

MEMO

Aan: Gemeenteraad Woerden
Van: College van Burgemeester en Wethouders
Opsteller: Raimond Mooij
Kenmerk: D/23/089837
Datum: 16 februari 2023

Onderwerp: Bestemmingsplan Hof van Harmelen – aanvullingen/opmerkingen

Aanleiding: vragen-opmerkingen Politieke Avond d.d. 2-2-2023

Technische vragen: Indien er technische vragen zijn dan zijn deze te stellen aan
Projecteider: Richard Beumers, beumers.r@woerden.nl
Beleidsadviseur RO: Raimond Mooij, mooij.r@woerden.nl

Inleiding

Het bestemmingsplan Hof van Harmelen ligt bij de gemeenteraad voor ter besluitvorming. Voor het bestemmingsplan is een staat van wijzigingen opgesteld, waarin is aangegeven welke wijzigingen bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden aangebracht. Er is echter een recente wijziging die maakt dat het college uw raad vraagt om nog één onderzoek (stikstofonderzoek) toe te voegen aan het bestemmingsplan en de staat van wijzigingen op dit onderdeel aan te passen. Daarnaast is in de behandeling op de politieke avond van 2 februari 2023 aangegeven dat er nog een reactie zou worden gegeven op de onderdelen eilandjes Meerkoet en Reiger en de verkeersontsluiting Hof van Harmelen.

In deze memo staan over de onderstaande onderwerpen aanvullingen/opmerkingen:

1. Stikstof;
2. Eilandjes Meerkoet en Reiger;
3. Verkeersontsluiting van Hof van Harmelen;
4. Wijziging positie Bebo-woningen Hof van Harmelen en
5. Brief Raad van State.

1. Stikstof

Inleiding

Met ingang van 26 januari 2023 wordt gebruik gemaakt van de aangepaste AERIUS calculator van het RIVM. Voor het bestemmingsplan Hof van Harmelen is eerder al door KuiperCompagnons de stikstofdepositieberekening uitgevoerd. Op deze gronden zijn 96 woningen voorzien. De gronden op de locatie zijn thans in gebruik voor agrarische doeleinden en in het noorden van het plangebied zijn twee bedrijven gevestigd.

In de berekening van de stikstofdepositie zijn de aanleg van de nieuwe woningen én het gebruik van de nieuwe woningen beschouwd. Beoordeeld is of in deze fases van het plan sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats gelegen binnen Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plan.

Ligging plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Rondom het plangebied zijn diverse Natura 2000-gebieden gelegen. De meest nabij gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden ten noorden van het plan zijn de 'Oostelijke Vechtplassen' en 'Nieuwkoopse Plassen & De Haeck' op een afstand van respectievelijk circa 8 km en 9 km. Ten zuiden van het plan is het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied 'Uiterwaarden Lek' op een afstand van ruim 12 km (zie hiervoor afbeelding op pagina 2).

Berekeningen

Uit de nieuwe berekeningen wordt geconcludeerd dat geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats binnen Natura 2000-gebieden. In deze nieuwe berekening is geen rekening gehouden met de afname van de stikstofemissie door het gebruik en de verkeersproductie van de bestaande functies.

Conclusie

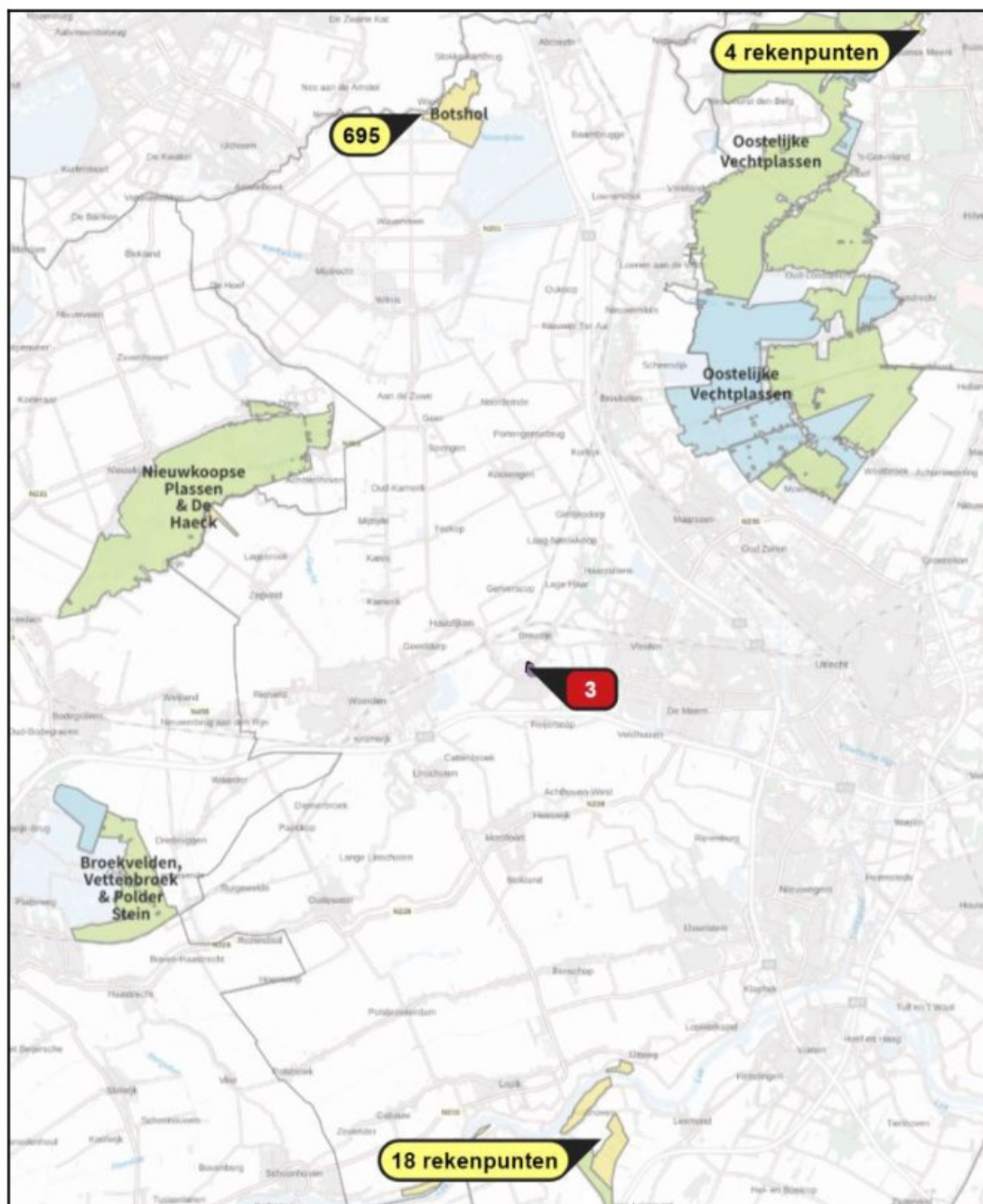
In het onderzoek van KuiperCompagnons van d.d. 2 februari 2023 is beoordeeld of de aanleg- en gebruiksfase van de ontwikkelingen binnen het bestemmingsplan 'Hof van Harmelen' in de gemeente Harmelen leidt tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats binnen Natura 2000-gebieden. Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat zowel de aanleg als de gebruiksfase geen toename van de stikstofdepositie veroorzaakt.

Dit betekent dat significant negatieve effecten op de instandhouding van die gebieden kunnen worden uitgesloten en dat de Wet natuurbescherming niet leidt tot belemmeringen.

De AERIUS-berekening is als bijlage 1 bij deze memo gevoegd.

Aanpassing bestemmingsplan

In de plantoelichting (paragraaf 9.2.2 Gebiedsbescherming onder 'Stikstof') van het bestemmingsplan wordt een samenvatting van het Stikstofdepositie-onderzoek gegeven en wordt bijlage 16 (van de plantoelichting) vervangen voor het onderzoek 'Stikstofdepositie-onderzoek aanleg en gebruik Hof van Harmelen (februari 2023)' (841.313.05) van KuiperCompagnons



Afbeelding: Ligging van het plangebied (aangeduid met 3) ten opzichte van Natura 2000-gebieden

2. Eilandjes Meerkoet en Reiger

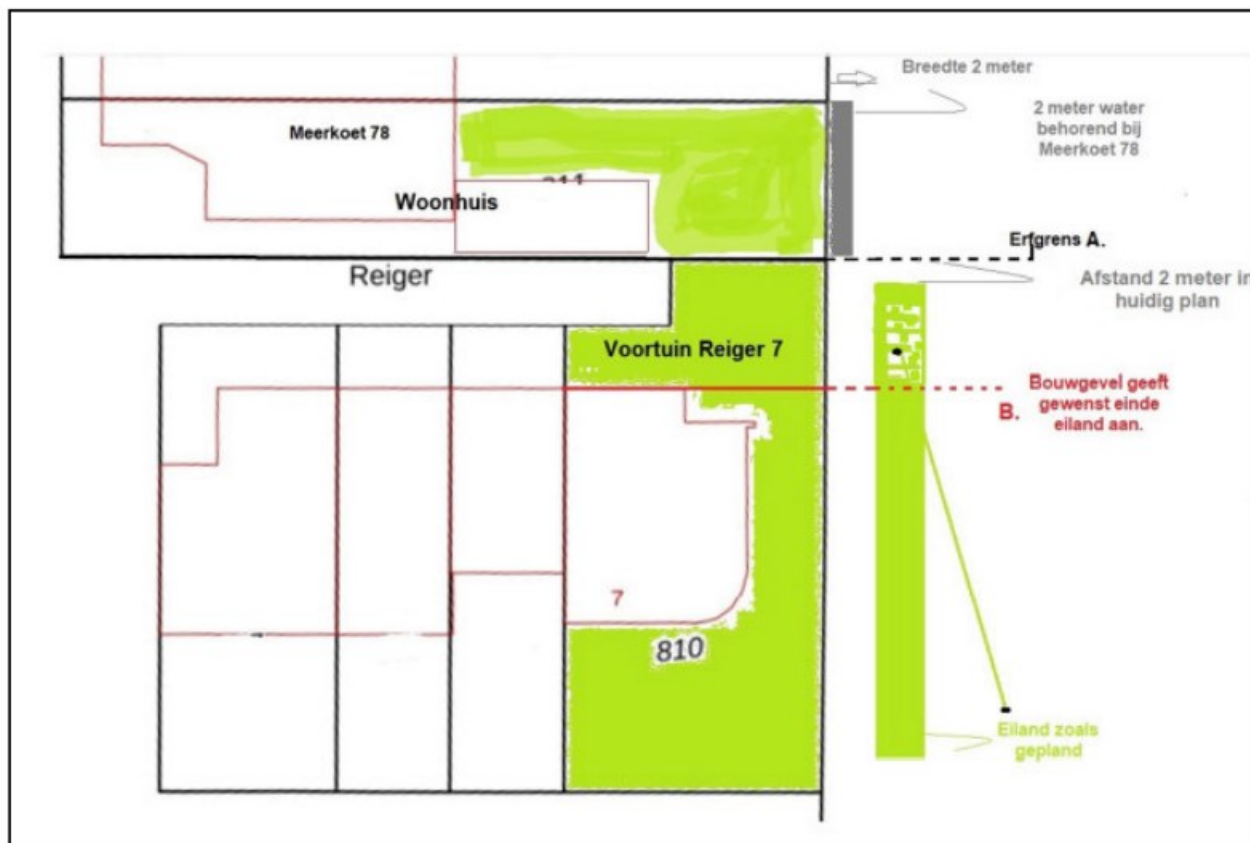
Ontwerpbestemmingsplan Hof van Harmelen

Op de verbeelding is in de bestemming 'Water' de mogelijkheid opgenomen om vier eilandjes aan te leggen (zie uitsneden van de verbeelding op pagina 3). Volgens de planregels (artikel 5.2) zijn op deze eilandjes zijn 'gebouwen' en andere bouwwerken NIET toegestaan. De eigenaren van de eilandjes (bewoners van Meerkoet 120 en 112 en Reiger 7 en 15) mogen hier geen gebouwen en/of bouwwerken realiseren.

In een brief uit 2019 van Hof van Harmelen BV aan bewoners Meerkoet (112 en 120) en Reiger (7 en 15) is het voorstel gedaan van een gewijzigde lengtemaatvoering van de eilandjes. In het voorstel zijn de eilandjes verkleind met 2 meter ten opzichte van de erfgrenzen. Op de Politieke Avond (van 2 februari 2023) is toegezegd dat de bewoners, waar een eiland is beoogd, worden benaderd over de maatvoering. De vier bewoners zijn benaderd waarbij duidelijk is dat er drie verschillende maatvoeringen te onderscheiden zijn:

1. Afstand van een eiland waar twee particuliere percelen aan elkaar grenzen;
2. Afstand van een eiland waar een particulier perceel grenst aan gemeentegrond en
3. Afstand van een eiland ten opzichte van een geplande brug.

Door de bewoners van Meerkoet 78 en 104 (hierna: de bewoners) is naar aanleiding van de Politieke Avond (van 2 februari 2023) een brief gestuurd. Hierin geven zij het volgende aan: *Zij maken zich nog altijd ernstig zorgen omtrent de schending van hun privacy met de komst van het bestemmingsplan Hof van Harmelen. De ernstige inbreuk op de privacy wordt eens te meer vergroot door de komst van de eilanden, t.h.v. Reiger 7 en Meerkoet 112 pal naast de erfgrans van Meerkoet 78 en 104. Op de afbeelding (op de volgende pagina) is de situatie te zien.*



Afbeelding: Reiger 7 en Meerkoet 78

De argumenten voor de bezwaren staan hieronder:

1. In het bestemmingsplan staan de afmetingen van de eilanden t.h.v. Meerkoet 112 en Reiger 7 niet vermeld. Op diverse tekeningen worden verschillende indrukken voorgesteld.
2. De bewoners maken zich ernstige zorgen over de manier waarop invulling zal worden gegeven aan de eilanden. Hierover wordt eveneens geen duidelijk beeld geschetst binnen het bestemmingsplan.
3. Het gebruik van de eilanden wordt, binnen het bestemmingsplan, niet voldoende beschreven. De omschreven 'planregels' in bijlage 3 voorzien onvoldoende in regelgeving. Met deze regelgeving is in feite veel mogelijk, waarbij de eigenaren de eilanden als hun eigen tuin zullen zien en gebruiken.
4. Het misbruik van de eilanden baart de bewoners eveneens ernstige zorgen. De eilanden zullen een uitnodigende werking hebben voor de eigenaren van het eiland, alsmede waterrecreanten.
5. Tenslotte wijzen de bewoners op de handhaving van bovengenoemde problemen. Hierover vinden wij ook niets terug in het bestemmingsplan en lijkt ons voor politie en handhavingsambtenaren een onbegonnen klus.

Vanwege alle bovenstaande bezwaren, menen de bewoners een afdoende afstand van de eilanden tot onze erfgrans te mogen eisen. Hiervoor stellen wij een minimale afstand tussen Meerkoet 78 en Reiger 7 voor: De denkbeeldige erfgrans A. en de bouwgevel van Reiger 7 genaamd B. Deze afstand schatten de bewoners nu op zo'n 6,5 meter. Dit is wat ons betreft de minimale afstand. Deze zelfde afstand dient, volgens ons, ook toegepast te moeten worden tussen Meerkoet 104 en Meerkoet 112.

De tekeningen hierover geven duidelijk weer hoe de bewoners de situatie aangepast wensen te zien. Volgens de bewoners zijn deze aanpassingen middels een amendement gemakkelijk door de gemeenteraad te realiseren en daarmee wordt de privacy schending en mogelijk ernstige overlast voor ons voorkomen.

Op de bovengenoemde argumenten (1 t/m 5) wordt hieronder een reactie gegeven.

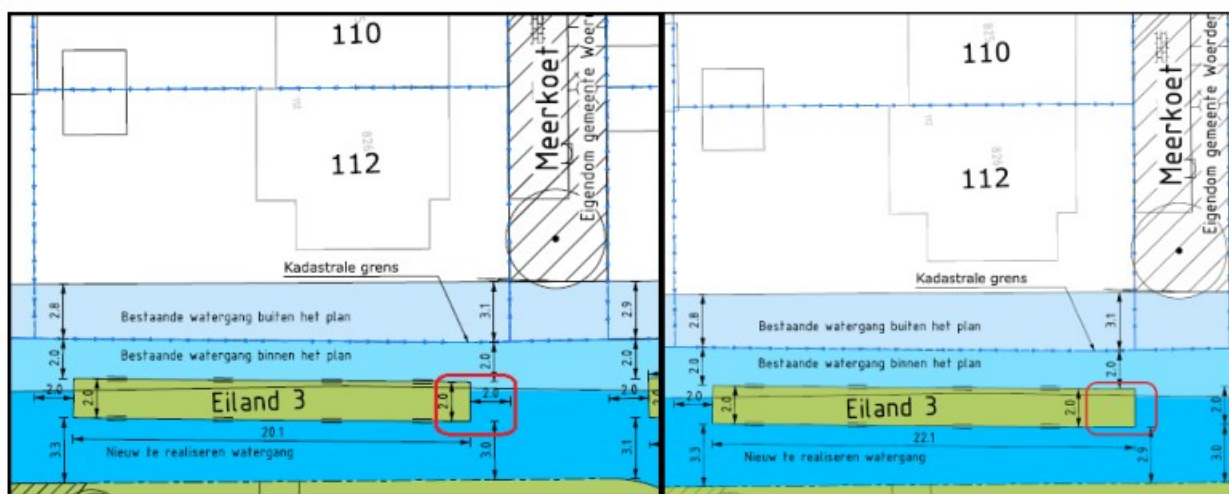
1. Op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan zijn de afmetingen van de eilandjes niet duidelijk te zien. In 'paragraaf 2. Eilandjes Meerkoet en Reiger - Ontwerpbestemmingsplan Hof van Harmelen' wordt geadviseerd de maatvoering van de eilandjes op te nemen op de verbeelding van het bestemmingsplan. Dit ter voorkoming van misverstanden.
2. In de planregels (artikel 5.2) van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat op de eilandjes geen gebouwen zijn toegestaan en ook geen andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde (dus ook bijvoorbeeld geen kippenhokken).
3. Het is niet de bedoeling dat de bewoners deze eilandjes als uitbreiding van hun tuin gaan gebruiken. Het doel van deze eilandjes is dat hier groen op komt ter bescherming van hun privacy gezien vanaf Hof van Harmelen.
4. De ontwikkelaars richten het eiland in met groen. De ontwikkelaars zullen bij verkoop van het eiland afspraken vastleggen over het gebruik en inrichting van het eiland. Bovendien komt het water tussen het eilandje en de huidige private perceelgrenzen in eigendom van de gemeente. Hierdoor kunnen de eilandjes niet zonder goedkeuring van de gemeente bij een tuin getrokken worden. Zoals aangeven onder 3. Is het niet bedoeling dat deze eilandjes voor recreatie worden gebruikt door de eigenaren en ook niet door andere waterrecreanten. Bij oplevering van de eilanden worden deze voorzien van beplanting.
5. Wanneer de eilanden niet gebruikt worden zoals in het bestemmingsplan staat opgenomen kan een verzoek tot handhaving worden ingediend bij de gemeente.

Ambtelijk advies

Het eilandje conform de wensen van de bewoners van Reiger 7 te begrenzen tot aan het openbaar gebied en aan de particuliere zijde te begrenzen tot 2 meter uit de erfgrans.

Meerkoet 112

Op 13 februari 2023 is overleg geweest met de bewoners van Meerkoet 112. Bewoners hebben aangegeven te kunnen instemmen met een inkorting van 2 meter ten opzichte van de perceelsgrens met hun burens. Verzocht is om aan de andere zijde geen inkorting door te voeren om inkijk vanaf de weg in Hof van Harmelen te beperken.



Afbeelding: ambtelijk voorstel voor eiland

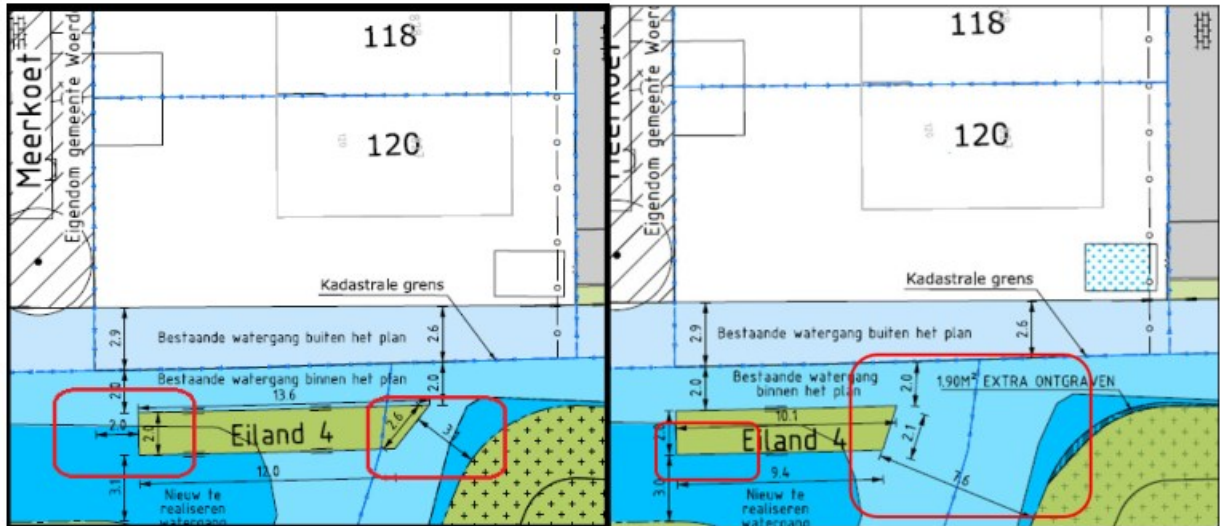
Afbeelding: voorstel van bewoners

Ambtelijk advies

Akkoord te gaan met het voorstel van de bewoners waar het eilandje vergroot wordt, grenst deze aan openbaar gebied.

Meerkoet 120

Op 13 februari 2023 is ook overleg geweest met de bewoners van Meerkoet 120. Bewoners hebben verzocht het eiland aan beide zijden anders te maatvoeren dan het voorstel. Om inzicht vanaf Hof van Harmelen te beperken hebben zij verzocht om het eiland aan de achterzijde van de woning niet in te korten. Aan de andere zijde hebben zij gevraagd om het vrije uitzicht op de dwarssloot van Hof van Harmelen te behouden.



Afbeelding: ambtelijk voorstel voor eiland

Afbeelding: voorstel van bewoners

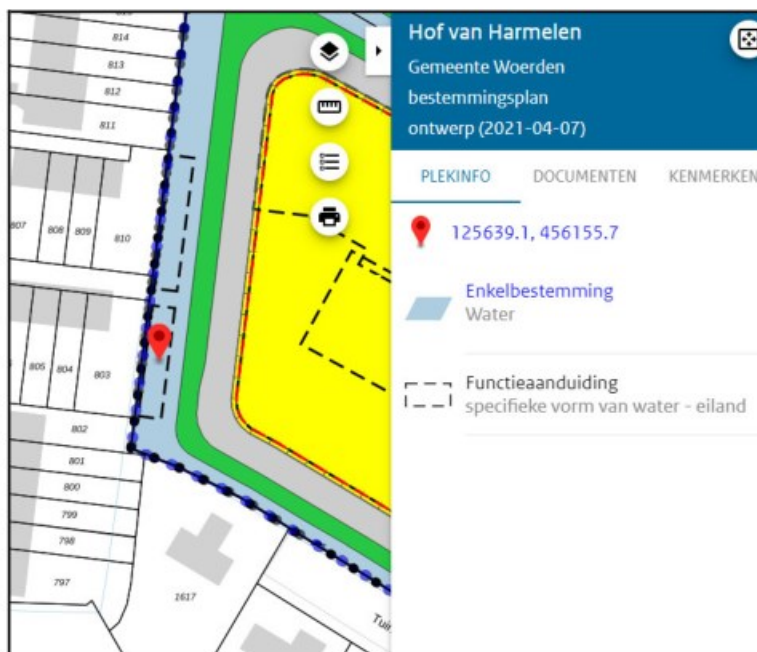
Ambtelijk advies

Akkoord te gaan met het voorstel van de bewoners:

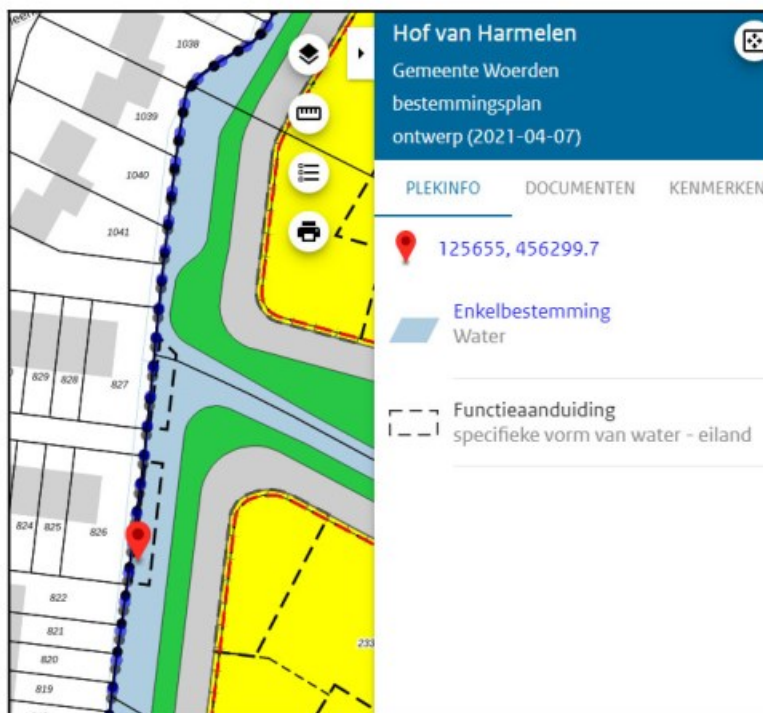
- waar het eilandje vergroot wordt, grenst deze aan openbaar gebied en
- waar het eiland verkleind wordt is dit op verzoek van de bewoners.

Aanpassing bestemmingsplan

Wanneer de oppervlakten van de eilandjes in het bestemmingsplan aangepast moeten worden, wordt geadviseerd dat de gemeenteraad een amendement indient waarin staat dat op de verbeelding het gebied met 'functieaanduiding – specifieke vorm van water-eiland' (zie uitsneden verbeelding hieronder) aangepast moet worden met een specifieke maatvoering.



Afbeelding: uitsnede verbeelding met eilandjes Reiger 7 (noordelijke eilandje) en Reiger 15 (zuidelijke eilandje)



Afbeelding: uitsnede verbeelding met eilandjes Meerkoet 120 (noordelijke eilandje) en Meerkoet 112 (zuidelijke eilandje)

1. Voor Eiland 1 is het ambtelijk advies om de lengtemaat van het eiland aan beide zijden tot 2 meter ten opzichte van de erfgrans
2. Voor Eiland 2 en 3 is het ambtelijk advies om de lengtemaat van het eiland aan de zijde van openbaar gebied te begrenzen tot aan het openbaar gebied en aan de zijde waar de andere particuliere kavel aan grenst de maat van 2 meter aan tot aan de erfgrans aan te houden.
3. Voor Eiland 4 is het ambtelijk advies om de lengtemaat van het eiland aan de zijde van het openbaar gebied te begrenzen tot aan het openbaar gebied en aan de andere zijde te begrenzen parallel aan de oeverlijn van de bestaande sloot in Hof van Harmelen.

3. Verkeersontsluiting van Hof van Harmelen

Ontwerpbestemmingsplan Hof van Harmelen

In het ontwerpbestemmingsplan is (in paragraaf 2.3 van de plantoelichting) opgenomen dat het Hof van Harmelen ontsloten wordt via de Tuinderij (in het zuiden) en de Ambachtsheerelaan (in het noordoosten). Voor de keuze van deze ontsluiting is door GraaffTraffic verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Door GraaffTraffic zijn zes ontsluitingsvarianten ontwikkeld. Uiteindelijk zijn twee varianten overgebleven. Een variant waarbij alleen ontsloten wordt op de Ambachtsheerelaan en een variant waarbij de twee noordelijke eilanden op de Ambachtsheerelaan worden ontsloten en het zuidelijke eiland op de Schoollaan/Tuinderij. Deze varianten zijn binnen de klankbordgroep beoordeeld. Op basis van de uitkomsten van de informatiebijeenkomst en een nadere stedenbouwkundige afweging is gekozen voor de variant waarbij het Hof van Harmelen middels de twee wegen wordt ontsloten. Deze variant staat na reacties uit de omgeving en het debat tijdens de politieke avond op 2 februari 2023 ter discussie.

Actualiteit verkeerscijfers

De rapporten van GraaffTraffic dateren van 2016/2017. De vraag is in hoeverre de gehanteerde verkeerscijfers op dit moment nog actueel zijn. De verkeerscijfers zonder realisatie van woningbouw zijn doorgerekend tot 2030. Hierin zit een jaarlijks groeipercentage verwerkt. Dit groeipercentage is in de afgelopen jaren niet toegenomen. De autonome verkeersintensiteiten zijn daarom op dit moment nog actueel.

De verkeersgeneratie van de nieuw te bouwen woningen is gebaseerd op kencijfers. Bepaald type woningen zorgen voor een bepaalde hoeveelheid autobewegingen. Sinds 2016

zijn deze kencijfers veranderd. Echter, ook het aantal en type woningen is sinds het onderzoek aangepast. Er is nu meer inzicht omdat ook de omgevingsvergunningaanvragen bekend zijn.

Situatie 2016 (aantal en type woningen en kencijfers verkeersbewegingen):

60 vrijstaande woningen x 8,2 verkeersbewegingen = 492 verkeersbeweging per dag
60 twee-onder-een-kap x 7,8 verkeersbewegingen = 468 verkeersbeweging per dag
Totaal 120 woningen en 960 verkeersbewegingen

Situatie 2023 (aantal en type woningen en kencijfers verkeersbewegingen):

10 vrijstaande woningen x 8,6 verkeersbewegingen = 86 verkeersbeweging per dag
28 twee-onder-een-kap x 8,2 verkeersbewegingen = 230 verkeersbeweging per dag
34 hoek-/tussenwoningen x 7,5 verkeersbewegingen = 255 verkeersbeweging per dag
24 goedkope etagewoningen x 4,0 verkeersbewegingen = 96 verkeersbeweging per dag
Totaal 96 woningen en 667 verkeersbewegingen

Toename Schoollaan 2016:

16 vrijstaande woningen x 8,2 verkeersbewegingen = 131,2
16 twee-onder-een-kap x 7,8 verkeersbewegingen = 124,8
Totaal 32 woningen en 256 verkeersbewegingen

Toename Schoollaan 2023:

3 vrijstaande woningen x 8,6 verkeersbewegingen = 25,8 verkeersbeweging per dag
12 twee-onder-een-kap x 8,2 verkeersbewegingen = 98,4 verkeersbeweging per dag
8 hoek-/tussenwoningen x 7,5 verkeersbewegingen = 60 verkeersbeweging per dag
9 etage-woningen x 4 verkeersbewegingen = 36 verkeersbeweging per dag
Totaal 32 woningen en 221 verkeersbewegingen

De cijfers op dit moment zijn dus gunstiger als in het rapport uit 2016/2017 opgenomen. Voor de duidelijkheid/eenduidigheid is er voor gekozen om het aantal van 960 te blijven hanteren in de achterliggende stukken. Er is dus uitgegaan van een worst case scenario.

Extra verkeer op de Schoollaan/Tuinderij

De extra hoeveelheid verkeer (van het gemaximeerde aantal woningen) kan binnen de bestaande capaciteit van de Tuinderij en de Schoollaan worden opgevangen. Dit is ook als zodanig in het verkeersrapport van Graaff Traffic aangegeven. Desalniettemin zijn er zorgen vanuit de omgeving geuit over de extra hoeveelheid verkeer, de onoverzichtelijke inrichting van het kruispunt Tuinderij/Schoollaan in combinatie met de schoolgaande kinderen en ouderen van/naar Gaza die van de Schoollaan gebruik maken.

De Schoollaan/Tuinderij heeft niet de uitstraling en functie van een 'normale' erftoegangsweg. Een bestempeling als woonerf is hier meer op zijn plaats. Bij een woonerf wordt gerekend met een maximale capaciteit van ca. 1000 motorvoertuigen/dag. De Schoollaan en Tuinderij zijn doodlopende straatjes en kunnen gezien worden als echte woonstraten. Een intensiteit van maximaal 1000 mvt/dag is gezien de functie en uitstraling de bovengrens. Dit komt overeen met ca. 100 mvt/spitsuur. Daarnaast heeft de Schoollaan een functie als fietsroute richting basisschool Sint Bavo en wordt het woon-zorgcomplex Sint Maarten bevoorrad. Op het drukste uur rijden er in 2030 circa 33 auto's/spitsuur (incl. autonome groei).

Om de verkeersdruk niet te hoog te laten oplopen, is het volledig ontsluiten van de Hof van Harmelen op deze wegen niet aan te bevelen. Als maximum zijn 60 mvt/uur in het drukste uur (= 1 auto per minuut) in de Schoollaan gehanteerd. In 2030 zijn in het drukste uur op een werkdag zoals gezegd naar verwachting 33 auto's onderweg op dit wegvak. Er is dan nog ruimte voor 27 motorvoertuigen in dat uur. Het is dan mogelijk om 16 vrijstaande en 16 twee-onder-een kapwoningen op de Schoollaan – Tuinderij te ontsluiten.

Zoals beschreven is de Schoollaan meer een woonerf dan een erftoegangsweg. Ook de intensiteiten (incl. Hof van Harmelen) passen bij een woonerf. Om ook daadwerkelijk meer aan te sluiten bij een woonerf zijn een aantal maatregelen aan te bevelen. In een woonerf heeft de

verblijffunctie prioriteit boven de verkeersfunctie. Bovendien gelden een aantal specifieke verkeersregels. Zo mag in een woonerf alleen geparkeerd worden in de vakken, mogen voetgangers de gehele breedte van de weg benutten en geldt een maximum snelheid van 15 km/u.

Om langzaam verkeer prioriteit te geven is besloten om de doorgaande route over de Schoollaan te laten lopen, waarbij de Tuinderij als zijstraat aansluit. Hiervoor zal een inritconstructie worden gemaakt aan het eind van de Schoolstraat. Geadviseerd wordt om ook de parkeerplaatsen aan de Schoollaan nader te beoordelen. De haakse parkeervakken aan de oostzijde van de Schoollaan tegenover de Tuinderij zijn ongeveer 3,90 meter diep, waarmee deze niet aan de CROW normen voldoen van haakse parkeerplaatsen. Deze horen namelijk minimaal 5 meter diep te zijn. Het risico is dat auto's die daar geparkeerd staan, voor een deel uitsteken waardoor een deel van het kruispunt minder goed te gebruiken is. Het risico bestaat dat auto's toch de binnenbocht nemen of dat er onveilige situaties ontstaan. Bij de reconstructie van de Ambachtsheerelaan zal ook de kruising met de Schoollaan nader bekeken moeten worden.

Naast bewoners, bezoekers van deze bewoners en bezoekers/personeel van Gaza, maken ook ouders gebruik van de Schoollaan die hun kinderen naar school brengen. Deze groep motorvoertuigen hoort niet thuis op de Schoollaan, maar kan lastig gewoerd worden. Een inrijverbod voor alleen deze doelgroep is niet mogelijk, laat staan handhaafbaar. Het afsluiten van de Schoollaan tijdens haal- en brengtijden is onwenselijk omdat gedurende die tijdstippen dan ook bewoners en bezoekers van Gaza de bestemming niet kunnen bereiken. De oplossing ligt hier in de communicatie via de school.

Extra verkeer op de Ambachtsheerelaan

Uit het onderzoek van GraaffTraffic (bron: bijlage 2 van ontwerpbestemmingsplan, pag.2) blijkt dat de Ambachtsheerelaan voldoende restcapaciteit heeft om het autoverkeer van Hof van Harmelen veilig af te wikkelen. Dit geldt zowel voor 2/3 van het plangebied als voor het gehele plangebied (zie ook de laatste paragraaf in deze memo 'vergelijk varianten').

Bij de aanname om alle autobewegingen uit de Hof van Harmelen (96 motorvoertuigen/spitsuur) te ontsluiten via de Ambachtsheerelaan gaat circa 48% in zuidelijke richting (Utrecht, Gouda, centrum Harmelen) en rijdt door de Joncheerelaan. De Ambachtsheerelaan heeft alleen een ontsluitende functie. De Ambachtsheerelaan is een weg waarbij een intensiteit van 300 motorvoertuigen /spitsuur mogelijk is. De telling geeft op een werkdag gemiddeld 500 motorvoertuigen /dag. Op het drukste uur rijden er tussen 16 en 17 uur 42 motorvoertuigen.

Bij de aanname om alle autobewegingen uit de Hof van Harmelen (96 motorvoertuigen/spitsuur) te ontsluiten via de Ambachtsheerelaan is dit goed mogelijk, zeker omdat het verkeer zich in noordelijke (Amsterdam, Woerden) en zuidelijke richting (Utrecht, Gouda) splitst. Ook de kruisingen kunnen de extra verkeersbewegingen goed verwerken, er ontstaat geen capaciteitsoverschrijding.

De inrichting van de Ambachtsheerelaan sluit goed aan bij de verkeersintensiteiten. Aandachtspunt is de inrichting van de Ambachtsheerelaan tussen de Schoollaan en de Joncheerelaan. Aan de zuidzijde liggen parkeervakken aan de weg, aan de noordzijde wordt op de weg geparkeerd. Het parkeren op de weg zorgt voor beperkt overzicht, met name omdat ook in de bocht wordt geparkeerd. Het wordt aangeraden het parkeerverbod op de hoek met de Joncheerelaan uit te breiden zodat de verkeerssituatie overzichtelijker wordt.

In de Ambachtsheerelaan is groot onderhoud gepland. In de zomer van 2023 worden de trottoirs en kolken (regenwaterputten) vervangen. Het vervangen van de rijbaan wordt nog niet uitgevoerd. Hiermee wordt gewacht tot na de realisatie van Hof van Harmelen, aangezien bouwverkeer gebruik zal maken van de Ambachtsheerelaan. Gelijktijdig met het onderhoud kunnen de noodzakelijke aanpassingen aan de verkeerssituatie uitgevoerd worden.

Keuze ontsluitingsvariant

De keuze voor de ontsluitingsroutes komt voort uit de nadere stedenbouwkundige afweging, op basis van de uitkomsten van het verkeersonderzoek en de besprekingen in de klankbordgroep. Bij de ontwikkeling van Hof van Harmelen is een uitgebreid participatietraject door middel van klankbordgroepbijeenkomsten en bewonersavonden geweest. In de planontwikkeling zijn diverse ontsluitingsvarianten besproken in de klankbordgroep. Er was bij de bewoners van de Ambachtsheerelaan weerstand om het project geheel op één aansluiting op de Ambachtsheerelaan aan te sluiten en de bewoners van de Tuinderij wilden zo min mogelijk verkeer bij hen langs hebben en hebben hun zorgen over de verkeersveiligheid op de Schoollaan.

Uiteindelijk is bij het collegebesluit over het stedenbouwkundig plan vastgesteld dat er met twee aansluitingen verder wordt gegaan om ook de last te verdelen. Op beide locaties is hierbij sprake van aantallen die ver onder de norm liggen. Om de verkeersbewegingen vanuit Hof van Harmelen via de Tuinderij te beperken is daarbij het aantal woningen gemaximaliseerd.

Vergelijk varianten

100% Ambachtsheerelaan

Capaciteit Ambachtsheerelaan 3000 motorvoertuigen/dag

Aantal motorvoertuigen in 2030 (autonome groei) 490 motorvoertuigen/dag

Toename verkeersintensiteit Ambachtsheerelaan 960 motorvoertuigen/dag (500 noord en 460 zuid)

Aantal motorvoertuigen in 2030 inclusief Hof van Harmelen 1450 motorvoertuigen/dag

2/3 Ambachttheerelaan – 1/3 Schoollaan/Tuinderij

Capaciteit Ambachtsheerelaan 3000 motorvoertuigen/dag

Aantal motorvoertuigen in 2030 autonoom 490 motorvoertuigen/dag

Toename verkeersintensiteit Ambachtsheerelaan 960 motorvoertuigen/dag (400 noord en 560 zuid)

Aantal motorvoertuigen in 2030 incl. Hof van Harmelen 1450 motorvoertuigen/dag

Capaciteit Schoollaan 1000 motorvoertuigen/dag

Aantal motorvoertuigen in 2030 autonoom 320 motorvoertuigen/dag

Toename verkeersintensiteit Schoollaan 240 motorvoertuigen/dag

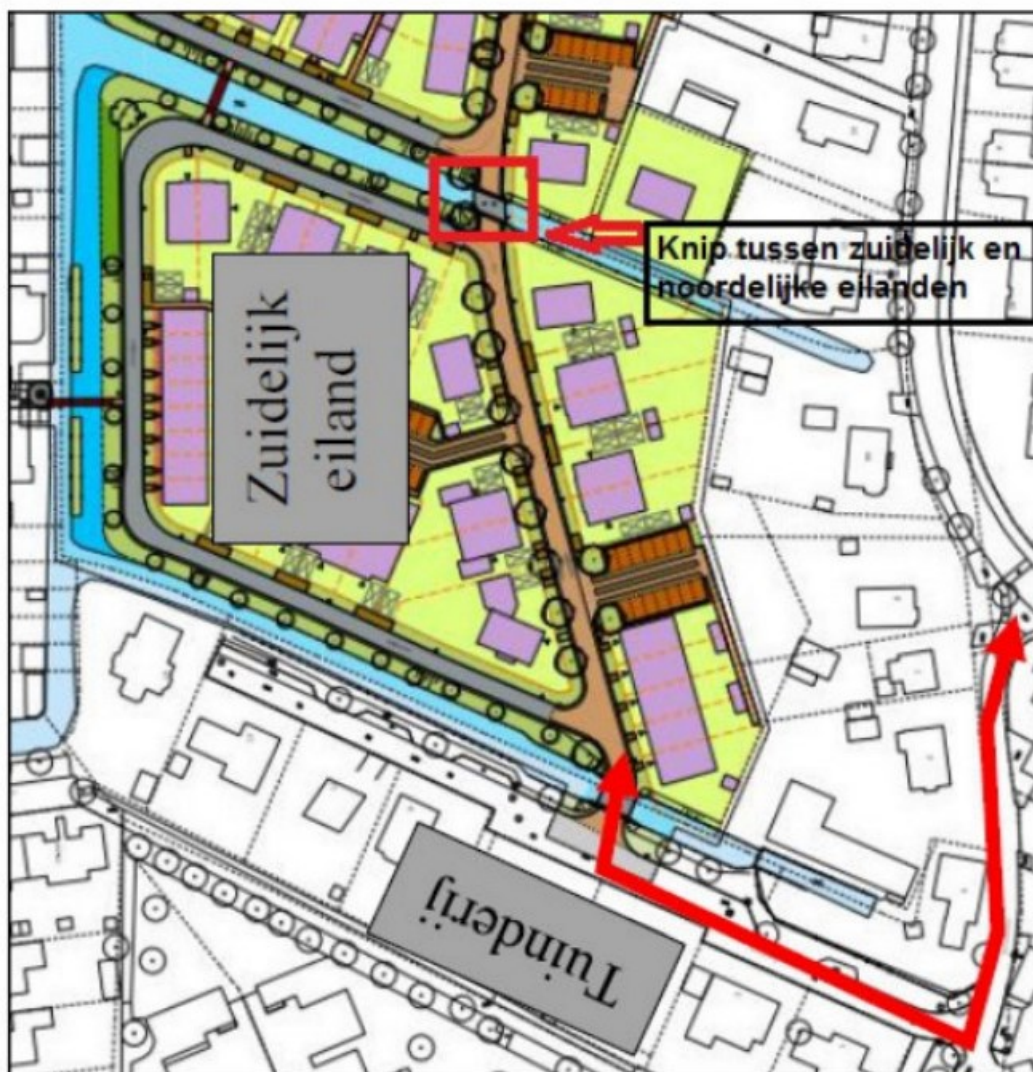
Aantal motorvoertuigen in 2030 incl. Hof van Harmelen 560 motorvoertuigen/dag

Aanpassing naar aanleiding van zienswijzen

Naar aanleiding van ingediende zienswijzen is in de 'Staat van wijzigingen –

Ontwerpbestemmingsplan Hof van Harmelen' opgenomen om de verbeelding en de planregels aan te passen:

1. op de verbeelding wordt de bestemming 'Verkeer' tussen eiland 1 en 2 (zie onderstaande afbeelding) aangepast naar de bestemming 'Water' met de nadere aanduiding 'Brug uitsluitend ten behoeve van langzaam verkeer en hulpdiensten'. Dit betekent dat er enkel een kruising kan worden aangelegd ten behoeve van langzaam wegverkeer en bij calamiteiten door hulpdiensten gebruikt kan worden en



2. In de planregels wordt in artikel 5 'Water' aangevuld met de aanduiding: 'Brug uitsluitend ten behoeve van langzaam verkeer en hulpdiensten.'

Door deze aanpassingen kunnen de nieuwe bewoners van het zuidelijke eiland hun woningen alleen via de Schoollaan-Tuinderij bereiken. Via de ontsluiting in het noordoosten (via de Ambachtsheerelaan) zijn alleen de twee noordelijke eilanden bereikbaar.

Aanpassing bestemmingsplan

Indien de gemeenteraad in haar overweging kiest voor een autoverkeersontsluiting volledig via de Ambachtsheerelaan is het van belang om te besluiten dat de verbeelding aan te passen waarbij de nu voorziene verkeerskundige knip (voor autoverkeer maar niet voor langzaam verkeer en hulpdiensten) tussen het zuidelijke eiland en de noordelijke eilanden te verplaatst wordt naar de locatie het zuidelijke eiland en de Tuinderij

Beroepsprocedure bij wijzigen autoverkeersontsluiting

Wanneer besloten wordt dat de autoverkeersontsluiting via de Ambachtseheerelaan gaat, is het aannemelijk dat bewoners van de Ambachtsheerelaan hiertegen in beroep gaan bij de Raad van State.

4. Wijziging positie Bebo-woningen Hof van Harmelen

In de Politieke avond (van 2 februari 2023) is gevraagd of het mogelijk is op woningen die op een specifieke locatie zijn bedacht te verplaatsen. De vraag is gericht op de Benedenbovenwoningen (Bebo).

Procedureel gezien is het verplaatsen van een type woning naar een andere locatie onwenselijk. Bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Hof van Harmelen is gebruik gemaakt van de coördinatieverordening. Dit betekent dat gelijktijdig het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunningen (voor de 96 woningen) ter inzage zijn gelegd. Hierdoor kan door de gemeente in één keer op de ontwerpen een besluit worden genomen. Door in één keer een besluit te nemen, is beroep bij één instantie mogelijk. In het geval van het ontwerpbestemmingsplan Hof van Harmelen en de ontwerp-omgevingsvergunningen is beroep mogelijk bij de Raad van State. De Raad van State behandelt de besluiten als één besluit en is aanzienlijke tijdwinst te behalen (dan wanneer tegen de twee besluiten een afzonderlijke traject gevolgd moet worden).

Verplaatsing van de woningen zal leiden tot wijzigingen van de verbeelding en toelichting van het bestemmingsplan. Bij wijzigingen in het bestemmingsplan die ook gevolgen hebben voor de omgevingsvergunning betekent dit dat er geen sprake meer is van een coördinatieregeling. Na een vastgesteld gewijzigd bestemmingsplan (op 23 februari 2023) moet daarna de ontwerp-omgevingsvergunning aangepast worden. Het gevolg is dat tegen beide besluiten een afzonderlijk beroepstraject doorlopen moet worden. Tegen het bestemmingsplan is dan nog beroep mogelijk bij de Raad van State aansluitend is tegen de omgevingsvergunning bezwaar, beroep bij de Rechtbank en hoger beroep bij de Raad van State mogelijk. Het bezwaar en beroep tegen de omgevingsvergunning kan zo'n **twee tot drie jaar** in beslag nemen voordat er een uitspraak is van de Raad van State.

Het draaien van een woninglocatie van Bebo-woningen heeft ruimtelijke consequenties. Stedebouwkundig ontstaat een ongewenste situatie omdat de woning niet meer georiënteerd is op de straat. Dit zal ook de woonkwaliteit voor de nieuwe bewoners niet ten goede komen. Verder zal dit ook gevolgen hebben voor het parkeren bij de woningen. Dit is niet eenvoudig oplosbaar en zal naar verwachtingen dan ook direct gevolgen hebben buiten de kavel en daarmee ook de verbeelding voor het bestemmingsplan en de toets van de omgevingsvergunning.

5. Brief Raad van State – besluit bestemmingsplan Hof van Harmelen

Op 12 december 2022 is bij de gemeente de uitspraak van de Raad van State ontvangen dat de gemeenteraad uiterlijk 23 februari 2023 een besluit moet nemen over het bestemmingsplan. Deze is ingeboekt maar door een interne administratieve fout niet direct doorgestuurd naar de griffie-gemeenteraad. Dit had wel moeten gebeuren.

Bijlagen

- 1. Stikstofdepositie-onderzoek aanleg en gebruik Hof van Harmelen (februari 2023) (841.313.05) van KuiperCompagnons**
- 2. Aangepaste staat van wijzigingen d.d. (ter vervanging van de nu bij het raadsvoorstel toegevoegde Staat van wijzigingen d.d. 22 december 2022)**

NOTITIE

Betreft	Bestemmingsplan 'Hof van Harmelen'
Locatie	Harmelen
Opdrachtgever	Reuvers & Reuvers Projectontwikkeling
Werknummer	841.313.05
Datum	2 februari 2023

Aanleiding

Door KuiperCompagnons is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd voor het bestemmingsplan 'Hof van Harmelen'. Voor deze locatie, aan de Tuinderij en Ambachtsheerelaan zijn in totaal maximaal 96 nieuwe woningen voorzien. De gronden op de locatie zijn thans in gebruik voor agrarische doeleinden en in het noorden van het plangebied zijn twee bedrijven gevestigd.



Afbeelding 1 : Locatie Hof van Harmelen

In deze notitie is de stikstofdepositie voor de aanleg en het gebruik van de nieuwe woningen beschouwd. Beoordeeld is of in deze fases van het plan sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats gelegen binnen Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plan.

In de volgende hoofdstukken wordt eerst het wettelijk kader behandeld, waarna de ligging van het plangebied en de uitgangspunten van de berekeningen worden beschreven. Daarna worden de berekeningsresultaten gepresenteerd waarna de notitie wordt afgesloten met de conclusies van het onderzoek.

Wettelijk kader

De wettelijke grondslag waarop toetsing van de planontwikkeling noodzakelijk is, betreft de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze toets dient om vast te stellen of, en zo ja, onder welke voorwaarden een menselijke activiteit in en rondom een Natura 2000-gebied kan worden toegelaten.

Meer concreet heeft deze toets de volgende twee doelen:

- 1 Zekerheid bieden dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet worden aangetast;
- 2 Zekerheid bieden dat een verslechtering van de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten, dan wel een verstoring van soorten niet optreedt.

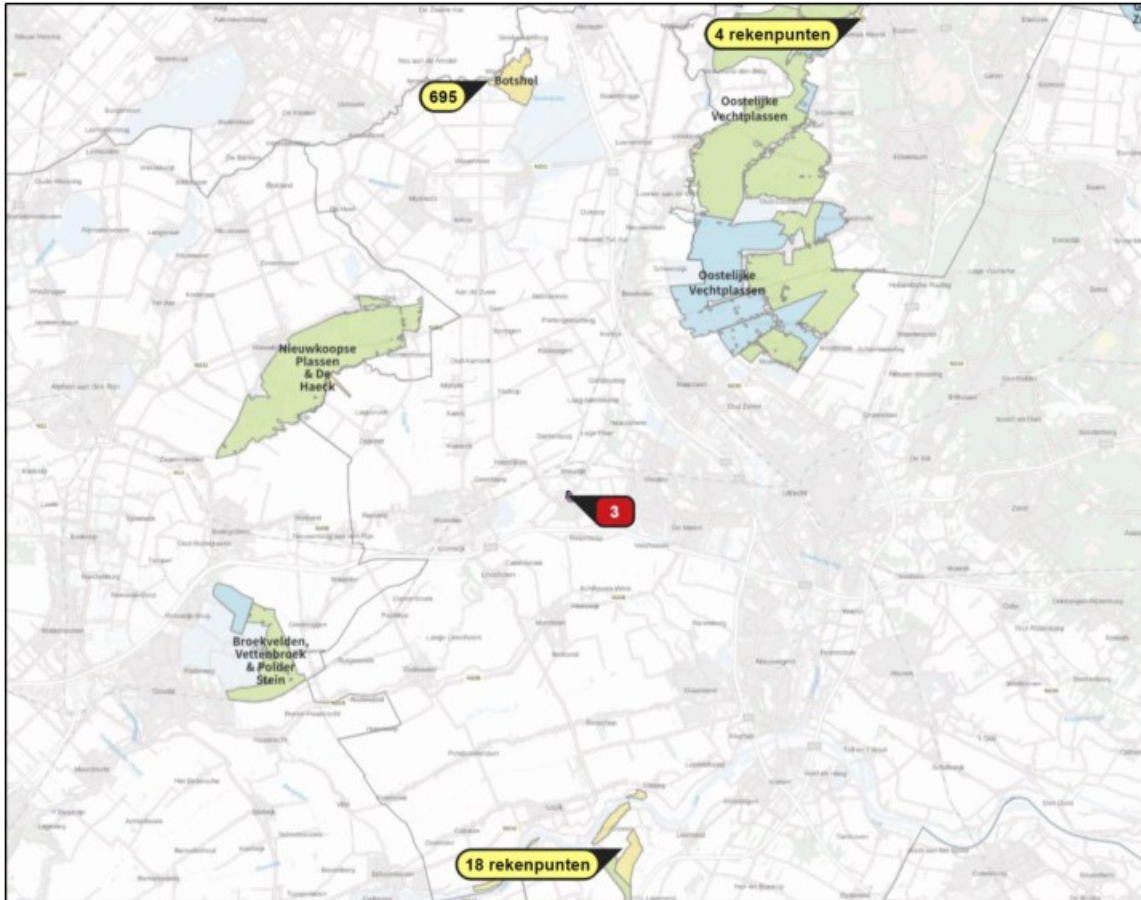
De wet bepaalt dat projecten en andere handelingen die de kwaliteit van de habitats kunnen verslechteren of die een verstorend effect kunnen hebben op de soorten, niet mogen plaatsvinden zonder vergunning. Indien ter plaatse van stikstofgevoelige habitats binnen de Natura 2000-gebieden geen stikstofdepositie wordt berekend, kunnen negatieve gevolgen in die gebieden worden uitgesloten.

Uitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State

Op 2 november 2022 is de uitspraak gepubliceerd waarin de vrijstelling voor de bouw-, aanleg- en sloopactiviteiten wordt opgeheven. Dit betekent dat de stikstofemissie van de sloop van bestaande gebouwen en de bouw van nieuwe gebouwen niet langer is uitgesloten van onderzoek. De aanlegfase betreft de bouw van de woningen en het bouw- en woonrijp maken van het terrein. Deze werkzaamheden veroorzaken emissie van stikstof door de mobiele installaties op de bouwplaats en door de aan- en afvoer van bouw materiaal en personeel.

Ligging plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Rondom het plangebied zijn diverse Natura 2000-gebieden gelegen. De meest nabij gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden ten noorden van het plan zijn de 'Oostelijke Vechtplassen' en 'Nieuwkoopse Plassen & De Haeck' op een afstand van respectievelijk circa 8 en 9 km. Ten zuiden van het plan is het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied 'Uiterwaarden Lek' op een afstand van ruim 12 km.



Afbeelding 2: Ligging van het plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Uitgangspunten

In de hierna opgenomen paragrafen zijn de uitgangspunten voor de aanleg- en gebruiksfase beschreven.

Aanlegfase

De stikstofemissie in de aanlegfase is bepaald op basis van gegevens die zijn aangeleverd door de opdrachtgever. Aangeleverd is een lijst met mobiele installaties die tijdens de aanlegfase worden gebruikt. In deze lijst van mobiele installaties is eveneens de Stageklasse en het dieselgebruik aangegeven.

Voor zover de betreffende mobiele installaties AdBlue gebruiken, is uitgegaan van maximaal 3% AdBlue gebruik ten opzichte van het dieselgebruik voor een standaard SCR-systeem en 6% voor een geavanceerde toepassing van het SCR-systeem. Met dit SCR-systeem (selectieve katalytische reductie) wordt stikstofoxide (NO_x) omgezet in waterdamp en stikstofgas (N_2). verbruik ten opzichte van dieselverbruik.

De lijst met mobiele installaties en de andere genoemde gegevens is in bijlage 1 van deze notitie opgenomen. Eveneens is in bijlage 1 de totale verkeersstroom tijdens de aanlegfase gepresenteerd verdeeld over de categorieën licht, middelwaar en zwaar vrachtverkeer.

De verwachte bouwtijd is 3 jaar. In deze berekening zijn we uitgegaan van een worstcase scenario waarbij de bouwtijd 2 jaar bedraagt. Dit betekent dat na 1 jaar bouwen de helft van de

woningen is opgeleverd. In het tweede jaar is naast de bouw van de tweede helft van de woningen ook sprake van een gebruiksfase voor de eerste helft van de woningen (verkeersproductie).

Gebruiksfase

De gebruiksfase is aan de orde nadat (een deel van) de 96 nieuwe woningen zijn opgeleverd. De woningen worden gasloos gebouwd en veroorzaken zelf derhalve geen emissie tijdens het gebruik. De emissie wordt bepaald door de verkeersbewegingen van en naar het plangebied.

In de toelichting van het bestemmingsplan is beschreven dat de verkeersproductie 750 verkeersbewegingen per weekdag bedraagt.

In de CROW-uitgave 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie is beschreven dat het vrachtverkeer van en naar woongebieden doorgaans verwaarloosbaar is. Verder wordt daar beschreven dat voor een gemiddelde uit kan worden gegaan van 0,02 vrachtwagenbewegingen (licht en zwaar vrachtverkeer) per werkdag. Voor 96 woningen komt dat neer op 2 vrachtwagenbewegingen per dag. In de berekening is worstcase uitgegaan van twee middelzware (pakketdienst e.d.) en twee zware vrachtwagens (verhuiswagen, vuilniswagen e.d.) per dag.

Voor het bouwverkeer en het verkeer van en naar de woningen wordt uitgegaan van een route die vanaf het plan leidt tot de Dorpsstraat (N198). Op basis van de gegevens uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op deze weg sprake is van een verkeersintensiteit van 4.000 en hoger. Omdat de toename van het verkeer vanaf deze weg relatief gering is, is het verkeer vanaf dit punt opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Projectsaldering

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit agrarische percelen en twee bedrijven. Dit betekent dat in de huidige situatie ook sprake zal zijn van stikstofemissie door de emissie van mobiele installaties voor de grondbewerking van de agrarische percelen en bij de bedrijven. Ook de mestaanwending voor de agrarische percelen veroorzaakt een zekere stikstofemissie. In de berekening is de stikstofemissie in de referentiesituatie niet beschouwd. Dit betekent dat de berekeningen in deze notitie als worstcase kunnen worden beschouwd omdat de emissie nog kan worden gesaldeerd met de emissie van de bestaande functies en deze saldering niet is toegepast.

Planfasering en Aerius-berekening

Op grond van het voorgaande kunnen de berekeningen als volgt worden weergegeven.

Tabel : Berekende situaties voor stikstofdepositie-onderzoek

Jaar	2023	2024	2025
Aanlegfase	50%	50%	0%
Gebruiksfase	0%	50%	100%

In deze notitie zijn de jaren 2024 en 2025 doorgerekend. Het is niet noodzakelijk 2023 door te rekenen omdat 2023 een veel lagere stikstofemissie heeft dan 2024 omdat in 2024 naast 50% aanleg ook al sprake is van 50% gebruik. Voldoet het jaar 2024 dan zal ook in het jaar 2023 geen sprake zijn van een toename van de depositie in natuurgebieden.

Berekeningen

De resultaten van de berekeningen voor de jaren 2024 en 2025 zijn in respectievelijk bijlage 2 en 3 gepresenteerd. Uit deze resultaten kan worden geconcludeerd dat geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats binnen Natura 2000-gebieden. In deze berekening is geen rekening gehouden met de afname van de stikstofemissie door het gebruik en de verkeersproductie van de bestaande functies.

Conclusie

In dit onderzoek is beoordeeld of de aanleg- en gebruiksfase van de ontwikkelingen binnen het bestemmingsplan 'Hof van Harmelen' in de gemeente Harmelen leidt tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats binnen Natura 2000-gebieden. Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat zowel de aanleg als de gebruiksfase geen toename van de stikstofdepositie veroorzaakt.

Dit betekent dat significant negatieve effecten op de instandhouding van die gebieden kunnen worden uitgesloten en dat de Wet natuurbescherming niet leidt tot belemmeringen.



KuiperCompagnons

Projectverantwoordelijke: 

Behandeld door: 

Telefoonnummer: 

File: j:\841\313\05\3 projectresultaat\milieu\notitie\stikstofdepositie-onderzoek aanleg en gebruik hof van harmelen 15 december 2022_def.docm

Bijlagen >>>

Bijlage 1 : Lijst met mobiele installatie en verkeersbewegingen tijdens aanlegfase

Projectnaam: Hof van Harmelen
 Jaartal aanlegfase: 2023

Nummer	Omschrijving werktuig	Stageklasse	Brandstofverbruik (l/j)	Draaiuren (u/j)	AdBlue verbruik (l/j)	Aandachtspunten:
1	Asfalt afwerkinstallaties	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	256	32	15	De verhouding AdBlue / liters brandstof zou niet groter moeten zijn dan 0.07 AdBlue niet invullen De verhouding AdBlue / liters brandstof zou niet groter moeten zijn dan 0.07 De verhouding AdBlue / liters brandstof zou niet groter moeten zijn dan 0.07 De verhouding AdBlue / liters brandstof zou niet groter moeten zijn dan 0.07 De verhouding AdBlue / liters brandstof zou niet groter moeten zijn dan 0.07 De verhouding AdBlue / liters brandstof zou niet groter moeten zijn dan 0.07 De verhouding AdBlue / liters brandstof zou niet groter moeten zijn dan 0.07 De verhouding AdBlue / liters brandstof zou niet groter moeten zijn dan 0.07 De verhouding AdBlue / liters brandstof zou niet groter moeten zijn dan 0.07 De verhouding AdBlue / liters brandstof zou niet groter moeten zijn dan 0.07 De verhouding AdBlue / liters brandstof zou niet groter moeten zijn dan 0.07 De verhouding AdBlue / liters brandstof zou niet groter moeten zijn dan 0.07
2	Bulldozers	Stage-IIIA, 2006-2010, 75-560 kW, diesel, SCR: nee	800	80	NIET INVULLEN	
3	Dumpers	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	3760	470	226	
4	Graafmachines	Stage-V, >= 2019, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	3120	390	187	
5	Graafmachines	Stage-V, >= 2019, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	11120	1390	667	
6	Hijskranen	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	45320	4120	2719	
7	Hijskranen	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2640	240	158	
8	Laadschoppers op banden	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	3200	400	192	
9	Laadschoppers op banden	Stage-V, >= 2019, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	3600	450	216	
10	Trilplaten/Stampers	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	2730	910	NIET INVULLEN	
11	Walsen	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	256	64	15	
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						

Verkeer tijdens de gehele bouwperiode

Verkeerscategorie	Voertuigtype	Invoer	Resultaat
		Aantal voertuigen	Aantal bewegingen
Licht wegverkeer	Personenauto's, bestelauto's en motoren	1382	2765
Middelzwaar wegverkeer	Vrachtauto's < 20 ton GVW	819	1638
Zwaar wegverkeer	Vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers	347	694

Bijlage 2 : Aerius-berekening 2024 50% aanleg- en 50% gebruiksfase

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

KuiperCompagnons
Tuinderij,
1111AA Harmelen

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Bestemmingsplan Hof van Harmelen
Maatgevend jaar 2024; met halve aanlegfase (6% AdBlue) en halve
gebruiksfase (48 woningen, 375 verkeersbewegingen). 841.313.05

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

S4gvpP5ALFqG
02 februari 2023, 10:58
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Situatie 1 - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2024	10,0 kg/j	264,8 kg/j

Resultaten

Situatie 1 - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename van depositie
Grootste afname van depositie

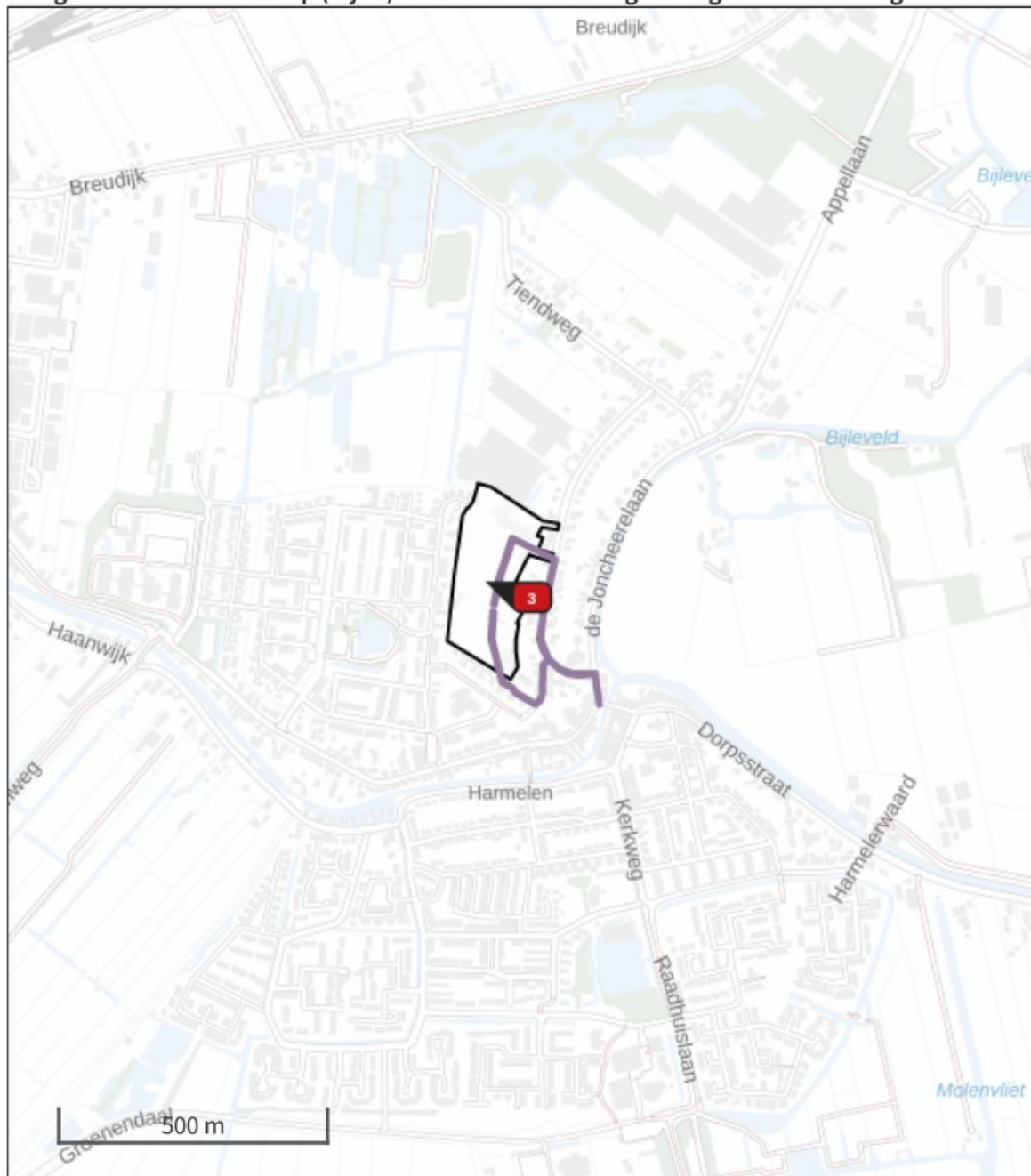
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		

Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Werktuigen	8,8 kg/j	243,3 kg/j
 Verkeersnetwerk	1,2 kg/j	21,5 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste afname van depositie |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste toename van depositie |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totale depositie |
|  Niet bepaald | |

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Situatie 1, Rekenjaar 2024

1 Wegverkeer | Weg

Naam	1/3 ontsluiting zuid	Links	Rechts	NO _x	3,5 kg/j
Locatie	X:125750,38 Y:456054,14	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,8 kg/j
Lengte	306,75 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	125 p/etmaal	0,0 %		
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0.5 p/etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0.5 p/etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		

2 Wegverkeer | Weg

Naam	100% ontsluiting	Links	Rechts	NO _x	5,2 kg/j
Locatie	X:125890,85 Y:456076,46	Type scherm	-	-	NO ₂ 1,2 kg/j
Lengte	151,47 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	375 p/etmaal	0,0 %		
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1.5 p/etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1.5 p/etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		

3 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Werktuigen	NO _x	243,3 kg/j
Locatie	X:125702,42 Y:456252,17	NH ₃	8,8 kg/j
Oppervlakte	4,21 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Asfalt afwerkinstallaties	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	128 l/j	8 u/j	7 l/j	NO _x	1,0 kg/j
					NH ₃	30,7 g/j
Bulldozers	Stage-IIIa, 2006-2010, 75-560 kW, diesel, SCR: nee	400 l/j	20 u/j		NO _x	6,1 kg/j
					NH ₃	3,0 g/j
Dumpers	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	1880 l/j	118 u/j	113 l/j	NO _x	10,7 kg/j
					NH ₃	0,5 kg/j
Graafmachines	Stage-V, >= 2019, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1560 l/j	98 u/j	93 l/j	NO _x	9,2 kg/j
					NH ₃	0,4 kg/j
Graafmachines	Stage-V, >= 2019, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	5560 l/j	348 u/j	333 l/j	NO _x	32,0 kg/j
					NH ₃	1,3 kg/j
Hijskranen	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	22660 l/j	1030 u/j	1359 l/j	NO _x	127,8 kg/j
					NH ₃	5,4 kg/j
Hijskranen	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1320 l/j	60 u/j	79 l/j	NO _x	7,5 kg/j
					NH ₃	0,3 kg/j
Laadschoppers op banden	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1600 l/j	100 u/j	96 l/j	NO _x	9,1 kg/j
					NH ₃	0,4 kg/j
Laadschoppers op banden	Stage-V, >= 2019, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1800 l/j	113 u/j	108 l/j	NO _x	10,3 kg/j
					NH ₃	0,4 kg/j
Trilplaten/Stampers	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	1365 l/j	228 u/j		NO _x	28,4 kg/j
					NH ₃	10,2 g/j
Walsen	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	128 l/j	16 u/j	7 l/j	NO _x	1,1 kg/j
					NH ₃	30,7 g/j

4 Wegverkeer | Weg

Naam	2/3 ontsluiting noord	Links	Rechts	NO _x	9,6 kg/j
Locatie	X:125822,92 Y:456300,24	Type scherm	-	-	NO ₂ 2,2 kg/j
Lengte	414,23 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,6 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	250 p/etmaal	0,0 %		
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		

5 Wegverkeer | Weg

Naam	50% bouwverkeer zuid	Links	Rechts	NO _x	1,4 kg/j
Locatie	X:125809,09 Y:456033,86	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,4 kg/j
Lengte	459,11 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 45,4 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	1382 p/jaar	0,0 %		
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	819 p/jaar	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	347 p/jaar	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/jaar	0,0 %		

6 Wegverkeer | Weg

Naam	50% bouwverkeer noord	Links	Rechts	NO _x	1,7 kg/j
Locatie	X:125821,37 Y:456229,87	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,5 kg/j
Lengte	566,36 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 55,9 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	1382 p/jaar	0,0 %		
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	819 p/jaar	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	347 p/jaar	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/jaar	0,0 %		

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.



Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2022_20230126_290cbff6e8

Database versie 2022_290cbff6e8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/>

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

KuiperCompagnons
Ambachtheerelaan,
1111AA Harmelen

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Bestemmingsplan Hof van Harmelen
Gebruiksfasen 2025 (96 woningen, 748 verkeersbewegingen).
841.313.05

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RTbzLDG69Gjj
02 februari 2023, 10:59
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Gebruiksfasen 2025 (96 woningen) - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2025	1,9 kg/j	32,4 kg/j

Resultaten

Gebruiksfasen 2025 (96 woningen) - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename van depositie
Grootste afname van depositie

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



Gebruiksphase 2025 (96 woningen) (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen

Emissie NH₃

Emissie NO_x

 Verkeersnetwerk

1,9 kg/j

32,4 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|--|--|
|  Habitrichtlijn |  Grootste afname van depositie |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste toename van depositie |
|  Vogelrichtlijn, Habitrichtlijn |  Hoogste totale depositie |
|  Niet bepaald | |

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase 2025 (96 woningen)" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Gebruiksfase 2025 (96 woningen), Rekenjaar 2025

1 Wegverkeer | Weg

Naam	1/3 ontsluiting zuid	Links	Rechts	NO _x	6,1 kg/j
Locatie	X:125750,38 Y:456054,14	Type scherm	-	-	NO ₂ 1,4 kg/j
Lengte	306,75 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	234 p/etmaal	0,0 %		
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0.5 p/etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0.5 p/etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		

2 Wegverkeer | Weg

Naam	100% ontsluiting	Links	Rechts	NO _x	9,7 kg/j
Locatie	X:125890,85 Y:456076,46	Type scherm	-	-	NO ₂ 2,2 kg/j
Lengte	151,47 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,6 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	750 p/etmaal	0,0 %		
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1.5 p/etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1.5 p/etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		

3 Wegverkeer | Weg

Naam	2/3 ontsluiting noord	Links	Rechts	NO _x	16,6 kg/j
Locatie	X:125822,92 Y:456300,24	Type scherm	-	-	NO ₂ 3,7 kg/j
Lengte	414,23 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 1,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	469 p/etmaal	0,0 %		
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1 p/etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0 p/etmaal	0,0 %		

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.



Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2022_20230126_290cbff6e8

Database versie 2022_290cbff6e8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/>



Aangepaste staat van wijzigingen - Ontwerpbestemmingsplan Hof van Harmelen (februari 2023)

Definitief: 7 februari 2023
Documentnummer: D/23/089715

Inleiding

Op 7 april 2021 hebben burgemeester en wethouders bekend gemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan **Hof van Harmelen** (met planidentificatie NL.IMRO.0632.HofvanHarmelen-bOW1) zes weken ter inzage komt te liggen.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 8 april 2021 tot en met 19 mei 2021 ter inzage gelegen. Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn 21 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn in de Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan 'Hof van Harmelen' opgenomen en van een reactie voorzien.

In deze staat van wijzigingen is aangegeven welke wijzigingen bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden aangebracht.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Wijzigingen in de planregels

Artikel 5.1.d. 'kruisingen en kunstwerken ten behoeve van wegverkeer' wordt gewijzigd in:

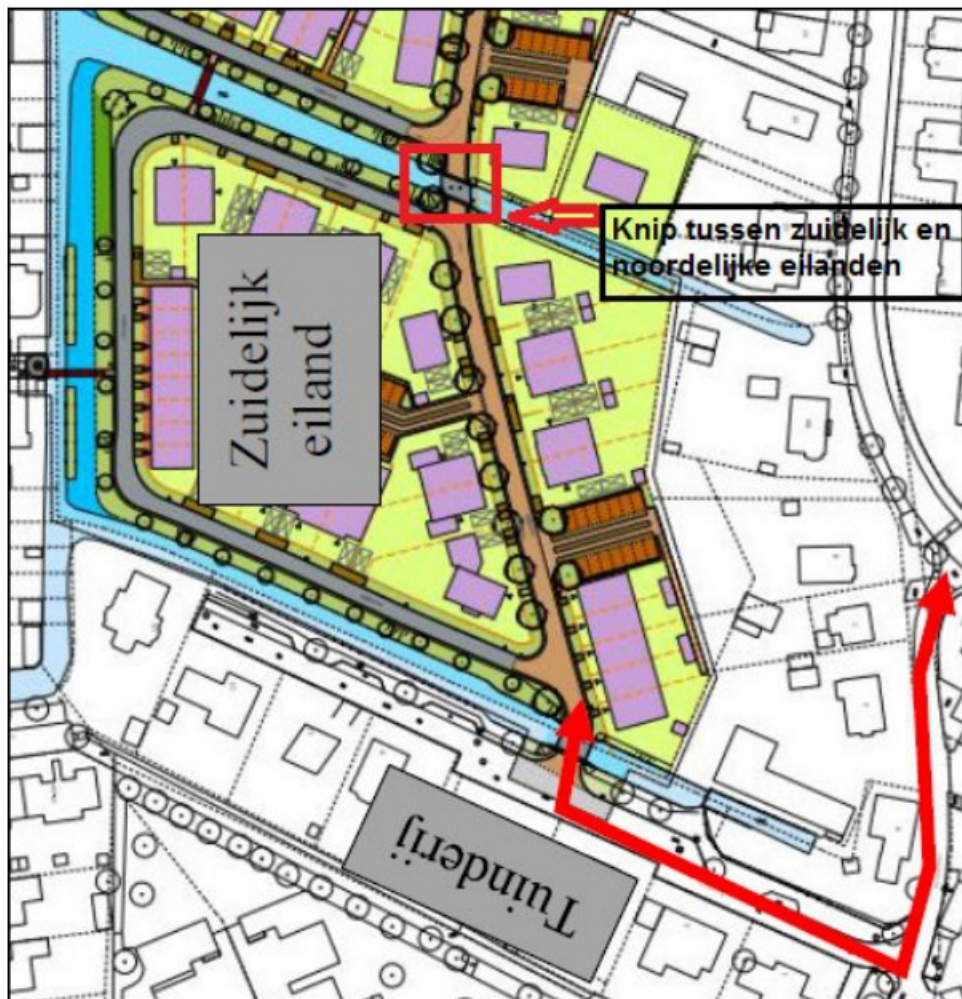
Kruisingen en kunstwerken ten behoeve van langzaam verkeer.

Artikel 5 'Water' wordt aangevuld met de aanduiding:

Brug uitsluitend ten behoeve van langzaam verkeer en hulpdiensten.

Wijzigingen op de verbeelding

De bestemming 'Verkeer' tussen eiland 1 en 2 wordt aangepast naar de bestemming 'Water' met de nadere aanduiding 'Brug uitsluitend ten behoeve van langzaam verkeer en hulpdiensten'



Dit betekent dat er enkel een kruising kan worden aangelegd ten behoeve van langzaam wegverkeer en bij calamiteiten door hulpdiensten gebruikt kan worden.

Wijzigingen op de plantoelichting

In paragraaf 4.1.1. onder 'Fasering' wordt de term 'sociale huur' gewijzigd in 'sociale koop'.

Wijzigingen in bijlagen van de plantoelichting

Bijlage 16 Kuiper Compagnons (26 november 2020) Stikstofdepositie-onderzoek 'Hof van Harmelen (841.313.03) wordt vervangen voor onderzoek 'Stikstofdepositie-onderzoek aanleg en gebruik Hof van Harmelen (februari 2023)' (841.313.05) van KuiperCompagnons (bijlage 1).

Bijlage 17 Gemeente Woerden (z.d.) Participatiemomenten – wordt aangepast

Bijlage 17 wordt aangepast met de volgende tekst:

Daarnaast hebben vanaf 2016 diverse inspraak- en participatiebijeenkomsten plaatsgevonden. De verslagen hiervan zijn voor een ieder opvraagbaar. In onderstaand overzicht is een samenvatting weergegeven.

Overzicht inspraak- en participatiebijeenkomsten

- In 2016 heeft een informatieavond voor alle bewoners en belangstellenden plaatsgevonden. Tijdens deze avond zijn de uitgangspunten gepresenteerd en is input van de aanwezigen opgehaald. Het verslag van deze avond is vervolgens naar de aanwezigen verstuurd.*
- Op 27 juni 2017 heeft wederom een informatieavond voor alle bewoners en belangstellenden plaatsgevonden. Tijdens deze avond is onder andere het stedenbouwkundig schetsontwerp getoond en was er gelegenheid tot vragen. De antwoordrapportage is vervolgens naar de aanwezigen verstuurd.*
- Op 6 maart 2018 hebben de ontwikkelaars en de gemeente vier bewoners van de Meerkoet uitgenodigd om verkennende gesprekken te voeren.*
- In november 2018 is op verzoek van de Bewonersgroep Meerkoet en Toekomst Tuinderij Groot (TTG) een bewonersavond georganiseerd voor alle bewoners van de Meerkoet en de Reiger die grenzen aan het project. Tijdens deze avond zijn tekeningen getoond, inclusief de maatvoeringen ten opzichte van de bestaande woningen.*
- De ontwikkelaars hebben op 29 januari 2019 een brief met een toelichting op de wijzigingen van de plannen toegestuurd. De aanpassingen zijn doorgevoerd naar aanleiding van de bewonersavond.*
- Van 25 juni 2020 tot en met 22 juli 2020 heeft het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Het voorontwerpbestemmingsplan is op 7 juli tijdens een inloopavond gepresenteerd. Vervolgens is een ieder in de gelegenheid gesteld om een inspraakreactie in te dienen. In bijlage 18 zijn de inspraakreacties met daarop een reactie van de gemeente opgenomen,*
- Op 30 september 2020 heeft de projectleider en wethouder een bezoek gebracht aan de bewoners van de Meerkoet en gesprekken gevoerd.*
- Op 9 oktober 2020 hebben ook een aantal raadsleden een bezoek gebracht aan de bewoners van de Meerkoet en Tuinderij.*
- Op 21 oktober heeft de projectleider opnieuw een bezoek gebracht bij de bewoners van de Meerkoet.*
- Op 28 oktober hebben de projectleider en planoloog afstemming gehad met de voorzitter van de TTG.*
- Op 14 december 2020 heeft de Bewonersgroep Meerkoet verzocht het inrichtingsplan wat tijdens de inloopavond van 7 juli 2020 is getoond toe te sturen. Dit inrichtingsplan is vervolgens op 21 december 2020 verstuurd.*
- Op 1 februari 2021 heeft naar aanleiding van een tegenvoorstel van de Bewonersgroep Meerkoet een Teams-overleg plaatsgevonden met bewoners van de Meerkoet, raadsleden, de projectleider en stedenbouwkundige. Op 18 februari 2021 heeft de gemeente vervolgens een reactie op het tegenvoorstel verstuurd aan de Bewonersgroep.*
- Op 1 maart 2021 heeft opnieuw een Teams-overleg plaatsgevonden. Ditmaal met de Bewonersgroep Meerkoet, enkele raadsleden, de projectleider, stedenbouwkundige en*

Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden.

- *Op 17 maart 2021 heeft de gemeente een reactie op het tegenvoorstel verstuurd aan de Bewonersgroep.*
- *Op 7 april 2021 heeft de gemeente de Nota van Inspraak verstuurd aan de Bewonersgroep Meerkoet, met de aankondiging dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd zal worden.*
- *Van 8 april 2021 tot en met 19 mei 2021 heeft het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Vervolgens is een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen.*

Bijlage 19 Aanvullende notitie GraafTraffic (kenmerk WDN007; d.d. 14 juni 2021) – wordt opgenomen als bijlage

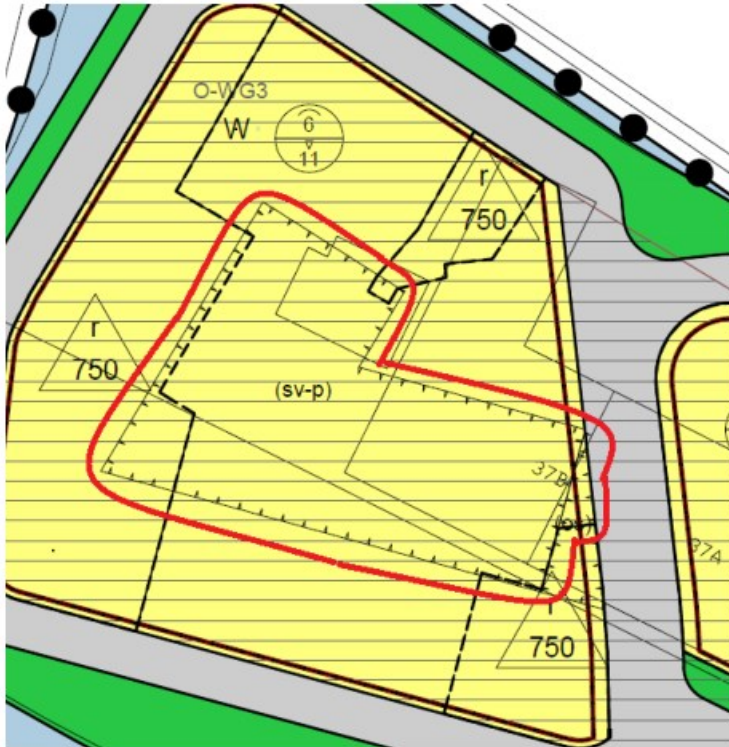
Bijlagen bij staat van wijzigingen

Bijlage 1 Stikstofdepositie-onderzoek aanleg en gebruik Hof van Harmelen (februari 2023)

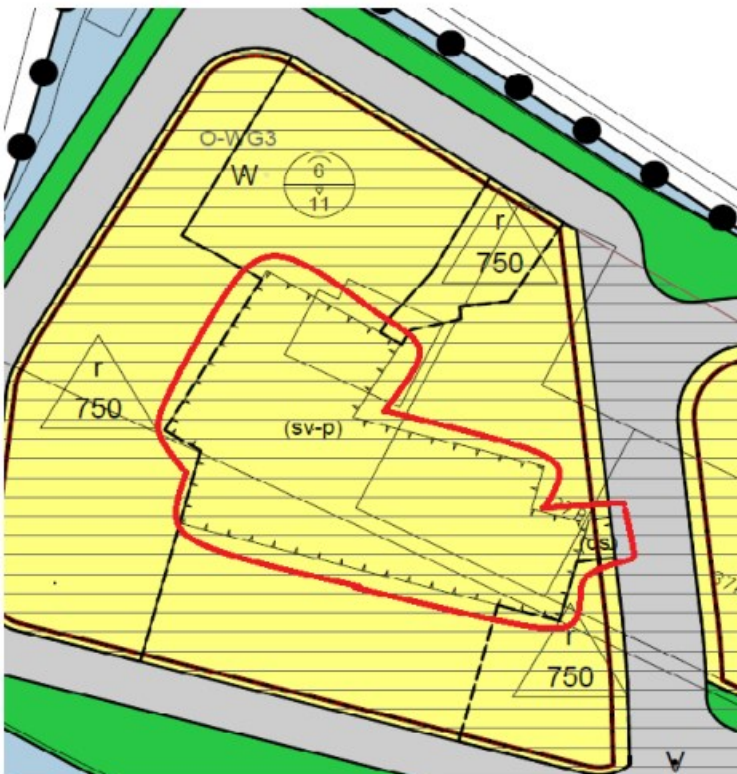
Bijlage 2 Aanvullende notitie van GraafTraffic

Ambtelijke wijzigingen

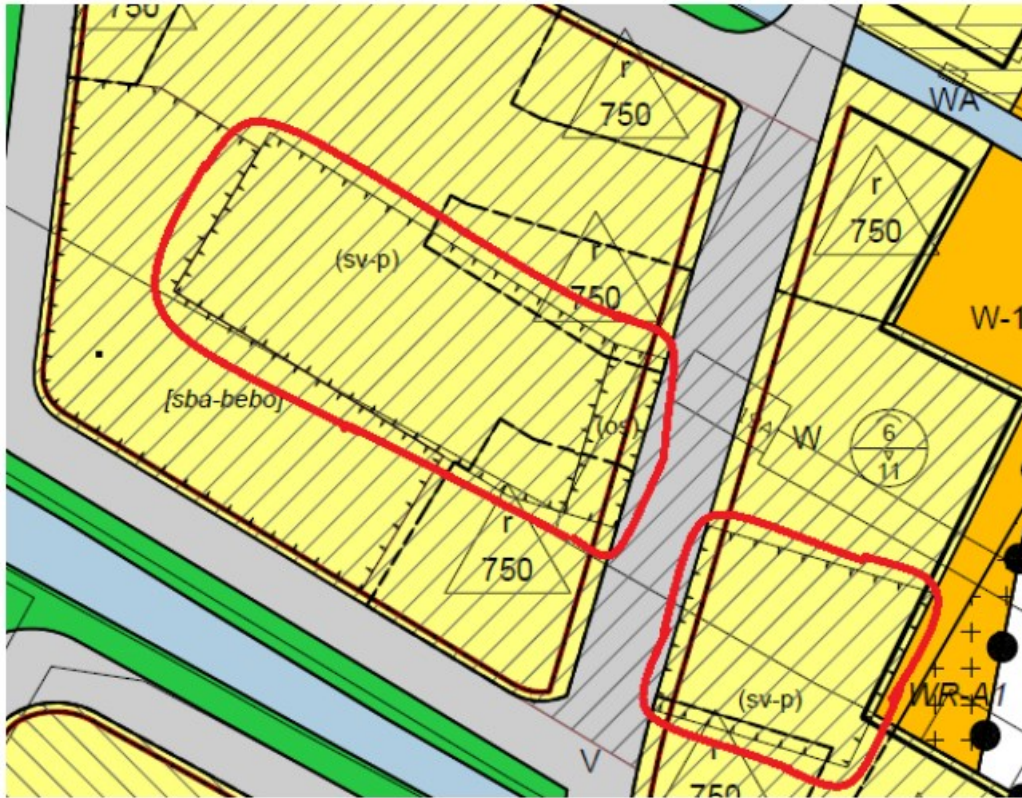
Op de verbeelding zijn de vlakken met de functieaanduidingen 'specifieke vorm van verkeer – parkeren' en 'ontsluiting' aangepast aan de inrichtingstekening van 13 december 2022 aangepast. In vergelijking met het ontwerpbestemmingsplan zijn de parkeerterreinen en de ontsluiting verkleind. Hieronder zijn de wijzigingen te zien.



Afbeelding 1: situatie in het terinzage gelegen ontwerpbestemmingsplan



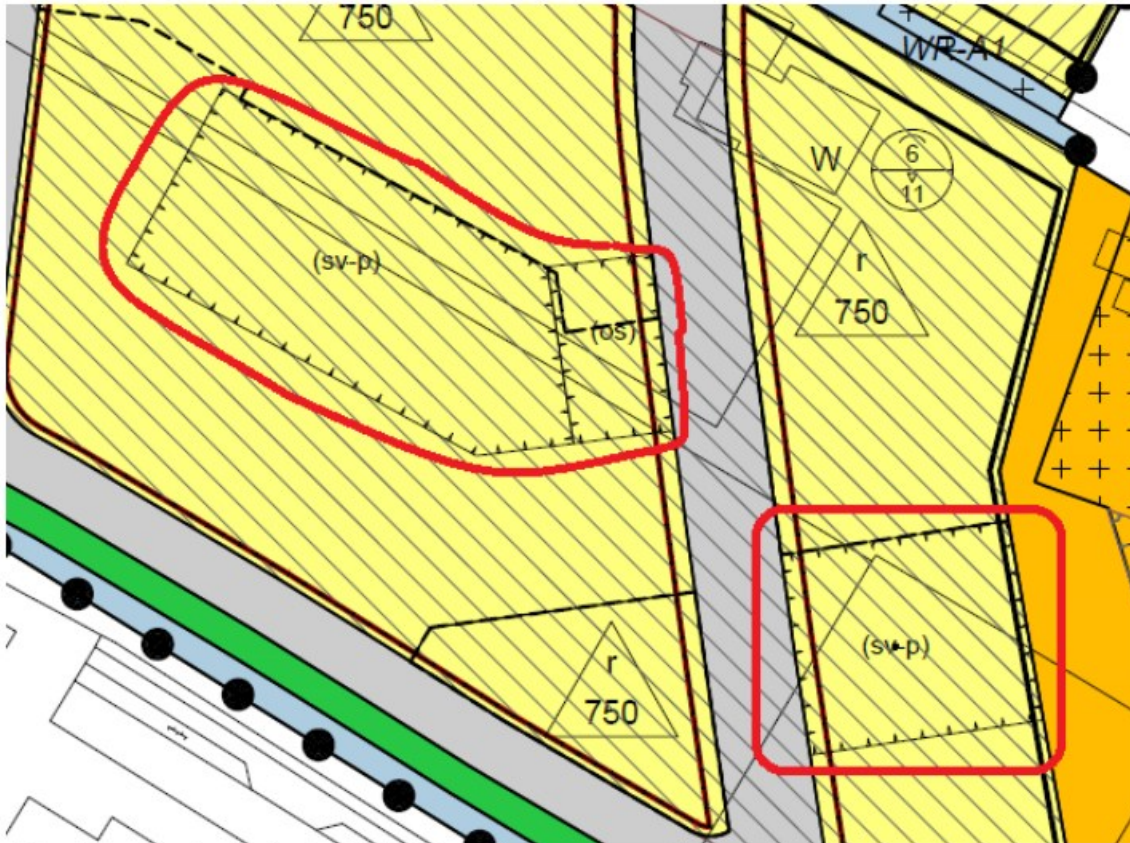
Afbeelding 2: situatie aangepast aan de inrichtingstekening



Afbeelding 3: situatie in het terinzage gelegen ontwerpbestemmingsplan



Afbeelding 4: situatie aangepast aan de inrichtingstekening



Afbeelding 5: situatie in het terinzage gelegen ontwerpbestemmingsplan



Afbeelding 6: situatie aangepast aan de inrichtingstekening