

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Houten

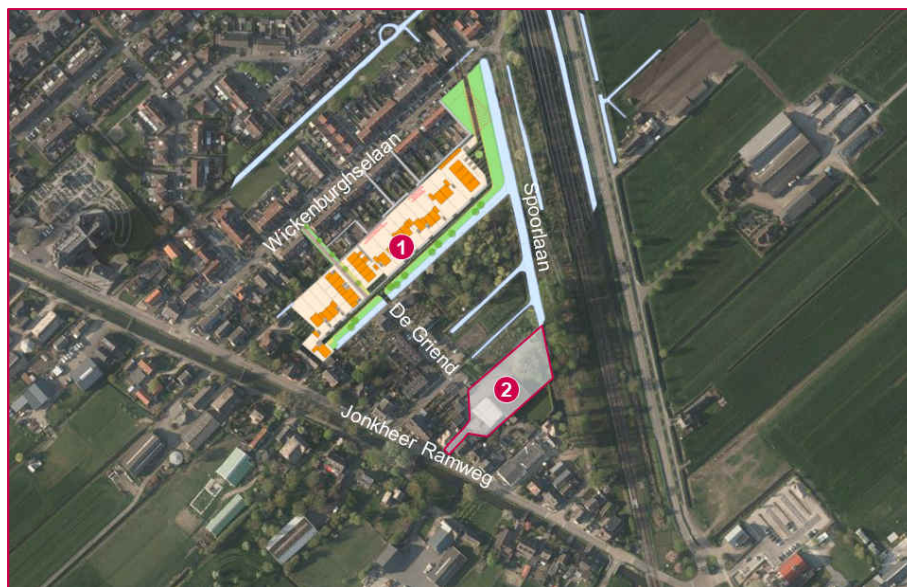
Verkeerskundige analyse woningbouw Schalkwijk

Datum
Kenmerk
Eerste versie

22 februari 2019
003531.20190118.N1.03

1 Inleiding

In Schalkwijk zijn er twee inbreidingslocaties ten westen van de spoorlijn Utrecht-Den Bosch en ten noorden van de Jonkheer Ramweg. Het betreft kleine ontwikkellocaties voor een beperkt aantal woningen. Het is gebruikelijk dat dit soort kleine locaties wordt ontsloten via bestaande wegen en straten. In deze notitie bekijken we de locaties in samenhang en onderzoeken we in hoeverre de voorgestelde ontsluiting afdoende is en of er aanpassingen noodzakelijk zijn.



Figuur 1.1: de ontwikkellocaties en de omringende wegen

Op locatie 1 (Wickenggaard) werd eerder gedacht aan 30 tot 40 woningen, in de nu voorliggende verkaveling zijn 32 woningen aanwezig. Op locatie 2 wordt gedacht aan 20 woningen. In eerste instantie is uitgegaan van ontsluiting via de Spoorlaan.

De woningen leveren nieuw verkeer op, afhankelijk van het prijsniveau ongeveer 6 tot 8 ritten per woning (gemiddelde waarden op basis van kentallen van het CROW). Voor 52 woningen moeten we rekening houden met 310 tot 420 autoritten per etmaal, 30 tot 40 auto's in het drukste (avond)spitsuur..

Concreet gaat het om de volgende vragen:

1. Kan het verkeer van de nieuwe locaties via de huidige Spoorlaan worden afge-
wikkeld?
2. Zijn aanpassingen aan het profiel noodzakelijk om het verkeer af te kunnen wikkelen?
3. Zijn er betere alternatieven dan een ontsluiting via de Spoorlaan.

We richten ons bij de beantwoording van deze vragen in het bijzonder op de ontsluiting van het autoverkeer, maar we kijken ook naar ontsluiting voor het fietsverkeer.

2 Toets van de bestaande wegen

Voor de wegen in de directe omgeving van de ontwikkelingslocaties hebben we onderzocht of functie, inrichting en (indien bekend) gebruik in overeenstemming zijn. Dit doen we op basis van de uitgangspunten en aanbevelingen, zoals die zijn verwoord door het CROW in verschillende publicaties. De wegen die we bekijken:

- Spoorlaan
- Wickenburghselaan
- Jonkheer Ramweg.

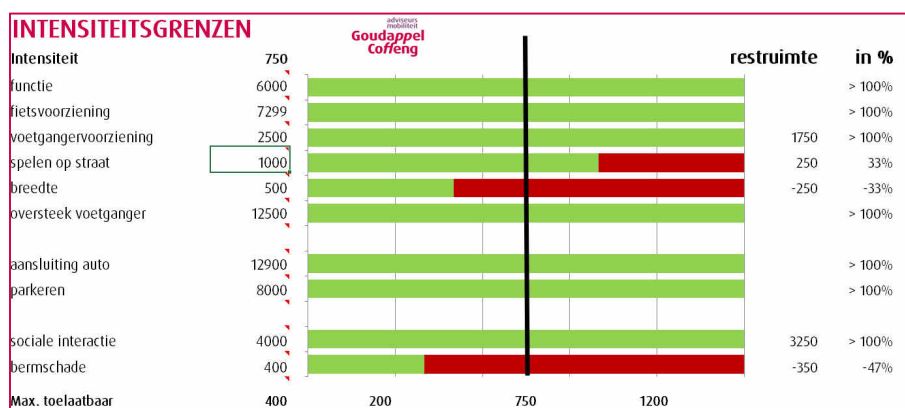
Deze CROW-uitgangspunten en aanbevelingen zijn door Goudappel Coffeng opgenomen in de Wegenscan, een hulpmiddel voor het beoordelen van de relatie tussen inrichting, de functie en het gebruik van een weg. Met behulp van de Wegenscan toetsen wij of de huidige vormgevingsaspecten passen bij het gebruik en de functie van de weg.

2.1 Spoorlaan en Spoordijk



Figuur 2.1: de Spoorlaan

De Spoorlaan is een smalle asfaltweg met een breedte van 3,10 meter. De weg oogt als een ondergeschikte ontsluitingsweg buiten de kom. Er staan bomen aan beide zijden langs de weg op korte afstand van de verharding. De weg is daarmee zo smal dat auto's moeten uitwijken in de berm om elkaar te passeren. Ook als een auto een tegemoetkomende fiets passeert of een fiets wil inhalen, moet een automobilist (of de fietser) de berm opzoeken. Op rustige ontsluitingsweggetjes in het buitengebied is dat geen probleem. Maar als de intensiteit hoger wordt, ontstaat er schade aan de berm en mogelijk ook aan de bomen (wortels) langs de weg. Dat volgt ook uit de Wegenscan. Bij deze wegbreedte is de maximaal toelaatbare intensiteit 500 auto's per etmaal. Maar omdat uitwijken in de berm moet plaatsvinden is de maximaal toelaatbare intensiteit lager, afhankelijk van de ondergrond en daarmee de draagkracht van de berm is de maximaal toelaatbare intensiteit op een weg als deze 200 tot 400 auto's per etmaal.



Figuur 2.2: samenvatting uit de wegenscan

Het is niet bekend wat de huidige intensiteit van de Spoorlaan is. Maar ook als de huidige intensiteit beperkt is tot een paar honderd auto's per etmaal, dan kan de Spoorlaan hooguit een klein deel van het nieuwe verkeer opvangen.

Indien de Spoorlaan als enige auto ontsluiting geschikt moet worden gemaakt voor het nieuwe verkeer, betekent dit een verbreding van de weg inclusief het verwijderen van bomen aan ten minste één zijde van de weg.

De Spoordijk, in het verlengde van de Spoorlaan, is met 3,25m net wat breder. Auto's en fietsers kunnen elkaar daardoor wel veilig passeren zonder uit te wijken naar de berm. Voor intensiever autoverkeer in twee richtingen is de Spoordijk te smal, ook op de Spoordijk moeten auto's uitwijken naar de berm om elkaar te passeren. Dit betekent dat de Spoordijk net als de Spoorlaan hooguit een deel van het nieuwe verkeer kan opvangen. Op de Spoordijk kunnen passeerplaatsen een oplossing zijn om het nieuwe verkeer op te vangen.

2.2 Wickenburghselaan

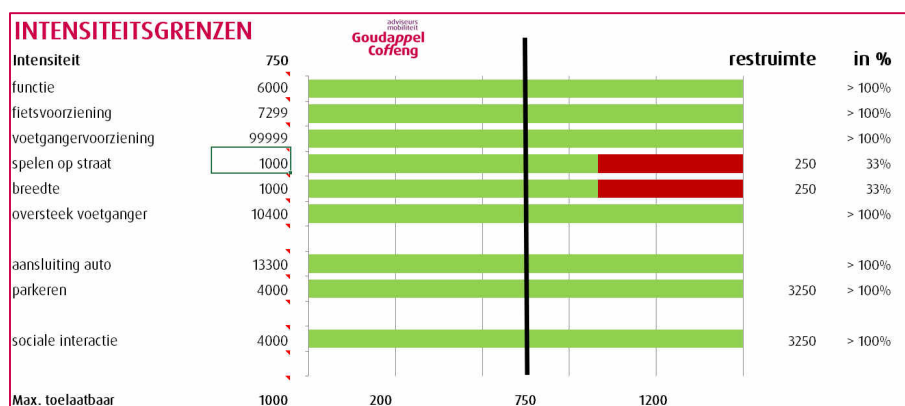
De Wickenburghselaan is een woonstraat van 3,6 meter breed. Langs de straat liggen parkeervakken, door een molgoot tussen parkeervak en rijbaan is de feitelijke rijruimte op die plaatsen breder. Op plaatsen waar aan twee zijden parkeervakken zijn is de breedte – mits de auto's netjes in de vakken staan - 4,6 meter.



Figuur 2.3: Wickenburghselaan

Een fietser en een personenauto kunnen elkaar goed passeren. Personenauto's kunnen elkaar ter plaatse van de parkeervakken passeren, voor een vrachtauto moeten personenauto's even een parkeervak opzoeken. Er is een smalle loopstrook langs de tuinen,

maar iemand met een kinderwagen, rollator of scootmobiel moet uitwijken naar de rijbaan. Gezien de inrichting en de breedte is dit een straat waar het verkeer bij voorkeur zo rustig is, dat lopen en spelen op straat mogelijk is. Deze inrichting kan daarmee goed en veilig functioneren tot een intensiteit van 1.000 auto's per etmaal. Als de auto's langzaam rijden, is tot die intensiteit ook spelen op straat mogelijk.



Figuur 2.4: samenvatting uit de wegenscan

Van de Wickenburghselaan weten we niet wat de huidige verkeersintensiteit is. Op basis van het aantal woningen langs de straat (op basis van de huisnummers ongeveer 65 woningen) is het 'eigen verkeer' van de straat 390 tot 520 auto's per etmaal. Op het eerste deel vanaf de Jonkheer Ramweg is deze intensiteit hoger, omdat ook bewoners van de Biesterlaan en De Groes gebruik kunnen maken van de weg. Op basis van deze berekening kan de Wickenburghselaan het merendeel van het nieuwe verkeer opvangen, mits de intensiteit lager blijft dan 1.000 auto's per etmaal.

2.3 Jonkheer Ramweg

De Jonkheer Ramweg is de doorgaande weg door de bebouwde kom van Schalkwijk, de maximumsnelheid is 30 km/uur. In de Mobiliteitsvisie Eiland van Schalkwijk is de weg als hoofdweg aangegeven. Door de fietssuggestiestroken heeft de weg de uitstraling van een 50 km/uur weg, maar de indeling van de weg laat duidelijk zien dat bij tegemoetkomend verkeer auto's moeten uitwijken en achter de aanwezige fietsers moeten blijven rijden. De wegbreedte is ongeveer 5,5 meter, krap voldoende voor de bus die hier in twee richtingen overheen rijdt: een bus kan een andere bus of een vrachtauto met lage snelheid passeren. Er zijn snelheidsremmende voorzieningen aanwezig in de vorm van een wegversmalling en spaarzaam toegepaste plateaus. De huidige verkeersintensiteit is 2.000 auto's per etmaal, prognoses laten een toename zien tot maximaal 2.700 auto's per etmaal.



Figuur 2.5: Jonkheer Ramweg

Op basis van het wegbeeld verwachten we dat een deel van de auto's harder dan 30 km/uur zal rijden. In dat geval is uit oogpunt van de veiligheid van de fietsers de maximale intensiteit 3.500 auto's per etmaal. In verband met de bushaltes op de rijbaan is bij een lagere snelheid dan 50 km/uur de maximale intensiteit 4.000 auto's per etmaal, waarbij we opmerken dat halteren op de rijbaan in de praktijk ook bij hogere intensiteiten mogelijk is.



Figuur 2.6: samenvatting uit de Wegenscan, uitgaande van 50 km/uur

Gezien de huidige en de prognose intensiteit kan de Jonkheer Ramweg een verkeerstoe- name gerelateerd aan de bouwplannen zonder probleem verwerken, mits de snelheid daadwerkelijk lager ligt dan 50 km/uur.

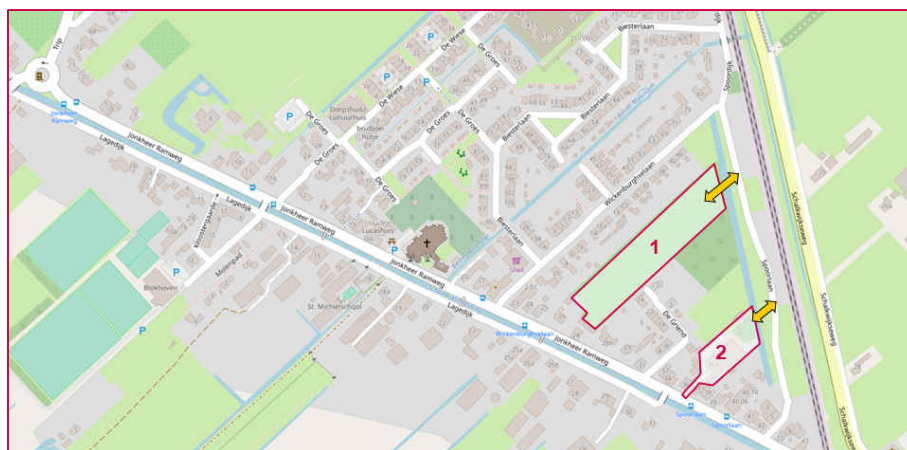
3 Ontsluiting

3.1 Inleiding

In de notitie 'Beoordeling Spoorlaan voor ontsluiting woning-bouwlocaties' van de gemeente Houten is een voorstel voor de ontsluiting opgenomen. In dit hoofdstuk bekijken we de ontsluiting en onderzoeken we welke alternatieven er denkbaar zijn.

3.2 Beschrijving ontsluiting

De notitie 'Beoordeling Spoorlaan voor ontsluiting woning-bouwlocaties' gaat uit van een ontsluiting rechtstreeks op de Spoorlaan. In het vorige hoofdstuk hebben we gezien dat de Spoorlaan met de huidige vormgeving dit verkeer niet kan verwerken.

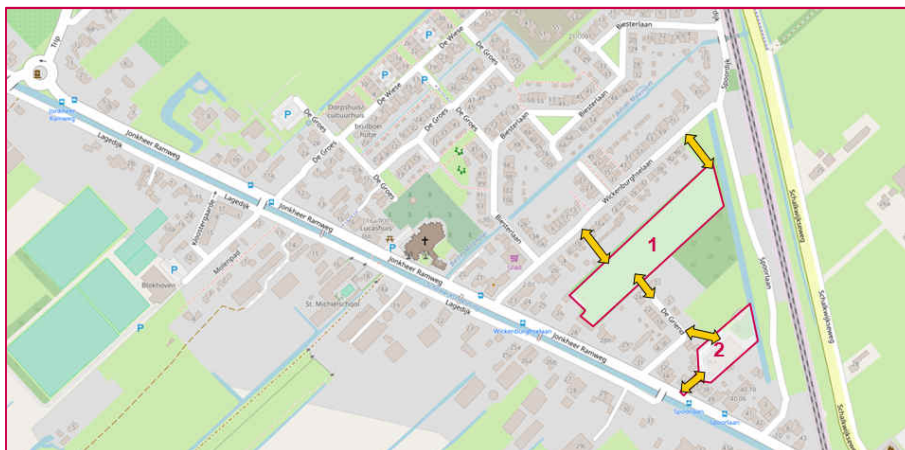


Figuur 3.1: ontsluiting van de woningbouwlocaties op de Spoorlaan

Om het extra verkeer te kunnen verwerken is een herprofilering van de Spoorlaan nodig. Voor tweerichtingsverkeer is een rijbaanbreedte van minimaal 4,50m nodig. Maar gezien de in absolute zin toch beperkte intensiteiten kan ook worden gewerkt met passeerplekken voor de auto. In dat geval moet een auto een fiets wel goed kunnen passeren. Daarvoor is de minimale breedte 3,25 meter, maar bij voorkeur 3,80 meter, zodat ook een groter voertuig een fiets goed kan passeren. Tussen de bomen moeten dan passeerplaatsen worden gerealiseerd zodat ook autoverkeer elkaar kan passeren.

3.3 Alternatieven

Op basis van de wegenstructuur van Schalkwijk zijn er ook andere wegen waar de bouwplannen op aan kunnen takken. Figuur 3.2 laat dit zien.



Figuur 3.2: alternatieve ontsluitingsmogelijkheden

Bouwplan 1 grenst aan De Griend. Op deze plek is een doorsteek voor langzaam verkeer mogelijk (en eventueel bij calamiteiten). Een reguliere auto-toegang is op deze plaats uitgesloten.



Figuur 3.3: doorkijk vanaf De Griend richting plan 1

Voor de Wickengaard geldt dat het ook denkbaar is om vanaf de Wickenburghselaan doorsteken te realiseren. Dat is aan de noordzijde mogelijk, vlak bij de Spoordijk, en in het middendeel is er een smalle doorgang ter hoogte van de Wickenburghselaan 12 en 14. Vanaf daar kan het verkeer dan richting de Jonkheer Ramstraat en richting de Spoordijk.

Bouwplan 2 grenst aan open terrein dat doorloopt tot De Griend. Op deze plek is een verbinding voor langzaam verkeer mogelijk. Voor autoverkeer moet gebruik worden

gemaakt van de toegang via de huidige bedrijfsinrit. Deze toegang is 4,3 meter breed. Dat is krap, maar twee auto's kunnen elkaar daar net passeren. Er mogen geen (achter)deuren langs de smalle doorgang zijn.



Figuur 3.4: bedrijfsinrit vanaf de Jonkheer Ramweg

3.4 Toets van de ontsluitingsmodellen

Het nu voorliggende plan voor de Wickenggaard omvat 32 woningen, met een verkeersgeneratie tussen de 190 en 260 auto's per etmaal. Als extra belasting op de Wickenburghselaan zal dit nieuwe verkeer merkbaar zijn, maar toelaatbaar in het licht van de huidige hoeveelheid verkeer. Door uit te gaan van een aansluiting aan de noordzijde is de verkeerstoename waarschijnlijk minder groot: een deel van het verkeer zal een route via de Spoordijk kiezen richting Kanaaldijk Zuid en verder naar de Schalkwijksebrug, een deel zal richting de Jonkheer Ramweg rijden. Daarbij merken we op dat ook de Spoordijk net als de Spoorlaan smal is. De breedte is 3,25 meter, juist genoeg voor fietsers en auto's om elkaar veilig te passeren. Bij toenemend gebruik zijn langs de Spoordijk wellicht passeerplaatsen nodig om het autoverkeer goed af te wikkelen.

Aansluiting van plan 2 rechtstreeks op de Jonkheer Ramweg is gezien de beperkte intensiteiten (120 tot 160 auto's per dag) op zichzelf mogelijk, maar de doorgang tussen de beide woningen is erg smal. Er is geen ruimte voor een voetpad. Gezien de beperkte intensiteit is dat strikt genomen ook niet nodig, desondanks is een ruimere toegang wenselijk.

4 Conclusie

De Spoorlaan kan met de huidige vormgeving het nieuwe verkeer dat samenhangt met de bouwplannen niet verwerken.

Indien de beide nieuwbouwplannen via de Spoorlaan worden ontsloten dan moet de spoorlaan worden verbreed. Ook als we uitgaan van eenrichtingsverkeer op de Spoorlaan is verbreding noodzakelijk. Verbreding van de weg gaat ten koste van bomen langs de Spoorlaan.

Voor de Wickengaard is ontsluiting via de Wickenburghselaan mogelijk. De Wickenburghselaan wordt drukker dan in de huidige situatie. Door de aansluiting aan de noordzijde vindt spreiding van het verkeer plaats over de Wickenburghselaan, de Spoorlaan en wellicht ook de Spoordijk. Door een extra doorsteek te realiseren tussen de Wickenburghselaan 12 en 13 wordt de spreiding nog verbeterd.

Voor plan 2 is een rechtstreekse aansluiting op de Jonkheer Ramweg gezien de beperkte intensiteiten een goede oplossing. Een aandachtspunt is de smalle doorgang.