

Van:
Aan: [Raadsgriffie; Raadsleden](#)
Onderwerp: Verkeersveiligheidsadvies Schoollaan/Tuinderij
Datum: dinsdag 13 april 2021 17:03:36
Bijlagen: diverse bijlagen

Geachte raadsleden,

Betreft: Verkeersveiligheidsadvies over Schoollaan en Tuinderij in Harmelen.

Historie:

* Op 14 januari 2021 hebben wij een mail gestuurd naar de wethouders de heren A. Noorthoek en T. de Weger. Zie de bijlage 'Hof van Harmelen/Advies Schoollaan en Tuinderij.

* Op 10 maart 2021 kregen wij een mail van de projectleider van de gemeente aan wie wij ook separaat het Advies gestuurd hadden. De tekst van de mail van de projectleider is in de brief van 23 maart aan B. en W. opgenomen.

* Op 23 maart 2021 hebben wij onderstaande mail gestuurd naar het college van B. en W. Met daarbij diverse bijlagen over het onderwerp.

Er zijn nu drie maanden verstreken en constateren dat wij nog geen reactie van B. en W. hebben ontvangen.

Vandaar dat wij ons nu tot de raadsleden wenden.

Wij willen er op attenderen dat wij van VVN-afd. Harmelen niet de tegenpartij zijn terwijl wel die indruk gewekt wordt.

Steeds zijn onze werkzaamheden bedoeld als bijdrage aan een verkeersveilige leefomgeving.

Wij vragen u te bezien of de adviezen in ons rapport door de gemeente overgenomen kunnen worden.

Uiteraard zijn wij bereid om toelichting te geven.

Namens het bestuur van Veilig Verkeer Nederland afdeling Harmelen

[naam]

[adres]

Harmelen

----- Doorgestuurd bericht -----

Onderwerp:Verkeersveiligheidsadvies

Datum:Tue, 23 Mar 2021 20:15:10 +0100

Van:[emailadres]

Aan:Bestuurssecretariaat Woerden <bestuurssecretariaat@woerden.nl>

CC:A. Noorthoek <noorthoek.a@woerden.nl>, T. de Weger
<weger.t@woerden.nl>

Geacht college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Woerden,

Zie de brief in de bijlage

Tevens:

* Verkeersveiligheidsadvies d.d. 23 januari 2021.

* 4 foto's

* 2 formulieren van de tellingen op de Schoollaan: Ingaand en Uitgaand

Groeten van

VVN-afd. Harmelen

[naam]

Verkeersveiligheidsadvies



Kenmerken advies:

Naam dossier:
Schoollaan Harmelen

Locatie:
Schoollaan en Tuinderij in Harmelen (gemeente Woerden)

Datum advies:
23 januari 2021

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;

- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht kunnen geen rechten worden ontleend;
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie “Duurzaam Veilig” en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

Situatie

De voormalige gemeente Harmelen is een van de vier kernen van de gemeente Woerden. Het gemeentebestuur wil 96 woningen (Hof van Harmelen) bouwen op een nagenoeg braakliggend terrein tussen de Ambachtsheerlaan, Meerkoet en de Tuinderij. De ontsluiting van het gebied voor gemotoriseerd verkeer is voorzien op twee locaties. De eerste rechtstreeks op de Ambachtsheerlaan nabij huisnummer 27. De tweede ontsluiting op de Tuinderij tegenover de huisnummers 5 en 7. Via de Tuinderij en de Schoollaan zullen 32 woningen van de nieuwe wijk Hof van Harmelen ontsloten worden richting Ambachtsheerlaan.

Het ontwikkelen van het terrein is door de gemeente uitbesteed aan een projectontwikkelaar. Voor deze nieuwe ontwikkeling is een wijziging van het vigerende bestemmingsplan nodig.

Probleemstelling

De Tuinderij en het betreffende deel van de Schoollaan zijn smalle doodlopende erftoegangswegen (historisch gegroeid). Ze hebben een functie voor de ontsluiting van direct aangrenzende woningen (8 op de Tuinderij, 6 op de Schoollaan). De Tuinderij sluit aan op de Schoollaan. De Schoollaan biedt ook toegang aan bewoners en bezoekers van een woon-zorgcomplex Sint Maarten- Gaza, de Sint Bavo school, een Dorpshuis en een begraafplaats.

De Schoollaan wordt daarnaast veel gebruikt door fietsers en voetgangers van en naar Harmelen Noord. Er geldt een 30km/h regime.

Omwonenden, verenigd in belangenvereniging ‘Toekomst Tuinderij Groot (TTG)’, maken zich zorgen over de mogelijk negatieve verkeersveiligheidseffecten op en rond de Schoollaan als gevolg van de geplande nieuwe woningen in Hof van Harmelen, alsmede de hoeveelheid, de zwaarte en afwikkeling van het bouwverkeer.

De belangenvereniging TTG heeft Veilig Verkeer Nederland afdeling Harmelen gevraagd om een rapportage op te stellen over de situatie en verkeersveiligheid rond de Schoollaan.

Daarin opgenomen:

- Het aantal verkeersbewegingen.
- Het soort vervoersmiddel daarbij.
- Een beeld van de verkeersdrukke.
- Een advies over een mogelijk alternatief voor ontsluiting.
- Een advies over de inrichting van de Schoollaan.
- Een advies over de afwikkeling van het verkeer van de Ambachtsheerelaan naar De Jonckheerelaan en naar de Dorpsstraat.

De VVN afdeling heeft gevraagd om ondersteuning door een VVN Verkeersveiligheidsconsulent.

Probleemanalyse

De VVN afdeling Harmelen geeft aan, dat, mede door de beperkte ruimte op de Schoollaan, 's ochtends en 's middags regelmatig chaotische situaties ontstaan door ouders die hun kind met de auto naar school brengen en/of ophalen.

Het kruispunt Tuinderij-Schoollaan is voor alle verkeersdeelnemers onoverzichtelijk. De bewoners, die dagelijks vanuit de Tuinderij de krappe en blinde bocht naar de Schoollaan moeten nemen, hebben moeite om fietsers en voetgangers te ontwijken. De fietsers en voetgangers zien op hun beurt het uit de Tuinderij naderende verkeer niet aankomen.

Ook wordt het woon-zorgcomplex Sint-Maarten-Gaza met vrachtwagens via deze route bevoorrad. Vrachtwagens en personenauto's kunnen elkaar echter niet goed passeren in de Schoollaan. Er rijden dagelijks in totaal weliswaar niet veel auto's, maar toch is de verkeersdrukke op bepaalde tijdstippen relatief hoog. Als alle kinderen zich tegelijkertijd richting de school verplaatsen is de Schoollaan een van de drukste straten van Harmelen. Daar tussendoor bewegen dan de ouderen van het verzorgingshuis en de aanleunwoningen. Alle weggebruikers moeten gebruik maken van dezelfde rijbaan. Die rijbaan is afgebakend en er is geen mogelijkheid om als verkeersdeelnemer even de rijbaan te verlaten.

Het ontbreken van trottoirs en belijning maakt het voor de verkeersdeelnemers onoverzichtelijk. De tuinen grenzen direct aan de rijweg. Parkeren tijdens uitvaartdiensten is nu al een groot probleem. Bij een doorgang vanaf de Hof van Harmelen naar de Tuinderij gaat deze enige parkeergelegenheid verloren.

Door de bijzondere coronaomstandigheden is het momenteel lastig om de situatie zelf ter plekke goed te beoordelen. De door de melders toegestuurde foto's en een eigen waarneming via 'google streetview' lijken het hiervoor beschreven beeld echter te bevestigen. Het is dus goed mogelijk, dat de huidige situatie al veel gevoelens van onveiligheid oproept, ook al zullen er naar verwachting weinig ongevallen worden geregistreerd. De uitbreidingsplannen versterken deze bestaande gevoelens.

Uit een nadere analyse van de ontsluitingsstructuur komt nog naar voren dat er ook een tweede wegvak van de Schoollaan bestaat. Dit deel wordt via Oudeland ontsloten en loopt dood aan de andere zijde van het woon-zorgcomplex. De rol van dit wegvak in de spreiding van het bestemmingsverkeer is niet duidelijk.

Verder valt op, dat in vrijwel het hele dorp Harmelen een 30km/h regime geldt. Alle wegen behoren dus tot de categorie erftoegangswegen in een verblijfsgebied. Toch zijn niet alle wegen in het gebied gelijkwaardig ingericht. Zo verschilt het hier onderzochte deel van de Schoollaan qua functie en vormgeving van de Ambachtsheerelaan en de De Jonckheerelaan. Er is sprake van een zekere hiërarchie tussen deze drie wegen met een aflopende functie van ontsluiten naar verblijven. Dit komt ook onder meer tot uitdrukking in het gebruik.

De Schoollaan bevindt zich onderaan deze hiërarchische ladder. De verblijfsfunctie lijkt hier centraal te staan. Dit wordt bevestigd door de huidige vormgeving, die zelfs doet denken aan de inrichting van zogenaamde woonerven, die in het verleden veelvuldig zijn toegepast in woon(verblijfs)gebieden. De snelheid in deze woonerven is zelfs beperkt tot 15km/h (stapvoets).

In de praktijk heeft de Schoollaan echter verschillende deelfuncties. Zo heeft de Schoollaan voor de school en het verzorgingshuis eerder een ontsluitingsfunctie dan een verblijfsfunctie. Dit verkeer hecht

weinig 'verblijfswaarde' aan de Schoollaan. Zij zijn slechts 'passanten' en gedragen zich als zodanig. Voor de woningen domineert de verblijfsfunctie. De 'verblijfswaarde' van dit verkeer is hoog. De route Schoollaan vormt tenslotte ook onderdeel van hun woonomgeving.

Hoewel de intensiteiten relatief laag zijn (ca. 30 mvt, 80 fietsers en 15 voetgangers in het drukste ochtendspitsuur en Ca.100 mvt, 300 fietsers en 100 voetgangers per weekdag, (bron: tellingen VVN afdeling Harmelen, oktober 2020), kan het verschil in 'verblijfswaarde' van het verkeer in deze deelfuncties tot conflicten leiden. Bovendien moet worden opgemerkt dat de recente tellingen door de coronacrisis niet helemaal een 'normaal' beeld geven. Veel ouders werken immers thuis en/of brengen hun kinderen vaker met de fiets naar school. Voor Gaza gold een aangepaste bezoekenregeling. Hierdoor kan het gemiddeld aantal auto's in een normale situatie hoger zijn.

Bij de bovengenoemde verschillen in functie en verwachtingspatroon met bijpassend gedrag passen ook verschillen in vormgeving.

Standpunt wegbeheerder

De planvorming loopt al een aantal jaren. Het voorontwerp bestemmingsplan (3 juli 2020) doorloopt momenteel een besluitvormingsprocedure. Dit plan moet de verdere ontwikkeling en de realisatie van de Hof van Harmelen mogelijk maken. Mede door de ontwikkelingen rond het Coronavirus is de besluitvorming vertraagd.

Tussen de belangenvereniging TTG en de gemeente is al regelmatig contact geweest. Op vragen van de TTG van najaar 2018 heeft de gemeente als volgt gereageerd:

- De realisatie van 96 woningen in het projectgebied leidt, gelet op de verwachte verkeersgeneratie, niet tot problemen in de verkeersafwikkeling..
- De gemeente onderkent dat op de Ambachtsheerelaan gemiddeld harder wordt gereden (36 km per uur) dan toegestaan (30km/h). De gemeente is voornemens maatregelen te treffen op de De Jonckheerelaan en ze wil de mogelijkheden bekijken om tegelijkertijd maatregelen te treffen op de Ambachtsheerelaan. De gemeente is van mening, dat de Ambachtsheerelaan als wijkverbindingsweg (vergelijkbaar met de wegcategorie erftoegangsweg type 1) een maximale intensiteit mag hebben van 6.000 motorvoertuigen per etmaal (bron: CROW).
- Er zijn rondom de Schoollaan tellingen verricht. Daaruit kan een inschatting worden gemaakt van het maximaal aantal (auto)verkeersbewegingen per etmaal (circa 100). Overigens is het volgens de gemeente niet duidelijk waarom de situatie van de Schoollaan afwijkend is of zou zijn ten opzichte van vergelijkbare situaties.
- De Schoollaan is volgens de gemeente op het smalste deel 4,90m breed en voldoet daarmee net aan de CROW richtlijnen van minimaal 4,80m

Op 24 september 2020 heeft een van de bewoonsters ingesproken in de raadsvergadering bij de behandeling van het voorontwerp bestemmingsplan. Zij gaf aan dat de gemeente in 1999 een plan voor uitbreiding van het aantal seniorenwoningen van Huize Gaza heeft afgekeurd, omdat de Schoollaan de extra verkeersbelasting niet aan zou kunnen. Verder is de Schoollaan volgens haar op het smalste punt 4,32m, inclusief de breedte van de opsluitbanden. Een door het CROW geadviseerde obstakelvrije zone langs de rijbaan ontbreekt. Gelet op de erfgronden van de aanliggende percelen kan het wegontwerp niet fundamenteel worden aangepast.

Verkeersvisie 2030

De gemeente heeft in haar Verkeersvisie 2030 als missie-doelstelling geformuleerd:

- Binnen de kernen, wijken/buurtten en hiertussen geniet fietsmobiliteit de voorkeur boven gemotoriseerd verkeer. Dit moet gepaard gaan met veiligheid en parkeermogelijkheid voor de fietsen en een goede doorstroming van ál het verkeer
- Bijzondere aandacht voor looproutes van en naar scholen. Hiermee wordt het belang van de voetganger bij het halen en brengen van kinderen, of de zelfstandige deelname aan het verkeer door kinderen bij scholen, sportverenigingen en dergelijke, benadrukt. Dit geldt uiteraard ook voor fietsende scholieren.
- Bij het inrichten van schoolomgevingen moet rekening worden gehouden met het gedrag van deze verschillende gebruikersdoelgroepen. We spreken dan ook van een kind-/pubervriendelijke inrichting. Voor de looproutes van en naar scholen vraagt dat maatwerk in de directe omgeving van de school. Hiervoor wordt een minimale straal rond de school van 200 meter aangehouden.

- Fietsroutes in de directe omgeving van scholen en dergelijke krijgen bijzondere aandacht. Zij zijn specifiek ingericht ten aanzien van de veiligheid. Kinderen en pubers moeten in staat zijn zelfstandig en veilig van deze fietspaden gebruik te maken.

Stedenbouwkundig plan Hof van Harmelen

Het college van B en W heeft in 2017 het stedenbouwkundig plan van het nieuwe woongebied vastgesteld. De basis van dit plan wordt gevormd door 3 wooneilanden. Ieder eiland heeft groene randen met fietsstraten als 'centraal verkeersontsluitingslint'.

Uit de verkeerskundige rapportage die in 2017 in het kader van dit stedenbouwkundig plan is opgesteld komt het volgende naar voren:

- Bij 30 woningen komen er in het spitsuur 56 mvt via de Tuinderij extra op de Schoollaan.
- 120 woningen genereren nog relatief weinig verkeer, waarbij 1 ontsluiting voldoende is.
- Tot 3000 mvt/etmaal is de verkeersbelasting op een erftoegangsweg (breedte 4.80 tot 5.00 meter en met trottoir) goed af te wikkelen. Dit komt overeen met 375 woningen
- Uit een onderzoek van november 2016 is geconcludeerd, dat de ontsluiting van het plangebied via de Tuinderij-Schoollaan zoveel mogelijk alleen voor langzaam verkeer moet worden gebruikt, in ieder geval niet meer dan 32 nieuwe woningen ontsluit en in het nieuwe woongebied doodloopt.
- Een schouw is noodzakelijk om exact de verkeerskundige problemen in beeld te brengen en op lokale schaal maatregelen te treffen

In het concept inrichtingsplan van 23 juni 2020 is in het centrale verkeersontsluitingslint een 'knip' ingetekend voor doorgaand autoverkeer richting Tuinderij (alleen langzaam verkeer en hulpdiensten). Zo wordt bevorderd, dat alleen verkeer van en naar het direct aan de Tuinderij grenzende zuidelijke wooneiland met maximaal 32 woningen ook toegankelijk is via de route Tuinderij en de Schoollaan. In dit wooneiland zijn 41 openbare ppl, 34 privé ppl, 3 vrijstaande woningen, 16 twee-onder-een-kapwoningen en 13 woningen in de sociale sector ingetekend.

Conclusies en aanbevelingen

Algemeen

Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland is gebaseerd op de landelijke visie Duurzaam Veilig Verkeer. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is dat het gedrag van weggebruikers, de voertuigkeuze en de inrichting van de infrastructuur op elkaar zijn afgestemd. Weggebruikers moeten in één oogopslag aan de inrichting van een weg kunnen zien welk verkeersgedrag van hen wordt verwacht en welke andere soorten weggebruikers zij tegen kunnen komen. Binnen de Duurzaam Veilig Visie heeft iedere weg een bepaalde functie (wegcategorie) binnen het netwerk (stromen, ontsluiten, verblijven). De taak van de wegbeheerder is hierin te sturen en keuzes te maken die goed aansluiten bij het verwachte gebruik van de weg. Vervolgens dient de wegbeheerder de vormgeving op deze keuzes af te stemmen. Landelijke richtlijnen voor de inrichting van wegen zijn gebaseerd op een goed evenwicht tussen de functie van de weg, het gebruik en de vormgeving.

Onderkend moet worden dat de 'ideale' situatie in de praktijk soms lastig gerealiseerd kan worden. Er spelen tenslotte vaak meer belangen (economisch, ruimtelijke omgeving, financiën enz.) een rol. Een wegbeheerder zal dus altijd een afweging maken en kiezen voor een best passend compromis.

Belangrijk hierbij is echter dat dit compromis tot stand komt in nauw overleg met de direct betrokken belanghebbenden en gebruikers. Een goed participatieproces biedt tenslotte de beste waarborg voor begrip en draagvlak.

Richtlijnen inrichting 30km/h gebied

In 30km/uur-gebieden staat de verblijfsfunctie centraal. De wegen behoren tot de Duurzaam Veilig categorie erftoegangswegen, waarbij langzaam en gemotoriseerd verkeer mengen.. Dat wil zeggen dat er in principe voor fietsers geen aparte voorzieningen nodig zijn, en soms ook niet voor voetgangers. Doorgaand autoverkeer wordt geweerd door een beperkt aantal toegangen (inritten) tot de gebieden, door het instellen van eenrichtingsverkeer of door het aanbrengen van een 'knip' in een voorheen doorgaande route. Een lage snelheid wordt fysiek afgedwongen door bijvoorbeeld drempels, plateaus, wegversmallingen of zigzagverleggingen van de weg. Binnen een 30km/uur-gebied heeft verkeer van rechts voorrang; er zijn in beginsel geen voorrangswegen of -kruispunten. In het landelijke Duurzaam Veilig beleid is als richtlijn opgenomen, dat de maximale intensiteit voor een erftoegangsweg 3500-4500 mvt/etmaal bedraagt.

Volgens de aanbevelingen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, water-, wegenbouw- en verkeerstechniek (CROW), zoals opgenomen in de publicatie "Aanbevelingen voor

verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" dient een erftoegangsweg een minimale breedte van 4,8 m. te hebben. Bij de aanwezigheid van veel vrachtverkeer, bijvoorbeeld in winkelerven, dient rekening te worden gehouden met een rijloper van 4,5 m, zodat een vrachtauto en een personenauto elkaar kunnen passeren.

Conclusies

Al in de huidige situatie zijn de functie(s), het gebruik en de vormgeving van de Schoollaan niet goed 'in evenwicht'. Daarmee wordt niet optimaal voldaan aan de principes van Duurzaam Veilig en de richtlijnen die daaruit voortvloeien.

De gemeente is nog niet overtuigd van de bijzondere situatie op de route Tuinderij-Schoollaan en deelt de zorgen van de bewoners niet.

De gemeente onderkent wel de noodzaak om de toename van het autoverkeer op deze route te beperken en de functie voor langzaam verkeer te vergroten. In het stedenbouwkundig plan worden daartoe weliswaar maatregelen voorgesteld, maar met 56 mvt extra in de spits verdubbelt het huidige autoverkeer op de Schoollaan (nu ca.30 mvt) toch nog ruimschoots.

Ook wordt in het verkeerskundig plan een schouw noodzakelijk geacht om exact de verkeerskundige problemen in beeld te brengen en op lokale schaal maatregelen te treffen.

De gemeente heeft de ambitie om veilige looproutes van en naar scholen te realiseren door maatwerk in de directe omgeving van de school. Hiervoor wordt een minimale straal rond de school van 200 meter aangehouden. Fietsroutes in de directe omgeving van scholen en dergelijke krijgen bijzondere aandacht.

Aanbevelingen

Aanpassing van de functie, het gebruik en/of de vormgeving (de knoppen) zou al in de huidige situatie (dus los van de extra woningbouw) moeten plaatsvinden om tot een beter evenwicht te komen. Natuurlijk is het ideaalplaatje niet altijd haalbaar maar een aanpak via deze 'knoppenmethodiek' leidt meestal wel tot begrip en draagvlak.

De Schoollaan is onderdeel van een groter gebied waarvoor een 30km/h zone geldt. Dit wordt juridisch afgedekt door 30km/h zoneborden aan de 'poorten' van dit gebied. Op streetview is op de Schoollaan en omliggende wegen geen enkel herhalingsbord te zien. Begrijpelijk vanuit het oogpunt een onnodig bordenwoud te voorkomen. Toch verdient het aanbeveling de automobilist op de Schoollaan nog eens extra te wijzen op het heersende snelheidsregime door het plaatsen van een of meer herhalingsborden.

De huidige vormgeving van de Schoollaan (geen trottoir, geen parkeervakken etc.) geeft eerder de indruk dat er sprake is van een woonerf dan een 30km/h gebied, hoewel ook lang niet wordt voldaan aan de richtlijnen voor de inrichting van woonerven.

Er moeten dus duidelijker keuzes worden gemaakt, passend bij de eerder beschreven verschillende deelfuncties van de Schoollaan.

Het aantal auto's op de Schoollaan is beperkt en past op zichzelf goed bij een erftoegangsweg. Echter door de geplande extra woningbouw in Hof van Harmelen verdubbelt de huidige autointensiteit ruimschoots. Hoewel onderkend moet worden dat ook dan de cijfers nog binnen de richtlijnen blijven, is het voorstelbaar dat de onveiligheid op het huidige smalle wegprofiel toeneemt. Zeker in combinatie met het aantal fietsers en voetgangers.

Verder is het vanuit calamiteiten oogpunt ongewenst om meerdere voorzieningen te ontsluiten via een enkele (doodlopende) route.

Geadviseerd wordt derhalve te kijken naar alternatieven. Het verdient daarbij de voorkeur om te zoeken naar een betere scheiding van de verkeerssoorten. Dit kan door aanpassing van de vormgeving van de Schoollaan en/of aanpassing van de huidige en toekomstige verkeerscirculatie (routing) over de route Tuinderij-Schoollaan. Keuzes zijn nodig.

Aanpassing vormgeving:

Zo te zien ontbreekt de ruimte om op drukke momenten alle weggebruikers een veilige plek te geven. CROW richtlijnen zijn een goed houvast, maar soms lastig te volgen.

De 'plateauconstructie' op de kruising van de Schoollaan met de Tuinderij is verzakt en behoeft een 'upgrading'. Bij eerste waarneming lijkt een aanpassing van het kruisingsvlak ook goed mogelijk.

Een schouw met betrokken partijen is de beste methode om te zoeken naar creatieve, best passende maatregelen op het wegvak en de kruispunten.

Aanpassing verkeerscirculatie:

Bezien kan/moet worden in hoeverre het doodlopende deel van de Schoollaan, dat ontsloten wordt via de route Oudeland, beter benut kan worden voor de bereikbaarheid van het woon-zorgcomplex.

Verder zou nog eens goed moeten worden bekeken of het nieuwe woongebied Hof van Harmelen wel echt ook via de Tuinderij moet worden ontsloten. Eén in/uitgang naar de Ambachtsheerelaan voor het gehele gebied is volgens het verkeerskundig onderzoek voldoende. Wel verdient het de voorkeur om in ieder geval een zogenaamde 'calamiteitenverbinding' te maken met de Tuinderij. Fietsers en voetgangers kunnen daar dan altijd gebruik van maken. Daarnaast lijkt het realiseren van de Hof van Harmelen zelfs een goede mogelijkheid te bieden om het verkeer vanaf de Tuinderij juist los te koppelen van de Schoollaan. Zo zou de voorgestelde 'knip' voor autoverkeer niet in het nieuwe woongebied maar juist op de aansluiting van de Tuinderij op de Schoollaan kunnen worden aangebracht. De 8 woningen aan de Tuinderij worden dan ook via de Hof van Harmelen ontsloten en de Schoollaan houdt haar functie voor de overige voorzieningen. De 'knip' kan bovendien bij calamiteiten als 2^e ontsluitingsroute worden gebruikt.

Participatieproces

Bovengenoemde aanbevelingen geven een denkrichting aan om te komen tot creatieve, best passende oplossingen. Belangrijk in alle gevallen is het zorgen voor draagvlak bij zoveel mogelijk betrokken partijen (mede bewoners, school, woon-zorgcomplex, ondernemers, handhavers/hulpverleners etc.). De redeneerlijn langs functie, gebruik en vormgeving helpt om objectieve argumenten uit te wisselen en duidelijke keuzemogelijkheden te ontwikkelen.

Door ook met elkaar de situatie ter plekke te bekijken ('schouwen') kan al gauw begrip voor en verhelderend inzicht in elkaars belangen ontstaan en worden soms al aardige creatieve ideeën gevormd voor simpele aanpassingen (bv. ook voor de aansluiting van de Tuinderij op de Schoollaan en de kruising Schoollaan- Ambachtsheerelaan).

De gemeente is de beste partij om het initiatief te nemen een goed participatieproces op te starten voor de korte termijn maatregelen en zeker ook voor de ontwikkeling van een lange termijn visie op functie, gebruik en vormgeving van de Schoollaan. Voor de gemeente is breed draagvlak tenslotte erg belangrijk. Positief is dat de gemeente Woerden de knelpunten onderkend en al initiatief heeft genomen om tot een verbetervoorstel te komen in het stedenbouwkundig plan. Maatregelen moeten/kunnen ook goed aansluiten bij de gemeentelijke ambitie om veilige loop-fietsroutes naar scholen te realiseren.

Kortom, de nieuwbouwplannen bieden een goede gelegenheid om het gesprek aan te gaan met alle betrokken partijen om tot een best passend compromis te komen voor de huidige en toekomstige verkeerscirculatie en verkeersveiligheid van Schoollaan, Tuinderij en Ambachtsheerelaan. Bouwverkeer kan mogelijk beperkt blijven tot afwikkeling via Ambachtsheerelaan.

Voorlichting en educatie

Hoewel het accent in deze analyse ligt op de infrastructuur vraagt verkeersveiligheid altijd om een integrale aanpak van infra, gedrag/ educatie, handhaving. Provincies ondersteunen over het algemeen diverse voorlichting en educatieprojecten. Ook op de website van VVN staan verschillende voorbeelden van geschikte voorlichting – en educatieprojecten.

Handhaving

Bij een passende weginrichting en duidelijke verkeersregimes kunnen ook goede afspraken worden gemaakt over de handhaving.

Verkeersveiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. VVN kan bij een vervolgaanpak ondersteuning bieden.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:
Wim Serné, Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit advies kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Zie hiernaast voor gegevens.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via www.veiligverkeernederland.nl

Meer informatie gegevens van VVN

Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort

De Knobben 100
9202 XJ Drachten

Beekstraat 54
6001 GJ Weert

Postbus 66
3800 AB Amersfoort

088 524 88 00 (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl

Harmelen, 23 maart 2021.

Betreft: Verkeersveiligheid Schoollaan te Harmelen

Aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Woerden,

Geacht college,

Het is VVN-afdeling Harmelen bekend dat de gemeente op het terrein tussen de Ambachtsheerelaan, de Tuinderij en de Meerkoet woningen wil bouwen. Hof van Harmelen genaamd. Een van de ontsluitingen van het gebied voor gemotoriseerd verkeer is voorzien op de Tuinderij tegenover de huisnummers 5 en 7.

Via de Schoollaan zal het verkeer dan verder naar de Ambachtsheerelaan geleid worden.

Omwonenden als ook de directie van de St-Bavoschool maken zich zorgen over de mogelijk negatieve verkeersveiligheidseffecten op en rond de Schoollaan als gevolg van de geplande nieuwe woningen in Hof van Harmelen, alsmede de hoeveelheid, de zwaarte en afwikkeling van het bouwverkeer.

Veilig Verkeer Nederland afdeling Harmelen heeft een 'Verkeersveiligheidsadvies' opgesteld over de verkeers(on)veiligheid op de Schoollaan.

Het Advies is op 14 januari verstuurd naar de wethouders de heren A. Noorthoek en T. de Weger. Van beiden hebben wij geen reactie mogen ontvangen.

Van de projectleider van de gemeente kregen wij op 10 maart 2021 onderstaande mail toegestuurd.

Geachte heer [naam],

We hebben het verkeersveiligheidsadvies van Veilig Verkeer Nederland met betrekking tot de Tuinderij en Schoollaan in Harmelen nader bekeken. U doet in uw advies een aantal aanbevelingen waarbij door middel van een participatieproces tot oplossingen gekomen kan worden. De keuze voor de ontsluiting van Hof van Harmelen is gedaan op basis van een uitgebreid participatieproces. Wij zien daarom geen noodzaak om een nieuw participatietraject op te starten om de eerdere keuze van de ontsluiting te heroverwegen. Indien uw opdrachtgever, de TTG, van mening is om uw advies over te nemen, dan is het aan hen om dit proces te voeren waarbij alle partijen vertegenwoordigd zijn die ook bij het eerdere participatietraject betrokken waren. Indien dit proces leidt tot gedragen oplossingen dan staan wij uiteraard open om deze te overwegen.

Met vriendelijke groeten,

[naam]

Projectleider

[nummer]

Onze reactie op de mail:

– In ons Verkeersveiligheidsadvies worden meerdere aspecten benoemd. Een daarvan is een advies om een door de gemeente op te starten participatieproces. Dit vanwege het gegeven dat de gemeenteraad al enige jaren geleden heeft besloten om bij belangrijke processen maatschappelijke organisaties en bewoners te laten participeren. Er wordt echter in de mail van dhr. [naam] gesteld dat “De keuze voor de ontsluiting van Hof van Harmelen is gedaan op basis van een uitgebreid participatieproces.” Het is VVN-afd. Harmelen niet bekend dat er een participatietraject heeft plaatsgevonden. Wij zijn toen niet gevraagd om deel te nemen aan het proces en de resultaten van het al dan niet afgesloten traject zijn ons niet toegestuurd en dus ook niet bekend.

Wij stellen dat de TTG niet onze opdrachtgever is. Er is beslist geen sprake van een gezagsverhouding. VVN is een onafhankelijke, ongebonden vrijwilligersorganisatie en de afdeling Harmelen heeft een onafhankelijk adviesrapport opgesteld.

Waarom er weerstand is over ons adviesrapport is niet duidelijk. Het u gestuurde rapport had de status Concept (vanwege de corona-situatie), ons werd duidelijk gemaakt dat het in die vorm niet door de gemeente behandeld ging worden. Wij hebben toen, om de gemeente tegemoet te komen, de status gewijzigd in die van 23 januari 2021, met daarin een klein voorbehoud (i.v.m. met het Coronavirus) en zonder de eerdere inhoud te veranderen. Uit de mail van 10 maart blijkt dat het rapport niet behandeld zal worden.

Wij verzoeken u om ons ‘Verkeersveiligheidsadvies’ serieus te nemen. In het rapport worden meerdere aanbevelingen en adviezen gedaan. Naar ons idee moeten die leiden tot een win-win situatie. Waarbij gesteld dat VVN niet de tegenpartij is. Wij willen door onze werkzaamheden steeds een bijdrage leveren aan een verkeersveilige leefomgeving conform onze missie: ‘Iedereen veilig over straat’

Graag horen wij op korte termijn wat uw plannen zijn.

Met vriendelijke groet van

Namens het bestuur van VVN-afd. Harmelen

J.C. [naam]

Tel [nummer]

Bijlagen:

– Verkeersveiligheidsadvies d.d. 23 januari 2021

– foto's van de Schoollaan

– 2 x formulier van de tellingen (2 van 8 exemplaren ter indicatie)

Van: [Wesseloo](#)
Aan: [Raadsgriffie](#); [!Raadsleden](#)
Onderwerp: Verkeersveiligheidsadvies Schoollaan/Tuinderij
Datum: dinsdag 13 april 2021 17:03:36
Bijlagen: [Advies Schoollaan 23 januari 2021-1.pdf](#)
[IMG_9640.jpg](#)
[IMG_9641.jpg](#)
[IMG_9642.jpg](#)
[IMG_9658.jpg](#)
[Aantallen Ingaand 13 okt. 2020.docx](#)
[Aantallen Uitgaand 13 okt 2020.docx](#)
[Hof van Harmelen Advies Schoollaan en Tuinderij..eml.msg](#)
[Brief naar B en W dd 23-03-2021.docx](#)

Geachte raadsleden,

Betreft: Verkeersveiligheidsadvies over Schoollaan en Tuinderij in Harmelen.

Historie:

* Op 14 januari 2021 hebben wij een mail gestuurd naar de wethouders de heren A. Noorthoek en T. de Weger. Zie de bijlage 'Hof van Harmelen/Advies Schoollaan en Tuinderij.

* Op 10 maart 2021 kregen wij een mail van de projectleider van de gemeente aan wie wij ook separaat het Advies gestuurd hadden. De tekst van de mail van de projectleider is in de brief van 23 maart aan B. en W. opgenomen.

* Op 23 maart 2021 hebben wij onderstaande mail gestuurd naar het college van B. en W. Met daarbij diverse bijlagen over het onderwerp.

Er zijn nu drie maanden verstreken en constateren dat wij nog geen reactie van B. en W. hebben ontvangen.

Vandaar dat wij ons nu tot de raadsleden wenden.

Wij willen er op attenderen dat wij van VVN-afd. Harmelen niet de tegenpartij zijn terwijl wel die indruk gewekt wordt.

Steeds zijn onze werkzaamheden bedoeld als bijdrage aan een verkeersveilige leefomgeving.

Wij vragen u te bezien of de adviezen in ons rapport door de gemeente overgenomen kunnen worden.

Uiteraard zijn wij bereid om toelichting te geven.

Namens het bestuur van Veilig Verkeer Nederland afdeling Harmelen
J.C. Wesseloo
Standerdmolen 17
3481AE Harmelen

----- Doorgestuurd bericht -----

Onderwerp:Verkeersveiligheidsadvies

Datum:Tue, 23 Mar 2021 20:15:10 +0100

Van:Wesseloo <j-en-i.wesseloo@hetnet.nl>

Aan:Bestuurssecretariaat Woerden <bestuurssecretariaat@woerden.nl>

CC:A. Noorthoek <noorthoek.a@woerden.nl>, T. de Weger
<weger.t@woerden.nl>

Geacht college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Woerden,

Zie de brief in de bijlage

Tevens:

* Verkeersveiligheidsadvies d.d. 23 januari 2021.

* 4 foto's

* 2 formulieren van de tellingen op de Schoollaan: Ingaand en Uitgaand

Groeten van

VVN-afd. Harmelen

Johan Wesseloo

Van: [\[naam\]](#)
Aan: [Noorthoek, Arjan](#); [Weger, Tymon de](#)
Cc: [Bestuurssecretariaat Woerden](#)
Onderwerp: Hof van Harmelen/Advies Schoollaan en Tuinderij.
Bijlagen: [Advies Schoollaan en Tuinderij concept 3^J 14 januari 2021-3.pdf](#)

Aan de wethouders A. Noorthoek en T. de Weger,

Geachte heren,

Betreft: Verkeersveiligheid Schoollaan/Tuinderij in Harmelen.

Door de belangenvereniging TTG (Toekomst Tuinderij Groot) in Harmelen is aan VVN-afdeling Harmelen gevraagd om een rapport op te stellen over de verkeersveiligheid op de Schoollaan en Tuinderij.

De belangenvereniging maakt zich zorgen over de toename van het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de geplande woningen in de Hof van Harmelen.

Het bestuur van VVN-afdeling Harmelen heeft assistentie gevraagd van een Verkeerskundig consultant van VVN. Beoogd is daarmee om een onpartijdig en onafhankelijk rapport en advies op te stellen.

Als resultaat ontvangt u als bijlage het, onder auspiciën van de afdeling, door de de consultant de heer Wim Serné opgestelde 'Advies Schoollaan en Tuinderij 3e concept' dd 14 januari 2021.

De eindversie wordt afgerond nadat de opsteller met vertegenwoordiging van het afdelingsbestuur een keer ter plekke heeft gekeken. De indruk is dat de situatie nu al goed is ingeschat. De eindversie zal waarschijnlijk niet veel afwijken.

Gezien de coronacrisis is er namelijk nog geen locatiebezoek mogelijk geweest.

Er kan wel met de inhoud van het document gewerkt worden is onze mening.

Wij verzoeken het gemeentebestuur, om een breed draagvlak te krijgen, om het initiatief te nemen voor een Participatieproces. Een Schouw op locatie met betrokkenen kan daar een onderdeel van zijn.

Het bestuur van TTG, een aantal omwonenden, de directie van de St-Bavoschool en een vertegenwoordiger van de medezeggenschapsraad hebben al aangegeven om oplossingsgericht mee te denken.

Graag hoor ik van u wat uw plannen zijn.

Vanzelfsprekend ben ik telefonisch bereikbaar voor nadere toelichting als u dat wenst.

Groeten van

[naam]

VVN-afd. Harmelen

Datum: Dinsdag 13 oktober 2020

Aantal
verkeersbewegingen

Tijdstip	voetganger	fietser	brommer	auto	opmerking
7.45 uur		3		1	vrachtauto
8.00	1	13		1	
8.15	4	21		8	
8.30	2	6		1	
8.35	1	3		1	
8.45	1			2	
8.55	1			1	
9.00 uur	-	-		-	
Subtotaal	10	46		15	
14.00 uur		2		1	vrachtauto
14.05		6		1	
14.10	1	8		2	
14.20		1		1	
14.30		1			
14.35	5	2			
14.45	1	4		1	
14.50	1	1		1	
15.00		1			
15.10		8			
15.20	2	2			1 rolstoel
15.30 uur	2	1		1	
Subtotaal	12	37		8	

**Kruispunt: Ambachtsheerelaan –
Schoollaan**

**Datumoktober
2020**

**INGaand
verkeer**

Datum: Dinsdag 13 oktober 2020

**Aantal
verkeersbewegingen**

Totaal	22	83		23	

Datum: dinsdag 13 oktober 2020

Aantal
verkeersbewegingen

Tijdstip	voetganger	fietser	brommer	auto	opmerking
7.45 uur		2		4	Waarvan 1 vrachtauto
8.00		2			Droog weer tijdens de
8.15	3	1		1	gehele telling
8.25	3	6		1	
8.35	1	10		4	
8.45	1	3			
9.00 uur		3			
Subtotaal	8	27		10	
14.00 uur	4	1		2	
14.10		1		1	vrachtauto
14.15	3	2			
14.20	5	14			
14.25		16		2	
14.35	3	5			
14.45		4		1	
14.55	6	2		2	Waarvan 1 scootmobiel
15.05	1	3		1	
15.15		2		1	
15.20	4	1		2	
15.30 uur		6			
Subtotaal	26	57		12	
Totaal	34	84		22	

**Kruispunt: Ambachtsheerelaan –
Schoollaan**

**Datumoktober
2020**

**UITgaand
verkeer**

Datum: dinsdag 13 oktober 2020

**Aantal
verkeersbewegingen**

--	--	--	--	--	--







