

Reconstructie Jachtlaan

Ontwerptoelichting

Verkeerskundig Schetsontwerp

12 juni 2026



Inleiding

De Jachtlaan is een historische laan in Apeldoorn die, samen met de Loolaan en de Koning Lodewijklaan, onderdeel vormt van de zogenoemde Ganzevoet: het karakteristieke lanenstelsel ten zuiden van Paleis Het Loo. De naam van de Jachtlaan verwijst vermoedelijk naar haar oorspronkelijke functie als verbinding tussen het paleis en de omliggende jachtgebieden. Historisch gezien maakten jachtgezelschappen van het Huis van Oranje regelmatig gebruik van deze route.

Naast haar cultuurhistorische betekenis vervult de Jachtlaan ook een belangrijke verkeerskundige functie binnen de stad. De weg is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur (GOW50) en maakt onderdeel uit van de verkeersring van Apeldoorn. Op werkdagen maken circa 10.000 tot 13.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de Jachtlaan. Naar verwachting zullen deze verkeersintensiteiten in de komende jaren verder toenemen.

Daarnaast heeft de Jachtlaan een belangrijke functie binnen het fietsnetwerk van Apeldoorn. De parallelwegen en vrijliggende fietspaden langs de laan maken onderdeel uit van het basisfietsnetwerk van de gemeente. Ter hoogte van de Soerenseweg kruist de Jachtlaan bovendien een gemeentelijke hoofdfietsroute.

Vanwege de onderhoudsopgave op de Jachtlaan tussen de Loolaan en de J.C. Wilsaan is geanalyseerd welke verkeerskundige verbeteringen wenselijk zijn voor dit wegvak (circa 2,1 km lang). Dit heeft geresulteerd in het Verkeerskundig Schetsontwerp v2.0. Deze ontwerpnotitie beschrijft op hoofdlijnen de ontwerputgangspunten en de beoogde verkeerskundige maatregelen.

Huidige situatie

Tussen de Soerenseweg en de Loolaan beschikt de Jachtlaan over parallelwegen. Deze parallelwegen verzorgen zowel de ontsluiting van aangrenzende percelen als de parkeervoorzieningen langs de weg.

Tussen de Soerenseweg en de rotonde bij de Wilsaan ontbreekt deze parallelstructuur. In dit deel van het tracé zijn vrijliggende fietspaden aanwezig en worden de aangrenzende percelen rechtstreeks via in- en uitritten op de hoofdrijbaan ontsloten. Hierdoor sluit de inrichting niet volledig aan bij de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, waarin wordt gestreefd naar het bundelen van erfaansluitingen en parkeerfuncties op parallelwegen, zodat conflicten met het doorgaande verkeer op de hoofdrijbaan worden beperkt.

Vanwege het historische karakter van de bomenlaan en de beperkte beschikbare ruimte is het niet mogelijk gebleken om over het gehele tracé parallelwegen toe te voegen zonder aantasting van de aanwezige waardevolle bomenstructuur.

Daarnaast kent de Jachtlaan relatief veel zijwegen die rechtstreeks aansluiten op de hoofdrijbaan. Deze aansluitingen zijn momenteel vormgegeven als uitritconstructie of als voorrangskruispunt. Afslaand en invoegend verkeer zorgt hierbij voor snelheidsverschillen en verstoringen in de verkeersafwikkeling op de Jachtlaan, wat een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid. Ook vormt de huidige inrichting een belemmering voor de oversteekbaarheid van de weg voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer.

Op delen van de Jachtlaan wordt door het gemotoriseerd verkeer relatief hard gereden, waarbij met name pieksnelheden opvallen. Op het deel van de Jachtlaan ten zuiden van de Soerenseweg is sprake van een relatief hoger aantal verkeersongevallen ten opzichte van het noordelijke deel. Dit kan worden verklaard door de directe erfaansluitingen op de rijbaan, de aanwezigheid van meerdere kruispunten en het langsparkeren langs de rijbaan, waardoor meer potentiële conflictsituaties ontstaan. Daarbij leidt dit tot een minder homogene verkeersafwikkeling en een lagere voorspelbaarheid, waardoor de verkeersveiligheid eerder onder druk komt te staan.

Ontwerptoelichting

Eenduidig wegprofiel

Het dwarsprofiel van de Jachtlaan varieert momenteel over het tracé. Ten noorden van de Soerenseweg is de rijbaan breder dan op het zuidelijke deel.

In het verkeerskundig schetsontwerp wordt gekozen voor een meer uniforme profielbreedte. Dit betekent dat op grote delen van de Jachtlaan de rijbaan wordt versmald ten opzichte van de huidige situatie. In combinatie met het toepassen van een dubbele asmarkering, eenduidige bermverharding ontstaat een duidelijkere en meer consistente uitstraling die past bij de functie van een gebiedsontsluitingsweg maar ook bij de ring van Apeldoorn.

Parkeren en perceelontsluitingen

Binnen het verkeerskundig schetsontwerp wordt ingezet op het verminderen van het aantal langspaarvakken langs de Jachtlaan. Hiermee wordt beoogd de verkeersveiligheid en de doorstroming op de hoofdrijbaan te verbeteren.

De parkeervakken die behouden blijven, worden ruimer uitgevoerd dan in de huidige situatie. Hierdoor wordt het in- en uitrijden van parkeervakken vereenvoudigd en ontstaat meer ruimte voor het veilig in- en uitstappen van voertuiginzittenden.

Kruispunten en oversteekbaarheid

Om de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid te verbeteren worden op de kruispunten middengeleiders toegepast. Hierdoor ontstaat voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer de mogelijkheid om de rijbaan gefaseerd over te steken.

De middengeleiders bieden tevens ruimte voor linksafslaand verkeer om zich veilig op te stellen en kruisend verkeer voorrang te verlenen. Door de benodigde uitbuigingen van de rijstroken dragen de middengeleiders bovendien bij aan een snelheidsremmend effect op het doorgaande verkeer.

De aansluitingen van zijwegen worden zoveel mogelijk eenduidig vormgegeven als voorrangskruispunten. Ter hoogte van kruisende fietsvoorzieningen en parallelwegen worden verhoogde plateaus toegepast. Hiermee wordt de herkenbaarheid van de kruispunten en de voorrangspositie verbeterd en wordt de snelheid van het verkeer op de zijwegen geremd. Daarnaast worden de overgangen naar de aangrenzende 30 km/uur-gebieden beter herkenbaar gemaakt door het aanbrengen van 30 km/uur-markeringen op het wegdek.

Kruispunt Jachtlaan – Jacob Catslaan – Ribeslaan – Waltersingel

In de huidige situatie komen op deze locatie vier wegen samen. Mede door de schuine aansluitingen ontstaat een groot kruisingsvlak van circa 50 meter lang, waardoor het kruispunt relatief onoverzichtelijk is. Daarnaast zijn niet op alle richtingen oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers aanwezig.

In het ontwerp wordt het kruispunt compacter vormgegeven. De belangrijkste wijziging is het samenvoegen van de Waltersingel en de Jacob Catslaan, waardoor één gezamenlijke aansluiting op de Jachtlaan ontstaat. Deze aansluiting wordt voorzien van een middengeleider, waardoor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer de Jachtlaan gefaseerd kunnen oversteken.

Door het verminderen van het aantal aansluitingen neemt het aantal conflictpunten af en ontstaat een overzichtelijkere verkeerssituatie die beter aansluit bij de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Daarnaast ontstaat ruimte om ter hoogte van het kruispunt meer groen toe te voegen, waardoor ook de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving wordt verbeterd.

Kruispunt Jachtlaan – Soerenseweg

Voor het kruispunt van de Jachtlaan met de Soerenseweg is een integrale herinrichting voorzien. De Soerenseweg maakt onderdeel uit van de gemeentelijke hoofdfietsroute, waardoor het kruispunt een belangrijke schakel vormt binnen het fietsnetwerk van Apeldoorn.

In de huidige situatie ontbreken voor fietsers in meerdere richtingen afzonderlijke oversteekvoorzieningen. Fietsers dienen zich op te stellen voor en tussen het gemotoriseerde verkeer. Dit leidt tot een minder overzichtelijke verkeerssituatie, waarbij sprake is van menging van modaliteiten en deelconflicten. Daarnaast is de gewenste oversteekrichting voor weggebruikers niet altijd eenduidig herkenbaar.

Gezien de verkeersintensiteiten lijkt het handhaven van een verkeersregelininstallatie op deze locatie niet strikt noodzakelijk, maar vanwege de ligging op een hoofdfietsroute en schoolroute wel wenselijk.

Bij het opstellen van het ontwerp zijn verschillende varianten onderzocht, waaronder een zogenaamde “largas”-oplossing en een verkeersplein waarbij fietsers vanuit de oksels van het kruispunt in één fase het kruispunt, inclusief schuine oversteekbewegingen, kunnen oversteken. Uiteindelijk is in het ontwerp gekozen voor een meer traditionele kruispuntoplossing, waarbij fietsers de rijbanen gefaseerd per richting oversteken.

In het ontwerp wordt ingezet op het verbeteren van de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid. Door het aanbrengen van duidelijke oversteekvoorzieningen en een betere scheiding tussen de verkeersstromen van fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer wordt het kruispunt overzichtelijker ingericht. Hiermee wordt de leesbaarheid van het kruispunt verbeterd en neemt de verkeersveiligheid toe.

Wel ontstaat ter hoogte van de zuidelijke aansluiting van de Jachtlaan op het kruispunt een aandachtspunt. Door de beperkte beschikbare ruimte nabij het Fletcher Hotel-Restaurant ontstaat beperkte opstelruimte voor fietsers, een smalle middenberm en smallere opstelvakken. De haalbaarheid van deze inrichting dient in de verdere ontwerpfase nader te worden onderzocht.

Een mogelijke oplossingsrichting bij te weinig ruimte is het combineren van de rechtdoor- en rechtsafbeweging voor gemotoriseerd verkeer, waardoor extra ontwerpruimte ontstaat binnen het kruispuntprofiel. Deze oplossing is echter verkeerskundig minder gewenst, omdat hiermee mogelijk een deelconflict ontstaat tussen rechtsafslaand verkeer en fietsverkeer.

Kruispunt Jachtlaan - Boszichtlaan

Ter hoogte van Jachtlaan 8 sluit de parallelweg in de huidige situatie onder een schuine hoek aan op de Jachtlaan. Door de korte afstand tot het kruispunt met de Boszichtlaan en het ontbreken van een middengeleider ontstaan meerdere dicht bij elkaar gelegen conflictpunten.

In het ontwerp komt deze aansluiting te vervallen. De parallelweg blijft bereikbaar via het kruispunt Jachtlaan – Boszichtlaan, dat wordt opgewaardeerd tot een volwaardig viertakkig kruispunt met een middengeleider. Hierdoor kunnen voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer de Jachtlaan gefaseerd oversteken.

Door de aansluitingen te bundelen op één kruispunt neemt het aantal conflictpunten af en ontstaat een meer overzichtelijke verkeerssituatie die beter aansluit bij de uitgangspunten van Duurzaam Veilig.

Herinrichting opstelvakken ter hoogte van kruispunt Jachtlaan – Loolaan

In de huidige situatie ontbreekt ter hoogte van de opstelstroken bij de verkeersregelininstallatie bij het kruispunt Jachtlaan – Soerenseweg grotendeels een fysieke rijrichtingscheiding tussen de rijbanen. Hierdoor bestaat het risico dat weggebruikers onbedoeld op de rijstrook voor tegemoetkomend verkeer terechtkomen, hetgeen een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid.

Daarnaast ontbreekt voor linksafslaand verkeer een fysieke rugdekking in de vorm van een middengeleider. In het ontwerp wordt daarom een verhoogde middenberm toegepast, waardoor de rijrichtingen duidelijker van elkaar worden gescheiden en afslaand verkeer beter wordt beschermd.

Verkeerskundige aandachtspunten voor vervolgitwerking

Dit schetsontwerp betreft een eerste verkeerskundige uitwerking van de herinrichting van de Jachtlaan. In de vervolgfase dienen diverse onderdelen nader te worden onderzocht, uitgewerkt en afgestemd voordat kan worden gekomen tot een definitief ontwerp. Zo dient nader te worden onderzocht of op alle kruispunten middengeleiders noodzakelijk en wenselijk zijn en op welke wijze deze ingepast kunnen worden.

Daarnaast dienen de locatie, vormgeving en het aantal (langs)parkeervakken nader te worden uitgewerkt. Dit zal plaatsvinden in afstemming met direct betrokken belanghebbenden, waaronder bewoners, de Jachtlaankerk, het Christelijk Lyceum, het Fletcher Hotel-Restaurant Apeldoorn en Scouting Stadhouders Willem III/Lady Baden-Powell.

Ook dienen de voorgestelde kruispuntoplossingen verder te worden ontworpen en te worden getoetst op rijcurves voor verschillende voertuigcategorieën. Daarbij dient tevens rekening te worden gehouden met de bestaande bomenstructuur, waarbij het behoud van zoveel mogelijk bomen, voor zover verkeerskundig verantwoord, als belangrijk uitgangspunt geldt.

Ten zuiden van de Soerenseweg dient het horizontale alignement van de Jachtlaan nader te worden geoptimaliseerd. In het voorliggende schetsontwerp is uitgegaan van een inrichting waarbij de bestaande weg zoveel mogelijk wordt gehandhaafd. In de verdere ontwerpfasen dient echter te worden beoordeeld of een positionering van het wegprofiel vanuit het midden tussen de perceelsgrenzen aan weerszijden van de Jachtlaan een meer toekomstbestendige oplossing biedt. Hiermee blijft meer flexibiliteit bestaan voor toekomstige aanpassingen aan het wegprofiel en wordt de mogelijkheid opgehouden om op termijn eenvoudiger een parallelweg of parallelstructuur in te passen.

Afsluitend

Met het verkeerskundig schetsontwerp wordt ingezet op een verkeersveiliger, herkenbaarder en toekomstbestendig ingerichte Jachtlaan. Daarbij wordt een balans gezocht tussen de verkeerskundige functie van de weg, de groeiende verkeersintensiteiten, de positie binnen het fietsnetwerk en de cultuurhistorische waarde van de karakteristieke bomenlaan. Door gerichte aanpassingen aan parkeren, kruispunten, oversteekvoorzieningen en het wegprofiel wordt de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid verbeterd, waarbij zo min mogelijk afbreuk wordt gedaan aan de historische kwaliteit van de laan.