

'De Hollandse Meester' in Lisse

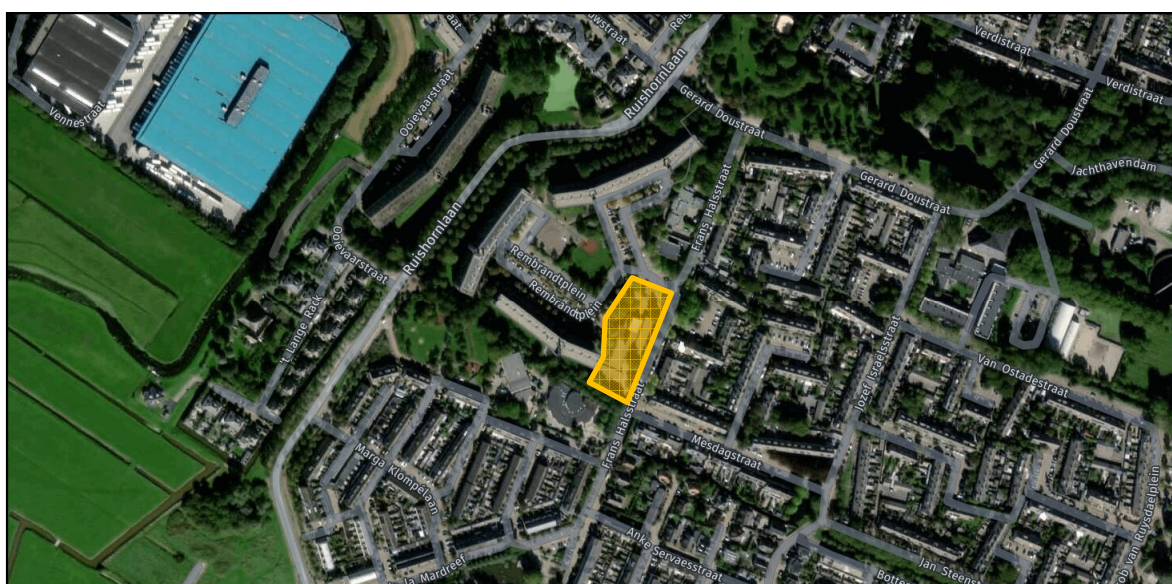
Verkeersanalyse

Datum: 7 maart 2022

Kenmerk: NOT22250802-04

Inleiding

In de gemeente Lisse, op de locatie van de voormalige Rembrandtschool, wordt het nieuwbouwplan 'De Hollandse Meester' gerealiseerd. Initiatiefnemer van het plan is Woonstichting STEK uit Lisse. Het plan omvat de bouw van 50 sociale huurappartementen. In figuur 1 is de planlocatie in Lisse op een luchtfoto aangegeven.



Figuur 1: Situering planlocatie Rembrandtschool in Lisse

In figuur 2 is de situatietekening van het plan weergegeven.

Voor de ontwikkeling en realisatie van het plan wordt een ruimtelijke procedure doorlopen. In deze procedure wordt ook overleg gevoerd met bewoners en belanghebbenden van de omgeving van de planlocatie.



Figuur 2: Situatietekening plan 'De Hollandse Meester' in Lisse

Een belangrijk onderwerp bij dit plan is de verkeerssituatie van de omgeving en de ontsluiting voor autoverkeer van de planlocatie. Stek-wonen heeft daarom aan BuroDB gevraagd een verkeerskundige analyse voor het plan uit te voeren. De te verwachten verkeerseffecten van het plan dienen daarbij inzichtelijk te worden gemaakt en te worden beoordeeld. De uitgangspunten en bevindingen van de uitgevoerde verkeerskundige analyse voor het plan zijn in deze notitie beschreven.

Bestaande situatie

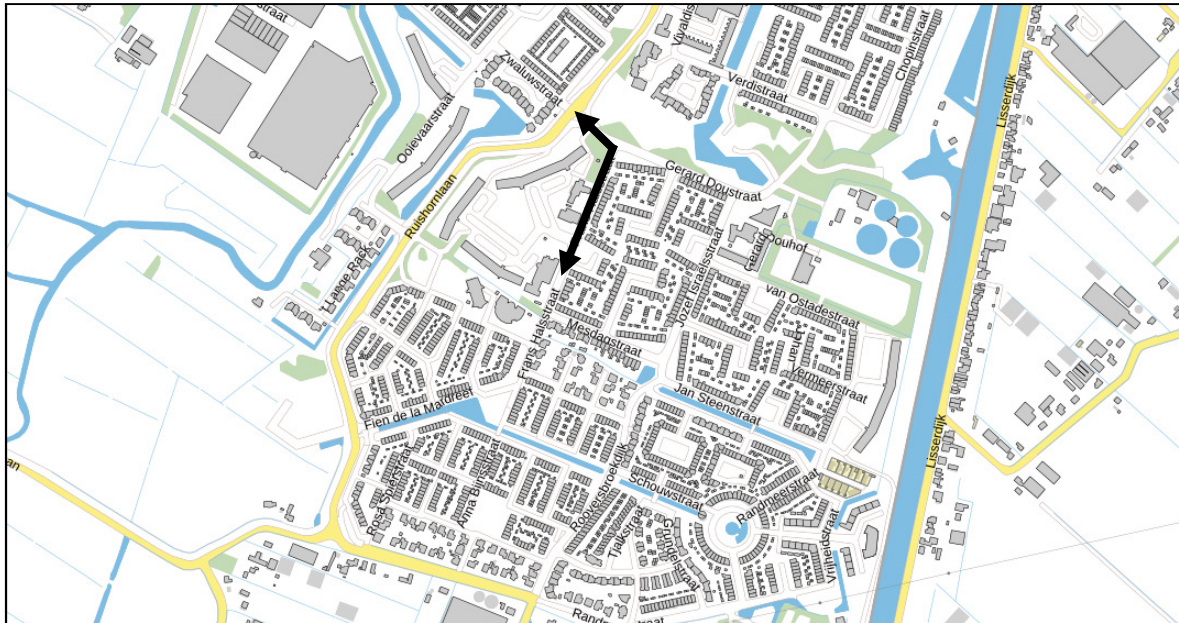
In de bestaande situatie is op de planlocatie het gebouw van de (voormalige) Rembrandtschool aanwezig. Het schoolgebouw is sinds enkele jaren niet meer in gebruik, maar in het vigerende bestemmingsplan nog wel als zodanig bestemd. In het nieuwe bestemmingsplan wordt de functie aangepast naar wonen.

De school met bijbehorende functies genereerde een bepaalde hoeveelheid verkeer, voornamelijk voor het brengen en halen van de schoolkinderen. Het schoolgebonden verkeer was daarmee in hoofdzaak gerelateerd aan de schooltijden en zorgt bij het begin en het einde van de schooltijden voor pieken in het verkeer.

De belangrijkste ontsluiting van de locatie voor het autoverkeer leidt via de Frans Halsstraat en Gerard Doustraat van en naar de Ruishornlaan. In het kaartje van figuur 3 is deze route weergegeven.

Het schoolgebonden verkeer dat via andere routes van en naar de schoollocatie reed is ondergeschikt en naar schatting minder dan 10 procent van het totaal. Bij deze verkeerskundige analyse is voor de

aangegeven route uitgegaan van een worst case situatie waarbij al het schoolgebonden verkeer gebruik maakte van deze route.



Figuur 3: Voorkeursroute planlocatie Rembrandtschool in Lisse

Bij het vaststellen van de huidige verkeerssituatie van de wegen in de directe omgeving van de planlocatie zijn actuele verkeerscijfers (prognoses) gehanteerd afkomstig uit de Regionale Verkeersmilieukaart (RVMK) Holland Rijnland. Deze gegevens zijn digitaal aangeleverd door de Omgevingsdienst West Holland (ODWH) op 21 februari 2022. In bijlage 1 van deze rapportage is een overzicht van de aangeleverde informatie weergegeven.

De gegevens uit de RVMK beschrijven de situatie van een gemiddelde weekdag. Voor het verkrijgen van de cijfers van een gemiddelde werkdag (representatief voor de verkeerssituatie) zijn de verkeerscijfers uit het model met tien procent verhoogd (worst case). In deze verkeerscijfers is de hoeveelheid aan de (voormalige) Rembrandtschool gebonden verkeer opgenomen¹.

Uit de RVMK volgt dat de verkeersintensiteit op het deel van de Frans Halsstraat ten noorden van de aansluiting met het Rembrandtplein circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Ten zuiden van de aansluiting met het Rembrandtplein is de etmaalintensiteit circa 2.270 motorvoertuigen per etmaal. Voor de aansluiting van het Rembrandtplein kan daarmee een intensiteit van circa $(3.000 - 2.270 =) 730$ motorvoertuigen per etmaal worden aangehouden.

Voor gemiddelde werkdagen komt dit neer op respectievelijk circa 3.300, 2.500 en 800 motorvoertuigen per etmaal.

De verkeersgeneratie van de Rembrandtschool is dus onderdeel van de opgegeven verkeersintensiteit van de Frans Halsstraat en kan theoretisch worden bepaald op basis van ervaringscijfers van andere basisscholen in de omgeving en, voor zover beschikbaar, met behulp van informatie van het CROW². Het aantal autoritten dat een basisschool genereert is afhankelijk van veel factoren. Met name de omvang

¹ Dit is gecontroleerd aan de hand van de verkeerscijfers uit het verkeersmodel van de huidige situatie

² Het CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer.

van het verzorgingsgebied is bepalend (voor ouders van kinderen) om wel of niet gebruik te maken van de auto voor het brengen en halen van de kinderen. Daarnaast speelt het hanteren van al dan niet een continuurooster op school een rol.

Sinds 2021 biedt het CROW geen kencijfers c.q. een rekentool meer voor de verkeersgeneratie van basisscholen. De theoretische verkeersaantrekkende werking van de Rembrandtschool is daarom bepaald op basis van beschikbare informatie over basisscholen in Voorhout, Hillegom en Sassenheim³. Uit de informatie van deze scholen volgt dat de verkeersgeneratie van een basisschool in deze omgeving ligt tussen 0,9 en 1,5 autoritten per leerling per etmaal. Deze berekende kencijfers zijn inclusief het verkeer van personeel, bezoekers en bevoorrading.

Het minimale kencijfer van 0,9 autoritten per leerling per etmaal hoort bij een nieuwe school met een continuurooster. Het maximale kencijfer van 1,5 autoritten per leerling hoort bij een nieuwe school die een middagpauze in het rooster hanteert.

De Rembrandtschool had een omvang van circa 250 leerlingen (10 leslokalen met gemiddeld 25 leerlingen). Uitgaande van de genoemde kencijfers was de (theoretische) verkeersaantrekkende werking van de Rembrandtschool dagelijks 225 tot 375 autoritten per etmaal. Voor zover bekend hanteerde de school geen continuurooster.

Plansituatie

Met het plan 'De Hollandse Meester' komt het gebouw en de functie van de Rembrandtschool in zijn geheel te vervallen. Op de Frans Halsstraat en Gerard Doustraat (bij de aansluiting op de Ruishornlaan) is de verkeersintensiteit daardoor afgenomen (met 225 tot 375 motorvoertuigen per etmaal).

Het nieuwbouwplan omvat de realisatie van 50 sociale huurappartementen. De verkeersaantrekkende werking van deze appartementen kan theoretisch worden bepaald met behulp van kencijfers van het CROW⁴.

De gemeente Lisse is volgens de definities van het CBS⁵ een Sterk Stedelijk gebied. De planlocatie bevindt zich, volgens de indeling van het CROW, in de 'Rest van de bebouwde kom'.

Het kencijfer voor de verkeersaantrekkende werking van de appartementen ligt volgens het CROW tussen 3,2 en 4,0 autoritten per etmaal. Uitgaande van het maximale kencijfer van 4,0 is de verwachte verkeersgeneratie van de planlocatie circa (50x4,0 =) 200 autoritten per etmaal.

Beoordeling verkeerseffecten

Uit voorgaande volgt dat de verwachte verkeersaantrekkende werking van de planlocatie met circa 200 autoritten per etmaal niet hoger zal zijn dan de verkeersaantrekkende werking van de (voormalige) Rembrandtschool (225 tot 375 autoritten per etmaal). Ook wanneer wordt uitgegaan van een lage aanname voor de school, is de verwachting dat de aan de planlocatie gebonden hoeveelheid verkeer per saldo afneemt. Voor de verkeerssituatie (bereikbaarheid en veiligheid) van de Frans Halsstraat (en omgeving) is dit een positief effect.

³ Recent uitgevoerde verkeersonderzoeken voor de Andreasschool in Voorhout, Kindcentrum Het Sterrenwerk in Sassenheim en IKC Vossepark in Hillegom

⁴ CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' d.d. december 2018

⁵ Centraal Bureau voor de Statistiek

Daarnaast zal het aan de planlocatie gebonden verkeer in de toekomst naar verwachting meer verspreid over de dag plaatsvinden dan in de voormalige situatie. Een school met haar schooltijden en het brengen en halen van kinderen zorgt bepaalde piekmomenten van verkeersbewegingen (zowel autoverkeer als fietsers en voetgangers). Bij het autoverkeer van de bewoners van de nieuwe appartementen treedt als gevolg van het woon-werkverkeer 's ochtends enig extra vertrekkend verkeer en 's avonds enig extra aankomend verkeer op. Maar naar verwachting zal met de realisatie van het plan meer spreiding van het verkeer over de dag optreden. Daarnaast is op de wegen minder sprake van conflictsituaties tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer.

Gesteld kan worden dat het plan 'De Hollandse Meester' per saldo een bescheiden positief effect heeft op de verkeerssituatie rond de planlocatie.

Beoordeling verkeerssituatie Frans Halsstraat

Net als voor de Rembrandtschool vormt de Frans Halsstraat voor de bewoners van de nieuwe appartementen van het plan de belangrijkste ontsluitingsroute. Een aantal omwonenden stelt voor om een nieuwe en rechtstreekse ontsluiting van het Rembrandtplein op de Ruishornlaan te realiseren. Daarmee kan de hoeveelheid verkeer op de Frans Halsstraat worden verminderd doordat de bewoners van de flats aan het Rembrandtplein hier geen gebruik meer van zullen maken. De gemeente Lisse heeft echter aangegeven dat er geen plannen zijn voor een rechtstreekse ontsluiting van het Rembrandtplein en dat een extra aansluiting op de Ruishornlaan in beginsel ongewenst is. De Ruishornlaan is door de gemeente Lisse gecategoriseerd als een gebiedsontsluitende weg (GOW). Om een veilige en vlotte afwikkeling van alle verkeer op dergelijke wegen mogelijk te maken zijn er bij voorkeur zo weinig mogelijk kruispunten en aansluitingen op dergelijke gebiedsontsluitende wegen. De capaciteit van de Gerard Doustraat aansluitend op de Ruishornlaan en de gemeten intensiteiten geven geen aanleiding om een aansluiting te onderzoeken.

De aanwezige vormgeving van de Frans Halsstraat is op plaatsen smal en door de aanwezige parkeervakken en asverspringingen soms onoverzichtelijk. Met de foto's van figuur 4 wordt een impressie van het verloop van de weg (van noord naar zuid) gegeven.

Gesteld kan worden dat de inrichting/vormgeving van de Frans Halsstraat niet ideaal is voor het verwerken van elkaar tegemoetkomend verkeer. Tegenliggers kunnen niet goed op elkaar anticiperen. Uit opmerkingen van omwonenden volgt ook dat het voor fietsers soms ook gevaarlijk is om tussen het aanwezige autoverkeer en de geparkeerde auto's door te manoeuvreren.

De huidige inrichting van de Frans Halsstraat met asverspringen en parkeerplaatsen heeft geen relatie met de inrichting van de planlocatie. Er is dan ook geen oorzakelijk verband tussen de aanwezige knelpunten in de verkeerssituatie van de Frans Halsstraat en de Rembrandtschool of het plan 'De Hollandse Meester'. Het plan 'De Hollandse Meester' leidt per saldo niet tot een verslechtering van de verkeerssituatie en een eventuele herinrichting van de Frans Halsstraat kan om die reden dan ook niet aan het plan worden opgedragen.

Een aanbeveling tot nader onderzoek naar de mogelijkheden voor herinrichting van de Frans Halsstraat is gericht aan de gemeente Lisse. Aanpassen van het wegprofiel zal echter niet eenvoudig zijn. In verband met de hoge parkeerdruk van de straat en omgeving is het namelijk niet goed mogelijk om de aanwezige parkeergelegenheid te beperken. Bij een eventuele wegreconstructie zal de hoeveelheid parkeerplaatsen opnieuw een plek moeten krijgen.



Figuur 4: Impressies inrichting/wegprofiel Frans Halsstraat

Resumé

Het plan 'De Hollandse Meester' aan de Frans Halsstraat en het Rembrandtplein leidt per saldo niet tot een verslechtering van de verkeerssituatie. De verwachte verkeersaantrekkende werking van het plan is lager dan de verkeersgeneratie van de Rembrandtschool. Daarnaast zal het verkeer van het plan naar verwachting meer zijn verdeeld over de dag (minder hoge verkeerspieken) en is minder sprake van potentiële conflictsituaties tussen autoverkeer en langzaam verkeer.

Bijlage 1:

**Verkeersgegevens gemeente Lisse
RVMK Holland Rijnland**

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	otaal aant	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	10702	6,79	3,21	0,72	96,55	98,56	96,01	2,25	1,08	2,42	1,2	0,36	1,57
Gerard Dou	Gerard Doustraat	W9a	30	155	6,88	3,32	0,55	92,52	96,22	91,57	4,77	2,67	5,01	2,72	1,1	3,42
Gerard Dou	Gerard Doustraat	W9a	30	155	6,88	3,32	0,55	92,52	96,22	91,57	4,77	2,67	5,01	2,72	1,1	3,42
Gerard Dou	Gerard Doustraat	W9a	30	155	6,88	3,32	0,55	92,52	96,22	91,57	4,77	2,67	5,01	2,72	1,1	3,42
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	7575	6,79	3,19	0,72	95,5	98,09	94,84	3,07	1,48	3,29	1,43	0,44	1,87
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	7575	6,79	3,19	0,72	95,5	98,09	94,84	3,07	1,48	3,29	1,43	0,44	1,87
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	7575	6,79	3,19	0,72	95,5	98,09	94,84	3,07	1,48	3,29	1,43	0,44	1,87
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	7575	6,79	3,19	0,72	95,5	98,09	94,84	3,07	1,48	3,29	1,43	0,44	1,87
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	3483	6,8	3,17	0,72	94,06	97,29	93,41	5,01	2,43	5,37	0,93	0,29	1,21
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	3483	6,8	3,17	0,72	94,06	97,29	93,41	5,01	2,43	5,37	0,93	0,29	1,21
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	3483	6,8	3,17	0,72	94,06	97,29	93,41	5,01	2,43	5,37	0,93	0,29	1,21
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	3483	6,8	3,17	0,72	94,06	97,29	93,41	5,01	2,43	5,37	0,93	0,29	1,21
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	3483	6,8	3,17	0,72	94,06	97,29	93,41	5,01	2,43	5,37	0,93	0,29	1,21
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	3502	6,8	3,17	0,72	93,48	96,99	92,79	5,59	2,72	6	0,93	0,29	1,21
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	3502	6,8	3,17	0,72	93,48	96,99	92,79	5,59	2,72	6	0,93	0,29	1,21
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	3502	6,8	3,17	0,72	93,48	96,99	92,79	5,59	2,72	6	0,93	0,29	1,21
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	3502	6,8	3,17	0,72	93,48	96,99	92,79	5,59	2,72	6	0,93	0,29	1,21
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	3483	6,8	3,17	0,72	94,06	97,29	93,41	5,01	2,43	5,37	0,93	0,29	1,21
Ruishornla	Ruishornlaan	W0	50	3483	6,8	3,17	0,72	94,06	97,29	93,41	5,01	2,43	5,37	0,93	0,29	1,21
Frans Hals	Frans Halsstraat	W9a	30	2272	6,85	3,36	0,54	95,85	97,98	95,27	2,43	1,34	2,56	1,72	0,68	2,17
Frans Hals	Frans Halsstraat	W9a	30	2991	6,85	3,37	0,54	96,39	98,3	95,8	1,75	0,96	1,84	1,86	0,74	2,35
Frans Hals	Frans Halsstraat	W9a	30	2991	6,85	3,37	0,54	96,39	98,3	95,8	1,75	0,96	1,84	1,86	0,74	2,35
Frans Hals	Frans Halsstraat	W9a	30	2991	6,85	3,37	0,54	96,39	98,3	95,8	1,75	0,96	1,84	1,86	0,74	2,35
Frans Hals	Frans Halsstraat	W9a	30	2991	6,85	3,37	0,54	96,39	98,3	95,8	1,75	0,96	1,84	1,86	0,74	2,35
Frans Hals	Frans Halsstraat	W9a	30	2991	6,85	3,37	0,54	96,39	98,3	95,8	1,75	0,96	1,84	1,86	0,74	2,35
Frans Hals	Frans Halsstraat	W9a	30	2273	6,85	3,36	0,54	95,85	97,98	95,27	2,43	1,34	2,56	1,72	0,68	2,17
Frans Hals	Frans Halsstraat	W9a	30	2273	6,85	3,36	0,54	95,85	97,98	95,27	2,43	1,34	2,56	1,72	0,68	2,17
Gerard Dou	Gerard Doustraat	W9a	30	4490	6,85	3,37	0,54	96,28	98,24	95,68	1,81	1	1,91	1,91	0,76	2,41
Gerard Dou	Gerard Doustraat	W9a	30	1503	6,85	3,37	0,54	96,07	98,14	95,44	1,94	1,07	2,04	1,99	0,79	2,51
Gerard Dou	Gerard Doustraat	W9a	30	1503	6,85	3,37	0,54	96,07	98,14	95,44	1,94	1,07	2,04	1,99	0,79	2,51
Gerard Dou	Gerard Doustraat	W9a	30	1503	6,85	3,37	0,54	96,07	98,14	95,44	1,94	1,07	2,04	1,99	0,79	2,51
Frans Hals	Frans Halsstraat	W9a	30	1234	6,85	3,35	0,54	94,36	97,06	93,8	4,44	2,47	4,69	1,19	0,48	1,51
Gerard Dou	Gerard Doustraat	W9a	30	1503	6,85	3,37	0,54	96,07	98,14	95,44	1,94	1,07	2,04	1,99	0,79	2,51

Verkeerscijfers gemeente Lisse, RVMK Holland Rijnland, planjaar 2032, gemiddelde weekdag

