wille donker
advocaten

AANTEKENEN
Raad van de gemeente Woerden
p/a Team Ruimtelijke plannen
Postbus 45
3440 AA Woerden

Tevens per e-mail: gemeentehuis@woerden.nl, [redacted]

Alphen aan den Rijn, 18 juni 2021

Inzake	: TTG / Hof van Harmelen
Betreft	: **AANVULLENDE ZIENSWIJZE**
Uw referentie	: Z/21/012541
Onze referentie	: 141911
Behandeld door	: [redacted]
Telefoon	: [redacted] (secretaresse)
E-mail	: [redacted]

Geachte leden van de raad, geacht college,

Namens de **Belangenvereniging 'Toekomst Tuinderij Groot'** (hierna: **'de TTG'**) hebben wij op 19 mei 2021 een zienswijze naar voren gebracht naar aanleiding van:

a. het ontwerp bestemmingsplan 'Hof van Harmelen' inclusief beeldkwaliteitsplan (identificatienummer: NL.IMRO.0632.hofvanharmelen-bOW1, hierna: **'het ontwerpbestemmingsplan'**);
b. de hieraan gerelateerde ontwerp omgevingsvergunningen (OLO 4956867, OLO 4927359 en OLO 5482855) (hierna: **'de ontwerpvergunningen'**); en
c. het m.e.r.-beoordelingsbesluit.

Naar aanleiding van deze pro forma zienswijze heeft u bij e-mail van maandag 31 mei 2021 ons een kopie verstrekt van een per post te verzenden brief. Deze brief is eerst op 8 juni 2021 verzonden en door ons op 9 juni 2021 ontvangen. Bij deze brief heeft u ons een termijn gesteld van twee weken voor het indienen van een aanvullende zienswijze.

Ter aanvulling op de zienswijze van 19 mei 2021, brengen wij hierdoor nog de volgende punten naar voren.

Leidse Schouw 2
2408 AE Alphen aan den Rijn
Postbus 357
2400 AJ Alphen aan den Rijn
T +31 (0)172 44 24 17
F +31 (0)172 44 20 28
E info@willedonker.nl
W willedonker.nl
Member of Cyrus Ross International

Op alle rechtsverhoudingen met Wille Donker advocaten zijn, met uitsluiting van enige andere algemene voorwaarden, de algemene voorwaarden van Wille Donker advocaten, zoals op de achterzijde afgedrukt, van toepassing. Daarin is een aansprakelijkheidsbeperking opgenomen. The general conditions of the law firm Wille Donker advocaten as printed overleaf shall be applicable to all legal relationships with the law firm Wille Donker advocaten with exclusion of any other general conditions. Our general conditions contain a limitation of liability clause.

Ontwerpbestemmingsplan

Ladder van duurzame verstedelijking

1. Ter aanvulling op hetgeen is aangegeven in de zienswijze van 19 mei 2021, randnummers 2 tot en met 11, het volgende. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt in het kader van een toets aan de ladder van duurzame verstedelijking de vaststelling van de specifieke woningbehoefte voor Harmelen. Op dit moment is deze onvoldoende in kaart gebracht. De bij de toelichting behorende marktanalyse die is opgesteld door de Utrechtse makelaar Beumer Garantiemakelaars in december 2019 is daarnaast gedateerd.

2. Daarbij komt dat bij het bepalen van de woningbehoefte niet de Woonvisie 2019-2024 kan worden gehanteerd. Mede door de TTG is op het concept van de woonvisie gereageerd. In die reactie (bijgevoegd als **productie 2**) is aangegeven dat i) de bevolkingsgroei op onjuiste wijze is bepaald; ii) de huishoudensverdunning minder sterk is; en iii) dat de regionale vraag al is verdisconteerd in het gehanteerde Primos-model aan de hand waarvan de behoefte is bepaald, zodat ten onrechte een verveelvoudiging van de vraag wordt aangenomen. Dit alles leidt ertoe dat de woningbehoefte in ieder geval voor Harmelen lager ligt, dan waar in de woonvisie van wordt uitgegaan.

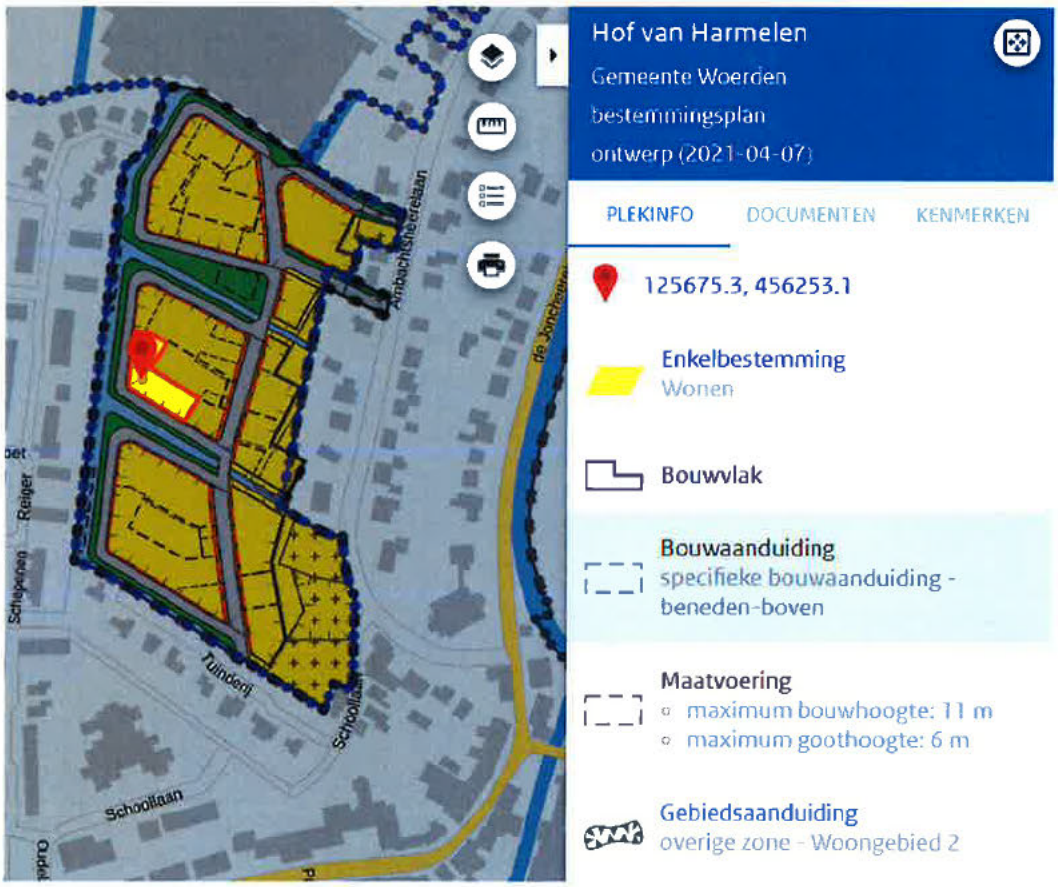
3. Gelet op het voorgaande stelt de TTG zich op het standpunt dat de noodzaak tot het realiseren van de in het plangebied voorziene aantallen woningen niet voldoende is onderbouwd. De woningen die wel nodig zijn om te voorzien in de op basis van de juiste gegevens vast te stellen lokale behoefte, kunnen worden gerealiseerd binnen bestaand stedelijk gebied. Dit betekent dat er geen noodzaak bestaat tot het vaststellen van het bestemmingsplan voor het plangebied.

Privacy in relatie tot goede ruimtelijke ordening en aanvaardbaar woon- en leefklimaat

4. Ter aanvulling op hetgeen is aangegeven in de zienswijze van 19 mei 2021, randnummer 25, het volgende. De bovenmatige schending van privacy leidt tot het ontbreken van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij bestaande woningen buiten het plangebied. Dit is onder meer het gevolg van de aanduiding gevellijn, waar volgens artikel 6.2, aanhef en onder k, van de regels de voorgevel van de voorziene woningen dient te worden gebouwd. De bovenmatige schending van privacy is met name aan de orde bij de bestaande woningen aan de Meerkoet, maar ook aan de Tuinderij. In het bijzonder zijn het die woningen waarvan het achtererf of zij-erf grenst aan het plangebied. Deze erfgebieden grenzen thans aan niet openbaar toegankelijk gebied. Met het ontwerpbestemmingsplan wijzigt dit en gaan deze erfgebieden grenzen aan gebied dat wel openbaar toegankelijk wordt. De TTG acht dit in strijd met een goede

ruimtelijke ordening. Daarnaast zijn in het ontwerpbestemmingsplan de daarbij te betrekken belangen van de bewoners van deze woningen onvoldoende afgewogen.

5. De bovenmatige schending van privacy doet zich extra gevoelen voor dat deel in het plangebied waaraan de specifieke bouwaanduiding - beneden-boven is toegekend, zie hierna figuur 1 waarop dit is aangeduid. Gelet op artikel 6.2, aanhef en onder g, mogen ter plaatse van die aanduiding beneden-bovenwoningen worden gebouwd in twee lagen. Hoewel 'beneden-bovenwoningen' niet als zodanig is gedefinieerd in het bestemmingsplan en daarmee in strijd met de rechtszekerheid, valt uit het genoemde artikel af te leiden dat het gestapelde woningen betreft. Dit betekent dat niet alleen op de begane grond, maar ook op de eerste etage intensieve woonfuncties mogelijk worden gemaakt. Dit zorgt voor een sterke aantasting van de privacy van de bestaande woningen aan de Meerkoet waarvan, zoals hiervoor onder randnummer 4 aangegeven, het achtererf is gericht op de voorgevel van deze beneden-bovenwoningen. De TTG acht dit in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast valt uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan niet op te maken hoe de belangen van de omwonenden in deze zijn betrokken.



Figuur 1 - uitsnede ruimtelijkeplannen.nl

6. Verder zijn ten onrechte met het oog op de bescherming van privacy van bestaande woningen buiten het plangebied in artikel 6.3 van de regels bij het ontwerpbestemmingsplan dakkapellen, zij het onder voorwaarden qua afmetingen, in het voordakvlak toegestaan. Gezien de belangen van omwonenden, in het bijzonder de bestaande woningen aan de Reiger, Meerkoet en Tuinderij, is onvoldoende gemotiveerd dat en waarom deze algemene mogelijkheid ruimtelijk aanvaardbaar is.

7. Verder merkt de TTG op dat in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende kenbaar is of er ter plaatse van de woningen aan de Tuinderij en de Ambachtsheerelaan sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ten gevolge van de ontsluiting van het plangebied. Dit geldt in het bijzonder ten aanzien van de woningen die naast of recht tegenover de voorziene ontsluitingen zijn gelegen. Het betreft niet alleen de aspecten veiligheid en geluid, maar ook luchtkwaliteit en lichthinder ten gevolge van autoverkeer.

8. Wat betreft het aspect veiligheid wijst de TTG ook op het door de VVN uitgebrachte Verkeersveiligheidsadvies van 23 januari 2021 (bijgevoegd als **productie 3**). Uit dit advies volgt dat, naast aanpassing van de vormgeving van de Schoollaan, nader bekeken dient te worden of het plangebied wel echt ook via de Tuinderij, Schoollaan moet worden ontsloten. De TTG wenst graag in overleg te treden met de gemeente om de door de VVN aangedragen opties nader te onderzoeken.

Parkeren

9. Verder zal ten gevolge van de ontsluiting op de Tuinderij een aantal parkeerplaatsen verdwijnen. In het ontwerpbestemmingsplan is niet betrokken of en in hoeverre dit vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is.

Natuurbescherming

10. De bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegde AERIUS-berekening maakt onvoldoende duidelijk of met de voorziene ontwikkelingen mogelijk depositie ten gevolge van wegverkeer op een grotere afstand dan 5 km optreedt die mogelijk leidt tot significant negatieve effecten op nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

11. Mocht niet volledig, precies en definitief kunnen worden uitgesloten dat sprake is van stikstofdepositie ten gevolge van wegverkeer op een grotere afstand dan 5 km, dan kunnen de bij het plan voorziene ontwikkelingen geen doorgang vinden.[1]

---

[1] Vgl. ABRvS 20 januari 2021, ECLI:NL:RVS:2021:105.

12. Verder merkt de TTG op dat in paragraaf 9.1.1 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan in het kader van het beschermingsregime Andere Soorten ten onrechte wordt verwezen naar (regels afkomstig van) de provincie Zuid-Holland, nu de gemeente Woerden deel uitmaakt van de provincie Utrecht.

Externe veiligheid

13. Volgens de toelichting wordt een huidige in het plangebied aanwezige aardgasleiding verlegd. Deze aardgasleiding is ten onrechte niet aangegeven op de verbeelding.

Ontwerpvergunningen

14. Ten onrechte is, gelet op artikel 11.3 van de regels behorend bij het ontwerpbestemmingsplan, bij de ontwerp-omgevingsvergunningen niet aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid volgens de normering zoals deze is opgenomen in de 'Nota parkeernormen gemeente Woerden' (vastgesteld d.d. 2 september 2014) en diens rechtsopvolger(s).

Met vriendelijke groet,

[redacted]

PRODUCTIE 2

Stichting De Groene Buffer

Harmelen, 25 september 2019

Betreft: reactie op Woonvisie Woerden 2019-2024 (d.d. 30 juli 2019)
Aan: het College van Burgemeester en Wethouders en de Raadsleden van de Gemeente Woerden
Van: De Groene Buffer, Dorpsplatform Harmelen, Belangenvereniging TTG

Geacht College en leden van de Raad,

Overleg
De Groene Buffer (hierna DGB), Dorpsplatform Harmelen (hierna DPH) en de Belangenvereniging TTG (hierna TTG) hebben zich ingespannen voor overleg met de gemeente. Het verzoek daartoe ging midden mei 2019 uit. Wij hadden op maandag 9 september 2019 een vervolgoverleg met de wethouder. Vooral dat laatste overleg is reden om wat ons verontrust onder uw aandacht te brengen.

Rode Contouren
De Woonvisie is een uitgebreid document (51 bladzijden). In die Woonvisie zit opgesloten de fundamentele politieke keuze: Wel of niet (ook) bouwen voor de regio? Anders dan de Woonvisie schrijft (blz. 7), neemt het College de regionale vraag niet klein maar fors mee in haar plannen. Daarmee kiest het College ervoor om fors mee te doen met de U10/U16. Het besluit is nu aan de Raad: kiest zij voor (ook) bouwen voor de regio, of 'kloppen de harten van de Raadsleden' toch voor het Groene Hart en wordt dus besloten alleen te bouwen voor de eigen woningbehoefte?

Wanneer de Raad nu ja zegt tegen deze Woonvisie, zal er (al op korte termijn) gebouwd worden buiten de Rode Contouren. DGB, DPH en TTG zijn tegen bouwen buiten de Rode Contouren. Wij zijn dat van oordeel ook omdat het niet nodig is. Een groot aantal inwoners van Woerden en zeker van Harmelen vertrouwt erop, dat de Raad waakt over het respecteren van de Rode Contouren en daarmee van het Groene Hart!

Kernboodschap Woonvisie
De kernboodschap in de Woonvisie is:

- De druk op de Woerdense woningmarkt is enorm; Woerden is aantrekkelijk
- De woningbouwbehoefte/-opgave in de regio (U16) is groot; ca. 104.000 woningen erbij tot 2040
- Woerden doet hieraan mee door 4.700 woningen (eigen behoefte plus regio) erbij tot 2040.

Onjuist beeld in Woonvisie

Op blz. 7 staat: 'Primair is het woonbeleid gericht op het bouwen voor de eigen inwoners met een kleine plus voor de regio'.

Wanneer 'de regio plus' uit de prognose wordt gehaald – Woerden bouwt dan alleen voor de eigen behoefte/inwoners – is de behoefte 1.760 woningen/huishoudens erbij tot 2040. Dat zijn er 2.460 minder dan de Woonvisie nu aangeeft.

Verschil

Het verschil van 2.460 woningen ontstaat wanneer de forse groei van de bevolking en de forse huishoudensverdunning in de prognose van de Woonvisie (blz. 14) teruggezet worden naar wat wij realistisch vinden als eigen ontwikkeling. Ergo geen extra plus/groei voor de vraag uit de regio en geen snellere huishoudensverdunning. Onze inschatting van de eigen ontwikkeling is gebaseerd op de jarenlange trend, die er is (de historische CBS- gegevens zijn aangehecht).

De trend in de Provincie Utrecht is hard groeien; in de periode 2013-2018 ca. 3x zo hard als Woerden en als Nederland.

Bevolkingsprognose Woerden- jaarlijkse gemiddelde groei inwonersaantal

	Woonvisie	TTG realistisch	Meer groei deze periode
2017	-	-	
2020	0,89%	0,40%	123%
2025	0,48%	0,30%	61%
2030	0,32%	0,20%	58%
2035	0,29%	0,20%	46%
2040	0,23%	0,00%	-

Huishoudensverdunning Woerden- personen per huishouden

	Woonvisie	TTG realistisch	Meer groei deze periode
2017	2,41	2,41	-
2020	2,37	2,39	148%
2025	2,31	2,36	103%
2030	2,25	2,34	167%
2035	2,22	2,33	205%
2040	2,20	2,33	-

CBS gemiddelde jaarlijkse groei 2013- 2018
inwonersaantal- trend

	NL	PV Utrecht	Woerden	Harmelen
2013	-	-	-	-
2018	0,47%	1,51%	0,56%	-0,23%

CBS personen per huishouden- trend

2013	2,19	2,20	2,41	-
2018	2,15	2,19	2,37	-
Verschil	0,04	0,01	0,04	-

De getalen zijn telkens klein. Dat maakt dat de niet zichtbare verdere cijfers achter de komma (het 3e, het 4e, …) nog relatief veel effect hebben op de uitkomsten.

Trendbreuk?
Er zijn geen argumenten voor de sterke trendbreuk die de Woonvisie voorspelt.

De natuurlijke bevolkingsaanwas (saldo geboortes en sterftes) is al vele jaren klein; voor heel Nederland ca. 20.000 per jaar. Vooral het positief migratiesaldo – voor heel Nederland ca. 80.000 per jaar - is verantwoordelijk voor de (geringe) groei van de bevolking (per 1 januari 2019 17,28 mln. inwoners).

Huishoudensverdunning is er al meer dan 25 jaar in een opvallend constant en op zich laag tempo. Die verdunning gaat zeer waarschijnlijk heel langzaam nog een aantal jaren door. Minder personen per huishouden betekent, dat er meer woningen nodig zijn om de bevolking te huisvesten.

Momenteel zijn er nieuwe factoren die de woningbehoefte remmen. Die nieuwe factoren zijn: voor jongeren is het vaak te duur om een woning te kopen of te huren; diezelfde jongeren werden ook geconfronteerd met de afschaffing van de basisbeurs. Gevolg: noodgedwongen melden minder jongeren zich op de woningmarkt. Gevolg is ook een rem op de huishoudensverdunning. Die is in de provincie Utrecht sinds 2016 al tot stilstand gekomen.

Het betrokken bureau ABF (Primos-model) erkent (per e-mail), dat zij de regionale vraag meegenomen heeft in de Woonvisie. Ook meegenomen door ABF zijn de al geplande projecten; zo voedt men zelf de voorspelling/prognose met extra groei.

De groei ambitie in de Woonvisie ligt overigens nog hoger dan de prognose op blz. 14. In die prognose neemt het aantal huishoudens van 2017 (21.420) tot 2040 met 4.220 toe, terwijl de behoefte is gesteld op 4.700.

Geen kleine plus voor de regio

Het verschil tussen 4.220 en 1.760 zijnde ruim 2.460 woningen/huishoudens is de door ons berekende regionale vraag. De 2.460 extra woningen voor de regionale vraag is in de Woerdense verhoudingen (maat) geen kleine plus!

Samenvatting

Ongewijzigd goedkeuren van deze Woonvisie betekent volgens ons feitelijk ook goedkeuren, dat er buiten de Rode Contouren gebouwd gaat worden. Een groot aantal inwoners van Woerden en zeker van Harmelen vertrouwt erop, dat de Raad waakt over het respecteren van de Rode Contouren en daarmee van het Groene Hart!

Wij vinden dat Woerden geen Groeistad maar **de** Groenehartstad moet zijn. Woerden – nu al de hoofdstad van het Groene Hart - moet de sterke vraag vanuit de regio niet faciliteren.

Bij Woerden (een zelfstandige gemeente in het Groene Hart) past een eigen beleid; anders dan de keuze om de U10/U16 te volgen. Wij hebben begrepen, dat het volgen van de U10/U16 een eigen keuze van het College is en niet als gevolg van druk van de Provincie Utrecht en/of van de U10/U16. In dat eigen beleid van Woerden past ook zeker woningbouw voor de eigen behoefte en dat kan binnen de Rode Contouren. Zo koestert Woerden haar groen en haar polders. En zo blijft Woerden aantrekkelijk.

De (middel)lange termijn voorspelling voor de bevolkingsontwikkeling is stagnatie van de groei (naar krimp). De huishoudingsverdunning gaat tot stilstand komen; in de Provincie Utrecht is dat al het geval. Hierdoor is bouwen buiten de Rode Contouren zeer waarschijnlijk helemaal nooit nodig.

Harmelen kent al vele jaren een negatieve groei (krimp). Harmelen moet (daarom) wel een inhaalslag/-correctie maken. Die inhaalcorrectie van ca. 125 woningen moet gefaseerd gerealiseerd worden op de braakliggende herbouwlocaties. Gefaseerd bouwen vergroot de kans op een woning voor de eigen inwoners van Harmelen.

Slotverklaring

Deze brief is vastgesteld in samenspraak met het bestuur van DGB, DPH en TTG. DGB brengt aldus deze brief onder uw aandacht mede namens DPH en TTG. Spreekt voor zich dat wij graag bereid zijn deze brief en de cijfermatige onderbouwing daarvan aan u toe te lichten.

Met vriendelijke groet, Stichting De Groene Buffer,

[redacted]

(secretariaat@degroenebufferwoerden.nl)

BIJLAGE

Weerlegging mogelijke argumenten College B&W voor bouwen buiten de Rode Contouren

Voorzieningen in gevaar

Door marktontwikkelingen waaronder het Internet verdwijnen er 'voorzieningen' waaronder winkels. Er komen ook 'voorzieningen' bij: denk aan recreatie en aan andere horeca. Een marktontwikkeling is niet tegen te houden; ook niet door in Harmelen 100, 200 of zelfs 1.000 woningen te bouwen. Overigens is Harmelen door haar omvang juist gezegend met veel voorzieningen. Dat geldt niet voor de andere kernen: Kamerik en Zegveld.

Stad Woerden heeft en houdt een groeiende regionale functie in het Groene Hart; dat is gunstig voor de voorzieningen. Kortom alleen voor de (bestaande) voorzieningen hebben we echt geen extra woningen nodig in Stad Woerden.

Er is een grote vraag naar woningen

Er is inderdaad een grote vraag naar woningen. Die grote vraag komt echter vooral van buiten/uit de regio; Woerden is (nog) aantrekkelijk.

Wanneer je migratiesaldo nul - het aantal personen dat vertrekt is dan gelijk aan het aantal personen dat zich vestigt in Woerden - volgt, heeft Harmelen en Stad Woerden ook genoeg bouwlocaties binnen de Rode Contouren om daarmee de eigen woningbehoefte te beantwoorden. Oorspronkelijk groen opofferen, is tot in lengte van jaren niet nodig.

Juist omdat de (middel)lange termijn voorspelling voor de bevolkingsontwikkeling stagnatie van de groei is (naar krimp) en de huishoudingsverdunning tot stilstand komt, is bouwen buiten de Rode Contouren zeer waarschijnlijk helemaal nooit nodig.

Datum: 28-04-2019 / 17:07

Regionale kerncijfers Nederland

: Gewijzigd op: 29 maart 2019

Regio's / Perioden		Onderwerp: Bevolking; Bevolkingssamenstelling op 1 januari; Totale bevolking	Bevolkingsontwikkeling; Immigratie en emigratie; Migratiesaldo	Bevolkingsgroei; Bevolkingsgroei	Bevolkingsgroei, relatief	Particuliere huishoudens; Gemiddelde huishoudensgrootte
		aantal			per 1 000 inwoners	personen per 1 huishouden
Nederland	1995	15 424 122	13 904	69 767	4,5	2,35
	1996	15 493 889	16 804	73 218	4,7	2,34
	1997	15 567 107	27 887	87 085	5,6	2,33
	1998	15 654 192	43 118	106 033	6,8	2,32
	1999	15 760 225	40 372	103 725	6,6	2,30
	2000	15 863 950	53 873	123 125	7,8	2,30
	2001	15 987 075	50 838	118 210	7,4	2,30
	2002	16 105 285	24 332	87 287	5,4	2,29
	2003	16 192 572	-317	65 460	4,0	2,28
	2004	16 258 032	-16 216	47 494	2,9	2,28
	2005	16 305 526	-27 428	28 684	1,8	2,27
	2006	16 334 210	-31 320	23 782	1,5	2,26
	2007	16 357 992	-5 757	47 407	2,9	2,25
	2008	16 405 399	25 737	80 388	4,9	2,24
	2009	16 485 787	34 481	89 202	5,4	2,23
	2010	16 574 989	33 081	80 810	4,9	2,22
	2011	16 655 799	29 768	74 549	4,5	2,21
	2012	16 730 348	13 883	49 227	2,9	2,20
	2013	16 779 575	19 103	49 714	3,0	2,19
	2014	16 829 289	35 087	71 437	4,2	2,18
	2015	16 900 726	55 106	78 394	4,6	2,17
	2016	16 979 120	79 194	102 387	6,0	2,17
	2017	17 081 507	80.665	99 577	5,8	2,16
	2018	17 181 084		101.66		2,15
	2019	17 282 753				
Utrecht (PV)	1995	1 063 460	531	7 125	6,7	2,32
	1996	1 070 585	1 893	8 843	8,3	2,32
	1997	1 079 428	1 540	8 739	8,1	2,30
	1998	1 088 621	2 376	10 101	9,3	2,30
	1999	1 098 722	2 152	9 127	8,3	2,28
	2000	1 107 849	2 480	10 148	9,2	2,28
	2001	1 117 997	2 692	11 387	10,2	2,28
	2002	1 139 925	1 128	12 293	10,8	2,28
	2003	1 152 218	-190	10 040	8,7	2,27
	2004	1 162 258	-1 420	9 033	7,8	2,27
	2005	1 171 291	-1 915	8 748	7,5	2,26
	2006	1 180 039	-960	10 565	9,0	2,25
	2007	1 190 604	-74	10 746	9,0	2,24
	2008	1 201 350	1 330	9 519	7,9	2,23
	2009	1 210 869	1 817	10 041	8,3	2,22

	2010	1 220 910	1 306	7 884	6,5	2,22
	2011	1 228 794	1 229	8 319	6,8	2,21
	2012	1 237 117	647	8 177	6,6	2,21
	2013	1 245 294	913	8 378	6,7	2,20
	2014	1 253 672	1 673	9 900	7,9	2,20
	2015	1 263 572	2 594	10 041	7,9	2,19
	2016	1 273 613	3 861	10 891	8,6	2,19
	2017	1 284 504		10 980	8,5	2,19
	2018	1 295 484				2,19
	2019	1 342 194				
Amsterdam	1995	722 230	-3 091	-4 111	-5,7	1,78
	1996	718 119	-4 600	-3 086	-4,3	1,78
	1997	715 148	1 925	3 003	4,2	1,78
	1998	718 151	5 864	8 902	12,4	1,78
	1999	727 053	3 301	4 235	5,8	1,78
	2000	731 288	6 086	3 306	4,5	1,79
	2001	734 594	5 670	932	1,3	1,80
	2002	735 526	4 089	1 036	1,4	1,80
	2003	736 562	2 561	2 542	3,5	1,80
	2004	739 104	1 850	3 679	5,0	1,80
	2005	742 783	-1 999	287	0,4	1,81
	2006	743 079	-4 284	-195	-0,3	1,80
	2007	742 884	-94	4 209	5,7	1,80
	2008	747 093	1 971	8 512	11,4	1,80
	2009	755 605	3 536	11 852	15,7	1,80
	2010	767 457	2 896	12 351	16,1	1,81
	2011	779 808	2 301	10 302	13,2	1,81
	2012	790 110	169	9 168	11,6	1,81
	2013	799 278	1 138	11 489	14,4	1,81
	2014	810 937	4 289	10 815	13,3	1,82
	2015	821 752	7 493	11 872	14,4	1,81
	2016	833 624	9 937	11 323	13,6	1,81
	2017	844 947		9 100	10,8	1,81
	2018	854 047				1,81
	2019	863 202				
's-Gravenhage (gemeente)	1995	442 937	3 010	-434	-1,0	1,93
	1996	442 503	2 318	-344	-0,8	1,92
	1997	442 159	2 719	640	1,4	1,92
	1998	442 799	143	-2 056	-4,6	1,92
	1999	440 743	2 204	351	0,8	1,93
	2000	441 094	5 300	1 262	2,9	1,93
	2001	442 356	2 970	-653	-1,5	1,93
	2002	457 726	2 713	6 100	13,3	1,96
	2003	463 826	3 416	5 233	11,3	1,96
	2004	469 059	2 298	3 037	6,5	1,96
	2005	472 096	1 658	3 531	7,5	1,97
	2006	475 627	-2 352	-1 686	-3,5	1,96
	2007	473 941	977	1 740	3,7	1,97
	2008	475 681	5 302	6 183	13,0	1,98
	2009	481 864	3 858	6 689	13,9	1,98
	2010	488 553	2 929	6 530	13,4	1,98
	2011	495 083	4 274	6 972	14,1	1,99

	2012	502 055	1 867	3 801	7,6		1,99
	2013	505 856	589	3 084	6,1		1,99
	2014	508 940	3 884	5 921	11,6		2,01
	2015	514 861	3 983	5 127	10,0		2,00
	2016	519 988	3 720	4 894	9,4		2,00
	2017	524 882		7 679	14,6		2,01
	2018	532 561					2,01
	2019	537 988					
Rotterdam	1995	598 239	-1 817	-5 494	-9,2		1,99
	1996	592 745	445	-2 758	-4,7		1,99
	1997	589 987	2 153	491	0,8		1,98
	1998	590 478	4 546	2 187	3,7		1,98
	1999	592 665	3 734	8	0,0		1,97
	2000	592 673	4 572	2 582	4,4		1,97
	2001	595 255	5 494	3 405	5,7		1,98
	2002	598 660	2 666	991	1,7		1,97
	2003	599 651	475	-728	-1,2		1,97
	2004	598 923	-1 424	-2 516	-4,2		1,96
	2005	596 407	-4 605	-7 710	-12,9		1,97
	2006	588 697	-4 662	-4 639	-7,9		1,97
	2007	584 058	-1 260	-1 107	-1,9		1,97
	2008	582 951	1 914	4 183	7,2		1,97
	2009	587 134	3 060	5 915	10,1		1,96
	2010	593 049	2 279	4 843	8,0		1,95
	2011	610 386	2 623	5 874	9,6		1,95
	2012	616 260	-2 043	34	0,1		1,95
	2013	616 294	-704	2 063	3,3		1,95
	2014	618 357	1 055	5 295	8,6		1,96
	2015	623 652	2 002	5 954	9,5		1,95
	2016	629 606	2 184	5 054	8,0		1,95
	2017	634 660		4 052	6,4		1,95
	2018	638 712					1,96
	2019	644 527					
Utrecht (gemeente)	1995	235 625	-733	-1 371	-5,8		1,87
	1996	234 254	832	-303	-1,3		1,87
	1997	233 951	689	-1 207	-5,2		1,86
	1998	232 744	583	-26	-0,1		1,86
	1999	232 718	613	949	4,1		1,84
	2000	233 667	450	327	1,4		1,84
	2001	256 420	1 056	4 205	16,4		1,89
	2002	260 625	653	4 526	17,4		1,89
	2003	265 151	89	5 093	19,2		1,89
	2004	270 244	-430	5 014	18,6		1,89
	2005	275 258	-413	5 691	20,7		1,89
	2006	280 949	-357	7 452	26,5		1,88
	2007	288 401	-299	6 336	22,0		1,87
	2008	294 737	688	5 154	17,5		1,88
	2009	299 891	625	7 190	24,0		1,88
	2010	307 081	114	4 286	14,0		1,89
	2011	311 367	285	4 908	15,8		1,89
	2012	316 275	58	5 641	17,8		1,90
	2013	321 916	-16	6 248	19,4		1,91

	2014	328 164	438	6 012	18,3		1,91
	2015	334 176	963	4 791	14,3	4	1,91
	2016	338 967	2 097	4 071	12,0		1,92
	2017	343 038		4 445	13,0		1,92
	2018	347 483					1,93
	2019	352 795					
Woerden	1995	36 290	-13	316	8,7		2,67
	1996	36 606	16	462	12,6		2,63
	1997	37 068	-4	572	15,4		2,60
	1998	37 640	30	-11	-0,3		2,57
	1999	37 629	42	466	12,4		2,57
	2000	38 095	69	942	24,7		2,55
	2001	46 921	72	628	13,4		2,54
	2002	47 549	-19	213	4,5		2,52
	2003	47 762	-1	334	7,0		2,52
	2004	48 096	-59	22	0,5		2,52
	2005	48 118	-59	-206	-4,3		2,52
	2006	47 912	20	104	2,2		2,50
	2007	48 016	-60	367	7,6		2,48
	2008	48 383	0	502	10,4		2,47
	2009	48 885	45	449	9,2		2,46
	2010	49 334	55	414	8,4		2,45
	2011	49 748	-27	304	6,1		2,43
	2012	50 052	-57	294	5,9		2,41
	2013	50 346	8	231	4,6		2,41
	2014	50 577	7	54	1,1		2,40
	2015	50 631	60	530	10,5		2,39
	2016	51 161	67	352	6,9		2,38
	2017	51 513		245	4,8		2,37
	2018	51 758					2,37
	2019	52 204					

Bron: CBS

PRODUCTIE 3

Verkeersveiligheidsadvies

Kenmerken advies:

Naam dossier:
Schoollaan Harmelen

Locatie:
Schoollaan en Tuinderij in Harmelen (gemeente Woerden)

Datum advies:
23 januari 2021

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;

- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht kunnen geen rechten worden ontleend;
- Uitgangpunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie "Duurzaam Veilig" en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

Situatie

De voormalige gemeente Harmelen is een van de vier kernen van de gemeente Woerden. Het gemeentebestuur wil 96 woningen (Hof van Harmelen) bouwen op een nagenoeg braakliggend terrein tussen de Ambachtsheerlaan, Meerkoet en de Tuinderij. De ontsluiting van het gebied voor gemotoriseerd verkeer is voorzien op twee locaties. De eerste rechtstreeks op de Ambachtsheerelaan nabij huisnummer 27. De tweede ontsluiting op de Tuinderij tegenover de huisnummers 5 en 7. Via de Tuinderij en de Schoollaan zullen 32 woningen van de nieuwe wijk Hof van Harmelen ontsloten worden richting Ambachtsheerelaan.
Het ontwikkelen van het terrein is door de gemeente uitbesteed aan een projectontwikkelaar. Voor deze nieuwe ontwikkeling is een wijziging van het vigerende bestemmingsplan nodig.

Probleemstelling

De Tuinderij en het betreffende deel van de Schoollaan zijn smalle doodlopende erftoegangswegen (historisch gegroeid). Ze hebben een functie voor de ontsluiting van direct aangrenzende woningen (8 op de Tuinderij, 6 op de Schoollaan). De Tuinderij sluit aan op de Schoollaan. De Schoollaan biedt ook toegang aan bewoners en bezoekers van een woon-zorgcomplex Sint Maarten- Gaza, de Sint Bavo school, een Dorpshuis en een begraafplaats.
De Schoollaan wordt daarnaast veel gebruikt door fietsers en voetgangers van en naar Harmelen Noord. Er geldt een 30km/h regime.

Omwonenden, verenigd in belangenvereniging 'Toekomst Tuinderij Groot (TTG)', maken zich zorgen over de mogelijk negatieve verkeersveiligheidseffecten op en rond de Schoollaan als gevolg van de geplande nieuwe woningen in Hof van Harmelen, alsmede de hoeveelheid, de zwaarte en afwikkeling van het bouwverkeer.

De belangenvereniging TTG heeft Veilig Verkeer Nederland afdeling Harmelen gevraagd om een rapportage op te stellen over de situatie en verkeersveiligheid rond de Schoollaan.
Daarin opgenomen:

- Het aantal verkeersbewegingen.
- Het soort vervoersmiddel daarbij.
- Een beeld van de verkeersdrukte.
- Een advies over een mogelijk alternatief voor ontsluiting.
- Een advies over de inrichting van de Schoollaan.
- Een advies over de afwikkeling van het verkeer van de Ambachtsheerelaan naar De Jonckheerelaan en naar de Dorpsstraat.

De VVN afdeling heeft gevraagd om ondersteuning door een VVN Verkeersveiligheidsconsulent.

Probleemanalyse

De VVN afdeling Harmelen geeft aan, dat, mede door de beperkte ruimte op de Schoollaan, 's ochtends en 's middags regelmatig chaotische situaties ontstaan door ouders die hun kind met de auto naar school brengen en/of ophalen.
Het kruispunt Tuinderij-Schoollaan is voor alle verkeersdeelnemers onoverzichtelijk. De bewoners, die dagelijks vanuit de Tuinderij de krappe en blinde bocht naar de Schoollaan moeten nemen, hebben moeite om fietsers en voetgangers te ontwijken. De fietsers en voetgangers zien op hun beurt het uit de Tuinderij naderende verkeer niet aankomen.

Ook wordt het woon-zorgcomplex Sint-Maarten-Gaza met vrachtwagens via deze route bevoorraad. Vrachtwagens en personenauto's kunnen elkaar echter niet goed passeren in de Schoollaan. Er rijden dagelijks in totaal weliswaar niet veel auto's, maar toch is de verkeersdrukte op bepaalde tijdstippen relatief hoog. Als alle kinderen zich tegelijkertijd richting de school verplaatsen is de Schoollaan een van de drukste straten van Harmelen. Daar tussendoor bewegen dan de ouderen van het verzorgingshuis en de aanleunwoningen. Alle weggebruikers moeten gebruik maken van dezelfde rijbaan. Die rijbaan is afgebakend en er is geen mogelijkheid om als verkeersdeelnemer even de rijbaan te verlaten.

Het ontbreken van trottoirs en belijning maakt het voor de verkeersdeelnemers onoverzichtelijk. De tuinen grenzen direct aan de rijweg. Parkeren tijdens uitvaartdiensten is nu al een groot probleem. Bij een doorgang vanaf de Hof van Harmelen naar de Tuinderij gaat deze enige parkeergelegenheid verloren.

Door de bijzondere coronaomstandigheden is het momenteel lastig om de situatie zelf ter plekke goed te beoordelen. De door de melders toegestuurde foto's en een eigen waarneming via 'google streetview' lijken het hiervoor beschreven beeld echter te bevestigen. Het is dus goed mogelijk, dat de huidige situatie al veel gevoelens van onveiligheid oproept, ook al zullen er naar verwachting weinig ongevallen worden geregistreerd. De uitbreidingsplannen versterken deze bestaande gevoelens.
Uit een nadere analyse van de ontsluitingsstructuur komt nog naar voren dat er ook een tweede wegvak van de Schoollaan bestaat. Dit deel wordt via Oudeland ontsloten en loopt dood aan de andere zijde van het woon-zorgcomplex. De rol van dit wegvak in de spreiding van het bestemmingsverkeer is niet duidelijk.

Verder valt op, dat in vrijwel het hele dorp Harmelen een 30km/h regime geldt. Alle wegen behoren dus tot de categorie erftoegangswegen in een verblijfsgebied. Toch zijn niet alle wegen in het gebied gelijkwaardig ingericht. Zo verschilt het hier onderzochte deel van de Schoollaan qua functie en vormgeving van de Ambachtsheerelaan en de De Jonckheerelaan. Er is sprake van een zekere hiërarchie tussen deze drie wegen met een aflopende functie van ontsluiten naar verblijven. Dit komt ook onder meer tot uitdrukking in het gebruik.

De Schoollaan bevindt zich onderaan deze hiërarchische ladder. De verblijfsfunctie lijkt hier centraal te staan. Dit wordt bevestigd door de huidige vormgeving, die zelfs doet denken aan de inrichting van zogenaamde woonerven, die in het verleden veelvuldig zijn toegepast in woon(verblijfs)gebieden. De snelheid in deze woonerven is zelfs beperkt tot 15km/h (stapvoets).

In de praktijk heeft de Schoollaan echter verschillende deelfuncties. Zo heeft de Schoollaan voor de school en het verzorgingshuis eerder een ontsluitingsfunctie dan een verblijfsfunctie. Dit verkeer hecht

weinig 'verblijfswaarde' aan de Schoollaan. Zij zijn slechts 'passanten' en gedragen zich als zodanig. Voor de woningen domineert de verblijfsfunctie. De 'verblijfswaarde' van dit verkeer is hoog. De route Schoollaan vormt tenslotte ook onderdeel van hun woonomgeving.

Hoewel de intensiteiten relatief laag zijn (ca. 30 mvt, 80 fietsers en 15 voetgangers in het drukste ochtendspitsuur en Ca.100 mvt, 300 fietsers en 100 voetgangers per weekdag, (bron: tellingen VVN afdeling Harmelen, oktober 2020), kan het verschil in 'verblijfswaarde' van het verkeer in deze deelfuncties tot conflicten leiden. Bovendien moet worden opgemerkt dat de recente tellingen door de coronacrisis niet helemaal een 'normaal' beeld geven. Veel ouders werken immers thuis en/of brengen hun kinderen vaker met de fiets naar school. Voor Gaza gold een aangepaste bezoekregeling. Hierdoor kan het gemiddeld aantal auto's in een normale situatie hoger zijn.

Bij de bovengenoemde verschillen in functie en verwachtingspatroon met bijpassend gedrag passen ook verschillen in vormgeving.

Standpunt wegbeheerder

De planvorming loopt al een aantal jaren. Het voorontwerp bestemmingsplan (3 juli 2020) doorloopt momenteel een besluitvormingsprocedure. Dit plan moet de verdere ontwikkeling en de realisatie van de Hof van Harmelen mogelijk maken. Mede door de ontwikkelingen rond het Coronavirus is de besluitvorming vertraagd.

Tussen de belangenvereniging TTG en de gemeente is al regelmatig contact geweest. Op vragen van de TTG van najaar 2018 heeft de gemeente als volgt gereageerd:

- De realisatie van 96 woningen in het projectgebied leidt, gelet op de verwachte verkeersgeneratie, niet tot problemen in de verkeersafwikkeling..
- De gemeente onderkent dat op de Ambachtsheerelaan gemiddeld harder wordt gereden (36 km per uur) dan toegestaan (30km/h). De gemeente is voornemens maatregelen te treffen op de De Jonckheerelaan en ze wil de mogelijkheden bekijken om tegelijkertijd maatregelen te treffen op de Ambachtsheerelaan. De gemeente is van mening, dat de Ambachtsheerelaan als wijkverbindingsweg (vergelijkbaar met de wegcategorie erftoegangsweg type 1) een maximale intensiteit mag hebben van 6.000 motorvoertuigen per etmaal (bron: CROW).
- Er zijn rondom de Schoollaan tellingen verricht. Daaruit kan een inschatting worden gemaakt van het maximaal aantal (auto)verkeersbewegingen per etmaal (circa 100). Overigens is het volgens de gemeente niet duidelijk waarom de situatie van de Schoollaan afwijkend is of zou zijn ten opzichte van vergelijkbare situaties.
- De Schoollaan is volgens de gemeente op het smalste deel 4,90m breed en voldoet daarmee net aan de CROW richtlijnen van minimaal 4,80m

Op 24 september 2020 heeft een van de bewoonsters ingesproken in de raadsvergadering bij de behandeling van het voorontwerp bestemmingsplan. Zij gaf aan dat de gemeente in 1999 een plan voor uitbreiding van het aantal seniorenwoningen van Huize Gaza heeft afgekeurd, omdat de Schoollaan de extra verkeersbelasting niet aan zou kunnen. Verder is de Schoollaan volgens haar op het smalste punt 4,32m, inclusief de breedte van de opsluitbanden. Een door het CROW geadviseerde obstakelvrije zone langs de rijbaan ontbreekt. Gelet op de erfgrenzen van de aanliggende percelen kan het wegontwerp niet fundamenteel worden aangepast.

<u>Verkeersvisie 2030</u>
De gemeente heeft in haar Verkeersvisie 2030 als missie-doelstelling geformuleerd:

- Binnen de kernen, wijken/buurten en hiertussen geniet fietsmobiliteit de voorkeur boven gemotoriseerd verkeer. Dit moet gepaard gaan met veiligheid en parkeermogelijkheid voor de fietsen en een goede doorstroming van ál het verkeer
- Bijzondere aandacht voor looproutes van en naar scholen. Hiermee wordt het belang van de voetganger bij het halen en brengen van kinderen, of de zelfstandige deelname aan het verkeer door kinderen bij scholen, sportverenigingen en dergelijke, benadrukt. Dit geldt uiteraard ook voor fietsende scholieren.
- Bij het inrichten van schoolomgevingen moet rekening worden gehouden met het gedrag van deze verschillende gebruikersdoelgroepen. We spreken dan ook van een kind-/pubervriendelijke inrichting. Voor de looproutes van en naar scholen vraagt dat maatwerk in de directe omgeving van de school. Hiervoor wordt een minimale straal rond de school van 200 meter aangehouden.

- Fietsroutes in de directe omgeving van scholen en dergelijke krijgen bijzondere aandacht. Zij zijn specifiek ingericht ten aanzien van de veiligheid. Kinderen en pubers moeten in staat zijn zelfstandig en veilig van deze fietspaden gebruik te maken.

Stedenbouwkundig plan Hof van Harmelen
Het college van B en W heeft in 2017 het stedenbouwkundig plan van het nieuwe woongebied vastgesteld. De basis van dit plan wordt gevormd door 3 wooneilanden. Ieder eiland heeft groene randen met fietsstraten als 'centraal verkeersontsluitingslint' .
Uit de verkeerskundige rapportage die in 2017 in het kader van dit stedenbouwkundig plan is opgesteld komt het volgende naar voren:

- Bij 30 woningen komen er in het spitsuur 56 mvt via de Tuinderij extra op de Schoollaan.
- 120 woningen genereren nog relatief weinig verkeer, waarbij 1 ontsluiting voldoende is.
- Tot 3000 mvt/etmaal is de verkeersbelasting op een erftoegangsweg (breedte 4.80 tot 5.00 meter en met trottoir) goed af te wikkelen. Dit komt overeen met 375 woningen
- Uit een onderzoek van november 2016 is geconcludeerd, dat de ontsluiting van het plangebied via de Tuinderij-Schoollaan zoveel mogelijk alleen voor langzaam verkeer moet worden gebruikt, in ieder geval niet meer dan 32 nieuwe woningen ontsluit en in het nieuwe woongebied doodloopt.
- Een schouw is noodzakelijk om exact de verkeerskundige problemen in beeld te brengen en op lokale schaal maatregelen te treffen

In het concept inrichtingsplan van 23 juni 2020 is in het centrale verkeersontsluitingslint een 'knip' ingetekend voor doorgaand autoverkeer richting Tuinderij (alleen langzaam verkeer en hulpdiensten). Zo wordt bevorderd, dat alleen verkeer van en naar het direct aan de Tuinderij grenzende zuidelijke wooneiland met maximaal 32 woningen ook toegankelijk is via de route Tuinderij en de Schoollaan. In dit wooneiland zijn 41 openbare ppl, 34 privé ppl, 3 vrijstaande woningen, 16 twee-onder-een-kapwoningen en 13 woningen in de sociale sector ingetekend.

Conclusies en aanbevelingen

Algemeen
Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland is gebaseerd op de landelijke visie Duurzaam Veilig Verkeer. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is dat het gedrag van weggebruikers, de voertuigkeuze en de inrichting van de infrastructuur op elkaar zijn afgestemd. Weggebruikers moeten in één oogopslag aan de inrichting van een weg kunnen zien welk verkeersgedrag van hen wordt verwacht en welke andere soorten weggebruikers zij tegen kunnen komen. Binnen de Duurzaam Veilig Visie heeft iedere weg een bepaalde functie (wegcategorie) binnen het netwerk (stromen, ontsluiten, verblijven). De taak van de wegbeheerder is hierin te sturen en keuzes te maken die goed aansluiten bij het verwachte gebruik van de weg. Vervolgens dient de wegbeheerder de vormgeving op deze keuzes af te stemmen. Landelijke richtlijnen voor de inrichting van wegen zijn gebaseerd op een goed evenwicht tussen de functie van de weg, het gebruik en de vormgeving.
Onderkend moet worden dat de 'ideale' situatie in de praktijk soms lastig gerealiseerd kan worden. Er spelen tenslotte vaak meer belangen (economisch, ruimtelijke omgeving, financiën enz.) een rol. Een wegbeheerder zal dus altijd een afweging maken en kiezen voor een best passend compromis. Belangrijk hierbij is echter dat dit compromis tot stand komt in nauw overleg met de direct betrokken belanghebbenden en gebruikers. Een goed participatieproces biedt tenslotte de beste waarborg voor begrip en draagvlak.

Richtlijnen inrichting 30km/h gebied
In 30km/uur-gebieden staat de verblijfsfunctie centraal. De wegen behoren tot de Duurzaam Veilig categorie erftoegangswegen, waarbij langzaam en gemotoriseerd verkeer mengen.. Dat wil zeggen dat er in principe voor fietsers geen aparte voorzieningen nodig zijn, en soms ook niet voor voetgangers. Doorgaand autoverkeer wordt geweerd door een beperkt aantal toegangen (inritten) tot de gebieden, door het instellen van eenrichtingsverkeer of door het aanbrengen van een 'knip' in een voorheen doorgaande route. Een lage snelheid wordt fysiek afgedwongen door bijvoorbeeld drempels, plateaus, wegversmallingen of zigzagverleggingen van de wegas. Binnen een 30km/uur-gebied heeft verkeer van rechts voorrang; er zijn in beginsel geen voorrangswegen of -kruispunten. In het landelijke Duurzaam Veilig beleid is als richtlijn opgenomen, dat de maximale intensiteit voor een erftoegangsweg 3500-4500 mvt/etmaal bedraagt.

Volgens de aanbevelingen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, water-, wegenbouw- en verkeerstechniek (CROW), zoals opgenomen in de publicatie "Aanbevelingen voor

verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" dient een erftoegangsweg een minimale breedte van 4,8 m. te hebben. Bij de aanwezigheid van veel vrachtverkeer, bijvoorbeeld in winkelerven, dient rekening te worden gehouden met een rijloper van 4,5 m, zodat een vrachtauto en een personenauto elkaar kunnen passeren.

Conclusies

Al in de huidige situatie zijn de functie(s), het gebruik en de vormgeving van de Schoollaan niet goed 'in evenwicht'. Daarmee wordt niet optimaal voldaan aan de principes van Duurzaam Veilig en de richtlijnen die daaruit voortvloeien.
De gemeente is nog niet overtuigd van de bijzondere situatie op de route Tuinderij-Schoollaan en deelt de zorgen van de bewoners niet.
De gemeente onderkent wel de noodzaak om de toename van het autoverkeer op deze route te beperken en de functie voor langzaam verkeer te vergroten. In het stedenbouwkundig plan worden daartoe weliswaar maatregelen voorgesteld, maar met 56 mvt extra in de spits verdubbelt het huidige autoverkeer op de Schoollaan (nu ca.30 mvt) toch nog ruimschoots.
Ook wordt in het verkeerskundig plan een schouw noodzakelijk geacht om exact de verkeerskundige problemen in beeld te brengen en op lokale schaal maatregelen te treffen.
De gemeente heeft de ambitie om veilige looproutes van en naar scholen te realiseren door maatwerk in de directe omgeving van de school. Hiervoor wordt een minimale straal rond de school van 200 meter aangehouden. Fietsroutes in de directe omgeving van scholen en dergelijke krijgen bijzondere aandacht.

Aanbevelingen

Aanpassing van de functie, het gebruik en/of de vormgeving (de knoppen) zou al in de huidige situatie (dus los van de extra woningbouw) moeten plaatsvinden om tot een beter evenwicht te komen.
Natuurlijk is het ideaalplaatje niet altijd haalbaar maar een aanpak via deze 'knoppenmethodiek' leidt meestal wel tot begrip en draagvlak.
De Schoollaan is onderdeel van een groter gebied waarvoor een 30km/h zone geldt. Dit wordt juridisch afgedekt door 30km/h zoneborden aan de 'poorten' van dit gebied. Op streetview is op de Schoollaan en omliggende wegen geen enkel herhalingsbord te zien. Begrijpelijk vanuit het oogpunt een onnodig bordenwoud te voorkomen. Toch verdient het aanbeveling de automobilist op de Schoollaan nog eens extra te wijzen op het heersende snelheidsregime door het plaatsen van een of meer herhalingsborden.
De huidige vormgeving van de Schoollaan (geen trottoir, geen parkeervakken etc.) geeft eerder de indruk dat er sprake is van een woonerf dan een 30km/h gebied, hoewel ook lang niet wordt voldaan aan de richtlijnen voor de inrichting van woonerven.
Er moeten dus duidelijker keuzes worden gemaakt, passend bij de eerder beschreven verschillende deelfuncties van de Schoollaan.
Het aantal auto's op de Schoollaan is beperkt en past op zichzelf goed bij een erftoegangsweg. Echter door de geplande extra woningbouw in Hof van Harmelen verdubbelt de huidige autointensiteit ruimschoots. Hoewel onderkend moet worden dat ook dan de cijfers nog binnen de richtlijnen blijven, is het voorstelbaar dat de onveiligheid op het huidige smalle wegprofiel toeneemt. Zeker in combinatie met het aantal fietsers en voetgangers.
Verder is het vanuit calamiteiten oogpunt ongewenst om meerdere voorzieningen te ontsluiten via een enkele (doodlopende) route.

Geadviseerd wordt derhalve te kijken naar alternatieven. Het verdient daarbij de voorkeur om te zoeken naar een betere scheiding van de verkeerssoorten. Dit kan door aanpassing van de vormgeving van de Schoollaan en/of aanpassing van de huidige en toekomstige verkeerscirculatie (routering) over de route Tuinderij-Schoollaan. Keuzes zijn nodig.

Aanpassing vormgeving:
Zo te zien ontbreekt de ruimte om op drukke momenten alle weggebruikers een veilige plek te geven.
CROW richtlijnen zijn een goed houvast, maar soms lastig te volgen.
De 'plateauconstructie' op de kruising van de Schoollaan met de Tuinderij is verzakt en behoeft een 'upgrading'. Bij eerste waarneming lijkt een aanpassing van het kruisingsvlak ook goed mogelijk.
Een schouw met betrokken partijen is de beste methode om te zoeken naar creatieve, best passende maatregelen op het wegvak en de kruispunten.

Aanpassing verkeerscirculatie:
Bezien kan/moet worden in hoeverre het doodlopende deel van de Schoollaan, dat ontsloten wordt via de route Oudeland, beter benut kan worden voor de bereikbaarheid van het woon-zorgcomplex.

Verder zou nog eens goed moeten worden bekeken of het nieuwe woongebied Hof van Harmelen wel echt ook via de Tuinderij moet worden ontsloten. Eén in/uitgang naar de Ambachtsheerelaan voor het gehele gebied is volgens het verkeerskundig onderzoek voldoende. Wel verdient het de voorkeur om in ieder geval een zogenaamde 'calamiteitenverbinding' te maken met de Tuinderij. Fietsers en voetgangers kunnen daar dan altijd gebruik van maken. Daarnaast lijkt het realiseren van de Hof van Harmelen zelfs een goede mogelijkheid te bieden om het verkeer vanaf de Tuinderij juist los te koppelen van de Schoollaan. Zo zou de voorgestelde 'knip' voor autoverkeer niet in het nieuwe woongebied maar juist op de aansluiting van de Tuinderij op de Schoollaan kunnen worden aangebracht. De 8 woningen aan de Tuinderij worden dan ook via de Hof van Harmelen ontsloten en de Schoollaan houdt haar functie voor de overige voorzieningen. De 'knip' kan bovendien bij calamiteiten als 2e ontsluitingsroute worden gebruikt.

Participatieproces
Bovengenoemde aanbevelingen geven een denkrichting aan om te komen tot creatieve, best passende oplossingen. Belangrijk in alle gevallen is het zorgen voor draagvlak bij zoveel mogelijk betrokken partijen (mede bewoners, school, woon-zorgcomplex, ondernemers, handhavers/hulpverleners etc.). De redeneerlijn langs functie, gebruik en vormgeving helpt om objectieve argumenten uit te wisselen en duidelijke keuzemogelijkheden te ontwikkelen.

Door ook met elkaar de situatie ter plekke te bekijken ('schouwen') kan al gauw begrip voor en verhelderend inzicht in elkaars belangen ontstaan en worden soms al aardige creatieve ideeën gevormd voor simpele aanpassingen (bv. ook voor de aansluiting van de Tuinderij op de Schoollaan en de kruising Schoollaan- Ambachtsheerelaan).

De gemeente is de beste partij om het initiatief te nemen een goed participatieproces op te starten voor de korte termijn maatregelen en zeker ook voor de ontwikkeling van een lange termijn visie op functie, gebruik en vormgeving van de Schoollaan. Voor de gemeente is breed draagvlak tenslotte erg belangrijk. Positief is dat de gemeente Woerden de knelpunten onderkend en al initiatief heeft genomen om tot een verbetervoorstel te komen in het stedenbouwkundig plan. Maatregelen moeten/ kunnen ook goed aansluiten bij de gemeentelijke ambitie om veilige loop-fietsroutes naar scholen te realiseren.

Kortom, de nieuwbouwplannen bieden een goede gelegenheid om het gesprek aan te gaan met alle betrokken partijen om tot een best passend compromis te komen voor de huidige en toekomstige verkeerscirculatie en verkeersveiligheid van Schoollaan, Tuinderij en Ambachtsheerlaan. Bouwverkeer kan mogelijk beperkt blijven tot afwikkeling via Ambachtsheerelaan.

Voorlichting en educatie
Hoewel het accent in deze analyse ligt op de infrastructuur vraagt verkeersveiligheid altijd om een integrale aanpak van infra, gedrag/ educatie, handhaving. Provincies ondersteunen over het algemeen diverse voorlichting en educatieprojecten. Ook op de website van VVN staan verschillende voorbeelden van geschikte voorlichting – en educatieprojecten.

Handhaving
Bij een passende weginrichting en duidelijke verkeersregimes kunnen ook goede afspraken worden gemaakt over de handhaving.

Verkeersveiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. VVN kan bij een vervolgaanpak ondersteuning bieden.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:
Wim Serné, Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit advies kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Zie hiernaast voor gegevens.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van **financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze** dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via www.veiligverkeernederland.nl

Meer informatie
gegevens van VVN

Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort

De Knobben 100
9202 XJ Drachten

Beekstraat 54
6001 GJ Weert

Postbus 66
3800 AB Amersfoort

088 524 88 00 (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl