 mvt/werkdag;
- Verkeersontsluiting:
 - Het plangebied kent een goede ontsluitingsstructuur voor alle modaliteiten, waarbij er voor langzaam verkeer een iets fijnmaziger structuur beschikbaar is dan voor gemotoriseerd verkeer;
 - De Koningin Julianaweg vormt de hoofdontsluiting voor de planlocatie;
- Verkeersbelasting:
 - In de plansituatie kent de Koningin Julianaweg een geprognostiseerde verkeersbelasting van een kleine 2.300 mvt/werkdag. Op de Koningin Wilhelminalaan is sprake van een (maatgevende) verkeersbelasting van circa 5.900 mvt/werkdag. De wenselijke capaciteit op beide wegen heeft ruim voldoende restcapaciteit om de verkeersbelasting in de plansituatie op een acceptabele wijze af te wikkelen.
 - Op kruispuntniveau zijn er op basis van de verkeersbelasting in de plansituatie geen knelpunten te veronderstellen;
- Verkeersveiligheid:
 - Vanuit de verkeersveiligheid voorziet het ontsluitend wegennet in een acceptabele situatie;
 - Bij de nadere uitwerking vormen de locatie/vormgeving van de twee ontsluitingen vanuit het plangebied een aandachtspunt. Ook de bereikbaarheid/oversteekbaarheid van voetgangers, de parkeermanoeuvrerruimte en toegankelijkheidseisen vormen een aandachtspunt bij de nadere uitwerking.

Aanbevolen wordt om het planvoornemen verder uit te werken conform het stedenbouwkundige schetsontwerp en hierbij de adviesmaatregelen, zoals benoemd in het hoofdstuk 'verkeersveiligheid' te implementeren.