

Memo

adviesbureau voor ruimtelijk beleid
ontwikkeling
en inrichting



Postbus 150, 3000 AD Rotterdam
Telefoon: 010-4130620
Fax: 010-4121039
E-mail: info@rboi.nl

Aan: Salman Ruimtelijk Advies BV

T.a.v.: Dhr. Drs. V. Salman

Onderwerp: Verkeersadvies ontwikkeling terrein Tjaden Haarlem

Datum: 11 december 2008

Referte: ing. P.J.P. Hommel; ir. G.J.G. Bokelman

Vraagstelling

Salman Ruimtelijke Advies BV is in samenwerking met Architectenburo Hans van Egmond bezig om de Tjaden-locatie in Haarlem te ontwikkelen van een bedrijventerrein naar een woongebied. De locatie ligt nabij de samenkomen van de Spaarne en de Ringvaart van de Haarlemmermeer en biedt uitstekende mogelijkheden om een nieuw hoogwaardig woongebied nabij het water te realiseren. De locatie ligt bovendien in het zicht van het monument Cruquius dat aan de overzijde van de Ringvaart van de Haarlemmermeer ligt.

In verband met de verkeersontsluiting van het gebied is aan RBOI-Rotterdam gevraagd om een analyse te maken van de vroegere en toekomstige verkeerssituatie op de Zuid-Schalkwijkerweg, de enige verkeersontsluitingsroute van het Tjaden-terrein.

In onderstaande notitie zal eerst de locatie en de bereikbaarheid, voor zover relevant voor de beoordeling van de verkeerskundige situatie worden beschreven. Daarna zal ingegaan worden op de vroegere en de toekomstige verkeerssituatie, qua aard van het verkeer en wat betreft de intensiteiten. Ten slotte wordt de situatie gewogen en beoordeeld en worden conclusies getrokken voor de verkeersontsluiting van de locatie Tjaden als woongebied.

Situatie

Het Tjaden-terrein ligt aan het einde van de Zuid-Schalkwijkerweg in Haarlem. De Zuid-Schalkwijkerweg is een erfdoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/h. Het wegbeeld is dat van een buitenstedelijke smalle polderweg.

Vanaf de Zuid-Schalkwijkerweg wordt via de Zwemmerslaan de hoofdverkeersstructuur (Europaweg) van Haarlem bereikt. De Europaweg vormt de hoofdroute door de wijk Schalkwijk en verbindt de N205 in het noorden met de N201 in het westen (Heemstede). De Zwemmerslaan is door middel van een met verkeerslichten geregeld kruispunt aangesloten op de Europaweg en kent deels een vrijliggende fietsvoorziening. Ook kent de Zwemmerslaan snelheidsremmende maatregelen en gedeeltelijk een 30 km/h-regime.

De afstand tussen de aansluiting met de Zwemmerslaan en de locatie, die aan de Ringvaart van de Haarlemmermeer ligt, bedraagt circa 1400 meter. Vanaf de Europaweg (hoofdverkeersstructuur) naar de locatie bedraagt de afstand circa 2,0 km.

De Zuid-Schalkwijkerweg heeft in het eerste –noordelijke- gedeelte een wegbreedte van circa 4,50 m. Ten zuiden van de jachtwerf versmalt de weg tot een rijbaanbreedte van circa 3,00 m; de weg heeft daar een bochtig verloop en beschikt niet over passeerstroken en fietsvoorzieningen. Belangrijk is dat de Zuid-Schalkwijkerweg onderdeel uitmaakt van de “Floriadefietsroute”, en dat voornamelijk in de lente- en zomerperiode veel fietsverkeer verwacht mag worden. Aan het einde van de weg voert een apart fietspad

over de Hommeldijk via een ophaalbrug voor langzaam verkeer over de Ringvaart naar de Cruquiusdijk. Ook is er een fiets/voetveer over de Ringvaart naar de Cruquiusdijk.

De Zuid-Schalkwijkerweg is vanaf de Tjaden-locatie de enige ontsluiting voor autoverkeer. De Hommeldijk en de verderop gelegen ophaalbrug over de Ringvaart vormen alleen voor het langzaam verkeer een tweede ontsluiting.

Belangrijk voor de beoordeling van de verkeerssituatie is:

- de breedte van de Zuid-Schalkwijkerweg en
- de toe- of afname van het aantal autobewegingen als gevolg van de beoogde herontwikkeling als woongebied.

Om de breedte van de Zuid-Schalkwijkerweg te beoordelen, is in onderstaande tabel het benodigde breedteprofiel voor de verschillende modaliteiten weergegeven, ontleend aan publicatie 230 (Ontwerpwijzer Fietsverkeer) van het CROW (2006).

Tabel 1 Breedteprofiel fiets / personenauto / vrachtauto

Maatsegment	Benodigd breedteprofiel (m)
Fietser	0,75
Personenauto	1,75
Vrachtauto	2,60
fietser ten opzichte van trottoirband	0,25
fietser ten opzichte van fietser (beide rijdend)	0,50
fietser (rijdend) ten opzichte van rijdend voertuig	0,85
rijdende voertuigen onderling	0,30
rijdend voertuig ten opzichte van de trottoirband	0,25

De breedte van 3,00 m van het zuidelijke gedeelte van de weg is te gering om voldoende ruimte te kunnen bieden aan twee elkaar passerende auto's (benodigde ruimte 4,30 m) en een naast elkaar rijdende auto en fietser (benodigde ruimte 3,85 m). In de praktijk is het bij stapvoets rijden van autoverkeer mogelijk om fietsers in te halen. Voor het passeren van personenauto's dient in de praktijk gewacht te worden ter plaatse van de aanwezige perceelsuitritten, die echter aan het einde van de weg relatief spaarzaam zijn en bovendien in gebruik genomen worden door geparkeerde of gestalde auto's van daar vertoevende eigenaren.

Vroegere situatie

Op het Tjaden-terrein waren tot 1 januari 2006 vier bedrijven gevestigd:

- Tjaden Grondmechanica BV (adviesbureau technisch bodemonderzoek)
- Tjaden Milieu Adviesbureau BV
- Tjaden Geohydrologie BV
- Grondboringen Tjaden Haarlem BV

Volgens opgave werkten er bij Tjaden Grondmechanica BV 30 werknemers, waarvan 10 op kantoor en 20 op de weg. Verder had het bedrijf 10 vrachtauto's. Er wordt van uitgegaan dat de werknemers op de weg de hoofdvestiging (het Tjaden-terrein) zowel 's morgens als tegen de avond aanreden. De medewerkers op kantoor reden 's ochtends vroeg aan en vertrokken 's middags laat. Verder wordt aangenomen dat de vrachtauto's eenmaal per dag aanreden.

Tjaden Milieu Adviesbureau kende op deze locatie 10 werknemers, waarvan 5 op kantoor en 5 op de weg. Het bedrijf beschikte verder over 3 bestelauto's. Er wordt van uitgegaan dat de werknemers eenmaal per dag aanreden en dat de bestelauto's gemiddeld twee ritten per dag maakten.

Tjaden Geohydrologie had op deze locatie 30 medewerkers, waarvan 12 op locatie en de overige medewerkers (18) op de weg. Het bedrijf beschikte hier over 4 vrachtauto's en 4 boorwagens. Er wordt van uitgegaan dat de werknemers op de weg de vestiging eenmaal per werkdag aanreden. Verder wordt

er van uitgegaan dat de medewerkers op locatie de vestiging eenmaal per twee werkdagen aanreden. De vracht- en boorwagens reden eenmaal per dag aan.

Grondboringen Tjaden heeft geen personeel en derhalve geen auto's.

Verder is bekend dat er drie keer per dag externe transporteur de locatie bezocht en er per dag gemiddeld 30 leveranciers en bezoekers naar de locatie kwamen, waarvan aangenomen wordt dat de helft met personenauto's en de helft met vrachtauto's kwam. Thans is het perceel nog in gebruik door Grondboringen Tjaden. Het terrein wordt gebruikt voor nacht- en weekeindstalling van één dieplader en twee sondeereenheden. Er wordt van uitgegaan dat de sondeereenheden op de diepladers worden aan- en afgevoerd. De overige bedrijvigheid is per 1 januari 2006 gestaakt.

In navolgende tabel is de verkeersgeneratie van de bovenstaande vroegere bedrijfsactiviteiten geraamd op basis van bovenstaande informatie en uitgangspunten.

Tabel 2 Verkeersgeneratie bedrijfsactiviteiten

	Norm	Verkeersgeneratie per werkdagetmaal Personenauto	Verkeersgeneratie per werkdagetmaal vrachtauto
Tjaden Grondmechanica BV			
10 medewerkers op kantoor	2 bewegingen per dag	20	
20 medewerkers op de weg	4 bewegingen per dag	80	
10 vrachtauto's	2 bewegingen per dag		20
Tjaden Milieu Adviesbureau BV			
5 medewerkers op kantoor	2 bewegingen per dag	10	
5 medewerkers	2 bewegingen per dag	10	
3 bestelauto's	4 bewegingen per dag	12	
Tjaden Geohydrologie BV			
12 medewerkers op locatie	1 beweging per dag	12	
18 medewerkers op de weg	2 bewegingen per dag	36	
4 vrachtauto's	2 bewegingen per dag		8
4 boorwagens	2 bewegingen per dag		8
Grondboringen Tjaden Haarlem			
Geen verkeer			
Overig			
3 externe transporteurs	2 bewegingen per dag		6
30 leveranciers	2 bewegingen per dag	30	30
1 dieplader	2 bewegingen per dag		2
2 sondeereenheden	-	-	-
Totaal		210	74

De totale verkeersgeneratie van de bedrijfsactiviteiten bedraagt 284 mvt/werkdagetmaal, waarvan circa 26 % (74) vrachtwagens.

Toekomstige situatie

Voor de locatie zijn verschillende plannen voor nieuwbouw ontwikkeld.

In 2007 is een woningbouwplan voorgesteld dat bestaat uit 11 villa's, 8 tweekappers en 4 rijenwoningen (voorstel 2007), in totaal 23 woningen.

Naar aanleiding van besprekingen met de gemeente zijn daarnaast twee alternatieven vervaardigd:

Alternatief I met 20 woningen (10 villa's en 10 tweekappers) en

alternatief II met 48 appartementen plus 5 grondgebonden woningen.

Op basis van publicatie 256 (CROW, 2007) wordt de verkeersgeneratie voor deze woningen berekend. In onderstaande tabel is het woningprogramma voor de drie plannen weergegeven met de daarbij behorende norm voor de verkeersgeneratie. De verkeersgeneratie is per woningtype berekend.

Tabel 3 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

	Gehanteerde norm	Voertuigbewegingen per woning	Totale verkeersgeneratie (mvt/werkdageetmaal)
Voorstel 2007			
11 villa's	Landelijk wonen/koop vrijstaand	9,1	100
8 tweekappers	Landelijk wonen/koop twee-onder-een-kap	8,7	70
4 eengezinswoningen	Landelijk wonen/tussen-/hoekwoning	8,2	33
Totaal			203
Alternatief I			
10 villa's	Landelijk wonen/koop vrijstaand	9,1	91
10 tweekappers	Landelijk wonen/koop twee-onder-een-kap	8,7	87
Totaal			178
Alternatief II			
48 appartementen Grondgebonden	Landelijk wonen/koop etage	6,7*	322
1 villa	Landelijk wonen/koop vrijstaand	9,1	9
4 eengezinswoningen	Landelijk wonen/tussen-/hoekwoning	8,2	33
Totaal			364

0,3 mvt/etmaal verhoogd ten opzichte van de hoogste verkeersgeneratie in dorpse omgeving

Bij "Voorstel 2007" met 23 woningen en "Alternatief I" (20 nieuwe woningen) is sprake van een verkeersgeneratie die minder is dan de vroegere verkeersgeneratie van het bedrijf Tjaden. De afname bedraagt 106 mvt/etmaal (alternatief I) of 81 mvt/etmaal (voorstel 2007).

Bij "Alternatief II" is er sprake van een verkeersgeneratie van 364 mvt/etmaal, dat tot een verkeerstoename van 80 mvt/etmaal leidt.

In alle situaties zal het aandeel vrachtverkeer afnemen, omdat dit ten behoeve van de woningen vrijwel nihil zal zijn. De vroegere (milieu)hinder als gevolg van vrachtverkeer zal daardoor worden weggenomen.

Spreading verkeer

De spreading van verkeer vanuit de woonbuurt over de dag en in de week zal groter zijn dan bij de vroegere bedrijfsvestigingen. Bij de bedrijven was het echter (relatieve) voordeel dat de meeste verkeersbewegingen 's morgens vrijwel na elkaar vanuit noordelijke richting plaatsvonden en tegen de avond in omgekeerde richting. Ten opzichte van een woongebied is een deel van de ritten dat door de bedrijven gegenereerd wordt voorspelbaar. Vanuit een woongebied vindt een groot aantal andere ritten plaats 'op de dag', 's avonds en in het weekeinde. Hierdoor is er sprake van een grotere spreading. De mogelijkheid voor personenauto's onderling om te kunnen passeren weegt dan ook mee in de beoordeling van de bereikbaarheid van de locatie. Ook weegt daarbij de verkeersveiligheid voor fietsverkeer mee.

In navolgende foto's is de Zuid-Schalkwijkerweg in de huidige situatie weergegeven.

Foto 1, 2, 3 Zuid-Schalkwijkerweg in de huidige situatie





Conclusies

- Ten opzichte van de vroegere situatie, toen het bedrijf Tjaden op de locatie gevestigd was, zal in “Voorstel 2007” en in “Alternatief I” de hoeveelheid verkeer afnemen, maar zal bij “Alternatief II” met 48 appartementen en 5 grondgebonden woningen de hoeveelheid verkeer toenemen.
- De verkeersdruk als gevolg van het vrachtverkeer verdwijnt vrijwel volledig.
- De verkeersverdeling over het etmaal zal veranderen en er zullen meer verkeersbewegingen ‘over de dag’, in de avond en in het weekeinde plaatsvinden.
- De verkeersstroom is meer gespreid qua richting en tijdstip, waardoor de kans op passerend verkeer uit tegengestelde richting groter wordt.
- De verkeersafwikkeling zal niet optimaal zijn vanwege het smalle profiel van de Zuid-Schalkwijkerweg en de grotere spreiding van het verkeer over de dag in samenhang met het verwachte aantal fietsbewegingen waardoor de passeerkans toeneemt.
- Voor de Zuid-Schalkwijkerweg zijn maatregelen (aanleg passeerplaatsen) gewenst om de verkeersafwikkeling te optimaliseren.
- In de twee situaties van de 20 grondgebonden woningen (Alternatief I) en 23 woningen (Voorstel 2007) is er een geringere verkeersgeneratie dan bij Alternatief II (48 appartementen en 5 grondgebonden woningen).
- Ten opzichte van de hercalculeerde verkeersgeneratie van het bedrijf Tjaden is er alleen in de situaties van Voorstel 2007 en Alternatief I sprake van een afname van de hoeveelheid verkeer. De consequentie van een verkeerstoename op de Zuid-Schalkwijkerweg, zoals berekend voor Alternatief II kan pas bepaald worden nadat meer gegevens over de huidige intensiteit bekend zijn.

Aanbevelingen

De plannen “Voorstel 2007” en “Alternatief I” tonen aan dat de verkeersgeneratie minder is dan vroeger, toen het bedrijf Tjaden hier nog gevestigd was. Dit houdt in dat voor de overige bewoners langs de Zuid-Schalkwijkerweg en de gebruikers van deze route de situatie verbetert aangaande het aantal voertuigpassages. De passeerkans langs de weg is over het 1.400 meter lange traject verschillend. In het noordelijke gedeelte is het wegprofiel breder, daarna versmalt de weg en volgen de in- en uitritten elkaar niet meer frequent op. Als gevolg van de grotere spreiding van het verkeer zal de passeerkans toenemen. Om de verkeersontsluiting te optimaliseren wordt geadviseerd te bezien welke mogelijkheden er zijn om het passeergelegenheden voor auto's te vergroten. Dit kan door passeerplaatsen aan te leggen. Een passeerplaats is een plaatselijke verbreding van de verharding waar ruimte wordt geboden om een tegemoetkomend voertuig te laten passeren. Door toepassing van passeerplaatsen wordt de verkeersveiligheid voor fietsers verbeterd. Passeerplaatsen komen grofweg in twee vormen voor:

1. De weg wordt aan beide zijden verbreed tot een breedte van minimaal 4,30 m (twee personenauto's kunnen elkaar dan passeren). Dit houdt in dat de Zuid-Schalkwijkerweg aan beide zijden met 0,65 m verbreed dient te worden.
2. Aan één zijde van de weg wordt een passeerplaats gemaakt met een breedte van minimaal 1,30 m. Deze passeerplaats wordt half verhard of geheel verhard uitgevoerd.

Op basis van het Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen (publicatie 164b, CROW) dient de passeerplaats over een lengte van maximaal 20 m een verbreding te bieden. De passeerplaatsen worden met een frequentie van minimaal 150 m en maximaal 300 m toegepast. Over de precieze ligging van de passeerplaatsen dient nader onderzoek te worden verricht. Wel kan gesteld worden dat circa drie passerplaatsen zouden moeten worden aangelegd. In figuur 4 is een referentiebeeld van een passeerplaats weergegeven. De passeerplaatsen kunnen halfverhard of verhard worden uitgevoerd; de voorkeur gaat uit naar verharding.

RBOI-Rotterdam

Foto 4 Referentiebeeld passeerplaats

