

Memo

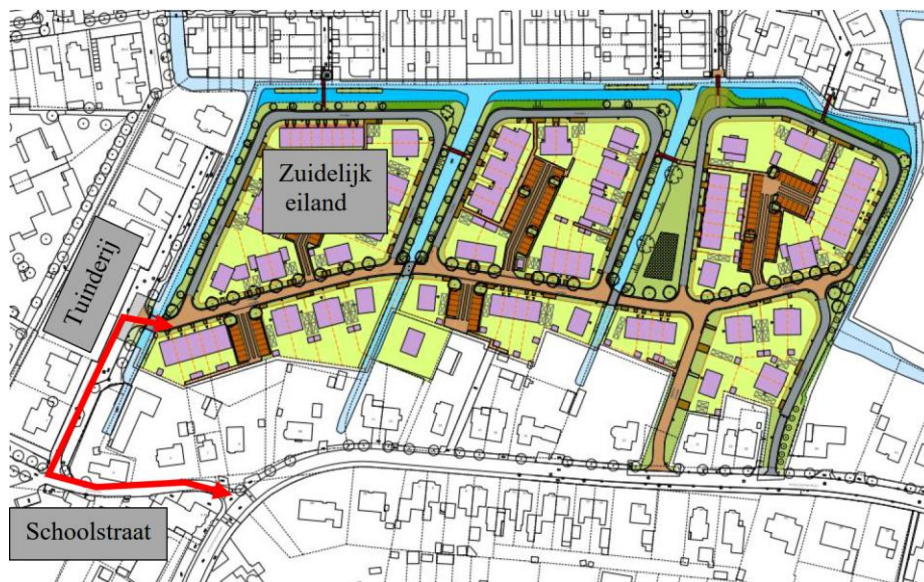
onderwerp Second opinion verkeersonderzoek Hof van Harmelen
bestemd voor Belangenvereniging "Toekomst Tuinderij Groot"
ter attentie van Belangenvereniging "Toekomst
 Tuinderij Groot"
opgesteld door [naam]
gecontroleerd door [naam]

datum 2 februari 2023
referentie 230349_AdB_MEM_0001_v2.0
projectnummer 230349

1. Inleiding

Aanleiding

GraaffTrafic heeft in november 2016 in opdracht van Ontwerp- en Adviesbureau KuiperCompagnons een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de ontsluitingsmogelijkheden voor de ontwikkeling Hof van Harmelen. De resultaten van het verkeersonderzoek en de reacties op gestelde vragen roepen vragen op bij onder andere de Belangenvereniging Toekomst Tuinderij Groot in Harmelen. De vragen concentreren zich op het gebruik van de Schoollaan/Tuinderij als ontsluitingsroute voor een deel van de ontwikkeling (zie overzichtsfiguur 1). De belangenvereniging heeft Aveco de Bondt gevraagd een second opinion uit te voeren op het uitgevoerde verkeersonderzoek.



Figuur 1: Overzicht Hof van Harmelen plus ontsluitingsroute.



Brondocumenten en aanpak

Voor het uitvoeren zijn de volgende documenten ontvangen:

- Rapportage 'Verkeersonderzoek Harmelen', opgesteld door GraaffTraffic van 2 november 2016;
- Rapportage 'Effecten bij verdeling autoverkeer ontsluitingen Hof van Harmelen', opgesteld door GraaffTraffic van 28 september 2017;
- Notitie 'Reactie zienswijze 32 woningen zuidelijk eiland Hof van Harmelen', opgesteld door GraaffTraffic van 14 juni 2021;
- Rapportage 'Verkeersveiligheidsadvies Schoollaan Harmelen' opgesteld door Veilig Verkeer Nederland van 23 januari 2021.

Deze second opinion is opgesteld door Jan van den Brink, *Consultant Mobiliteit en Ruimte*, en getoetst door Michel van Dijk, *Consultant Mobiliteit en Verkeersveiligheidsauditor*.

Leeswijzer

In deze memo reflecteren wij eerst op de onderzoekopzet en conclusies. Daarnaast gaan we in op de vormgeving van de Schoollaan en de Tuinderij en de vormgeving van het kruispunt en wat dit betekent voor het gebruik. Vervolgens sluiten we af met conclusies en aanbevelingen.



2. Reflectie

Onderzoekskader

Het verkeersonderzoek is naar ons idee gedateerd: het is van 2016, ondertussen ruim zes en half jaar geleden. Daarbij is het gebaseerd op Verkeersvisie 2016 van de gemeente Woerden, terwijl sinds 2018 de gemeentelijke Verkeersvisie 2030 van kracht is¹. Daarnaast is in het onderzoek wel het aandeel autoverkeer gemeten, maar zijn er geen metingen gedaan naar het fiets- en voetgangersaandeel. Dit terwijl deze beide modaliteiten intensief gebruik maken van in ieder geval de Schoollaan. Voor de spits is de standaardwaarde van 10% van het dagtotaal aangehouden. Het is een realistische verwachting dat deze waarde hoger ligt als gevolg van het naar school brengen van kinderen. Dat is laag; ook ten opzichte van de (gedateerde) tellingen en spitsregistratie. Als laatste is in het verkeersonderzoek van 2 november 2016 [zie Conclusie, pagina 13] het volgende advies rond de Schoollaan/Tuinderij opgenomen:

De ontsluiting van het plangebied via de Tuinderij - Schoollaan zoveel mogelijk alleen voor langzaam verkeer gebruiken. Mocht de keuze worden gemaakt deze wegen toch te gebruiken voor de ontsluiting van autoverkeer voor de Hof van Harmelen, is ons advies niet meer 32 woningen via deze route te ontsluiten. Ons advies is deze ontsluitingsroute in dat geval voor het autoverkeer doodlopend te maken.

Dit advies geeft aan dat de Tuinderij en de Schoollaan primair gebruikt kunnen worden voor langzaam verkeer, oftewel fietsers en voetgangers. Het terugvalscenario is om deze route voor 32 woningen te gebruiken.

Verblijfskarakter Schoollaan & Tuinderij

De GraaffTraffic gaat zo goed als niet in op de vormgeving van de Schoollaan en de Tuinderij en de vormgeving van het kruispunt. Terwijl deze in onze perceptie juist wezenlijk zijn voor het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Schoollaan en de Tuinderij zijn namelijk beide te typeren als woon-/leefstraten in de categorie van woonerf binnen de bebouwde kom. Binnen een woonerf ligt het accent op verblijven: het heeft dan ook een autoluwe functie.



Figuur 2 & 3: Foto's van de Schoollaan: gebruik door oudere met rollator en ouder met kind.

¹ Zie hiervoor: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR488553>.



Voor het gebruik van de Schoollaan als ontsluiting van de nieuwe wijk dient het ingericht te worden als wegcategorie erftoegangsweg. Hiervoor heeft de weg een te krap wegprofiel zonder obstakelvrije zone en zonder losliggende voetpaden. Daarnaast maakt het bochtige tracé van de Schoollaan dat het overzicht voor de automobilist heel beperkt is. Het is ook een hoofdroute voor schoolgaande kinderen naar onder andere de basisschool Sint Bavo en ouderen die zich lopend met of zonder rollator verplaatsen van of naar het Woonzorgcentrum Gaza (zie figuren 2 & 3). Omwonenden geven aan dat de Schoollaan ook gebruikt wordt als een belangrijke fietsroute tussen Noord - en Zuid Harmelen. Dit verblijfskarakter en verblijfsbelang krijgt naar ons oordeel te weinig ruimte en zwaarte in het uitgevoerde verkeersonderzoek.

De wegbreedte van de Schoollaan varieert rond de 4,8 meter (zie figuur 4) met een minimale waarde van 4,32 meter. Dit is minder dan de ondermaat voor een erftoegangsweg met tweerichtingsverkeer voor auto & fietsverkeer. Dit betekent ook dat het inhalen van fietsverkeer of voetgangers niet mogelijk is bij een tegenligger. Een standaarduitgangspunt voor een erftoegangsweg is een aparte voetgangersvoorziening: in dit geval is deze niet aanwezig. Daarnaast ontbreekt de obstakelvrije zone van 0 - 0,60 meter bij losse obstakels of 1,0 meter bij een gesloten wand² aan beide kanten zo goed als volledig. Dit resulteert in een sterk opgesloten gevoel en een onoverzichtelijke wegbeleving. Kortom, wat wegprofiel betreft is de Schoollaan **ongeschikt** om te gebruiken als erftoegangsweg en hiermee als ontsluiting van Hof van Harmelen.

Maatvoering

Maatgevende situatie	Wegbreedte [m] ¹⁾	
	ideaal profiel ²⁾	minimaal profiel ²⁾
	w =	w =
eenrichtingsverkeer auto + fiets (uitzondering)	3,85	3,40
eenrichtingsverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets (basis)	4,40	3,85
tweerichtingsverkeer auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto en tweerichtingsverkeer fiets	5,80	4,80
1) Gehanteerde uitgangspunten:		
▪ benodigde ruimte voor een rijdende fietser 1,00 m tot 1,45 m ▪ benodigde ruimte voor een rijdende personenauto (30 km/h), inclusief koersafwijking 2,40 m ▪ benodigde ruimte voor een rijdende vrachtauto (30 km/h), inclusief koersafwijking 3,10 m ▪ benodigde ruimte voor een stilstaande vrachtauto, inclusief spiegels 3,00 m		
2) Voorkom twijfelsituaties; fietsers kunnen bij deze maatvoering wel ingehaald worden bij tegemoetkomend verkeer		
3) Bij tegemoetkomend verkeer (fiets en/of auto) is inhalen van fietsers niet mogelijk		

Figuur 4: Maatvoering erftoegangswegen (uitsnede ASVV §11.2).

² Conform ASVV 2021, tabel 5.2/1.



Figuur 5: Impressie Ambachtsheerelaan (bron Cyclomedia).

De Ambachtsheerelaan waar de hoofdontsluiting van het plan op plaats vindt, heeft, in tegenstelling tot de Schoollaan, juist als erftoegangsweg een meer ontsluitend karakter (zie figuur 5). Het is voorzien van een separaat voetpad en het overzicht op de weg zelf is aanzienlijk groter voor alle weggebruikers (dan op de Schoollaan). Vanuit verschil in wegcategorie is het dan ook logischer om de ontsluiting van Hof van Harmelen direct en alleen op deze laan af te wikkelen.



Figuur 6: Kruispunt Schoollaan/Tuinderij.

Onoverzichtelijkheid kruispunt Schoollaan/Tuinderij

De onoverzichtelijkheid bij het kruispunt Schoollaan/Tuinderij past goed binnen een woonerf (zie figuur 6), maar is **niet geschikt** voor het extra ontsluiten van verkeer. De vormgeving is een logisch gevolg van vormgeving en directe omliggende bebouwing en groen. Echter, het betekent dat tijdens de spits naast de fietsers en de voetgangers (jonge kinderen met ouders of alleen en ouderen) zich noodzakelijkerwijs mengen met het autoverkeer. Wij adviseren **negatief** op extra verkeer in de vorm van de wijkontsluiting.



3. Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

Onderzoeksopzet

Het verkeersonderzoek van GraaffTraffic is verouderd (want van 2016). Dit maakt dat een herijking is naar ons idee gewenst. Het onderzoek mist daarnaast in de metingen ook een belangrijk deel van het verkeer, namelijk de voetgangers en de fietsers. Dit terwijl deze groep voor de Schoollaan een belangrijk en juist kwetsbaar deel is van de gebruikers. Daarnaast is de eigen aanbeveling om de Schoolstraat/Tuinderij bij voorkeur alleen als langzaamverkeersroute te gebruiken aan de kant gelegd: naar ons oordeel is het belangrijk om dit advies vast te houden en niet los te laten.

Woonerffunctie versus ontsluiting

In dit onderzoek en deze afweging spelen in onze perceptie meer dan alleen de harde getallen en de bandbreedtes. Het gaat om de *woonerffunctie* van de Schoollaan. Deze constatering missen we in het onderzoek en de vervolgstappen. Juist voor de Schoollaan is het hanteren van deze menselijke schaal cruciaal. Bij het passeren van kwetsbare ouderen (woonzorgcentrum Gaza) en spelende kinderen door meer auto's worden zij gemakkelijk kind van de rekening. Binnen een woonerf past het ontsluiten van een deel van een nieuwe ontwikkeling niet.

Verkeersveiligheid

Daarnaast is nu de onoverzichtelijkheid op het kruispunt Schoolstraat/Tuinderij passend binnen een woonerf, maar duidelijk ondermaats voor het gebruik als een erftoegangsweg. Het overzicht is heel beperkt en de kans op ongelukken is groot. Daarnaast gaat het onder andere om een schoolroute en de gemeente Woerden heeft nu juist de intentie (sinds 2018) om schoolroutes veilig te laten zijn [Verkeersvisie 2030, hoofdstuk 2 Voetgangers, pagina 11].

Aanbevelingen

Alternatieve routes onderzoeken

Een interessante optie zou kunnen zijn om het ontsluiten van de Tuinderij via de nieuwe ontwikkeling Hof van Harmelen en niet andersom (zie voorstel Veilig Verkeer Nederland). Dit maakt de Schoollaan significant rustiger en overzichtelijker. Uiteindelijk komt het verkeer toch op de Ambachtsheerelaan uit en deze laan is hiervoor meer op ingericht. In deze optie is de Schoollaan wel te gebruiken voor noodverkeer met bestemming Hof Van Harmelen en met bestemming Tuinderij.

Gedragbeïnvloeding

Een campagne rond de verkeersveiligheid op school, bijvoorbeeld, en de voordelen van het brengen van de kinderen naar school op de fiets of lopend in plaats van per auto maakt de Schoollaan veiliger. Door meer tijd te nemen voor het naar school brengen maakt het de straten veiliger.

Bevoorrading Woonzorgcentrum Gaza

Een alternatieve logistieke route via bijvoorbeeld de Dorpsstraat voor het woonzorgcentrum Gaza kan de druk op de Schoollaan ook minder maken.

Bouwverkeer

Los van de eindsituatie is het belangrijk om voor het bouwverkeer de Schoolstraat niet te gebruiken. Daarnaast is Harmelen krap opgezet en is het zaak om de bouwroutes in groter verband goed te onderzoeken.