

Raad van de gemeente Woerden
Postbus 45
3440 AA WOERDEN

- 2 AUG. 2023

Datum
1 augustus 2023

Ons nummer

Uw kenmerk

Inschtingen

Onderwerp

Woerden

vastgesteld bp en omgevingsvergunningen

Hof van Harmelen

Procedure

Voorlopige voorziening

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij stuur ik u - ter informatie - stukken die gaan over bovengenoemde procedure.

Zoals u is meegedeeld, zal de zaak op 3 augustus 2023 worden behandeld op een zitting.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,
de griffier

RAAD VAN STATE
INGEKOMEN
31 JULI 2023
ZAAKNR.
AAN
BEHANDELD DOOR PAR

Postbus 717, 3000 AS Rotterdam
Bezoekadres:
Millenniumtoren, Weena 690, Rotterdam

AANGETEKENED
Raad van State
Afdeling Bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Vooraf per e-mail:
bestuursrechtspraak.veiligmailen@raadvanstate.nl

Rotterdam, 28 juli 2023

Onze ref.: 09-1148

Uw ref.:

Betreft:

Hoogedelgestrenge vrouwe,

Tegen de vaststelling van het bestemmingsplan "Hof van Harmelen" en de verleende (gecoördineerde) omgevingsvergunningen is beroep ingesteld en een voorlopige voorziening ingediend (zaaknummer). De voorlopige voorziening zal op 3 augustus om 14:45 uur op zitting worden behandeld.

Een van de verzoekers – – heeft een second opinion over verkeer laten opstellen (Bijlage O bij het beroep en verzoek om voorlopige voorziening van TTG).

Mijn cliënte, en hebben gevraagd om – in aanvulling op het verweerschrift van de gemeenteraad en het college van B&W van Woerden – te reageren op de second opinion van . De reactie van is als **bijlage** bij deze brief gevoegd. Met de reactie van wordt volgens cliënte nogmaals aangetoond dat het eerder uitgevoerde verkeersonderzoek door juist, actueel en volledig is.

Een kopie van deze brief en de reactie van zend ik tevens aan de gemachtigde van de gemeenteraad en het college van B&W van Woerden, de gemachtigde van , de gemachtigde van .

Met vriendelijke groet,



Bijlage(n) : Reactie op second opinion [redacted] van [redacted]
d.d. 25 juli 2023

Notitie



REACTIE OP SECOND OPINION

[REDACTED]

[REDACTED]

Tel:
E-mail:



Opdrachtgever [REDACTED]

Kenmerk: [REDACTED]

Datum: 25 juli 2023

Inleiding

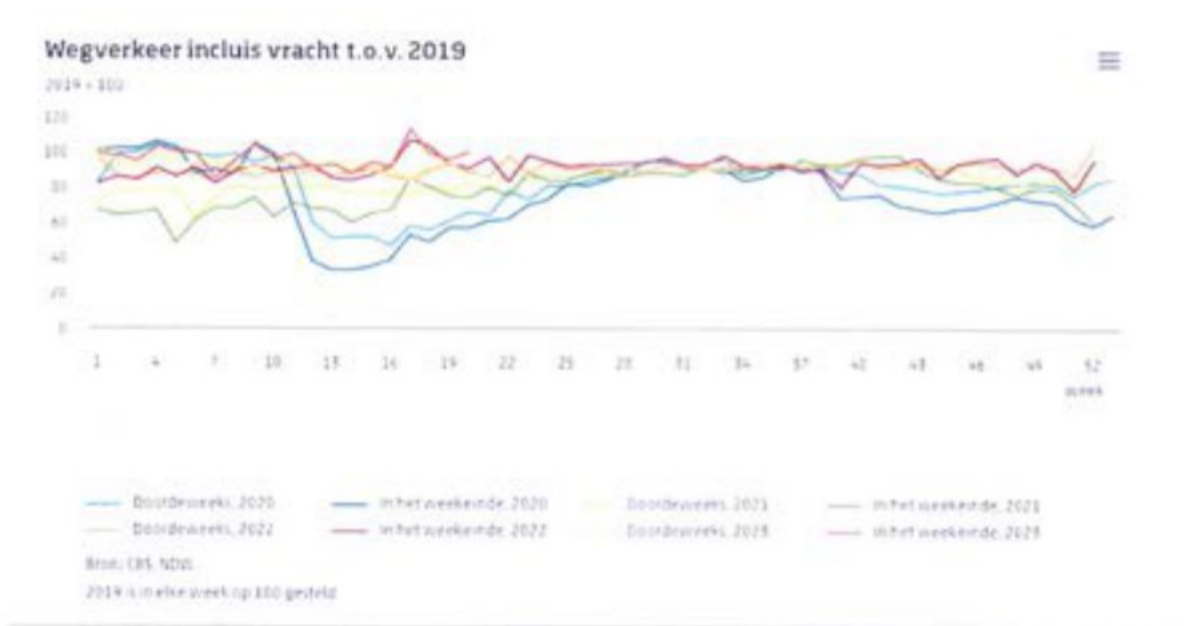
Op 2 februari 2023 is door [REDACTED] een second opinion verkeersonderzoek [REDACTED] opgesteld. In deze second opinion wordt ingegaan op de eerdere verkeersonderzoeken van [REDACTED]. Zij gaan in op een aantal onderwerpen:

- De actualiteit van de gebruikte verkeerscijfers;
- De functie / categorisering van de Schoollaan / Tuinderij als (auto)ontsluiting;
- Verkeersintensiteiten;
- Profielbreedte ten behoeve van passeren Schoollaan / Tuinderij;
- Het verkeerseffect van een volledige ontsluiting op de Ambachtsheerelaan.

Verkeerscijfers nog steeds actueel

[REDACTED] geeft aan, dat het verkeerscijfers uit het rapport van 2 november 2016 gedateerd zijn. In de rapportage van 2016 is echter rekening gehouden met een autonome groei van het autoverkeer van 1% per jaar ten opzichte van tellingen uit 2014. Dit betekent dat tot 2030 rekening is gehouden met een autonome groei van het autoverkeer met 16%.

Als gevolg van de coronapandemie heeft er geen groei plaatsgevonden in de jaren 2019 tot en met 2023 (afbeelding 1 en tabel 2).



Afbeelding 1: Ontwikkeling automobiliteit sinds coronapandemie (2019 – 2023 week 20; Bron: CBS)

week	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20 gemiddeld
2019 (CBS)	100	99	97	98	97	97	97	97	97	96	96	97	97	97	96	96	97	97	98	100
2020 (CBS)	100	97	91	84	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81
2021 (CBS)	100	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97
2022 (CBS)	100	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97
2023 (CBS)	100	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97

Tabel 2: Index ontwikkeling automobiliteit excl. en incl. vrachtverkeer (Bron: CBS)

De gemiddelde werkdagintensiteit van het personenautoverkeer ligt in 2023 op een vergelijkbaar niveau als in 2019. De groei (0%) van het autoverkeer is dus minder groot geweest, als in de berekeningen in de rapportage van 2016 zijn aangenomen. De verkeerscijfers uit de rapportage van 2016 zijn dus nog steeds actueel.

Functie van de Schoollaan / Tuinderij

In de conclusies geeft Aveco aan, dat zij het belangrijk vinden vast te houden om de Schoollaan / Tuinderij bij voorkeur alleen als langzaam verkeersroute te gebruiken voor de ontsluiting van de [redacted]

[redacted] heeft in haar eerste verkeersonderzoek van 2 november 2016 (bijlage 1) het volgende geschreven: “de ontsluiting via de Tuinderij is vooral als langzaam verkeer verbinding geschikt”. In dat onderzoek wordt ook geconcludeerd dat “het ongewenst is om de hoofdontsluiting voor de gehele [redacted] via de Schoollaan – Tuinderij te laten lopen”.

f

_____ geeft in dat onderzoek aan, dat er daarom een beperkte ontsluiting van de Hof van Harmelen op deze wegen mogelijk is van 32 woningen. De onderbouwing daarvoor is in bijlage 1 aangegeven.

Aveco geeft aan dat in deze onderbouwing/afweging onvoldoende rekening is gehouden met de huidige inrichting van de Schoollaan en de Tuinderij. Deze straten zijn te typeren als woonerf binnen de bebouwde kom. Binnen een woonerf ligt het accent op verblijven. _____ geeft in haar advies aan dat als gevolg van het ontsluiten van 32 woningen van de _____ een woonerffunctie niet meer gepast is. *“Voor het gebruik van de Schoollaan als ontsluiting van de nieuwe wijk dient deze ingericht te worden als erftoegangsweg”.*

Hieronder geven wij aan dat een ontsluiting van maximaal 32 woningen mogelijk blijft via de huidige ingerichte Schoollaan / Tuinderij als woonerf. We toetsen daarbij op meest recente richtlijnen op het gebied van intensiteiten, profielbreedte en inrichting.

Intensiteiten

De verkeersintensiteit op de Tuinderij en Schoollaan is laag (7 woningen aan de Tuinderij en aan Schoollaan ook beperkt aan adressen en functies). Er rijden in de toekomst 330 ritten per etmaal¹.

Op basis van het huidige bestemmingsplan neemt de verkeersintensiteit op de Tuinderij en Schoollaan op etmaalbasis toe met circa 245 voertuigbewegingen (bron: notitie “_____”). Uitgaande van een drukste uur van maximaal 10% (Bron: ASVV 2021, CROW) betekent dit dat in het drukste uur er sprake is van een toename van 25 auto's. Dit betekent een toename van één auto in de 2,5 minuten.

Met de toename van 245 verplaatsingen voldoet de auto-intensiteit onder de voor de verkeersveiligheid gestelde grens van maximaal 600 motorvoertuigen/etmaal (= 1 auto per minuut) in de Schoollaan en Tuinderij. Dit is inclusief het auto – en bevoorradingsverkeer van en naar de bestaande functies in beide straten.

Deze 600 motorvoertuigen/etmaal blijft fors onder de maximale verkeersintensiteit van 1.000 voertuigen/etmaal voor woonerven, zoals in recente publicatie “Gereedschapskist GOW30” van Goudappel Coffeng wordt aangegeven (afbeelding 3).

¹ In bijlage 1 is op basis van tellingen een prognose van 33 auto's per uur berekend. Voor het etmaal is het landelijk omrekeningscijfer gebruikt (spitsuurintensiteit =10% van etmaalintensiteit)

Wegcategorie	Snelheid gemotoriseerd verkeer	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mt/etm)	Functie fietsroute	
			Stedelijke fietsroutes (<750 ftz/etm)	Regionale fietsroutes & hoofd fietsroutes (>500 ftz/etm)
Erftoegangsweg	Stapvoets	< 1.000	Woonerf	N.v.t.
	30	< 4.000	Gemengd	Fietsstraat, fietspad
	30	4.000 - 6.000		Fietspad
Gebiedsortsluitingsweg	30	< 10.000	Fietsstroken, fietspad	
	30	> 10.000	Fietspad	
	50	Niet relevant	Fietspad	
	70	Niet relevant	Fiets-/ bromfietspad	

Afbeelding 3: Wegcategorie, snelheid en intensiteit (Bron: Gereedschapskist Goudappel, 2022)

En deze maximale richtlijn van 1.000 motorvoertuigen/etmaal wordt al in het verkeersonderzoek van 2 november 2016 aangegeven (zie bijlage 1). Dus met 32 woningen erbij worden 600 motorvoertuigen/etmaal verwacht in de toekomst. Er is dus sprake van een ruime marge aan verkeersbewegingen in de Schoollaan. Een aanpassing van het profiel van woonerf naar erftoegangsweg is dan ook niet noodzakelijk.

Bij intensiteiten onder de 1.000 motorvoertuigen is het mengen van autoverkeer, fietsers en voetgangers geen probleem. Een woonerfinrichting is hierbij immers mogelijk. Daarom is het ook niet noodzakelijk om over fiets- en voetgangersintensiteiten te beschikken.

Profielbreedte ten behoeve van passeren

Daarnaast geeft Aveco aan dat het profiel van de Schoollaan niet voldoet aan de ondermaat voor een erftoegangsweg voor tweerichtingsverkeer voor auto en fietsverkeer. Hierbij is Aveco uitgegaan van de maatvoering voor erftoegangswegen (Bron: ASVV 2021 11.2, CROW) waarin een minimaal profiel van 4,80 meter wordt aangegeven.

Op basis van het profiel van vrije ruimte (afbeelding 4) is er voor het passeren van twee auto's (2x 1,83 + 4x 0,15 schrikruimte =) 4,26 meter benodigd.

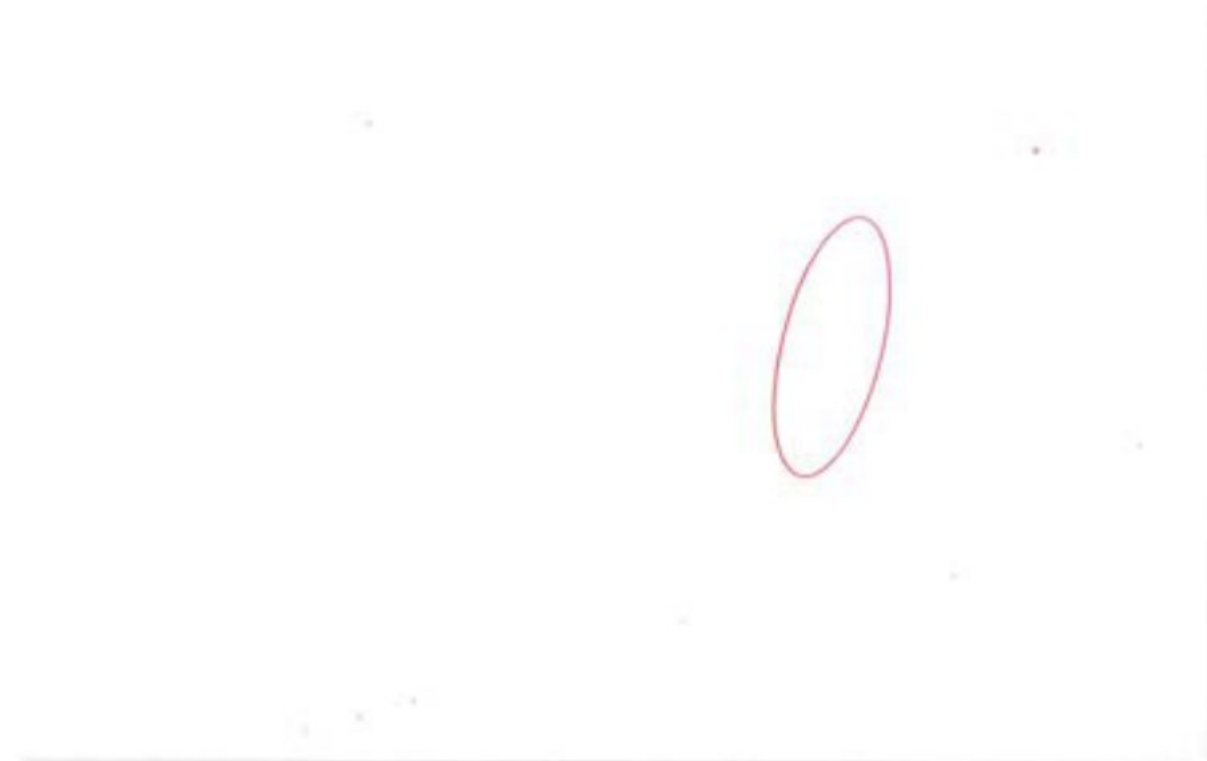
Op het smallere deel van 4,26 meter kunnen een fietser of voetganger en een vrachtauto elkaar makkelijk passeren. Voor een vrachtauto en fiets is een minimale profielbreedte van (2,55 vrachtauto + 2x 0,15 schrikruimte + 1,00 fiets =) 3,85 meter noodzakelijk. Daar voldoet de gehele Schoollaan aan.

Als gevolg van de 32 woningen zal de spitsintensiteit met 25 voertuigen toenemen (zie bijlage 1). In de ochtend zal het meeste verkeer (90%) de buurt UIT gericht zijn. In de avondspits zal het meeste verkeer (75%) verkeer de buurt IN gericht zijn. Omdat de afstand van de Tuinderij over de Schoollaan kort is (circa 90 meter) is de kans laag dat voertuigen elkaar moeten passeren. De 90 meter is bij een snelheid van 18 km/uur in 20 seconden gereden. Een smal profiel is dan ook niet erg. Daarnaast nodigt een smal profiel uit tot een lagere snelheid, wat een gunstig effect heeft op de verkeersveiligheid voor de fietsers en voetgangers in de Schoollaan.

Bij een ontsluiting van 32 woningen vanuit de [REDACTED] via de Tuinderij / Schoollaan is op basis van de richtlijnen een voldoende breed profiel aanwezig om het verkeer veilig te kunnen afwikkelen.

Verkeersveiligheid en inrichting

In de huidige situatie leidt het smalle profiel niet tot verkeersongevallen op de Schoollaan (afbeelding 6). Er hebben geen geregistreerde ongevallen plaatsgevonden in de periode 2018 - 2023.



Afbeelding 6: Geregistreerde verkeersongevallen periode 2018-2023 (Bron: Star Verkeersongevallenkaart).

Aveco geeft aan dat uitgangspunt voor een erftoegangsweg is om een aparte voetgangersvoorziening aan te leggen. De Schoollaan en Tuinderij hebben op dit moment geen speciale voetgangersvoorzieningen. Beide straten zijn ingericht als woonerf met shared space.

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten kan deze shared space inrichting als woonerf behouden blijven. Tijdens het CROW/Fietsberaad webinar "Shared space" (d.d. 23 februari 2023) blijkt dat in een deel van de 30 km/uur straten een voetpad ontbreekt (afbeelding 7). Naarmate de stedelijkheidsgraad lager is en het dorpse karakter van een woonkern toeneemt, komt dit vaker voor. Zo'n 30 tot 40 % van wegen met een verblijfsfunctie en 30 km/u heeft geen voetpad. Qua inrichting past het huidige profiel van de Schoollaan/Tuinderij aan het landelijke beeld dat er geen voetpad aanwezig is en noodzakelijk is.

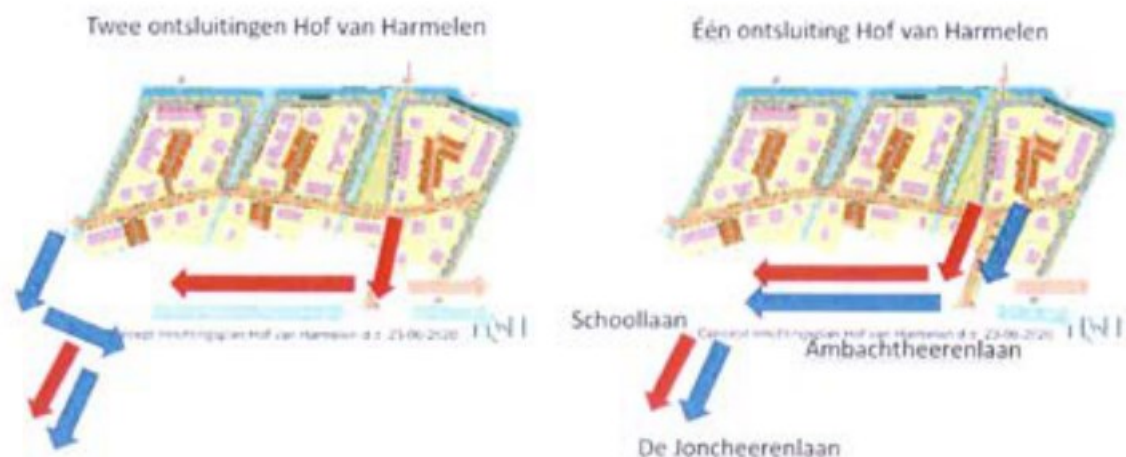
30 km-straten naar aan- en afwezigheid voetpaden



Afbeelding 7: toepassing van voetpaden (Bron: SWECO).

Effect volledige ontsluiting op Ambachtsheerelaan

Inmiddels is bij de vaststelling van het bestemmingsplan besloten om de 32 woningen [redacted] toch niet via de Tuinderij / Schoollaan te ontsluiten. Dit betekent dat de gegenereerde autoritten door deze 32 woningen via de Ambachtsheerelaan worden ontsloten (afbeelding 8).



Afbeelding 8. Gewijzigde ontsluiting Hof van Harmelen (van 2 naar 1 ontsluiting)

Op het wegvak Ambachtshereelaan tussen de Schoollaan en De Joncheerelaan is als gevolg van de gewijzigde ontsluiting van [REDACTED] geen sprake van een extra toename als gevolg van de gewijzigde ontsluitingsstructuur van [REDACTED] (afbeelding 8). Hier blijft hetzelfde aan voertuigen rijden.

De verkeersintensiteit tussen de ontsluiting [REDACTED] en Schoollaan zal beperkt toenemen. De etmaalintensiteit bedroeg in 2014 500 motorvoertuigen per etmaal (bijlage 1). Als gevolg van de ontwikkeling van [REDACTED] neemt de verkeersintensiteit met 1.000 motorvoertuigen (circa 500 richting Ambachtshereelaan zuid en 500 richting Ambachtshereelaan noord (bijlage 1). Bij de berekening van het aantal ritten genereerd door de [REDACTED] is in het rapport uit 2016 uitgegaan van 120 woningen. Inmiddels is het woningaantal bijgesteld naar 96. Dit betekent dat minder verplaatsingen (770 ritten²) worden gegenereerd dan in bijlage 1 is uitgegaan. Als gevolg van de ontwikkeling van [REDACTED] blijft de verkeersintensiteit op de Ambachtshereelaan nog steeds ver onder de grenswaarde voor een erftoegangsweg (afbeelding 3). Mengen met fietsverkeer is dan ook geen probleem. Voor voetgangers is er op de Ambachtshereelaan een trottoir aanwezig.

Conclusies

De gehanteerde basisverkeerscijfers uit het verkeersonderzoek uit 2016 van GraaffTraffic zijn nog steeds actueel. Als gevolg van de coronaperiode zijn de verkeerscijfers in die periode niet toegenomen en is in de onderzoeken voldoende rekening gehouden met autonome groei van het autoverkeer richting 2030.

Al in het eerste verkeersonderzoek uit 2016 heeft GraaffTraffic aangegeven dat de Schoollaan / Tuinderij het liefst alleen een ontsluiting is voor langzaam verkeer en hulpdiensten voor de Hof van

² $120/96 \cdot 960$ ritten = 768 ritten. Hierbij is nog steeds uitgegaan van een woningtypologie met een hoge ritgeneratie (vrijstaand, twee onder één kap).

Harmelen. Mocht vanuit andere overwegingen (bijv. stedenbouwkundig) een auto ontsluiting voor [REDACTED] gewenst zijn, was het advies om maximaal 32 woningen via de Schoollaan/Tuinderij te ontsluiten.

Een check op basis van nieuwe inzichten en richtlijnen (bijv. Goudappel, Sweco, ASVV 2021) blijft een ontsluiting tot maximaal 32 woningen binnen deze landelijke richtlijnen voor een veilige verkeersafwikkeling in de Schoollaan/ Tuinderij. Als er geen (zoals nu beoogd) of minder dan 32 woningen vanuit [REDACTED] op de Schoollaan/Tuinderij worden ontsloten is dat verkeerskundig altijd mogelijk.

Met de nu voorliggende volledige ontsluiting op de Ambachtsheerelaan blijft de auto-intensiteit dusdanig laag, ook met de komst van [REDACTED], dat nog ver binnen de marges voor een erftoegangsweg wordt gebleven en mening met fietsverkeer op een verkeersveilige manier kan.

Inmiddels is het aantal woningen in [REDACTED] bijgesteld naar 96 woningen. In de berekeningen in de rapportage 2016 is uitgegaan van 120 woningen. Dit betekent dat het aantal toekomstige ritten door [REDACTED] 20% lager ligt dan waar in de berekeningen in 2016 van uit is gegaan. Dit maakt dat de berekeningen als een worst case scenario kunnen worden gezien.

Bijlage 1: Deel uit rapport van 2 november 2016

Schoollaan en Tuinderij

De Schoollaan en Tuinderij zijn doodlopende straatjes en kunnen gezien worden als echte woonstraten. Een intensiteit van meer dan 100 mvgt/uur is in verband met het ontbreken van het trottoir al veel. Daarnaast heeft de Schoollaan een functie als fietsroute richting basisschool Sint Bavo en wordt het woon-zorgcomplex Sint Maarten bevoorrad.

De telling geeft in het drukste uur tussen 8.00 en 9.00 uur 28 mvgt. Bij een autonome groei van 16% rijden er in 2030 circa 33 auto's/spitsuur.



Figuur 6: situatie Schoollaan (links) en Tuinderij (rechts)

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 gaan we uit van 60 mvgt/uur in het drukste uur (= 1 auto per minuut) in de Schoollaan. In 2030 zijn in het drukste uur op een werkdag naar verwachting 33 auto's onderweg op dit wegvak. Er is dan nog ruimte voor 27 mvgt in dat uur. Uitgaande van een spitspercentage van 10% mogen er in een etmaal nog 270 ritten bijkomen. Gemiddeld worden per woning 8,0 ritten/etmaal gemaakt in de Hof van Harmelen. Het is dan mogelijk om 16 vrijstaande en 16 twee-onder-een kapwoningen op de Schoollaan - Tuinderij te ontsluiten.

Conclusie:

Het is ongewenst om de hoofdontsluiting voor de gehele Hof van Harmelen via de Schoollaan - Tuinderij te laten lopen. Verkeerskundig adviseren we om niet meer dan 32 woningen vanuit de Hof van Harmelen te ontsluiten op deze wegen.

De ontsluiting via de Tuinderij is vooral als langzaam verkeer verbinding geschikt. Er is weinig verkeer en het is een korte route richting de basisschool en het centrum (winkels).

