



VERKEERSONDERZOEK HOLLEBLOK

Juni 2026

Inhoud

1	Inleiding	2
2	Verkeerstellingen.....	4
2.1	Methode en doel	4
2.2	Resultaten	4
2.2.1	Motorvoertuigen.....	4
2.2.2	Fiets	7
3	Parkeeronderzoek	8
3.1	Methode en doel	8
3.2	Resultaten parkeerdruk.....	9
3.3	Motief parkeerders	9
4	Vervoerwijze, herkomst bezoekers en bevoorrading	11
4.1	Vervoerwijze.....	11
4.2	Herkomst bezoekers	11
4.3	Bevoorrading.....	13
5	Veiligheidstoets	14
6	Schouw.....	16
7	Samenvatting en aanbevelingen	21

Bijlagen

1 Inleiding

Er is behoefte om het Holleblok in Huizen te revitaliseren, zowel vanuit de gemeente en de omgeving als vanuit de winkeliers. De huidige inrichting past niet meer bij de wensen van deze tijd. Daarnaast vergt het onderhoud veel aandacht en capaciteit. Om het gebied te verfraaien en toekomstbestendig te maken is gekozen voor een onderzoek naar een integrale herontwikkeling van het gebied. In fase 1A van de planvorming is de verkeer- en parkeersituatie globaal in kaart gebracht en zijn effecten van drie stedenbouwkundige modellen in beeld gebracht.

Vanuit belanghebbenden, zoals bewoners en ondernemers zijn veel vragen gesteld over verkeer. Op basis daarvan is in fase 1B meer en verfijnder verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, gericht op een goede verkeerskundige onderbouwing van een mogelijke integrale gebiedsontwikkeling. De volgende onderzoeken zijn uitgevoerd:

- *Parkeeronderzoek*: Parkeerdrukmeting van de huidige parkeersituatie gedurende drie dagen (zowel door de week als op zaterdag) en gedurende meerdere momenten van de dag.
- *Verkeerstellingen*: Verkeerstellingen op 11 locaties in het studiegebied gedurende twee weken, zowel voor auto (8 locaties) als fiets (3 locaties).
- *Laden en lossen*: Voor de bevoorrading van de winkels en het zorgcentrum is via een enquête onderzocht hoeveel vrachtwagens per dag er nu rijden en in de toekomst mogen worden verwacht.
- *Winkelbezoek en zorgcentrum (herkomst)*: Om te weten waar de meeste klanten vandaan komen die gebruik maken van bijvoorbeeld de supermarkt is in overleg met de winkeliers een inventarisatie gedaan van de herkomst van hun klanten.
- *Halen en brengen scholen en kinderopvang*: Om meer zicht te krijgen op het halen en brengen bij de scholen is een inventarisatie verricht bij de scholen en kinderopvang. Daarmee is een beeld verkregen hoe de verdeling van kinderen over de wijk is en met welke vervoersmiddelen kinderen in de regel naar school komen of worden gebracht (te voet, met de fiets of de auto)
- *Overzichtskaart huidige knelpunten*: Op basis van de reacties van de klankbordgroep, bewonersbijeenkomsten en meldingen bij de gemeente is een kaart samengesteld van de ervaren knelpunten in de omgeving van Holleblok en op de aanrijdstraten. Op deze plekken is gedurende een ochtend samen met bewoners een schouw uitgevoerd.
- *Verkeersveiligheidstoets*: door een specialist is een locatiebezoek uitgevoerd, gericht op het beoordelen van de veiligheid in de huidige situatie.

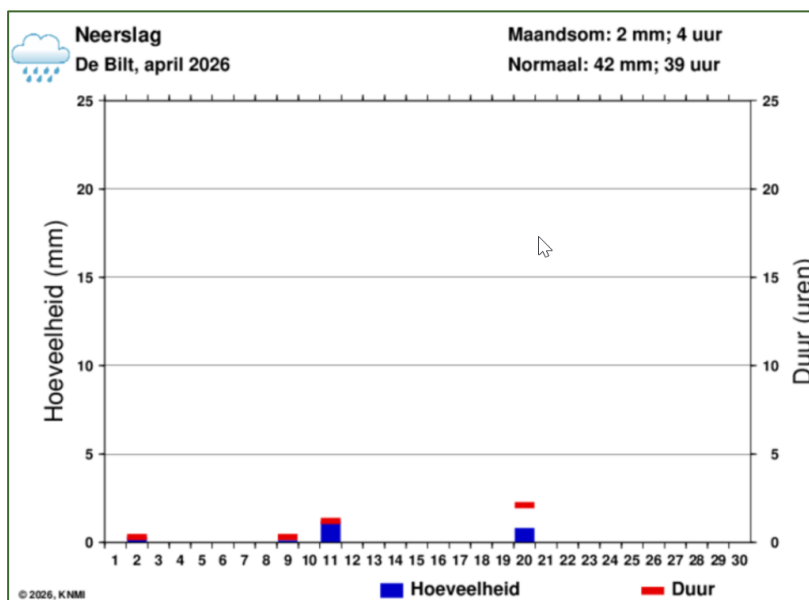
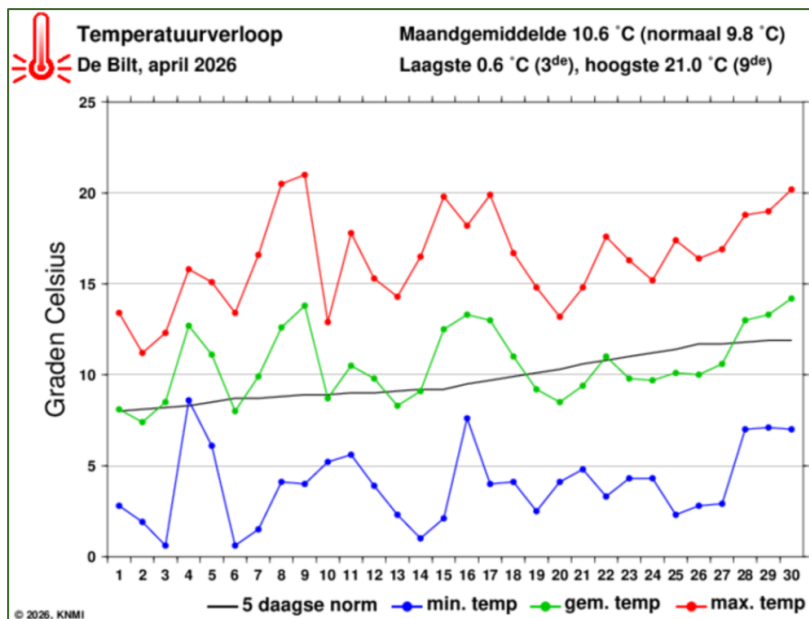
Verderop in het rapport is weergegeven waar en wanneer de verschillende onderzoeken zijn uitgevoerd en wat de resultaten zijn. De meer gedetailleerde meetgegevens zijn te vinden in de bijlagen.

Dit rapport presenteert de resultaten van het verkeersonderzoek rondom het Holleblok. Doel van het onderzoek is het verkrijgen van een actueel en integraal inzicht in het functioneren van verkeer en parkeren in het gebied, in samenhang met de aanwezige voorzieningen zoals winkels, scholen en het zorgcentrum. Dit inzicht is van belang voor het beoordelen van de huidige situatie én als basis voor toekomstige ontwikkelingen of herinrichtingsmaatregelen.

Bij de interpretatie van de onderzoeksresultaten is expliciet rekening gehouden met de context waarin de metingen zijn uitgevoerd. Factoren zoals weersomstandigheden, schoolvakanties en feestdagen kunnen van invloed zijn op het verkeersgedrag (bijvoorbeeld voor de keuze van vervoersmiddel en het aantal verkeersbewegingen) en zijn daarom meegenomen bij de duiding van de resultaten.

De metingen hebben vooral plaatsgevonden in april 2026. In de periode was het voor de tijd van het jaar een normaal weerpatroon. Gemiddeld waren er wat minder dagen met neerslag. Uit onderzoek blijkt dat bij mooier weer meer mensen de fiets nemen in plaats van de auto voor korte afstanden (tot 7,5 kilometer). Onderzoek¹ naar personenmobiliteit toont aan dat het fietsgebruik bij zonnig weer met gemiddeld **10% tot wel 20% kan stijgen**, wat resulteert in een evenredige daling van het aantal korte autoritten.

1 ¹ Bron: Fietsberaadpublicatie 15: De invloed van het weer op het fietsgebruik en het aantal fietsslachtoffers



Figuur 1: temperatuur en neerslag april 2026 (bron: KNMI.nl)

De combinatie van kwantitatieve gegevens en kwalitatieve inzichten maakt het mogelijk om zowel het feitelijk functioneren als de ervaren knelpunten in beeld te brengen. Op basis hiervan worden onderbouwde conclusies getrokken en wordt advies geformuleerd voor mogelijke verbeteringen.

Leeswijzer

Dit rapport beschrijft de resultaten van het verkeersonderzoek rondom Holleblok in Huizen. In hoofdstuk 2 worden de verkeerstellingen toegelicht, gevolgd door het parkeeronderzoek in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 gaat in op de vervoerswijze, de herkomst van bezoekers en de bevoorrading. In hoofdstuk 5 is de verkeersveiligheidstoets opgenomen en hoofdstuk 6 bevat de uitkomsten van de schouw met omwonenden. Tot slot worden in hoofdstuk 7 de belangrijkste conclusies en aandachtspunten samengevat.

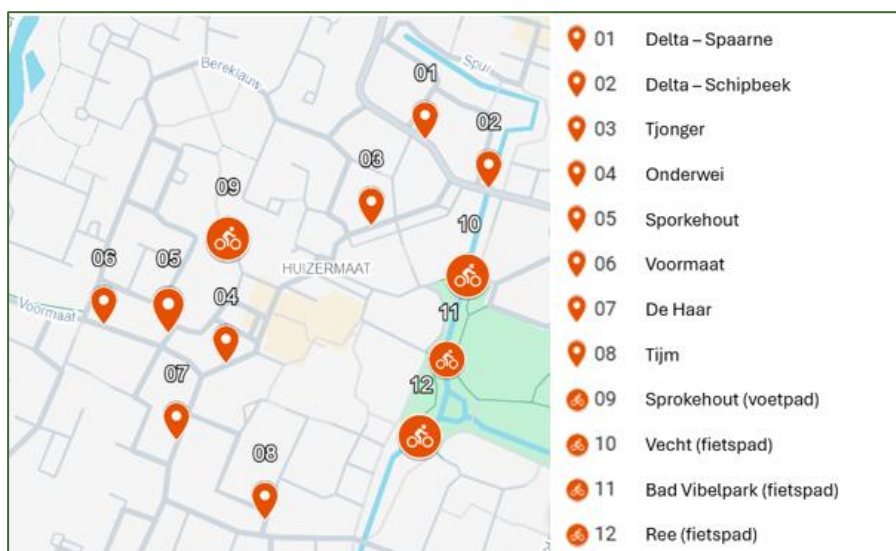
2 Verkeerstellingen

2.1 Methode en doel

Verkeerstellingen geven inzicht in de hoeveelheid en de samenstelling van het verkeer. Rond Holleblok zijn verkeerstellingen gedaan met behulp van telsingangen. Deze telsingangen zijn op 12 locaties, gedurende twee weken geplaatst. Figuur 1 laat de locaties van de telsingangen zien. Op 8 locaties zijn de aantallen van motorverkeer en fietsers gemeten. Voor het motorverkeer is ook het type auto (personenauto / vrachtauto) en de snelheid gemeten. Op de andere 4 locaties zijn de aantallen fietsers gemeten. Verder kan met een telsingang niet alleen het type verkeer maar ook de richting van het verkeer worden gemeten.

De meetperiode was van 28 maart t/m 19 april 2026. Hiervoor is gekozen omdat de scholen in deze periode nog geen vakantie hadden. Wel vielen de feestdagen Goede vrijdag en Pasen (1^e weekend van april) in de meetperiode. Het weekend van 11 en 12 april was een 'normaal' weekend zonder vakanties en feestdagen.

De telsingang op de Haar (nr. 07) is gedurende de meetperiode twee dagen buiten werking geweest, namelijk van 30 maart tot en met 1 april. Omdat de telsingangen in totaal gedurende twee weken zijn geplaatst en de resultaten met een bandbreedte worden geïnterpreteerd, heeft dit geen invloed op de representativiteit van de meetresultaten.



Figuur 2: Locaties verkeerstellingen (kaart: Googlemaps.nl)

Het doel van de verkeerstellingen is om inzicht te krijgen in de verkeersdruk rondom het Holleblok. De resultaten geven een beeld van de verkeersstromen, voertuigtypen en snelheid in het onderzoeksgebied. De resultaten van de tellingen zijn samengevat in bijlage 1, in bijlage 4 staan alle meetresultaten van de verkeerstellingen.

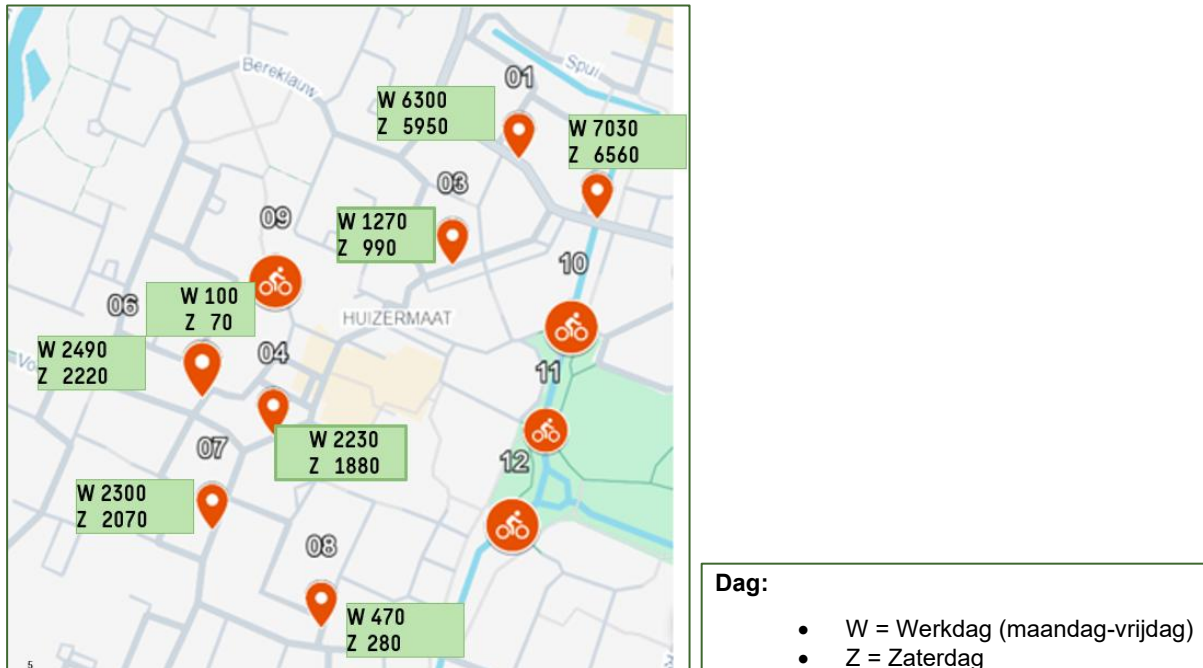
2.2 Resultaten

2.2.1 Motorvoertuigen (mvt)

Intensiteit en drukte

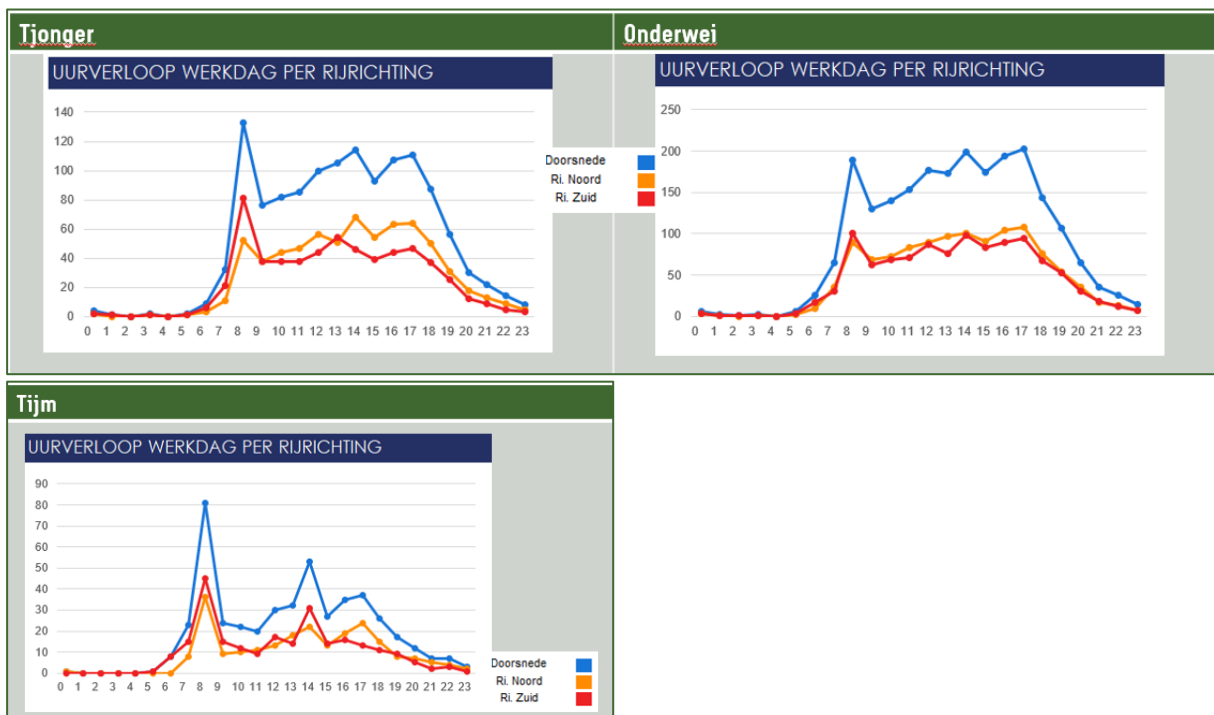
De intensiteit op de Delta ligt hoger dan de wegen in de directe omgeving van het Holleblok. Dit is passend bij de functie van de Delta: een gebiedsontsluitingsweg. Op de 30 km/uur wegen rondom het Holleblok varieert de intensiteit tussen 500 en 2.500 mvt/dag. De belangrijkste toegangswegen van het Holleblok zijn de Tjonger en de Onderwei. Uit de telgegevens blijkt dat het smalle zuidelijk deel van de Onderwei op dit moment een hogere verkeersintensiteit kent dan de Tjonger, circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal meer.

In figuur 3 zijn de intensiteiten per locatie weergegeven voor het gemiddelde aantal motorvoertuigen op werkdagen en de zaterdag. Voor alle wegen geldt dat de zondag een lagere intensiteit kent dan de zaterdag.



Figuur 3: Intensiteiten motorvoertuigen per locatie op een werkdag en zaterdag

Op vrijwel alle wegen rondom Holleblok is zichtbaar dat er sprake is van een ochtendspits en een middagspits op werkdagen. Er ligt een duidelijke relatie met het in- en uitgaan van de scholen. Figuur 4 geeft een beeld van de verdeling van het verkeer over de dag op de Tjonger, Onderwei en Tijn.



Figuur 4: Uurverloop intensiteiten motorvoertuigen Tjonger, Onderwei en Tijn

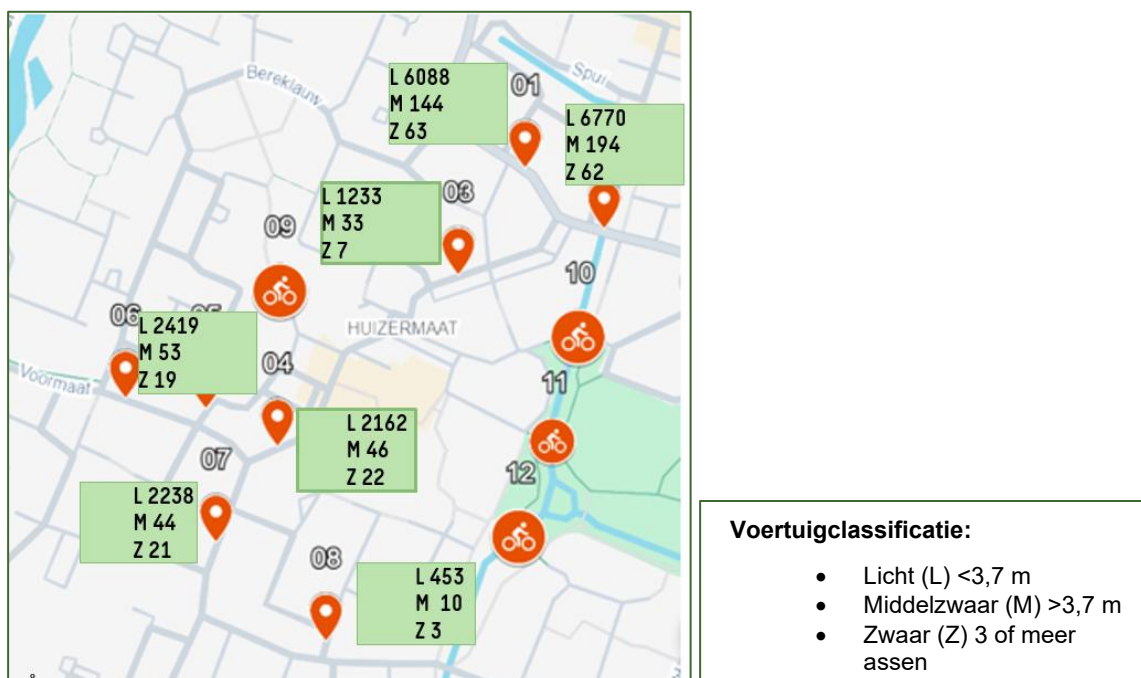
Het aantal motorvoertuigen op de Voormaat en de Haar is redelijk vergelijkbaar. Op deze wegen treedt de hoogste verkeersdruk vooral op tijdens de avondspits. De verkeersintensiteit op Sporkehout is relatief laag, waarbij de drukste periode eveneens de avondspits betreft.

Vrachtverkeer

Het grootste deel van de voertuigen betreft lichte motorvoertuigen (auto's) > 96%. Middelzwaar en zwaar verkeer betreft vrachtwagens en (zware) bestelbussen. Dit zijn onder andere de vrachtwagens, die de winkels, supermarkt en het zorgcentrum bevoorraden. Ook vuilniswagens behoren tot deze categorie. Het hoogst aantal voertuigen 'zwaar verkeer' is gemeten op de Delta. In figuur 4 zijn de intensiteiten per voertuigklasse weergegeven.

In de directe omgeving van Holleblok komt op de Voormaat, De Haar, de Tjonger en het zuidelijk deel van de Onderwei middelzwaar (aantal +/- 40 per dag) en zwaar verkeer (+/- 25 per dag) voor. Hoewel op de Onderwei een vrachtverbod geldt in de noordelijke richting, is er relatief veel vrachtverkeer gemeten.

Naar aanleiding van de telresultaten van het vrachtverkeer op het zuidelijk deel van de Onderwei is een aanvullende analyse gedaan van de tellingen. Daaruit blijkt dat er vaak maar één kant van een (vracht)auto over de tellussen rijdt die op dat punt relatief zwaar belast worden. Dat komt doordat de weg hier erg smal is en (vracht)auto's de stoep gebruiken om elkaar te kunnen passeren. Daardoor is het waarschijnlijk dat de aantallen zwaar en middelzwaar vrachtverkeer overschat worden. Het is achteraf lastig om deze op basis van de ruwe data de tellingen exact te corrigeren. De inschatting is dat de hoeveelheid *middelzwaar en zwaar vrachtverkeer 50 tot 60% lager ligt op het smalle deel van de Onderwei* dan volgens de metingen in figuur 5. Tijdens de schouw (zie hoofdstuk 6) bleek overigens dat er hier ondanks het verbod wel vrachtverkeer rijdt.



Figuur 5: Intensiteiten motorvoertuigen per voertuigclassificatie per etmaal

*intensiteiten vrachtverkeer Onderwei zijn vermoedelijk overschat

Snelheid

Met behulp van de telslangen kan een indruk worden verkregen van de snelheden die gereden worden op de verschillende wegen. In verkeerskundig onderzoek wordt vaak gekeken naar de V85-snelheid. Dit is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden.

Op de Delta geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. De gemeten V85-snelheid ligt hier rond de 45 km/uur. Op de Tjonger, Onderwei, Sporkehout en Tijm is de V85-snelheid ook lager dan de maximumsnelheid van 30 km/uur, namelijk circa 25 km/uur.

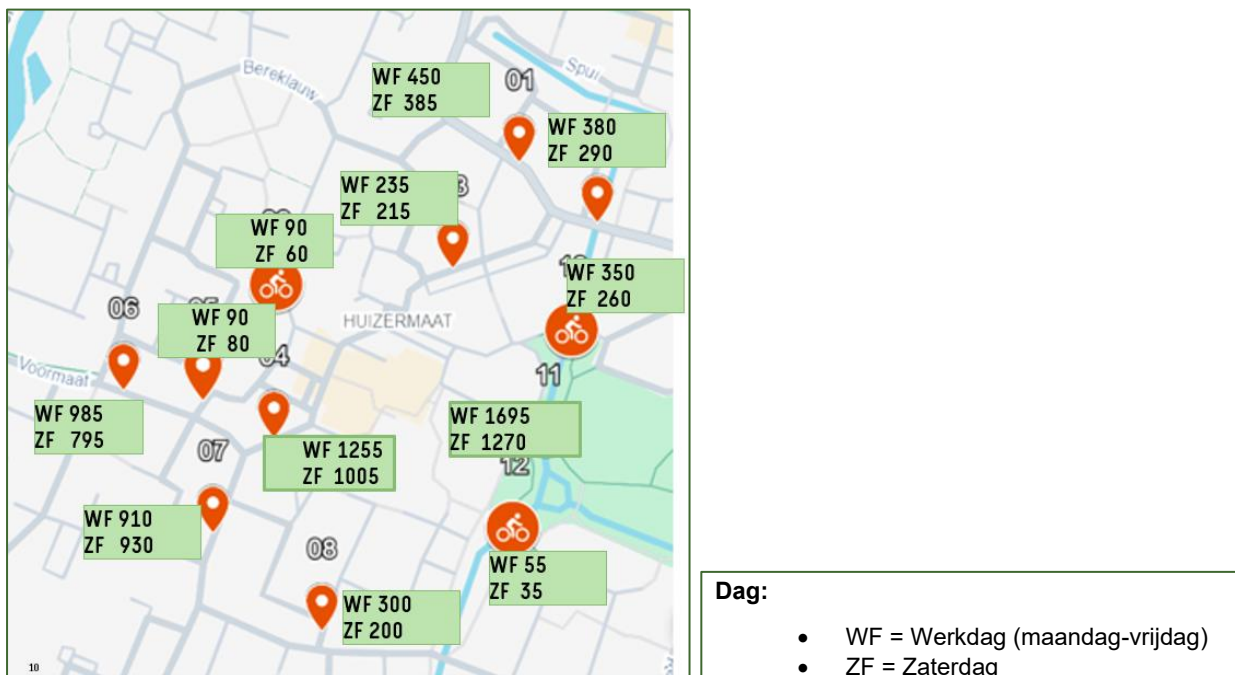
Voor De Haar en de Voormaat geldt ook een maximum snelheid van 30 km/uur. De V85-snelheid ligt hier met circa 40 km/uur hoger dan de maximumsnelheid.

2.2.2 Fiets

Intensiteit

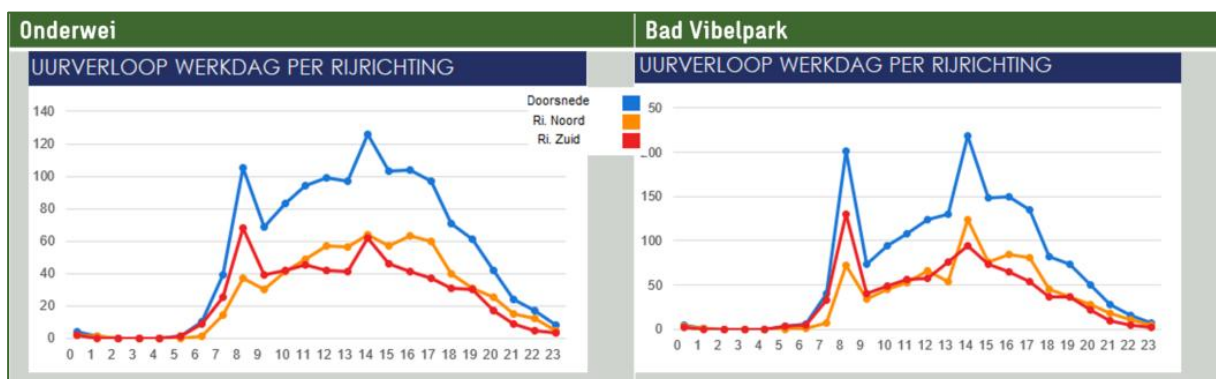
Op basis van de gegevens uit de verkeerstellingen voor fietsers kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

Op het fietspad in het Bad Vibelpark worden de meeste fietsers geteld, namelijk circa 1.700 fietsers. De fietsintensiteit is hier met name hoog tijdens de schoolspitsuren, tussen 08.00 en 09.00 uur en tussen 14.00 en 15.00 uur. Ook op de Onderwei is de fietsintensiteit hoog, met circa 1.200 fietsers per dag. Na het Bad Vibelpark en Onderwei volgen Voormaat en De Haar, met elk ongeveer 900 fietsers per dag. Vermoedelijk gaat er een redelijke hoeveelheid doorgaand fietsverkeer vanuit het Bad Vibelpark, via het Holleblok – Onderwei-Voormaat en De Haar naar Huizen centrum en vice versa.



Figuur 6: Intensiteiten fietsen per locatie op een werkdag en zaterdag

Figuur 7 geeft een beeld van de verdeling van de fiets over de dag op de Onderwei en het Bad Vibelpark.



Figuur 7: Verloop intensiteiten fiets Onderwei en Bad Vibelpark

3 Parkeeronderzoek

3.1 Methode en doel

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in de parkeerdruk en het parkeermotief van parkeerders in het Holleblok (bewoners, bezoekers of werknemers).

Om de parkeerdruk te bepalen, is op verschillende momenten gekeken hoeveel parkeerplaatsen er in het onderzoeksgebied bezet zijn. Het onderzoeksgebied is weergegeven in figuur 8. Hierbij is het parkeergebied omcirkeld dat wordt gebruikt voor het wijkwinkelcentrum. De parkeerplekken aan de zuidelijke kant van de Vecht en de noordelijke kant van de Tijn, Braam en Kroos worden rondom het openen en sluiten van de scholen en kinderopvang ook veel gebruikt door ouders..

Vooraf is vastgelegd hoeveel openbare parkeerplaatsen er in het gebied zijn. Zo is duidelijk welke parkeerplaatsen op eigen terrein liggen, bijvoorbeeld bij woningen, en welke openbaar toegankelijk zijn. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen het parkeerregime (openbaar parkeren of op eigen terrein) en bijzondere parkeerplaatsen (zoals invalideparkeerplaatsen, plekken voor artsen of laad- en losplaatsen). In totaal zijn er 290 parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied, waarvan 251 openbaar.

De meetmomenten waren:

Donderdag 9 april 2026	Vrijdag 10 april 2026	Zaterdag 11 april 2026
- 00:00 – 07:00	- 00:00 – 07:00	- 10:00 – 12:00
- 08:00 – 09:00	- 08:00 – 09:00	- 12:00 – 14:00
- 10:00 – 12:00	- 10:00 – 12:00	- 14:00 – 16:00
- 12:00 – 14:00	- 12:00 – 14:00	
- 14:00 – 16:00	- 14:00 – 16:00	
- 19:00 – 21:00	- 19:00 – 21:00	

Voor een parkeeronderzoek is het van belang te meten op momenten waarop de parkeerdruk in een gebied naar verwachting het hoogst is, zodat de maximale parkeerbehoefte in beeld wordt gebracht. In woongebieden doet de hoogste parkeerdruk zich doorgaans voor in de avond en nacht, wanneer bewoners thuis zijn. In winkelgebieden ligt de parkeerdruk juist vooral overdag, waardoor metingen op werkdagmiddag en zaterdagmiddag relevant zijn. Bij werklocaties en scholen is met name de ochtendspits het maatgevende meetmoment.



Figuur 8: Het onderzoeksgebied met parkeerterrein wijkwinkelcentrum Holleblok omcirkeld (blauw) en parkeergebieden rond scholen (groen)

Om het parkeermotief van de parkeerders te bepalen (bewoners, bezoekers, werknemers), is bij elke ronde de eerste vier karakters van de kentekens genoteerd en per onderzoeksdag met elkaar vergeleken. Parkeerders die in de eerste ronde op donderdag en/of vrijdag zijn waargenomen, zijn geclassificeerd als bewoner. Wanneer hetzelfde kenteken in een latere ronde opnieuw wordt aangetroffen, behoudt het deze classificatie. Een parkeerder die één keer is waargenomen, of niet

aaneengesloten voorkomt op een onderzoeksdag, is geclassificeerd als bezoeker, tenzij deze al als bewoner is aangemerkt. Een parkeerder die twee keer of vaker achter elkaar voorkomt en niet als bewoner is geclassificeerd, is aangemerkt als werknemer.

De resultaten van het parkeeronderzoek worden gebruikt om een betere inschatting te kunnen maken van de toekomstige parkeersituatie (bijv. capaciteit en locatie van parkeerplaatsen) bij wijzigingen in het ruimtelijk programma of de verkeersstructuur.

3.2 Resultaten parkeerdruk

De parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied bedraagt 290 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 251 parkeerplaatsen openbaar. De overige parkeerplaatsen zijn privé, beschikken over elektrische oplaadpunten of zijn gehandicaptenparkeerplaatsen of bestemd voor een arts.

In bijlage 2.1 staat een samenvatting van de parkeerdruk op de verschillende meetmomenten. De parkeerdruk in het hele onderzoeksgebied is op zijn hoogst 75%. De parkeerdruk in het totale onderzoeksgebied is daarmee acceptabel, maar op sommige momenten en vooral op bepaalde plekken ligt de parkeerdruk hoger dan wenselijk, bijvoorbeeld tijdens de openings- en sluitingstijden van de scholen en op momenten dat veel mensen boodschappen doen. Vanaf een parkeerdruk van 85% is sprake van een hoge(re) parkeerdruk. De zoektijd naar een parkeerplaats neemt dan toe en de loopafstanden van parkeerplek naar bestemming worden langer. De loopafstand, die nog als acceptabel wordt gezien, hangt af van de soort bestemming. De parkeerdruk in het volledige onderzoeksgebied is het hoogst (ca. 75%) op donderdagmiddag tussen 14.00 en 16.00 uur en op vrijdag tussen 12.00 en 16.00 uur.

In bijlage 2.2 zijn de parkeerdrukmetingen per onderzoeksmoment en per deelgebied in kaart gebracht. Hierin is het onderzoeksgebied verdeeld in 55 secties.

Nacht

In de nacht wanneer bewoners parkeren is de parkeerdruk in enkele woonstraten hoog. Het betreft de volgende straten; Tjonger, Onderwei, Braam, Tijn en Kroos. De parkeerdruk is laag rond het wijkwinkelcentrum Holleblok. Vanuit de nachtelijke telling blijkt dat er circa 40 parkeerplaatsen in het wijkwinkelcentrum worden benut door bewoners uit de buurt. Dit zijn vermoedelijk bewoners die geen ruimte bij de woning hebben voor het parkeren van hun (tweede) auto.

Ochtendspits (doordeweeks)

Tijdens de ochtendspits is het vooral druk rond het zorgcentrum en de scholen. Dit wordt mede verklaard door het brengen van de kinderen naar de scholen.

Middag (donderdagmiddag en vrijdagmiddag)

In de middag is het drukker op de parkeerplaatsen rond wijkwinkelcentrum Holleblok en dichtbij de scholen. Opnieuw is het halen van de kinderen met de auto hiervoor een verklaring. Op vrijdag tussen 12 – 14 uur is het het drukst op de parkeerplaatsen bij wijkwinkelcentrum Holleblok. Deze drukte is vooral in het zuidelijke deel bij het zorgcentrum. Tussen 14 – 16 uur is ook sprake van een hogere parkeerdruk bij de Braam, Kroos en Tijn.

Zaterdag

De parkeerdruk rondom het wijkwinkelcentrum is op de zaterdagmiddag relatief laag. In de meetperiode waren er vaak voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Op zaterdag is de bezetting gemiddeld lager dan op donder- en vrijdagmiddag. Wel is een piek zichtbaar rondom het zorgcentrum en de hoofdentree van het winkelcentrum. Voor (grotere) winkelcentra is de ervaring dat juist de zaterdagmiddag de hoogste parkeerbezetting laat zien.

Op zondag is niet gemeten. Kijkend naar de intensiteit op de zondag in vergelijking met de zaterdag (zie hoofdstuk 2), is de verwachting dat de parkeerdruk lager is op de zondag.

3.3 Motief parkeerders

Bijlage 2.3 geeft een samenvatting van het parkeermotief per onderzoeksmoment. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen bewoners, bezoekers en werknemers. In het hele onderzoeksgebied zijn

op zaterdag overdag een hoger percentage bewoners geparkeerd dan doordeweeks. Daarbij is het aantal voertuigen op eigen terrein meegeteld. Op donderdagmiddag en vrijdagmiddag is relatief het hoogste percentage bezoekers. Eind van de ochtend op donderdag en vrijdag zijn relatief de meeste werknemers aanwezig in de week

4 Vervoerwijze, herkomst bezoekers en bevoorrading

In samenwerking met de gemeente Huizen zijn vragenlijsten uitgezet onder winkels, scholen, kinderopvang, Versa welzijn, verenigingen en het zorgcentrum in Holleblok. De vragenlijsten hebben betrekking op:

- De vervoerwijze van klanten/bezoekers van de winkels, het zorgcentrum, het wijkcentrum, de gymzalen en leerlingen van scholen/kinderdagopvang.
- De herkomst (postcodegebied) van bezoekers van winkels en zorgcentrum en leerlingen van de scholen/kinderdagopvang.
- De bevoorrading van de winkels en het zorgcentrum.

De meeste van de gegevens die zijn ontvangen, betreft indicaties en 'gevoel'. Slechts een beperkt aantal respondenten heeft kwantitatieve gegevens aangeleverd. Om die reden worden de resultaten vooral kwalitatief beschreven.

4.1 Vervoerwijze

Uit de gegevens blijkt dat het gekozen vervoersmiddel voor reizen naar de voorzieningen in het Holleblok sterk afhankelijk is van het weer en de dag van de week. De scholen en kinderdagopvang geven aan dat met name de dinsdag en donderdag dagen zijn waarop kinderen vaker met de auto worden gebracht. Kinderen worden iets vaker met de fiets dan lopend naar school of kinderdagopvang gebracht. Op basis van de aangeleverde informatie is de inschatting dat gemiddeld 30% van de kinderen met de auto wordt gebracht, 40% op de fiets komt en 30% lopend.

Ook bij de overige voorzieningen in Holleblok geldt dat bezoekers zich over het algemeen iets vaker per fiets dan te voet verplaatsen. Voor de kinderdagopvang is het aandeel auto hoger, afhankelijk van dag en het weer (variatie 35-55% met de auto). Deze bevindingen sluiten aan bij landelijke trends.

Landelijk is er toenemende aandacht voor het autogebruik bij het brengen van kinderen naar school. Uit een door Veilig Verkeer Nederland uitgevoerde enquête² onder ruim 3.500 ouders blijkt dat de meeste ouders op maximaal vijf kilometer van de basisschool wonen, een afstand die in principe geschikt is om te lopen of te fietsen. Desondanks wordt ongeveer de helft van de kinderen soms met de auto naar school gebracht, terwijl een kleine groep kinderen (5,7%) altijd met de auto wordt gebracht (VVN, 2019).

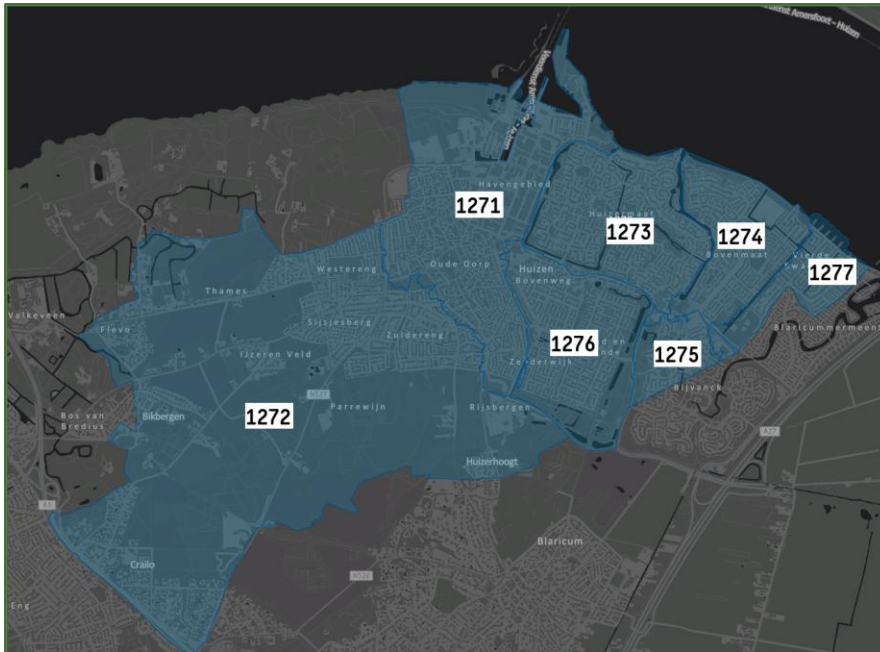
4.2 Herkomst bezoekers

De meeste bezoekers van de winkels zijn afkomstig uit de directe omgeving, met name uit postcodegebied 1273. Dit geldt ook voor de leerlingen van de scholen en kinderen die gebruik maken van de kinderopvang.

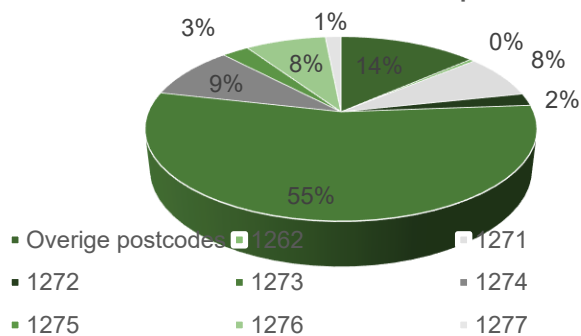
Ook de klanten van de apotheek komen voornamelijk uit de wijk. Voor het gezondheidscentrum geldt dat 50% van de klanten uit postcodegebied 1273 komt. 30% komt uit de omliggende postcodegebieden 1274, 1276 en 1271.

Nettorama heeft gedurende een periode van tien dagen de herkomst van haar klanten geregistreerd. Gemiddeld bezochten circa 1.600 klanten per dag de winkel. In figuur 9 is de globale verdeling per postcode-4 gebied weergegeven. Het merendeel van deze klanten (55%) is afkomstig uit postcodegebied 1273, waarin Holleblok ligt. Daarnaast komt een kleiner, maar duidelijk aandeel uit de omliggende postcodegebieden 1274, 1276 en 1271 (samen 25%). Het aandeel klanten uit overige postcodegebieden is minder groot en verspreid.

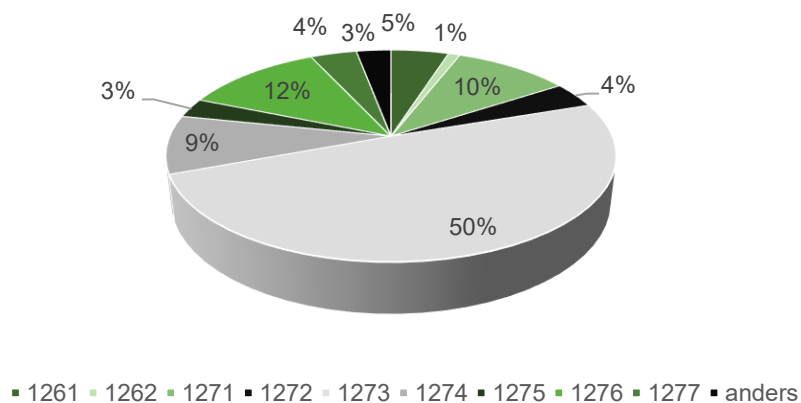
² VVN, 2019. Ouders, kinderen en verkeer. <https://vvn.nl/ouders-kinderen-en-verkeer>



Herkomst bezoekers supermarkt



Herkomst bezoekers zorgcentrum (huisarts)



Figuur 9: Herkomst klanten supermarkt, zorgcentrum en postcodegebieden gemeente Huizen (Arcgis,³ z.j.)

³ Arcgis, (z.j.) Postcodegebieden gemeente Huizen

<https://huizen.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=e970a8c06d29413a8a4a635032b9fdded>

4.3 Bevoorrading

Uit de gegevens van de supermarkt blijkt dat op zondag het geringste aantal vrachtbewegingen plaatsvindt (één levering). De meeste leveringen vinden plaats op dinsdag, donderdag en vrijdag, met elk vijf leveringen per dag. Dagelijks wordt rond 4.00 uur 's ochtends brood geleverd. Op dinsdag, donderdag en vrijdag bestaat het leveringspatroon daarmee uit één levering in de vroege ochtend rond 4.00 uur, drie leveringen in de ochtendperiode tussen 7.00 en 12.00 uur en één levering in de middag. Bij de meeste andere winkels is de bevoorrading verspreid over de dag en (met uitzondering van de fietsenwinkel) vaak met bestelbussen en/of minder grote vrachtwagens.

Van en naar het gezondheidscentrum rijdt er op werkdagen één keer per dag een vrachtwagen, met uitzondering van woensdag dan zijn er twee vrachtwagenbewegingen. De apotheek bezorgt daarnaast via een fietskoerier.

De bevoorrading van de maatschappelijke voorzieningen (scholen, welzijn, kinderopvang en verenigingen) is wisselend, maar vindt voornamelijk plaats met bestelbussen. Bij sommige voorzieningen komt eenmaal per jaar een grote bestelling, bij andere voorzieningen wordt enkele keren per maand bezorgd. Daarnaast levering van schoolfruit en incidentele bestellingen bij DHL.

5 Veiligheidstoets

Op donderdag 7 mei 2026 is er gedurende de ochtendspits een locatiebezoek uitgevoerd door een gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor op en rondom de Onderwei, wijkcentrum Holleblok en Tjonger. Het locatiebezoek is zowel te voet als met de auto uitgevoerd. Gedurende het locatiebezoek was het droog, zonnig en 13 graden.

Tijdens het locatiebezoek is de vormgeving en de uitwisseling van het verkeer op en rondom de Onderwei, wijkcentrum Holleblok en Tjonger geobserveerd en getoetst aan de richtlijnen vanuit het CROW. De bevindingen uit het locatiebezoek zijn in dit hoofdstuk verder toegelicht.

Ter input voor de verkeersveiligheidstoets, zijn de volgende uitgangspunten aangehouden:

- Intensiteitsgegevens van april 2026 (zie hoofdstuk 2)
- Parkeergegevens van april 2026 (zie hoofdstuk 3)

De volledige bevindingen van de verkeersveiligheidstoets staan in bijlage 3. Hierna volgen de belangrijkste aandachtspunten uit de verkeersveiligheidstoets.

Complexe en onoverzichtelijke verkeerssituaties

Op de Onderwei en de Tjonger komen veel functies samen (woonerven, parkeerplaatsen voor het winkelgebied, scholen en bevoorrading). In combinatie met de kronkelige structuur van de bloemkoolwijk leidt dit tot veel aansluitingen en oversteekbewegingen, wat onoverzichtelijke en ongewenste situaties voor de verkeersveiligheid oplevert.

Onvoldoende rijbaanbreedte

De huidige rijbaanbreedtes zijn onvoldoende voor comfortabel en veilig passeren door maatgevende voertuigen. De Onderwei heeft een rijbaanbreedte van ca. 4,60 m, de Tjonger heeft een breedte van 5,40meter. Aanbevolen wordt een wegbreedte van:

- Minimaal 4,80 m voor twee personenauto's,
- 5,50 m voor een auto en een vrachtauto,
- 6,00 m voor twee vrachtauto's.

Parkeerstructuur veroorzaakt veel conflicten

In het Holleblok liggen de parkeerlocaties verspreid over het gebied en de grootste parkeerplaats (tussen de Vecht en het winkelcentrum) ligt wat verder weg van de voorzieningen in het gebied. Dit zorgt voor zoekverkeer, veel in- en uitrijbewegingen en voetgangers die de rijbaan oversteken. Dit vermindert de verkeersveiligheid. Concentratie van parkeren en situering van meer parkeerplekken aan de zijde van de ingang van het winkelcentrum wordt aanbevolen, evenals het verminderen van het aantal aansluitingen op de rijbaan.

Onveilige menging van fiets- en autoverkeer

Fietsers, waaronder schoolgaande jeugd, moeten op meerdere plekken mengen met autoverkeer op onder andere parkeerterreinen. Dit levert conflictrisico's op. Aanbevolen wordt om het fietsverkeer een eigen, herkenbare route te geven buiten de parkeerplaatsen om.

Ongewenste manoeuvres van vrachtverkeer

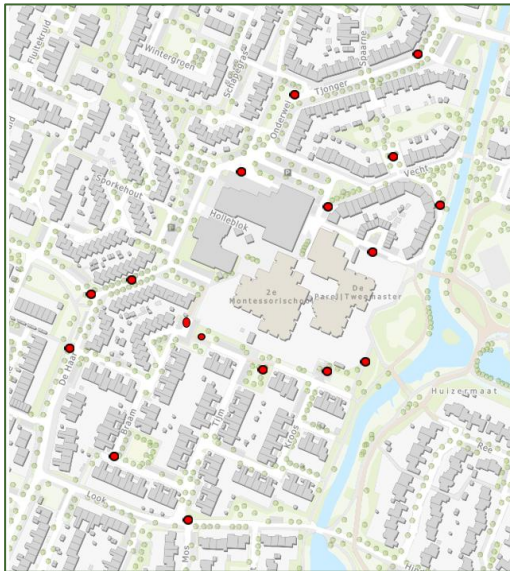
Vrachtverkeer moet momenteel achteruit op de rijbaan manoeuvreren om laad- en losplaatsen (o.a. bij de supermarkt) te bereiken. Dit is zeer onveilig. Er is behoefte aan een keermogelijkheid en opstelruimte buiten de rijbaan, of aan een inrichting van het gebied waarbij achteruit rijden op de rijbaan niet langer nodig is. Zo kan de bevoorrading plaatsvinden zonder het overige verkeer te hinderen.



6 Schouw

Op maandag 11 mei is aanvullend een schouw uitgevoerd met bewoners in de omgeving van het Holleblok. Doel is om de verkeersveiligheid van de huidige situatie en verbeterpunten voor (met name) de voetganger beter in beeld te krijgen. De belangrijkste aandachtspunten zijn in dit hoofdstuk beschreven, de volledige resultaten staan in bijlage 5.

Figuur 10 geeft een beeld van de bezochte locaties:



Figuur 10: locaties bezocht tijdens schouw

De belangrijkste aandachtspunten samengevat zijn:

- **Piekbelasting rond scholen**
De meeste knelpunten doen zich voor tijdens de haal- en brengtijden van de scholen. In deze periodes is sprake van een sterke vermenging van auto's, fietsers en voetgangers in een beperkte en vaak onoverzichtelijke ruimte, wat leidt tot onveilige situaties. Buiten deze piekmomenten is de verkeersdruk en de ervaren hinder aanzienlijk lager.
- **Onveilig verkeersgedrag**
Te hard rijden, met name door auto's, wordt op meerdere locaties ervaren, vooral in bochten en smalle straten. Daarnaast wordt er regelmatig fout geparkeerd (onder andere in het gras, voor garages en bij dubbel parkeren) en worden voorrangregels niet altijd nageleefd.
- **Smalle en onoverzichtelijke straten**
Veel straten zijn smal en kennen bochtige tracés, waardoor passeren lastig is, zeker voor bredere voertuigen en bij calamiteiten.
- **Onvoldoende en inconsistente voetgangersvoorzieningen**
Trottoirs ontbreken op diverse plekken of wisselen van zijde en voet- en fietspaden zijn soms gecombineerd en te smal. Ook zijn er op plekken geen duidelijke of veilige oversteekvoorzieningen.
- **Laden, lossen en afvalinzameling**
Laden en lossen bij het wijkwinkelcentrum en achteruitrijdende vuilniswagens zorgen voor onoverzichtelijke en onveilige situaties. Het ontbreken van voldoende keer- en opstelruimte dwingt vrachtverkeer tot risicovolle manoeuvres.
- **Zwaar en ongewenst verkeer in woonstraten**
Ondanks een verbod rijden vrachtwagens door het smalle deel van de Onderwei, wat leidt tot onveilige situaties, zeker wanneer voertuigen elkaar moeten passeren..
- **Onduidelijke inrichting en bebording**
Op meerdere kruispunten en in het wijkwinkelcentrum is de voorrangssituatie en de functie van de openbare ruimte onduidelijk door ontbrekende of inconsistente bebording en markering.
- **Parkeerdruk buiten het plangebied**
Net buiten het plangebied ervaren bewoners een tekort aan parkeerplaatsen, mede door het

bepaalde gebruik van bestaande garages. Dit knelpunt valt buiten de directe scope van de herontwikkeling, maar vraagt wel aandacht om afwenteling van parkeerdruk te voorkomen.

Onderstaand afbeeldingen die gemaakt zijn tijdens de schouw.









7 Samenvatting en aanbevelingen

Door de verschillende onderzoeken is er een actueel en integraal inzicht in het functioneren van het verkeer en parkeren rondom het Holleblok.

Uit de verkeerstellingen en het parkeeronderzoek blijkt dat de Onderwei (zuidelijk deel) een hogere motorvoertuigenintensiteit kent dan de Tjonger, terwijl op dat deel van de Onderwei ook sprake is van een zeer hoge fietsintensiteit. In het studiegebied als geheel is geen structureel tekort aan parkeerplaatsen; de bezettingsgraad blijft beperkt tot circa 75%. Wel doen zich piekmomenten voor: tijdens de ochtendspits is de parkeerdruk rond de scholen hoog en op vrijdagmiddag zijn de parkeerterreinen van het wijkwinkelcentrum Holleblok het meest belast. Daarnaast wordt dit parkeerterrein 's nachts door circa 40 bewoners gebruikt, wat mogelijk wijst op een tekort aan parkeergelegenheid in de omliggende woonstraten. Het advies is om hier rekening mee te houden in de verdere planvorming. Mede doordat de metingen in een periode zonder (veel) regen zijn uitgevoerd, wordt bij de verdere uitwerking van een plan uitgegaan van een bepaalde bandbreedte in de verkeersintensiteit en parkeerdruk.

De veiligheidstoets laat zien dat de Onderwei en de Tjonger een groot aantal functies ontsluiten, waaronder woonerven, parkeerterreinen voor het winkelgebied, de toegang tot scholen en de bevoorrading van het winkel- en gezondheidscentrum. In combinatie met de ligging in een bloemkoolwijk zorgt de kronkelige structuur en de samenkomst van deze functies voor een sterke verblijfsfunctie van de erftoegangswegen. Tegelijkertijd leiden de vele aansluitingen, oversteekbewegingen en verkeersstromen tot onoverzichtelijke situaties, wat ten koste gaat van de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit.

Vanuit de beschikbare gegevens over de herkomst van bezoekers van het winkelcentrum en gezondheidscentrum blijkt dat een groot deel van de klanten uit de wijk komt of naastgelegen woonbuurten. Een groot deel van de bezoekers komt op basis van een inschatting van de winkeliers, de maatschappelijke voorzieningen en het gezondheidscentrum te voet of met de fiets naar Holleblok. Dat is naast onder meer de weersomstandigheden een verklaring voor de relatief lage parkeerdruk op de meeste momenten in de week.

Vanuit zowel de metingen, de vragenlijsten, veiligheidstoets en schouw ontstaat een compleet beeld van het verkeerskundig functioneren van het gebied rondom Holleblok. De gesignaleerde aandachtspunten worden zo goed mogelijk meegenomen bij de plannen voor de gebiedsontwikkeling. Het zal echter niet zo zijn dat alle knelpunten zoals die ervaren worden, hierin kunnen worden meegenomen. Ook omdat een deel van de knelpunten buiten het plangebied ligt en losstaat van een mogelijke herontwikkeling van het Holleblok.

De gebiedsontwikkeling van Holleblok biedt kansen om een belangrijk deel van de gesignaleerde knelpunten die nu worden ervaren door bewoners en ondernemers te verbeteren, waaronder uiteraard de verkeersveiligheid. Geadviseerd wordt te zoeken naar verkeersmaatregelen die ervoor zorgen dat de functie, gebruik en inrichting van met name de Onderwei (zuidelijk deel) en Tjonger beter met elkaar in overeenstemming is. Verkeerskundige maatregelen die in dat kader worden onderzocht zijn:

- Het aanpassen van dwarsprofielen op de Tjonger en/of de Onderwei, waardoor de veiligheid wordt verbeterd. Daarbij kan worden gedacht aan het beperkt verbreden op delen van de weg voor een beter zicht en het beter kunnen passeren van tegemoetkomend verkeer (Tjonger), of het weghalen van de hoogteverschillen tussen voetpad en rijbaan (zuidelijk deel Onderwei).
- Het instellen van eenrichtingverkeer op de Onderwei voor autoverkeer. Voor fietsverkeer (en hulpdiensten bij sirenegebruik) blijft de weg dan in twee richtingen berijdbaar.
- Inrichting van de Onderwei als fietsstraat, waardoor de fietser een prominentere plek krijgt en de veiligheid verbetert.

Ook wordt globaal onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor alternatieve ontsluitingswegen naar het Holleblok en welk effect dat heeft.

Bij de verdere uitwerking moeten de effecten van bovengenoemde maatregelen in beeld worden gebracht in relatie tot het stedenbouwkundig plan met bijbehorend ruimtelijk programma. Daarbij moet gekeken worden welke verkeersintensiteiten acceptabel zijn vanuit veiligheid met de voorgestelde inrichting en verkeerscirculatie. Hierin moet ook de bevoorrading worden meegenomen, inclusief veilige ruimte om te manoeuvreren.

Daarnaast is het wenselijk om de huidige versnipperde parkeerstructuur te herstructureren en te concentreren. Door parkeerplaatsen zodanig te situeren dat voetgangers de rijbaan niet hoeven over te steken en door het aantal aansluitingen van parkeerplaatsen op de rijbaan te verminderen, kan het aantal conflictpunten en het zoekverkeer worden teruggebracht. Herstructurering biedt bovendien kansen om het zicht bij het in- en uitrijden van parkeerplaatsen te verbeteren en parkeerplaatsen dichterbij de ingang van voorzieningen te situeren.

Tot slot is het van belang om ook de gedragskant mee te nemen in de maatregelen. De fysieke maatregelen moeten uitnodigen tot het gewenste gedrag, maar daar bovenop moet vanuit de ondernemers, scholen, ouders en de buurt meer bewustzijn worden gecreëerd voor de keuze van vervoer en aandacht voor veiligheid.