Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

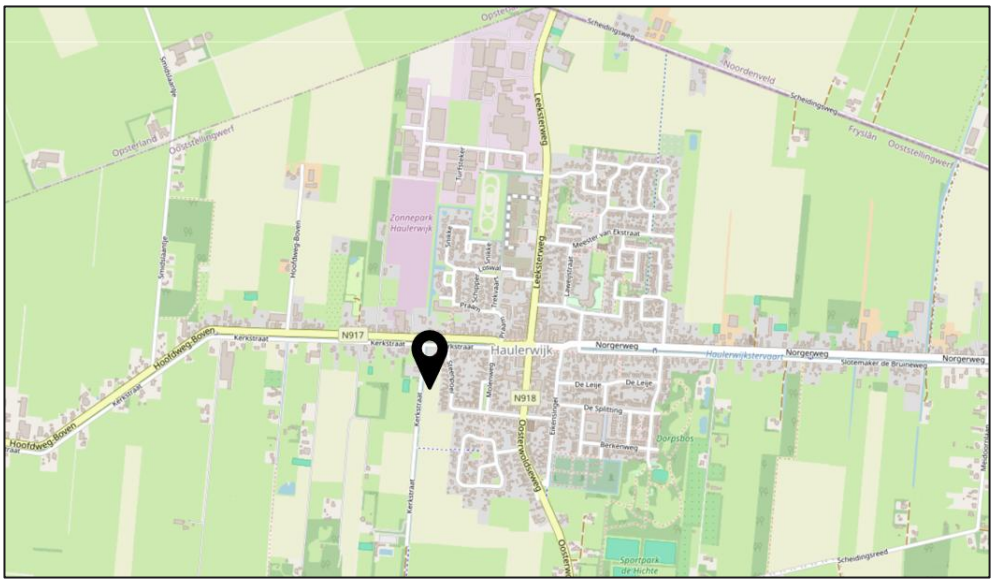
Opdrachtgever	Buitenplans Projectonwikkeling B.V.
Datum	8 juni 2026
Auteur	Danny van Beusekom
Kenmerk	024230.20260608.B1.01
Pagina	1/10

Verkeerstoets Haulerveld

1. Inleiding

Buitenplans Projectontwikkeling B.V. is voornemens om aan de zuidwestzijde van Haulerwijk, tussen de Kerkstraat en Steenpoel/Opzienersweg, 36 woningen te realiseren. Het woningbouwplan Haulerveld bestaat uit 8 sociale huurwoningen, 6 levensloopbestendige woningen, 14 twee-onder-een-kapwoningen en 8 vrijstaande woningen.

De projectlocatie is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Projectlocatie (ondergrond: Openstreetmap)

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31 (0)88 254 2000
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Naar aanleiding van de ruimtelijke procedure zijn zienswijzen ingediend. Buitenplans Projectontwikkeling B.V. heeft Goudappel B.V. gevraagd de verkeerssituatie rondom de plansituatie te analyseren.

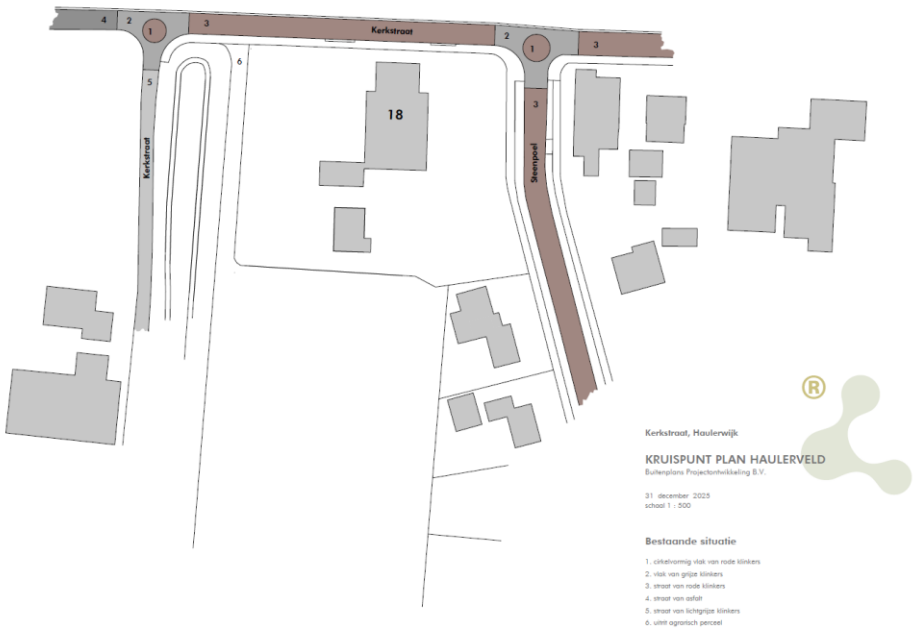
2. Analyse

Bij de wijziging van het omgevingsplan moet worden beoordeeld of de nieuwe woningen goed inpasbaar zijn in de omgeving. Een van de toetsingscriteria daarbij is verkeersveiligheid.

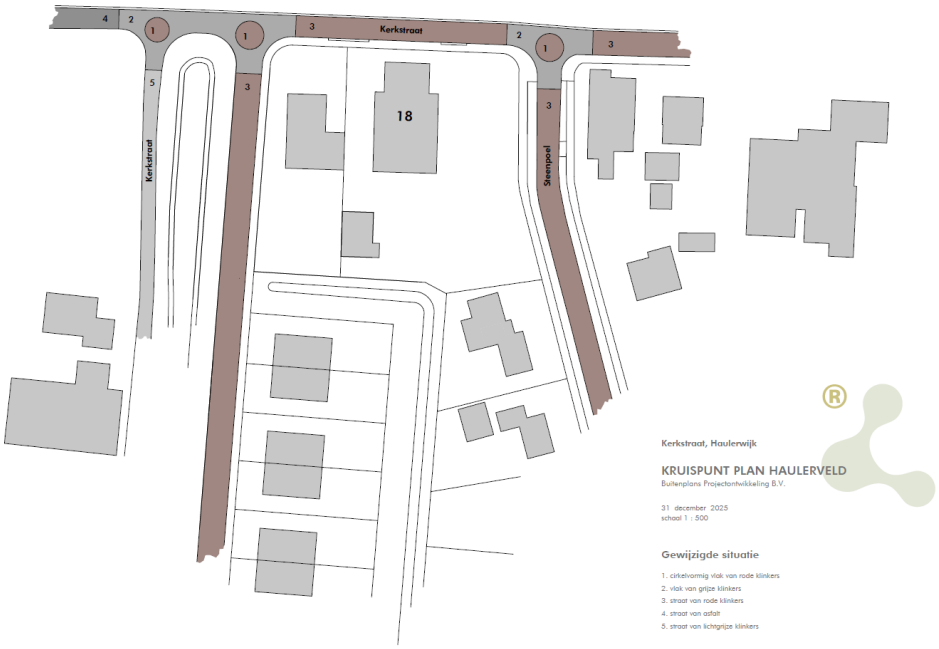
Het plangebied wordt ontsloten via:
- Kerkstraat (bij huisnummer 18);
- Steenpoel/Valckeniersweg (bij huisnummers 28/37).

Ongeveer 65% van het gemotoriseerde verkeer zal via de Kerkstraat rijden, vooral richting Leeksterweg en Oosterwoldseweg. Verkeer via Steenpoel/Valckeniersweg zal vooral de route Valckeniersweg–Oosterwoldseweg gebruiken.

Op beide ontsluitingspunten is sprake van goed zicht op aankomend verkeer. Wel krijgt de aansluiting op de Kerkstraat extra aandacht: deze wordt uitgevoerd als een (visueel) plateau, vergelijkbaar met de aansluiting van Steenpoel op de Kerkstraat (zie figuur 2.1 en 2.2).



Figuur 2.1: Huidige verkeerssituatie



Figuur 2.2: Toekomstige verkeerssituatie

Volgens CROW-publicatie 744 veroorzaakt het woningbouwplan in totaal circa 253 tot 283 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit is inclusief:

- de gesplitste boerderij;
- de extra woning bij Kerkstraat 18.

Op basis van de maximale verkeersgeneratie is de verwachte verkeersintensiteit op de Kerkstraat en Steenpoel / Valckeniersweg bepaald (zie tabel 2.1).

weg	huidige intensiteit zonder plan	toename door plan	verwachte intensiteit met plan
Kerkstraat	1.000 mvt/etmaal	184 mvt/etmaal	1.184 mvt/etmaal
Steenpoel / Valckeniersweg	400 mvt/etmaal	99 mvt/etmaal	499 mvt/etmaal

Tabel 2.1: Huidige en toekomstige verkeersintensiteiten

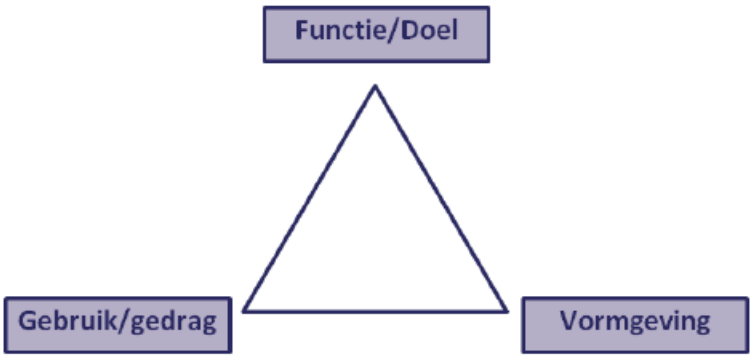
3. Toets wegenscan

Op basis van de berekende verkeersgeneratie is de kwaliteit van de verkeersveilige wegvakcapaciteit geanalyseerd. Hiervoor is gebruikgemaakt van de Wegenscan van Goudappel.

3.1 Inleiding wegenscan (toelichting op de methodiek)

De Wegenscan is een tool van Goudappel en wordt ingezet voor het toetsen van wegvakken aan verkeersintensiteiten. De tool geeft een goed gevoel bij passende/verkeersveilige intensiteiten voor een bepaald wegvak.

De uitvoer van de Wegenscan is gericht op de relatie tussen de functie, de vormgeving en het gebruik van een wegvak. Hiermee wordt invulling gegeven aan de complete driehoek met de principes uit het Duurzaam Veilig beleid (zie figuur 3.1).



Figuur 3.1: Principes Duurzaam Veilig beleid

De uitvoer bestaat daarmee uit de volgende onderdelen:
- toets relatie functie – gebruik;
- toets relatie functie – vormgeving;
- toets relatie vormgeving – gebruik.

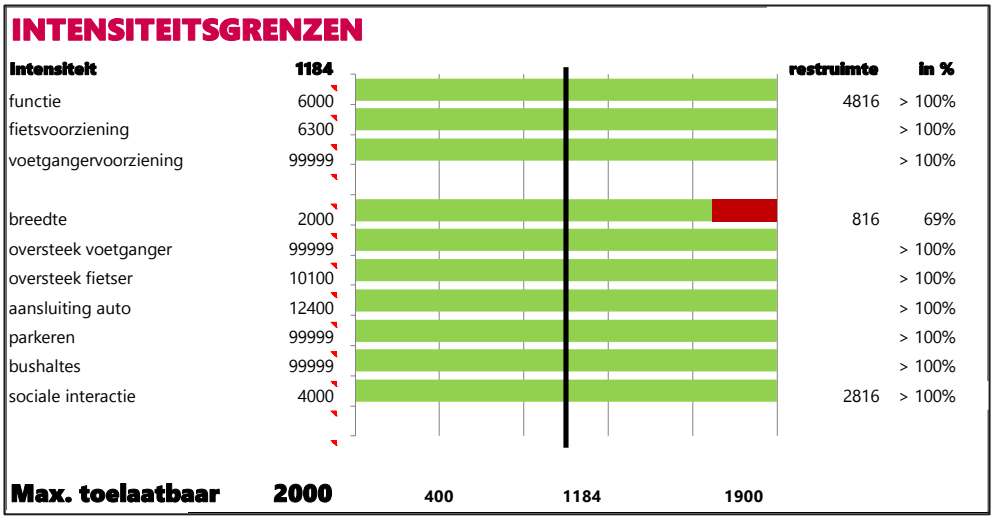
3.2 Kerkstraat

De input van de wegenscan voor de Kerkstraat, bestaande uit wegkenmerken en intensiteiten, is weergegeven in figuur 3.2. De toekomstige verkeersintensiteit is ingeschat op 1.184 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

De uitvoer van de wegenscan is weergegeven in figuur 3.3.

functie		vormgeving	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	4,4
ligging	dorp	fietsvoorzieningen	gemengd
Schaalniveau	wijkontsluiting	voetgangersvoorzieningen	trottoir
gewenste oversteekkwaliteit?	goed	parkeervakken zijde 1	geen
parkeerwisselingen	beperkt	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0
sociale interactie van belang	gemiddeld	parkeervakken zijde 2	geen
gebruik		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	1184	oversteek fiets	geen voorziening
aandeel vrachtverkeer (%)	7,5	oversteek voet	geen oversteek/ongeli
aantal bussen	<2 per uur	dichtheid zijstraten	1 tot 4 per 500 m
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	600	aantal takken kruispunt	3
intensteit voetgangers	hoog	vormgeving kruispunt	gelijkwaardig
intensiteit oversteek fiets	hoog		
intensiteit oversteek voetgangers	hoog	rijrichtingscheiding	geen
tensiteit drukste zijweg(mvt/etm)	500	banden en zijmarkering	banden
snelheid (v85) (km/u)	35	bushaltes	geen
eenrichtingverkeer	tweerichtingverkeer	verharding	klinkers
parkeren op de rijbaan	niet	breedte fietsvoorziening per richting(m)	0
spelen op straat uitgangspunt?		breedte loopvoorziening per richting (m)	2

Figuur 3.2: Input Wegenscan Kerkstraat



Figuur 3.3: Output Wegenscan Kerkstraat

De verkeersveilige wegvakcapaciteit op dit moment is 2.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit wordt veroorzaakt door de breedte van de rijbaan (4,4 meter). De verwachte

verkeersintensiteit (1.184 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal) blijft daaronder. Er is daarmee sprake van een verkeersveilige wegvakcapaciteit.

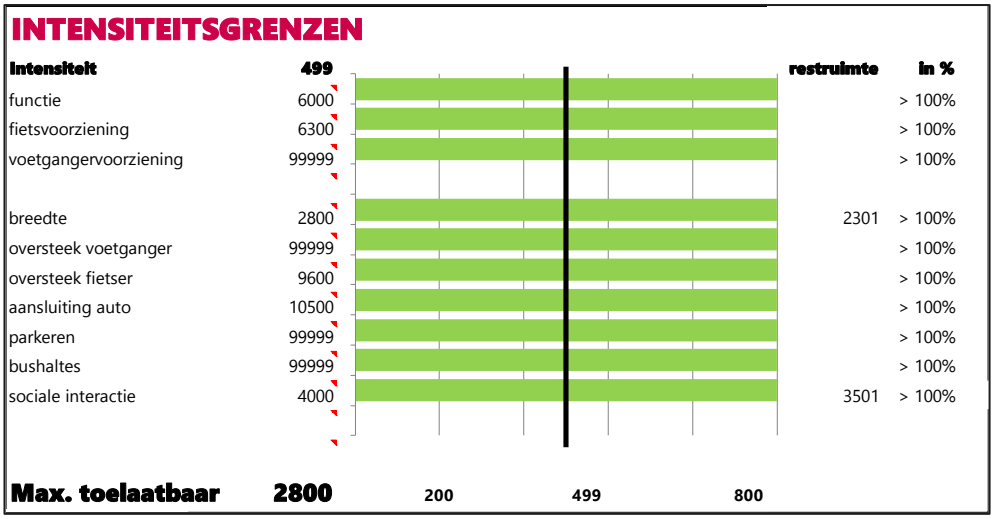
3.3 Steenpoel / Valckeniersweg

De input van de wegenscan voor de Steenpoel / Valckeniersweg, bestaande uit wegkenmerken en intensiteiten, is weergegeven in figuur 3.4. De toekomstige verkeersintensiteit is ingeschat op 499 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

De uitvoer van de wegenscan is weergegeven in figuur 3.5.

functie		**vormgeving**	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	4,6
ligging	dorp	fietsvoorzieningen	gemengd
Schaalniveau	wijkontsluiting	voetgangersvoorzieningen	trottoir
gewenste oversteekkwaliteit?	goed	parkeervakken zijde 1	geen
parkeerwisselingen	beperkt	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0
sociale interactie van belang	gemiddeld	parkeervakken zijde 2	geen
gebruik		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	499	oversteek fiets	geen voorziening
aandeel vrachtverkeer (%)	7,5	oversteek voet	geen oversteek/ongeli
aantal bussen	<2 per uur	dichtheid zijstraten	1 tot 4 per 500 m
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	300	aantal takken kruispunt	3
intensteit voetgangers	hoog	vormgeving kruispunt	gelijkwaardig
intensiteit oversteek fiets	hoog		
intensiteit oversteek voetgangers	hoog	rijrichtingscheiding	geen
tensiteit drukste zijweg(mvt/etm)	1184	banden en zijmarkering	banden
snelheid (v85) (km/u)	35	bushaltes	geen
eenrichtingverkeer	tweerichtingverkeer	verharding	klinkers
parkeren op de rijbaan	niet	breedte fietsvoorziening per richting(m)	0
spelen op straat uitgangspunt?		breedte loopvoorziening per richting (m)	2

Figuur 3.4: Input Wegenscan Steenpoel / Valckeniersstraat



Figuur 3.5: Output Wegenscan Steenpoel / Valckeniersstraat

De verkeersveilige wegvakcapaciteit op dit moment is 2.800 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit wordt veroorzaakt door de breedte van de rijbaan (4,6 meter). De verwachte verkeersintensiteit (499 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal) blijft daaronder. Er is daarmee sprake van een verkeersveilige wegvakcapaciteit.

4. Huidige verkeersongevallenbeeld

Op basis van ongevallenstatistieken blijkt dat er sprake is van een veilige situatie op de Kerkstraat en omgeving In de periode 2014 – 2026 hebben geen ongevallen plaatsgevonden ter hoogte van de projectlocatie (zie figuur 4.1). Op de Steenpoel hebben 2 ongevallen met uitsluitend materiële schade plaatsgevonden.

Van een letselongevallenlocatie is daarmee geen sprake. De verkeersveiligheidssituatie in de omgeving is acceptabel.



Figuur 4.1: Verkeersongevallenlocaties periode 2014 tot 2026 (bron: Viastat online)

5. Conclusie

Op basis van de uitgevoerde analyse kan worden geconcludeerd dat het woningbouwplan Haulerveld vanuit verkeerskundig oogpunt goed inpasbaar is in de omgeving.

De ontwikkeling van 36 woningen leidt volgens de CROW-kencijfers tot een verkeersgeneratie van circa 253 tot 283 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het grootste deel van dit verkeer wordt via de Kerkstraat afgewikkeld, terwijl een kleiner deel gebruik zal maken van de ontsluiting via Steenpoel/Valckeniersweg. Hierdoor nemen de verkeersintensiteiten toe tot circa 1.184 mvt/etmaal op de Kerkstraat en 499 mvt/etmaal op de Steenpoel/Valckeniersweg.

Uit de toetsing met de Wegenscan blijkt dat deze toekomstige intensiteiten op beide wegen ruim onder de verkeersveilige wegvakcapaciteit blijven. Voor de Kerkstraat geldt een verkeersveilige capaciteit van 2.000 mvt/etmaal; voor de Steenpoel/Valckeniersweg is dit 2.800 mvt/etmaal. Daarmee is op beide wegvakken sprake van een verkeersveilige afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer.

Ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid bestaan geen aanwijzingen voor knelpunten. Op beide ontsluitingspunten is sprake van voldoende zicht op aankomend verkeer. Daarnaast wordt de aansluiting op de Kerkstraat extra herkenbaar en snelheidsremmend vormgegeven door middel van een (visueel) plateau. Uit de analyse van de ongevallenregistratie blijkt bovendien dat zich in de periode 2014–2026 ter hoogte van de projectlocatie weinig ongevallen hebben voorgedaan en dat ook in de directe omgeving geen sprake is van een letselongevallenlocatie.

Alles overziend is de conclusie dat het plan Haulerveld verkeerskundig aanvaardbaar is en niet leidt tot onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid in de omgeving.