Gemeente Raalte

MEMO

Datum	10 maart 2026
Aan	Gemeenteraad
Kopie aan	
Van	College van B&W
Onderwerp	Monitoring verkeerskundige effecten project Schoonhetenseweg-Portlanderdijk

Inleiding

Eind 2024 is gestart met de uitvoering van het project Schoonhetenseweg en Portlanderdijk. De aanleiding van het project was de technische kwaliteit van de rijbaan. In het project is het verbeteren van de verkeersveiligheid als meekoppelkans geformuleerd. Hieronder wordt verstaan:

- Ontmoedigen van gebiedsvreemd verkeer;
- Verlagen van de snelheid;
- Verbeteren van het veiligheidsgevoel voor fietsers.

In juni 2025 is het project opgeleverd en is de weg weer volledig geopend voor alle verkeer. In het project zijn verschillende maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren (en meekoppelkansen te realiseren). Om de effecten te monitoren zijn verkeerstellingen uitgevoerd, is beschikbare snelheidsdata gebruikt, en zijn visuele waarnemingen uitgevoerd. In deze memo worden de bevindingen uit de verkeersmonitor toegelicht.

Uitgangspunten

Voordat sprake was van een project zijn verkeerstellingen uitgevoerd in het gebied. Deze tellingen dateren uit 2018. In voorbereiding op de uitvoering zijn in 2023 de tellingen geactualiseerd. Hierdoor is een goed beeld van de situatie voorafgaand aan de uitvoering.

Het project is opgeleverd in juni 2026. Op dat moment kon alle verkeer weer gebruikmaken van de wegen in het projectgebied.
De verkeerstellingen zijn na de gewenningsperiode uitgevoerd in september/oktober 2025. De resultaten van de verkeerstellingen worden daarmee als representatief beschouwd.

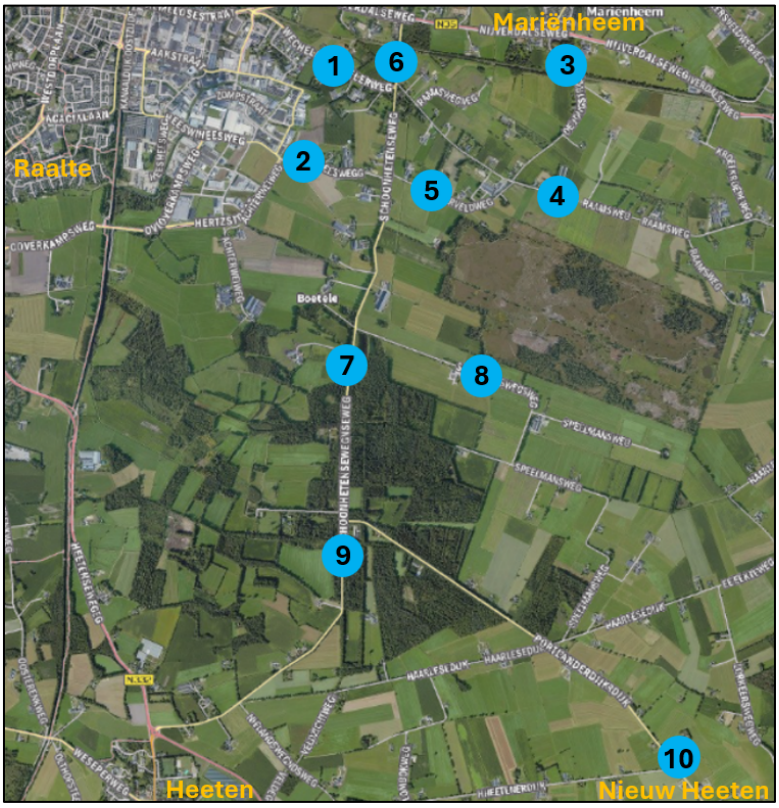
Parallel aan het project Schoonhetenseweg en Portlanderdijk is Rijkswaterstaat overgegaan tot het verwijderen van de aansluiting van de Schoonhetenseweg op de N35 (project MeerVeilig 3). Het is daardoor niet langer mogelijk om vanaf de N35 rechtstreeks de Schoonhetenseweg op te draaien, en vice versa. In het voortraject is verkend dat dit naar verwachting een sterke bijdrage heeft op het terugdringen van gebiedsvreemd verkeer in het projectgebied. Vanuit praktische overwegingen (meekoppelkans) en om hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken, zijn de werkzaamheden van Rijkswaterstaat gelijktijdig met de werkzaamheden van het project Schoonhetenseweg uitgevoerd. De werkzaamheden waren in juni 2025 gereed.
Enkele kleinere aanvullende maatregelen (zoals paaltjes langs de N35 (i.v.m. doorsteken)), zijn na de verkeerstellingen uitgevoerd.

Een groot gedeelte van de Portlanderdijk ligt buiten het projectgebied. Op dit deel van de Portlanderdijk zijn ook verkeersveiligheidsmaatregelen genomen. De bevindingen hieruit worden wel geëvalueerd, maar zijn niet meegenomen in de resultaten van deze monitor.

Naast de wegen in het projectgebied is bij de monitoring ook gekeken naar effecten op omliggende/aansluitende wegen zoals de Heesweg, Wechelerweg, Raamsweg, De Jongstraat, Boetelerveldweg, Speelmansweg en het verlengde van de Portlanderijk.

Bevindingen aantal verkeersbewegingen

Op afbeelding 1 zijn de meetlocaties aangegeven van de tellingen in 2025. Op de meeste van deze locaties hebben in het verleden ook verkeerstellingen plaats gevonden. Op deze manier kan de data vergeleken worden. In onderstaande tabel zijn het aantal motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) weergegeven per meetlocatie (totaal van beide richtingen).



Afbeelding 1: meetlocaties

- Uit de resultaten blijkt dat er een flinke daling van het aantal voertuigen is op de Schoonhetenseweg en Portlanderdijk. Alle meetlocaties op de Schoonhetenseweg laten een daling van het aantal voertuigen zien. De meetlocatie aan de noordzijde had voorheen het grootste aantal voertuigen, en heeft op dit moment de minste voertuigen. Aangenomen wordt dat een deel van het verkeer dat eerder via de Schoonhetenseweg richting Lemerleveld reed, nu gebruikmaakt van de Wechelerweg.
- Op de Heesweg is een afname van verkeer te zien. Het is waarschijnlijk dat verkeer dat eerder vanaf de N35, via de Schoonhetenseweg naar Bedrijventerrein De Zegge reed. De verwachting is dat dit verkeer nu via het kruispunt met de Almelosestraat rijdt.
- De verkeersintensiteiten op de De Jongstraat zijn toegenomen met 200 mvt/etm. Van de Boetelerveldweg zijn geen oude verkeersgegevens beschikbaar, daarom is onduidelijk of sprake is van een verkeerstoename en de mate waarin verkeer is toegenomen. Het lijkt verklaarbaar dat de toename van verkeer op de Boetelerveldweg vergelijkbaar is met de toename op de De Jongstraat.
- Tevens valt op dat het aantal vervoersbewegingen op de Raamsweg en Speelmansweg nagenoeg gelijk is gebleven.

Verkeersintensiteiten per meetlocatie	Oude mvt/etm.	Nieuwe mvt/etm.
1. Wechelerweg	994	1447
2. Heesweg	1608	1176
3. De Jongstraat	184	387
4. Raamsweg	803	825
5. Boetelerveldweg	-	557
6. Schoonhetenseweg noordzijde	2153	512
7. Schoonhetenseweg midden	1766	1286
8. Speelmansweg	106	98
9. Schoonhetenseweg zuidzijde	1136	711
10. Portlanderdijk	915	682

Tabel 1: Verkeersintensiteiten per meetlocatie

Resumerend

Uit de verkeerstellingen blijkt dat sprake is van een afname van de verkeersintensiteiten. Een deel van het verkeer volgt waarschijnlijk een andere route via wegen als de Wechelerweg en de De Jongstraat, maar er is ook een deel wat géén gebruik meer maakt van deze wegen.

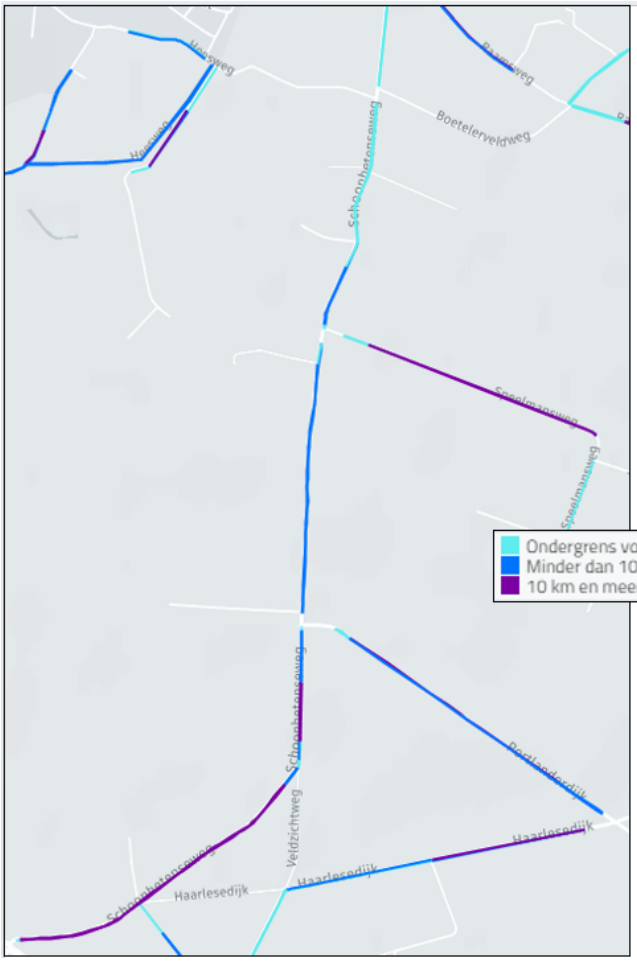
Hieruit blijkt dat de hoeveelheid gebiedsvreemd verkeer in het onderzoeksgebied is afgenomen. De 'nieuwe' verkeersintensiteiten zijn passend bij de wegfunctie en het aantal bestemmingen in/rondom het gebied. Op geen enkele weg is de verkeersintensiteit hoger dan de capaciteit voor dit wegtype.

Aandachtspunt is de Boetelerveldweg. Deze weg heeft een verhardingsbreedte van ca. 3,50 meter breed, de wegberm bestaat uit een zandondergrond. De gemeten intensiteiten zijn licht hoger dan de indicatieve grenswaarden ter voorkoming van bermschade, maar die grenswaarden zijn gebaseerd op een hoger aandeel (middel)zwaar verkeer. Met de gemeten verkeersintensiteit kan extra bermonderhoud nodig zijn. Uit een scan van de verkeerssituatie vóór de maatregelen blijkt dat bermschade ook eerder al een aandachtspunt was.

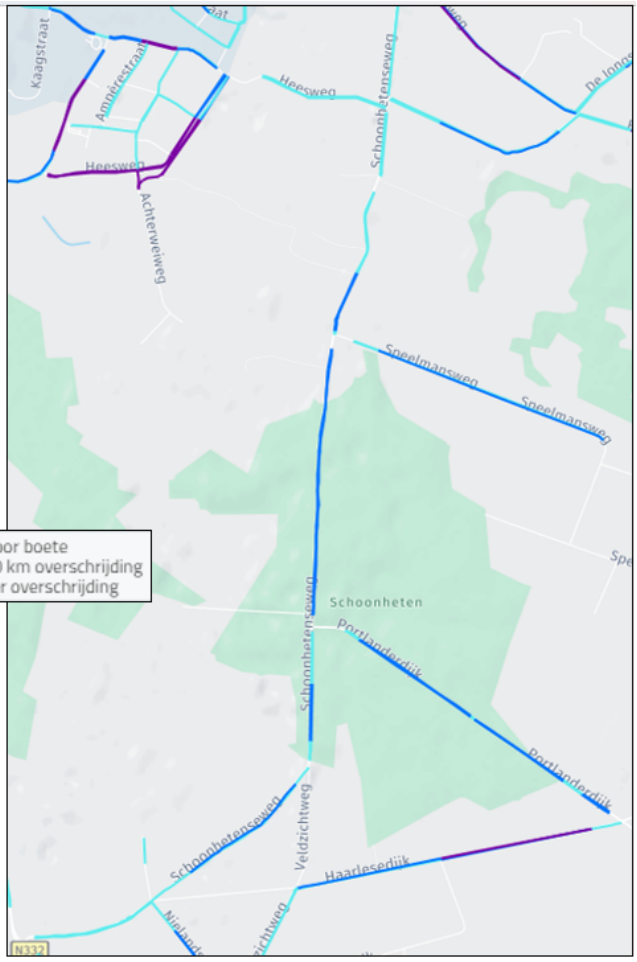
Bevindingen snelheid

Op basis van digitale snelheidsgegevens is het effect op de snelheid geëvalueerd waarbij gebruik wordt gemaakt van de V85-waarde. De V85-waarde is de snelheid die 85% van de (gemeten) bestuurders niet overschrijdt, dus: 85% rijdt even hard of langzamer dan de gegeven snelheidswaarde. 15% rijdt sneller dan de gegeven waarde. De V85-waarde is een goede indicator om het effect op de snelheid (algemeen) in beeld te brengen. Deze snelheidswaarde geeft het beeld van de snelheid van het merendeel van de weggebruikers weer, zonder dat extreem hoge of lage waarnemingen dat beeld vertekenen.

Op afbeelding 2 & 3 is een uitsnede te zien van de snelheidsgegevens op wegen in het projectgebied. Afbeelding 2 weergeeft de snelheid voorafgaand aan de maatregelen (in 2020) en afbeelding 3 weergeeft de snelheid na de maatregelen (in september 2025).



Afbeelding 2:
Snelheidsoverschrijding o.b.v. V85-waarde (2020)



Afbeelding 3:
Snelheidsoverschrijding o.b.v. V85-waarde (2025)

Uit de analyse van het snelheidsbeeld en de V85-waarden per weg en wegdeel blijkt het volgende:

- Het algemene beeld is dat de snelheid op de Schoonhetenseweg t.g.v. de maatregelen lager is. Dat geldt ook voor het deel op de Portlanderdijk waar soortgelijke maatregelen zijn genomen. Mogelijke verklaringen:
    - De geloofwaardigheid van de snelheidslimiet is verbeterd door de weginrichting.
    - Kruispunt- en wegvakplateaus remmen de snelheid (excessen) sterk.
    - Minder (gehaast) gebiedsvreemd verkeer in het gebied.
    - Inzet van handhaving en gedragscampagne.
    - Vergroting van veiligheids- en hinderbewustzijn onder lokale weggebruikers (buren).
- De hoogst gemeten V85-waarde op de Schoonhetenseweg daalde van 82 km/u in het verleden naar 68 km/u in 2025, een verschil van 14 km/u, wat wijst op een aanzienlijk verschil in snelheidsgedrag.
  De V85-waarde komt overeen met de handhavingslimiet (67km/u). Vanaf deze snelheid kunnen overtreders een bekeuring krijgen.
- Op het zuidelijk deel van de Schoonhetenseweg is de V85-waarde 64 km/u, vanuit verkeerskundig perspectief is dit een zeldzaam goede snelheidsnaleving.
- Bij de wegversmallingen is de snelheid relatief hoog (indicatief). De snelheid is daar even zo hoog als op de rechtstanden. Er lijkt geen snelheidsremmend effect ter plaatse van de versmallingen.
- Op alle kruispunten is de snelheid zichtbaar afgenomen. Op sommige kruispunten is de snelheid ook direct voor/na het kruispunt afgenomen. De kruispuntplateaus hebben een sterk snelheid remmende werking op die gevaarpunten.
- Op plaatsen waar wegvakplateaus zijn aangelegd is de snelheid plaatselijk fors lager. Het verkeer remt zichtbaar af voor de plateau's, maar dat is vooral plaatselijk. Direct voor/na de wegvakplateaus is de snelheid hoger dan op de kruispunten, maar over het algemeen wel lager dan in de situatie voor de werkzaamheden.

Veiligheidsgevoel voor fietsers

Het gevoel van verkeersveiligheid is niet direct in cijfers uit te drukken of te meten. Het is daardoor ook moeilijk om te bepalen hoe het was, en hoe het nu is. In meldingen uit het verleden en gesprekken met inwoners is het gevoel vaak omschreven als veel en groot verkeer, en weinig ruimte voor fietsers.

Tijdens het ontwerptraject is gezamenlijk met deskundigen en aan-/omwonenden gesproken over de wijze waarop het gevoel van veiligheid vergroot kan worden. Er is nagedacht hoe maatregelen genomen kunnen worden die passen bij de weg, de situatie en het gebied. Het effect van deze maatregelen is te zien in de voorgaande paragrafen over intensiteit en snelheid.

Daarnaast is ook geprobeerd om fietsers het gevoel te geven dat ze meer ruimte mogen nemen, zonder een specifieke plek (rode fietsstrook o.i.d.) aan te wijzen. In de oude situatie was de fietssuggestiestrook te smal, hetgeen niet bijdraagt aan een veilig gevoel voor fietsers. Ook kunnen te smalle fietsstroken leiden tot eenzijdige fietsongevallen. Uit onderzoek blijkt ook dat rode fietssuggestiestroken geen effect hebben op de passeerafstand tussen automobilist en fietser, ook een indicator voor het veiligheidsgevoel onder fietsers. Het effect hierop van de nieuwe weginrichting is niet bekend. Om een gerichte uitspraak te doen is gericht onderzoek nodig, de ervaring is dat in elk geval geen sprake is van een verslechtering.
In de nieuwe situatie is de zijstrook verbreed en aangebracht in een lichte kleur slijtlaag. Hierbij is een granulaat (grind) toegepast met extra reflectiewaarde, zodoende draagt deze strook ook bij aan de zichtbaarheid van het wegverloop onder donkere omstandigheden.
Het landschappelijk wegbeeld draagt niet alleen bij aan een geloofwaardiger snelheidslimiet, maar appelleert ook aan een socialer weggedrag. Door een harde scheiding tussen auto en fiets te nuanceren wordt oproepen tot gedeeld weggebruik door auto’s en fietsers, en daarmee verdrukking van fietsers door dominant autoverkeer te verminderen. Uit de eerste ervaringen blijkt een positief effect. Dit wordt onderstreept door de foto’s van de verkeerssituatie in afbeelding 4 t/m 7.

De strook is niet expliciet bedoeld als fietsvoorziening, maar wekt de subtiele suggestie dat zowel fietsers als wandelaars hiervan gebruik kunnen maken. Met waarnemingen in de praktijk is geconstateerd dat de gedachten achter de bredere stroken lijkt te werken. Fietsers fietsen vaak in het midden van de zijstrook en auto’s kunnen veilig passeren aan de andere zijde. Afbeeldingen 4 t/m 7 zijn toegevoegd ter illustratie.

Zoals aangegeven is het gevoel niet direct uit te drukken in cijfers. Op basis van de lagere intensiteit, lagere snelheid en het gebruik van de zijstrook lijkt de uitvoering zijn vruchten af te werpen. De eerste ervaringen zijn positief.



Afbeelding 4: foto wegbeeld in 2024



Afbeelding 5: foto wegbeeld 2025 met wandelaars.



Afbeelding 6: fietser in midden van de zijstrook



Afbeelding 7: fietser in midden van de zijstrook

Algehele conclusie

Het project Schoonhetenseweg en Portlanderdijk is in juni 2025 opgeleverd en heeft duidelijke en positieve verkeerskundige effecten opgeleverd in het projectgebied. Maatregelen in de directe omgeving hebben ook bijgedragen aan de effecten (afsluiten N35-Schoonhetenseweg, gedragscampagne Portlanderdijk, handhaving). Uit de monitoring blijkt:

- Het aantal voertuigen op de Schoonhetenseweg en Portlanderdijk is significant gedaald, wat wijst op minder gebiedsvreemd verkeer.
- De snelheid is overal verlaagd; de V85-waarden tonen een afname tot onder de handhavingslimiet, met name op de Schoonhetenseweg. Weginrichting, kruispunt- en wegvakplateaus dragen hier sterk aan bij.
- Het veiligheidsgevoel voor fietsers is verbeterd door bredere en zichtbare zijstroken, een geloofwaardige snelheidslimiet en een landschappelijke inrichting die sociaal gedrag bevordert.

De maatregelen hebben daarmee zowel kwantitatieve effecten (intensiteit, snelheid) als kwalitatieve effecten (veiligheidsgevoel) gerealiseerd. Op de Boetelerveldweg is extra aandacht voor bermonderhoud gewenst vanwege iets hogere verkeersintensiteiten.
Al met al bevestigen de resultaten dat het project de beoogde doelen van verkeersveiligheid heeft bereikt.