

Raad van de gemeente Woerden
Postbus 45
3440 AA WOERDEN

21 JUNI 2023

Datum
19 juni 2023

Ons nummer

Uw kenmerk

Inlichtingen

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

TTG

Per Webformulier en per Aangetekende Post

Raad van State
Afdeling Bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA 's GRAVENHAGE

Harmelen, 8 mei 2023

Betreft: Beroepschrift 1) tegen het vastgestelde gewijzigde Bestemmingsplan Hof van Harmelen (gepubliceerd op 30 maart 2023 09.00) met planidentificatie [REDACTED] tegen de op grond daarvan verleende omgevingsvergunningen. Tevens verzoek om het treffen van een voorlopige voorziening.

Hoogedelgestrenge heer, vrouwe,

[REDACTED] statutair gevestigd te Woerden, met postadres [REDACTED], met e-mailadres [REDACTED] wendt zich tot U met het verzoek om het Besluit van de Raad van Woerden (van 23 februari 2023) – dat het gewijzigde **Bestemmingsplan** Hof van Harmelen is vastgesteld en is gepubliceerd op 30 maart 2023 onder nummer [REDACTED] (hierna Besluit) – **te vernietigen.**

Daarmee tevens de inwerkingtreding van de **omgevingsvergunningen** Hof van Harmelen (hierna HvH) als verleend door burgemeester en wethouders op 29 maart 2023 **te blokkeren**, omdat deze omgevingsvergunningen zijn gebaseerd op een Bestemmingsplan dat in rechte geen stand kan houden.

Tevens verzoekt [REDACTED] u om een **voorlopige voorziening te treffen om te voorkomen, dat het Bestemmingsplan en de daarop gebaseerde omgevingsvergunningen inwerking treden.**

[REDACTED] bestaat (formeel) sinds [REDACTED]. De plannen voor het toekennen van een andere bestemming aan de locatie HvH werden toen – na eerdere voorlopige ideeën – meer concreet. Van [REDACTED] zijn lid direct omwonenden van HvH. [REDACTED] komt op voor de belangen van de omwonenden van HvH.

[REDACTED] beroep tot vernietiging van en voorlopige voorziening op het Bestemmingsplan Hof van Harmelen.

Inhoud van dit Beroepsschrift

In dit Beroepsschrift behandelt [REDACTED] achtereenvolgens

- A. Woerden faalt met woningbouw in Harmelen al ruim 13 jaar en wil nu koste wat het kost HvH realiseren
- B. Het verloop van de planvorming HvH
- C. De argumenten bij onze verzoeken om het Besluit te vernietigen en om een voorlopige voorziening te treffen, zijnde (niet-limitatief)
 - a. Ladder van duurzame verstedelijking ontbreekt
 - b. Het veel te grote aantal woningen heeft als gevolg
 - i. Onacceptabele schending van Privacy aan meerdere zijden van het Bestemmingsplan voor HvH
 - ii. Onacceptabele risico's met Wateroverlast
 - iii. Onacceptabele risico's met Verkeer
 - c. Niet-actueel is het onderzoeksrapport 'Ontwerp afwatering en riolering' van Waterfeit, 3 november 2021
 - d. Niet-actueel en niet integraal zijn de onderzoeksrapporten (3 stuks) van GraaffTtraffic zijnde
 - i. 'Verkeersonderzoek HvH', 2 november 2016
 - ii. 'Effecten bij verdeling autoverkeer ontsluitingen HvH', 28 september 2017
 - iii. 'Reactie zienswijze 32 woningen zuidelijk eiland HvH', 14 juni 2021
- D. Verzoeken van [REDACTED]
- E. Ontvangstbevestiging, Ontvankelijkheid.

Bijlagen, nadere onderbouwing

Alle navolgende Bijlagen worden geacht integraal onderdeel te zijn van dit Beroepsschrift. Elke Bijlage bestaat uit het eerste-, schutblad en de relevante bladzijden; soms zijn dat alle bladzijden. Niet alle onderzoeksrapporten hebben een (eenduidige) bladzijde nummering; daarom is (regelmatig) de nummering met de pen toegevoegd.

Daar waar U van mening bent dat [REDACTED] haar stellingen van onvoldoende bewijs heeft voorzien; is [REDACTED] bereid en in staat nadere onderbouwing aan U te leveren.

A. Realisatie van HvH koste wat het kost

Woerden faalt al ruim 13 jaar in het realiseren van woningbouw in Harmelen (het aantal woningen is 3.419 per 1-1-2022). In 2010 werd de luxe flat Koningspark gerealiseerd (30 woningen). Het enige project dat daarna is gerealiseerd, is het project Mauritshof met 24 woningen opgeleverd in 2020. Als gevolg hiervan krimpt Harmelen; het aantal inwoners was op 1-1-2009 8.380 en dat was op 1-1-2022 8.155. Van 2021 op 2022 was de krimp -/- 0,49%. Harmelen vergrijs! [REDACTED] had liever wel een succesvol Woerden gezien in het realiseren van woningbouw in Harmelen.

[REDACTED] beroep tot vernietiging van en voorlopige voorziening op het Bestemmingsplan Hof van Harmelen.

TTG

HvH geen herbouwlocatie

Realisatie van woningbouw in Harmelen op de locatie Willem-Alexanderlaan (42 woningen) start eindelijk (zo goed als zeker) in de loop van dit jaar 2023; hetzelfde geldt voor de Raadhuis-locatie (20 woningen). Van deze beide (herbouw-)locaties is al bijna 25 jaar (!) bekend, dat ze beschikbaar zijn voor woningbouw. Daar komt bij dat beide locaties (direct of indirect) in eigendom zijn van Woerden. Anders dan voorgenoemde locaties is HvH geen herbouwlocatie immers de bestemming is agrarisch.

De locatie HvH kan 96 woningen niet aan

Nu Woerden zo gefaald heeft, wil zij koste wat het kost in de loop van dit jaar 2023 starten met de realisatie van 96 woningen op de locatie HvH. Zoveel woningen kan de locatie HvH niet aan. Dit veel te grote aantal woningen zal leiden tot onacceptabele problemen op het vlak van Privacy, Wateroverlast en Verkeer.

Verouderde onderzoeksrapporten

De onderzoeksrapporten die de thema's - Privacy, Wateroverlast en Verkeer - adresseren, zijn zonder uitzondering niet-actueel en op het vlak van Verkeer ook technisch onjuist en onvolledig. Zo ontbreekt een integraal en dorpsbreed onderzoek naar wat de effecten van het extra verkeer van HvH op de nu al problematische verkeersomstandigheden in de directe omgeving van HvH zullen zijn. Ook is er geen onderzoek gedaan naar de effecten van het bouwverkeer van HvH op diezelfde nu al problematische verkeersomstandigheden in de directe omgeving van HvH.

Tetteroo (sinds mei 2016) was de verkeerde partner

In mei 2016 is Woerden een overeenkomst met projectontwikkelaar Tetteroo Bouw en Projectontwikkeling BV, Leidschendam (hierna Tetteroo) en Bunnik Projecten BV, IJsselstein en gelieerde (hierna Bunnik) voor HvH aangegaan. Tetteroo was de verkeerde partner; zo was onder meer de voortgang traag. Tetteroo wilde niet meewerken aan een ander, passend plan en niet aan een betere verkeersontsluiting. Op 21 december 2021 is Tetteroo failliet verklaard. Toen bleek nog duidelijker dan ooit, dat Tetteroo inderdaad de verkeerde partner was. Tetteroo was verkeerd voor Woerden en ook verkeerd voor de medeontwikkelaar Bunnik. De curator van Tetteroo meldt in zijn verslagen een juridische procedure tussen Tetteroo en Winbu Vastgoed BV (gelieerd aan Bunnik).

Reuvers betaalde een hoge grondprijs

De nieuwe partner – naast Bunnik – is Reuvers & Reuvers Projectontwikkeling BV, Oss en gelieerde (hierna Reuvers).

TTG

Reuvers kocht de gronden – 2/3 van het totaal van HvH voor de daar beoogde 64 woningen (=2/3 van 96) – voor € 6,186 mln.; de eerste termijn - ad € 2,487 mln. plus € 1,489 mln. (zijnde de hypothecaire schuld) samen dus € 3,976 mln. - is betaald. Zonder nadere toelichting is niet te begrijpen waarom Reuvers zoveel betaald heeft voor de gronden; waar nog de oude bestemming agrarisch op rust. Heeft Woerden aan Reuvers soms al toezeggingen gedaan, die de aankoop tegen een zodanig aanzienlijk bedrag rechtvaardigen?

Realisatie van HvH leidt tot onacceptabele problemen voor meerdere bewoners van Harmelen

Wanneer HvH doorgaat zoals de Raad van Woerden nu heeft besloten, zal dat veel onacceptabele problemen voor de direct omwonenden opleveren; maar ook voor andere bewoners van Harmelen. Kortom, Woerden moet de onderzoeken voor het toekennen van een andere bestemming aan de locatie HvH opnieuw laten doen en zal dan met een passend plan voor HvH moeten komen.

B. Het verloop van de planvorming HvH

1. In 2012 heeft Woerden zelf erkend, dat HvH moeilijk te realiseren is. Op verzoek van de gemeente Woerden is HvH toen geschrapt als potentiële bouwlocatie (de 'bol') uit de Provinciale Structuurvisie van Utrecht. Citaat uit de Concept Nota van Beantwoording 4 februari 2013 (vastgesteld 2 april 2013) **Bijlage A blz. 3/3 3^e en 4^e alinea** (citaat): 'De gemeente Woerden (232) vraagt zich inmiddels af of de beoogde kwaliteitswinst aan de noordzijde van Harmelen (*i.c. HvH*) daadwerkelijk kan worden bereikt en of de economische uitvoerbaarheid voldoende is gegarandeerd. Om die reden vraagt indiener (232) de bol 'terug te plaatsen naar de locatie aan de westzijde (*i.c. Haanwijk*)'. 'Na aanvullend overleg met de gemeente Woerden zijn wij tot de conclusie gekomen dat het perspectief op een economisch uitvoerbaar plan zo klein is, dat het ongewenst is om de woningbouwlocatie aan de noordzijde te handhaven'.
Mede door de (recent 2022/2023) opgelopen bouwkosten en de (recent) opgelopen hypotheekrente kan niet (zo maar) gesteld worden, dat die economische haalbaarheid er nu wel is. De altijd al gekende kleine kans op economische haalbaarheid van de locatie HvH heeft (nu) geleid tot een geforceerd, onacceptabel Bestemmingsplan
2. Het huidige traject is gestart in 2016. In de Strategische Woningbouwplannen van oktober 2015 wordt HvH genoemd **Bijlage B blz. 3/7 onderste tabel** met een aantal van 60 woningen. **Onder bijzonderheden** staat vermeld (citaat): 'NB-ontsluiting en grondposities'. In een latere fase kwam Tetteroo met de grootste ex-grondeigenaar van de locatie HvH niet tot overeenstemming over een (extra, tweede) ontsluiting over het terrein van Ambachtsheerelaan 9; de ouderlijke woning van genoemde grootste ex-grondeigenaar stond toen leeg en was beschikbaar voor sloop

beroept tot vernietiging van en voorlopige voorziening op het Bestemmingsplan Hof van Harmelen.

3. [REDACTED] heeft in alle fases van ook deze planvorming (dus gestart in 2016) deelgenomen aan het overleg met Woerden
4. [REDACTED] heeft in alle fases haar mening en meer formeel middels haar zienswijzen op het plan mondeling en schriftelijk kenbaar gemaakt aan Woerden
5. Het gewijzigd vastgestelde plan is door Woerden ter inzage gelegd van 8 april tot en met 19 mei 2021 als Ontwerp van het Bestemmingsplan
6. Naar aanleiding van de zienswijzen is het plan slechts op uiterst marginale onderdelen aangepast. De Raad van Woerden heeft op 23 februari 2023 de Schoollaan geschrapt als tweede ontsluiting. Dat lijkt een tegemoetkoming maar is het niet. Immers de idee om te ontsluiten via de Schoollaan deugde totaal niet. TTG, een inwoner van de Tuinderij (sprak o.a. 2x in), Veilig Verkeer Nederland en het ingenieursbureau Aveco de Bondt in de second opinion (zie onder kopje Verkeer) concludeerden allen herhaaldelijk en jarenlang; dat de smalle en onoverzichtelijke Schoollaan volstrekt niet geschikt is voor meer autoverkeer. Door het schrappen van de Schoollaan als tweede ontsluiting wordt weliswaar voorkomen, dat een nog onveiligere verkeerssituatie ontstaat dan nu aldaar al het geval is; maar dit lost echter de nu al problematische verkeersomstandigheden in de directe omgeving van HvH – die dus bij realisatie van HvH met extra verkeer belast zal worden- geenszins op
7. De ontsluiting via de Schoollaan is niet vervangen door een andere tweede ontsluiting. Juist een tweede ontsluiting is gedurende de gehele planvorming als uitdrukkelijke wens van Woerden genoemd. Woerden wilde altijd het extra verkeer van HvH spreiden over 2 ontsluitingen
8. Het valt [REDACTED] op dat alleen daar waar door [REDACTED] extra is geïnvesteerd middels een second opinion (Verkeer); de Raad van Woerden een amendement heeft aangenomen. En dat terwijl het Bestemmingsplan als geheel overduidelijk ook onacceptabel is op Wateroverlast en op Privacy
9. De GraaffTraffic heeft in haar eerste verkeersrapport van 2 november 2016 weliswaar gesteld, dat afhandeling van al het autoverkeer van HvH mogelijk is via één ontsluiting (gebaseerd op haar verouderde gegevens van september 2016!). Maar de voorkeur van de GraaffTraffic heeft echter ook telkens gelegen bij 2 ontsluitingen
10. Omdat het (huidige) plan niet past op de locatie HvH en omdat de onderzoeksrapporten ter onderbouwing van het plan vaker dan eens niet actueel en onvolledig zijn, heeft de Algemene Ledenvergadering van [REDACTED] op 21 april 2021 besloten een advocaat in te schakelen. Naar nu blijkt was dat voor [REDACTED] toch niet de laatste poging om in overleg met Woerden tot een passend, verantwoord plan voor de locatie HvH te komen. We hebben nu helaas de interventie van de Raad van State daarbij nodig

TTG

11. Woerden geeft hoog op van het participatietraject. [REDACTED] beoordeelt dat anders. Voor nu in deze alleen het navolgende. Woerden heeft ruim 2 jaar (formeel van 5 maart 2019 tot begin april 2021) volgehouden dat de Klankbordgroep [REDACTED] nam daaraan deel) haar akkoord gaf op het plan. Pas na herhaaldelijk aandringen van TTG, werd deze verkeerde voorstelling van zaken rechtgezet in de Inspraaknota (zonder datum maar van begin april 2021)
12. Gelet op de tijd die is verstreken sinds de ter inzagelegging (8 april 2021 tot en met 19 mei 2021) heeft uw Afdeling Bestuursrechtspraak op 9 december 2022 de Raad van Woerden een dwangsom opgelegd met als doel om nu snel tot besluitvorming over te gaan. **Bijlage C (202206238/1/R4) blz. 5/10 onder III** (citaat): 'draagt de raad van de gemeente Woerden op om uiterlijk 23 februari 2023 een besluit omtrent vaststelling van het bestemmingsplan te nemen en dit vervolgens op de voorgeschreven wijze bekend te maken;'. 5 weken na de vaststelling op 23 februari 2023 (de door U gestelde uiterste datum) publiceerde Woerden op 30 maart 2023 het Bestemmingsplan
13. De verstreken tijd sinds de start van deze planvorming (2016) en de verstreken tijd sinds de terinzagelegging heeft ook als gevolg, dat de onderzoeksrapporten waarop het Bestemmingsplan is gebaseerd veelal niet actueel zijn; omdat deze gebaseerd zijn op verouderde data. Dat geldt in ieder geval voor de Verkeersonderzoeksrapporten van GraaffTraffic (3 stuks) en voor het Waterbeheersingsonderzoeksrapport van Waterfeit
14. [REDACTED] heeft in alle fases van de planvorming ook telkens aandacht gevraagd voor de onacceptabel schending van Privacy door de realisatie van HvH. Door het veel te grote aantal woningen op de locatie HvH is er sprake van onacceptabele schending van Privacy aan meerdere zijden van het Bestemmingsplan. Deze altijd al gekende schending doet zich vooral voor bij (delen van) de Meerkoet-zijde en bij (delen van) de Tuinderij. De ingediende Zienswijzen over Privacy (onder andere van [REDACTED], Meerkoet-bewoners en Tuinderij-bewoners) hebben niet geleid tot aanpassing van het plan. Door de gewijzigde vaststelling doet de onacceptabele schending van Privacy zich nu ook voor rondom de beoogde enige ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer aan de Ambachtsheerelaan (tussen de huisnummers 27 en 31); een wijziging in de allerlaatste termijn. In het Memo van Woerden **Bijlage D blz. 12/49 één na laatste alinea** geeft Woerden zelf aan, dat bij deze wijziging naar één ontsluiting (citaat): 'het aannemelijk is dat de bewoners van de Ambachtsheerelaan hiertegen in beroep gaan bij de Raad van State'
15. Wij begrijpen dat er meerdere burgers zijn, die zich tot U wenden over de onacceptabele schending van Privacy. [REDACTED] gaat daarom in dit Beroepsschrift niet nader in op de onacceptabele schending van Privacy, maar sluit zich aan bij de in deze ingediende beroepschriften. [REDACTED] verzoekt uw Afdeling om deze beroepschriften ook als hier herhaald en ingelast te beschouwen

16. [REDACTED] heeft de Raad van Woerden op de Politieke Avond van 2 februari 2023 gewezen op de verouderde, niet actuele en in een aantal gevallen tekortschietende onderzoeksrapporten; die dus niet een verantwoorde basis vormen voor het Bestemmingsplan. Zie **Bijlage E integraal en Bijlage F integraal**
17. De bezwaren van [REDACTED], waaronder de zienswijzen die Wille Donker advocaten namens [REDACTED] indienden, zijn per saldo alle afgewezen. Deze bezwaren en zienswijzen hebben dus niet geleid tot een passend en verantwoord plan voor HvH. **Bijlage G integraal, voorop de selectie blz. 1 t/m 8/11; en Bijlage H integraal, voorop de selectie blz. 1 t/m 5/25; en Bijlage I blz. 42 t/m 52/57.**

C. De argumenten bij ons verzoek om het Besluit te vernietigen en voorlopige voorziening op te leggen

Ladder van duurzame verstedelijking

- a. De Ladder van duurzame verstedelijking stelt, dat niet zomaar in niet-stedelijk gebied gebouwd mag worden. De locatie HvH is een niet-stedelijk gebied. Zie **Bijlage G blz. 2 t/m 5/11 en Bijlage H blz. 2/25**. Woerden heeft ondanks hetgeen naar voren is gebracht in de zienswijze, nagelaten te motiveren waarom de behoefte aan woningen niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd. Woerden heeft in de aan de Raad voorgelegde 'Staat van Wijzigingen' deze motivering niet alsnog opgenomen. Zie **Bijlage J**. Overigens bevestigt Woerden in haar Memo **Bijlage D blz. 1/49 onder Stikstof Inleiding 1e alinea laatste zin** (citaat): 'De gronden op de locatie zijn thans in gebruik voor agrarische doeleinden en in het noorden van het plangebied zijn 2 bedrijven gevestigd'. Overigens zijn beide bedrijven agrarisch gelieerd: Van Breukelen Groenvoorzieningen en Indoor Plant Services.

Privacy

- b. Het feit dat [REDACTED] in dit Beroepsschrift niet nader ingaat op de onacceptabele schending van Privacy, wil niet zeggen dat het Bestemmingsplan op dit vlak deugt. Door het veel te grote aantal woningen op de locatie HvH is er sprake van onacceptabele schending van Privacy aan meerdere zijden van het Bestemmingsplan.

Afwatering en riolering

- c. Het onderzoeksrapport van Waterfeit 'Ontwerp afwatering en riolering' is van 3 november 2020. Dit onderzoeksrapport vormt de basis voor het Bestemmingsplan
- d. Op 05 januari 2021 publiceerde (**Bijlage K blz. 4/5**) het KNMI (dus zeer kort na 3 november 2020!) de nieuwe normalen voor temperatuur, regen enz. <https://www.knmi.nl/over-het-knmi/nieuws/nederland-warmt-ruim-2-keer-zo-snel-op-als-de-rest-van-de-wereld>.

TTG

- e. Medio dit jaar 2023 komt het KNMI weer met nieuwe klimaatscenario's <https://www.knmi.nl/kennis-en-datacentrum/achtergrond/op-weg-naar-nieuwe-knmi-klimaatscenario-s>. Overigens doet het KNMI dat telkens in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- f. Het onderzoeksrapport van Waterfeit is dus gebaseerd op verouderde regengegevens (data); zijnde onder meer de frequentie dat heftige stortbuien zich voordoen maar nog belangrijker de intensiteit (mm regen per uur, mm regen per 10 minuten) van zo'n stortbui. Het onderzoeksrapport van Waterfeit is (dus) in ieder geval door de nieuwste KNMI-normalen niet actueel
- g. Herhaaldelijk heeft Woerden als argument aangevoerd, dat het Waterschap haar akkoord op het Bestemmingsplan gaf. Het Waterschap heeft in deze echter geen veto. Daar komt bij dat het Waterschap op 25 september 2020 haar akkoord gaf op een ander onderzoeksrapport dan waarop het Bestemmingsplan is gebaseerd namelijk op het latere onderzoeksrapport van 3 november 2020. Zie **Bijlage L en Bijlage M 5/814 en 651/814**.
- h. Verder heeft Woerden zich ten onrechte op het standpunt gesteld, dat het opnemen van een voorwaardelijke verplichting tot het realiseren en in stand houden van een gescheiden rioolsysteem niet noodzakelijk is. In dit geval noodzaakt een goede ruimtelijke ordening, waarbij geen rioolproblemen ontstaan of verergeren bij de huidige omwonenden, dat een dergelijke verplichting in het Bestemmingsplan wordt opgenomen. De verankering in het beleid van de gemeente is daarvoor onvoldoende.

Verkeer

- i. Op 26 januari 2023 heeft de [REDACTED] besloten tot een second opinion Verkeer. De second opinion is uitgevoerd door het ingenieursbureau Aveco de Bondt in de persoon van ing. J. van den Brink. Deze second opinion is bijgevoegd als **Bijlage O**. [REDACTED] verzoekt uw Afdeling om integraal deze second opinion met de daarin weergegeven tekortkomingen in het verkeersonderzoek en in de nadere rapporten van GraaffTraffic te betrekken bij uw beoordeling of het Bestemmingsplan voldoet op het punt van verkeer
- j. Overigens leeft de zorg over verkeers(on)veiligheid niet alleen in de directe omgeving van HvH maar breed in het dorp Harmelen. Illustratief is de door de Raad van Woerden op 23 februari 2023 aangenomen motie 'breder aandacht voor het verkeer buiten het plan'. Zie **Bijlage N**
- k. Uit de reactie van de wethouder op deze motie – "dat pakken we op na realisatie van HvH" – maakt [REDACTED] op: Woerden wil zo'n onderzoek nu niet, want dat kan de realisatie van het Bestemmingsplan blokkeren. Door zo'n onderzoek niet vooraf te doen aan de realisatie van het (foute) Bestemmingsplan – bezint eer gij begint- handelt Woerden onzorgvuldig. Immers indien na realisatie van het Bestemmingsplan wordt bevestigd, dat de verkeerstoename tot verdere meer dan onacceptabele problemen (ongelukken!?) leidt, kan de realisatie van HvH niet meer ongedaan worden gemaakt

[REDACTED] beroep tot vernietiging van en voorlopige voorziening op het Bestemmingsplan Hof van Harmelen.

TTG

- l. De second opinion concludeert, dat de onderzoeksrapporten van de GraaffTraffic (3 stuks) verouderd en onvolledig zijn. Zie **Bijlage O blz. 6/6** (citaat): 'Het verkeersonderzoek van GraaffTraffic is verouderd (want van 2016). Dit maakt dat een herijking *is* naar ons idee gewenst. Het onderzoek mist daarnaast in de metingen ook een belangrijk deel van het verkeer, namelijk de voetgangers en de fietsers'. De GraaffTraffic telde alleen het gemotoriseerd verkeer. GraaffTraffic had moeten wijzen op het belang van het doen van onderzoek naar het bouwverkeer en in het bijzonder naar welke belemmeringen er in deze zijn voor de locatie HvH. Zie **Bijlage O blz. 6/6** (citaat): 'Los van de eindsituatie is het belangrijk om voor het bouwverkeer de Schoolstraat niet te gebruiken. Daarnaast is Harmelen krap opgezet en is het zaak om de bouwroutes in groter verband goed te onderzoeken'
- m. In het Memo van Woerden **Bijlage D blz. 8 en 9/49 onder 'Actualiteit Verkeerscijfers'** betoogt Woerden, dat de tellingen niet verouderd zijn. Deze stelling onderbouwt Woerden niet. Na 2016 heeft de verkeersontwikkeling niet stilgestaan. Wat is het effect van Corona op de ontwikkeling (groei?) van het (auto)verkeer? Wat is het effect van de groei van pakketbezorging (e-commerce)? Woerden geeft geen bewijs dat verkeerskundigen anno 2023 hetzelfde over de ontwikkeling (groei) van het verkeer denken als in 2016. Het vertrekpunt van de prognose tot 2030 was de telling van 2016. Dat vertrekpunt is nu na vele jaren (bijna 7 jaar) later per definitie anders. Overigens gaat Woerden niet in op het incompleet zijn van de tellingen; nl. alleen het gemotoriseerde verkeer is geteld
- n. Aan het slot van de second opinion gaat Aveco de Bondt dus kort in op het bouwverkeer (vrachtwagens en wagens met bouwpersoneel). Vrachtwagens worden geacht de Dorpsstaart, de Joncheerelaan, de Ambachtsheerelaan te mijden; in Harmelen is doorgaand vrachtverkeer verboden. Op **blz. 22/49 van Bijlage D** in het rapport van Kuipers 'wijzigingen-Stikstofdepositie-onderzoek-Aanleg-en-gebruik-1' geeft de berekening voor de realisatie van HvH aan
- 819 vrachtvoertuigen met een Gross Vehicle Weight van < 20 ton
 - 347 vrachtvoertuigen met een Gross Vehicle Weight van > 20 ton
 - 1.382 bestelauto's, personenauto's en motoren.
- Of de berekening van Kuipers ruim is dan wel conservatief is, kunnen wij niet achterhalen. In ieder geval is deze aangegeven hoeveelheid extra vrachtverkeer als gevolg van de realisatie van HvH op het wegennet in de directe omgeving van HvH zeer aanzienlijk. Immers Harmelen is verboden voor niet-doorgaand vrachtverkeer. ■■■■ stelt dat gedegen onderzoek naar het bouwverkeer ontbrekt
- o. Gelet op de second opinion en de daarin geconstateerde tekortkomingen in de onderzoeken van GraaffTraffic mocht de Raad van Woerden zich niet baseren op de onderzoeken van GraaffTraffic. Het Bestemmingsplan is dan ook onvoldoende zorgvuldig voorbereid

■■■■ beroep tot vernietiging van en voorlopige voorziening op het Bestemmingsplan Hof van Harmelen.

- p. De ontsluiting aan de Ambachtsheerelaan (tussen de huisnummers 27 en 31) zal een erftoegangsweg zijn. Het kennisplatform Crow schrijft voor een erftoegangsweg voor een minimale breedte van 4,80 m en voorzien van 2 voetpaden elk breed 1,80 m; en er mogen aan geen van beide zijden rechtstandige obstakels zijn. In de door de Raad aangenomen verbeelding zijn geen voetpaden, trottoirs opgenomen. De ontsluiting voldoet dus niet aan genoemde Crow-eis. Zie **Bijlage P**.
- q. Tot slot heeft Woerden in de 'Nota beantwoording van zienswijzen Ontwerpbestemmingsplan HvH' (ad 15.1- Toename verkeersdruk) **Bijlage I blz. 30/57 1^e alinea** het volgende aangegeven (citaat): 'Naar aanleiding van de zienswijze worden de verbeelding en de planregels aangepast zodat er duidelijk in de planregels wordt vastgelegd dat er geen brug ten behoeve van autoverkeer kan worden aangelegd. Op de verbeelding wordt de bestemming 'Verkeer' tussen het zuidelijke eiland en het noordelijke eiland 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 wordt.' Ten onrechte is deze aanpassing niet verwerkt in de verbeelding en de planregels.

D. Verzoeken van [REDACTED]

Het is om de voorgaand aangedragen argumenten (en achterliggende informatie) dat [REDACTED] u verzoekt

- I. Het Besluit **te vernietigen**. Het Besluit is gepubliceerd op 30 maart 2023 onder nummer [REDACTED]
- II. In het verlengde daarmee de omgevingsvergunningen HvH (als verleend door burgemeester en wethouders op 29 maart 2023) **te vernietigen**;
- III. Een **voorlopige voorziening te treffen** zodat het Bestemmingsplan niet in werking treedt en geen gebruik kan worden gemaakt van de verleende omgevingsvergunningen.

E. Ontvangstbevestiging, Ontvankelijkheid

Graag ontvangen wij van u per post op [REDACTED] en/of per e-mail op [REDACTED] een bevestiging van ontvangst.


Mocht U van mening zijn, dat dit beroep niet ontvankelijk is, dan vernemen wij dat ook graag in uw bevestiging van ontvangst; dan wel zodra U dat heeft vastgesteld. Wij vertrouwen erop dat U aan [REDACTED] dan de kans geeft tot herstel.

Tekenblad volgt.




Tekenblad

In vertrouwen, hoogachtend,



Lijst van Bijlagen volgt.

 beroep tot vernietiging van en voorlopige voorziening op het Bestemmingsplan Hof van Harmelen.

Lijst van Bijlagen

- A. Concept Nota van beantwoording – Over zienswijzen op Ontwerp Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2018 en Verordening, GS Utrecht, 28 augustus 2012
- B. Raadsinformatiebrief, Strategische woningbouwplanning 215-2020, B&W, 13 oktober 2015
- C. Raad van State [REDACTED] Woerden, Wet dwangsom, 9 december 2022
- D. Memo, Bestemmingsplan HvH, aanvullingen/opmerkingen, vragen-opmerkingen Politieke Avond d.d. 2-2-2023, B&W, 16 februari 2023
- E. Inspreken op HvH [REDACTED], 2 februari 2023
- F. Bestemmingsplan HvH- betoog wethouder op politieke avond, [REDACTED], 14 februari 2023
- G. Zienswijze Pro Forma, Wille Donker advocaten namens [REDACTED], 19 mei 2021
- H. Aanvullende Zienswijze, Wille Donker advocaten namens [REDACTED], 18 juni 2021
- I. Nota beantwoording van zienswijzen Ontwerpbestemmingsplan HvH, Woerden, 22 december 2022
- J. Staat van wijzigingen Ontwerpbestemmingsplan HvH, Woerden, 22 december 2022
- K. Nieuwe Klimaatscenario's, nieuwe normalen referentieperiode 1991-2020, KNMI, 5 januari 2021
- L. E-mail - Reactie Waterparagraaf HvH, Waterschap, 25 september 2020
- M. Bestemmingsplan HvH, ontwerp bijlagen bij de toelichting, Bijlage 13 Ontwerp afwatering en riolering, Waterfeit, 3 november 2020
- N. Motie, Bestemmingsplan HvH, breder aandacht voor het verkeer buiten plan zelf, de Raad unaniem, 23 februari 2023
- O. Second Opinion Verkeersonderzoek HvH, Aveco de Bondt, 2 februari 2023
- P. Verbeelding ontwerpbestemmingsplan HvH (D22084752), KuiperCompagnons, 24 november 2020.

Bijlage A

– Concept Nota van beantwoording –

Over zienswijzen op Ontwerp
Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028
en Verordening

Gedeputeerde staten van Utrecht 28 augustus 2012



1/3..

Provinciale Structuurvisie Streekplan 2005-2015
→ vastgesteld 3 2015 20 000

Samenvatting: Verzoek tot ruimere contour ten noorden van de N201 in Vinkeveen (169). Rode contouren in Vinkeveen rond gebied De Adelaar zijn gewijzigd, graag contouren handhaven zoals vastgesteld in 2005 (133). Verzoek herstel rode contour cf. geldende streekplan gebied tussen Demmerik, Bloemhaven en Spoorlaan in Vinkeveen (257).

Reactie GS: In de structuurvisie 2005 was een gebiedje direct ten noorden van de N201 en ten westen van de Herenweg binnen de rode contour opgenomen waar woningbouw mogelijk zou zijn om een eventuele ondertunneling van de N201 ter plaatse van de Herenweg te financieren. Deze ondertunneling van de N201 wordt door de provincie niet uitgevoerd, daarmee is woningbouw op deze locatie niet meer aan de orde. In het ontwerp hebben wij wel een contoueraanpassing t.b.v. kwaliteitsverbetering van het Adelaarsterrein mogelijk gemaakt. Daarnaast heeft de gemeente voldoende woningbouw mogelijkheden binnen de rode contour waardoor wij geen noodzaak zien om de rode contour ten noorden van de N201 in Vinkeveen te handhaven. (169, 133) Ook in de vigerende provinciale Structuurvisie Streekplan 2005-2015 is het gebied tussen Demmerik, Bloemhaven en Spoorlaan niet opgenomen binnen de rode contour. Wij zien geen aanleiding om deze locatie thans op te nemen in het stedelijk gebied. (257)

Voorstel GS: geen aanleiding tot aanpassing.

zienswijze van: 169, 240

Samenvatting: Indiener verzoekt tot aanpassing rode contour ten zuidwesten van Abcoude: zgn. Bongronden binnen de rode contour (169). indiener is het niet eens met het niet meer opnemen in de PRS van een gebied tussen Des Tombesweg, A2 en Piet van Wijngaertdlaan in Abcoude als in- of uitbreidingslocatie (240). Indiener verzoekt tot verdere aanpassing rode contour bij Amstelhoek (verlegging N201, zone rond bestaande tankstation) (169).

Reactie GS: In 2009 heeft de gemeente Abcoude aan het college van GS verzocht om de, toen nog open contour, te sluiten op een ruimere wijze dan in de Structuurvisie 2005 - 2015 was voorzien. Hiervoor is de zogenaamde touwtjesmethode toegepast. De gemeente was zodoende in staat om de locatie Winkelbuurt te ontwikkelen. De gemeente heeft t.b.v. de oppervlakte neutrale toepassing van de touwtjesmethode een aantal gronden hiervoor ingezet. Het gaat om o.a. gronden ten noorden van de Burgemeester Des Tombesweg direct gelegen aan de Rijksweg A2 (Bongronden). Wij zien geen reden om van deze afspraak af te wijken en de Bongronden alsnog weer binnen de rode contour te leggen. Mede gezien het feit dat de gemeente nog voldoende woningbouw mogelijkheden binnen de bestaande rode contouren heeft. (169, 240)

Al in het ontwerp van de PRS hebben we in de tekst van het stedelijk programma een passage opgenomen over de beoogde gebiedsontwikkeling bij Amstelhoek. Verlegging van de contour of opname van een toekomstige woningbouwlocatie in de PRS vinden wij nu niet aan de orde. In het kader van ons beleid voor de kernrandzones zien wij mogelijkheden voor een kwaliteitsverbetering van de kernrandzone aan de zuid- en oostzijde. Deze kansen hangen samen met de omlegging van de N201, sanering van glasopstanden en herontwikkeling van vrijkomende bedrijventerreinen. Behoud en vergroten van de zichtbaarheid van de Stelling van Amsterdam en het fort Amstelhoek is hierbij een randvoorwaarde. (169)

Voorstel GS: geen aanleiding tot aanpassing.

Gemeente Woerden

5.5.4/12 Stedelijk programma Woerden - algemeen

zienswijze van: 068, 079, 118, 162, 232

Samenvatting: Indiener vindt dat bebouwing binnen rode contour Harmelen onder voorwaarden kan plaatsvinden: aansluitend bij karakteristiek Harmelen en bebouwingsdichtheid van max. 15 huizen per hectare (68). Indiener vindt dat de rode contour van Harmelen gerespecteerd moet worden en dus geen uitbreiding toegestaan mag worden, en t Vijverbos niet verder 'ontsluiten' (68, 79) Indiener verzoekt dringend om uitbreiding met woningbouw aan de noordkant van Harmelen te schrappen. Met de natuurorganisaties is afgesproken dat er voldoende buffer zou blijven tussen bebouwing en natuurgebied (118). Indiener maakt bezwaar tegen het feit dat in Harmelen de westelijke toekomstige woonlocatie in de ontwerp PRS is geschrapt, dat aan de noordzijde een woonlocatie is toegevoegd en dat de rode contour ten westen van Harmelen is doorgetrokken (162). Indiener acht de verplaatsing van de uitbreidingsbol Hofwijk-west naar Harmelen-Noord te voorbarig, indiener verzoekt om deze weer terug te plaatsen. Alhoewel indiener zelf deze plek heeft aangedragen wil men eerst kijken naar de mogelijkheden buiten dit gebied en vraagt men zich af of inpassing van 90 woningen daar mogelijk is (232).

Reactie GS: De systematiek van de rode contouren is ten opzichte van de Structuurvisie 2005 - 2015 enigszins gewijzigd. Mede op basis van eisen die aan een digitaal plan worden gesteld, zijn alle 'open' contouren uit de Structuurvisie Streekplan 2005-2015 in de PRS gesloten.

Gezien de relatief beperkte binnenstedelijke mogelijkheden van Harmelen en het feit dat er in de Structuurvisie 2005 – 2015 een nog niet ontwikkelde uitbreidingslocatie aan de westzijde van Harmelen is opgenomen, vinden wij een uitbreidingslocatie nabij Harmelen legitiem.

Na overleg met de gemeente Woerden hebben wij in het ontwerp van de PRS de mogelijkheid opgenomen van maximaal 90 woningen aan de noordkant in het kader van een kleinschalige gebiedsontwikkeling, waarbij er een combinatie dient te worden gemaakt met een landschappelijk en recreatief aantrekkelijke kernrandzone, sanering van verspreid glas en een mooie overgang naar het Vijverbos.




De gemeente Woerden vraagt zich inmiddels af de beoogde kwaliteitswinst aan de noordzijde van Harmelen daadwerkelijk kan worden bereikt en of de economische uitvoerbaarheid voldoende is gegarandeerd. Om die reden vraagt indiener (232) de bol 'terug te plaatsen naar de locatie aan de westzijde'. Ook enkele andere indieners (68, 162) vinden woningbouw aan de noordzijde ongewenst en onhaalbaar, waarbij één indiener (162) voorstander is van handhaving van de uitbreidingslocatie aan de westzijde van Harmelen.

Na aanvullend overleg met de gemeente Woerden zijn wij tot de conclusie gekomen dat het perspectief op een economisch uitvoerbaar plan zo klein is, dat het ongewenst is de woningbouwlocatie aan de noordzijde te handhaven. In plaats daarvan situeren wij de uitbreiding aan de westzijde op de locatie die al in de Structuurvisie Streekplan 2005 – 2015 was opgenomen. Daarbij verwachten wij dat er een zorgvuldige inrichting plaatsvindt van de nieuwe overgang tussen stad en land en dat er rekening wordt gehouden met de lange termijn gevolgen door de ligging in voor bodemdaling gevoelig gebied.

Voorstel GS: aanpassing tekst PRS (5.5.4.5): schrappen tekst uitbreiding Harmelen noordzijde en vervangen door: 'In Harmelen is een uitbreiding aan de westzijde voorzien van 90 woningen. Deze uitbreiding was reeds opgenomen in de Structuurvisie Streekplan 2005-2015. Daarbij verwachten wij dat er een zorgvuldige inrichting plaatsvindt van de nieuwe overgang tussen stad en land en dat er rekening wordt gehouden met de lange termijn gevolgen door de ligging in voor bodemdaling gevoelig gebied.' Op kaarten PRS en PRV de 'toekomstige woonlocatie' verplaatsen van Harmelen noord naar Harmelen west.



Figuur 5.5.4.1: toekomstige woonlocatie Harmelen

Van : college van burgemeester en wethouders
Datum : 13 oktober 2015
Portefuillehouder(s) : wethouder Schreurs en wethouder Stolk
Portefuille(s) : Ruimtelijke Ordening, Projecten, Wonen
Contactpersoon : 
Tel.nr. : 
E-mailadres : 

15R.00602



Onderwerp:

Strategische woningbouwplanning 2015-2020

Kennisnemen van:

1. De Strategische Woningbouwplanning 2015-2020
2. De Toelichting op de Strategische Woningbouwplanning 2015-2020

Inleiding:

De strategische woningbouwplanning is een uitwerking van de Woonvisie "Woerden Woont 2015-2020". De Woonvisie en Strategische Woningbouwplanning vormen gezamenlijk een kader bij de verdere uitwerking naar een woningbouwprogramma door de ontwikkelaar in afstemming met de gemeente.

In de Strategische Woningbouwplanning is opgenomen wanneer de oplevering van een project verwacht wordt. In de praktijk weten we dat daadwerkelijke locatieontwikkeling afhankelijk is van veel factoren zoals de beschikbaarheid, omvang, ligging en overige kenmerken van locaties. Ook wensen en (financiële) mogelijkheden spelen een belangrijke rol. Deze planning is dus niet 'in beton gegoten' en zal jaarlijks bijgesteld worden. De markt zal zoveel mogelijk zijn werk doen, maar er wordt vinger aan de pols gehouden om er zoveel mogelijk voor te zorgen dat er niet teveel of te weinig woningen opgeleverd worden.

Kernboodschap:

In de strategische woningbouwplanning is opgenomen wanneer de oplevering van woningbouwprojecten gepland zijn in de periode 2015 t/m 2020.

Vervolg:

- Met het gereed komen van de Strategische woningbouwplanning kan de ontwikkeling van diverse woningbouwlocaties (verder) opgepakt worden.
- Informatiebijeenkomst raad januari 2016: toelichting op de strategische woningbouwplanning samen met de Jaarbrief Wonen.
- De strategische woningbouwplanning wordt jaarlijks herzien en wordt jaarlijks toegelicht aan de Raad.

Bijlagen:

1. Strategische woningbouwplanning 2015-2020 (15.020346)
 2. Toelichting op de strategische woningbouwplanning 2015-2020 (15.020347)
-

De secretaris



De burgemeester



V.J.H. Meijkenboer

Strategische Woningbouwplanning Gemeente Woerden 2015 t/m 2020

(dd oktober 2015)

Ontwikkeling door gemeente
Ontwikkelaar/particulier/corporatie

WOERDEN (145 woningen per jaar)		Aantal woningen	Sociaal 25%	Start oplevering	Status project	Bijzonderheden	Planning per jaar						
Project	Opdrachtgever						2015	2016	2017	2018	2019	2020	>2021
Binnenstad													
Defensie-eiland	Blauwhoed	225	27	2015-2020	Lopend project	Gedifferentieerd, deels vs huur	45		55	40		85	
Torenwal	Radix/Veerman	12		2015	Bouw gestart		12						
Snel en Polanen													
Waterrijk	Gemeente	216	15	2015-2020	Lopend project	Gedifferentieerd en gefaseerd	5	44	55	63	26	22	8
Snellerpoort	Gemeente	700	175	2016-2021	Organische ontwikkeling	Gedifferentieerd en gefaseerd		25	25	50	50	50	500
Vm Minkema	Gemeente	35	9	2018	Haalbaarheid in oz	Mogelijk Wonen en Zorg				35			
Schilderskwartier													
Plus X	GroenWest	30	30	2017	Lopend project	Nultredwoningen			30				
Jan Steenstraat vm WA school	Gemeente	26	7	2018	Ontwikkeling kan starten	Doorstroming in de wijk				26			
De Veste	Gemeente	4		2017	Ontwikkeling kan starten	Kavels past in vigerend bplan			4				
Van Kempensingel	Gemeente	3		2017	Ontwikkeling kan starten	Grenst aan Brediuspark			3				
Leidsestraatweg 229	Heijwaal	12		2019	Verbouw			12					
Staatsliedenkwartier													
Campina	Hollands Midden	230	58	2015-2019	Lopend project	Doorstroming buurt	41	50	40	40	60		
Campinaast	Synchroon	75	19	2018-2019	Ontwikkelaar kan starten	Doorstroming buurt				40	35		
Oudelandseweg 44	Boer projectontw	20	5	2018	Ligt stil	Doorstroming buurt				20			
Den Oudsten	DOGM/Burgland	160	40	2018-2020	Ontwikkelaar kan starten	Deels vrije sector huur				55	55	50	
t Oude Landt	St. t Oude Landt	48	36	2016-2017	Verbouw, lopend	Wonen en Zorg		30	18				
Bloemen/Bomenkwartier													
Berberis/Hazelaarstraat	GroenWest	38	24	2015	Bouw gestart	Senioren, deels vrije sector huur	38						
Hoge Rijndijk fase C en D	Bunnik	61	15	2019	Mogelijk herontw.	NB afstemmen op verkeersplan HR					31	30	
Essenlaan	Slokker	17	4	2018	Lopend project	Doortstroming in de wijk				17			
Overigen													
Waardsedijk (naast Harmonie De Vriendschap)		2				Eigendom gemeente							
TOTAAL		1914	464				141	161	230	386	257	237	508

Planning: gemiddeld 235 woningen per jaar, rekening houdend met planuitstel: 165

HARMELEN (32 woningen per jaar)		Aantal woningen	Sociaal	Start oplevering	Status project	Bijzonderheden	Planning per jaar						
Project	Opdrachtgever						2015	2016	2017	2018	2019	2020	> 2021
Hof van Harmelen	particulier	60	15	2020-2022	Haalbaarheid onderzoeken	NB ontsluiting en grondposities							15
Buitenhof	St. Rijnhoven	60	15	2018-2020	Haalbaarheid onderzoeken	Wonen en zorg mogelijk				20	25	15	
Vm gemeentewerf	Gemeente	pm		2018-2020	Haalbaarheid onderzoeken	Gedifferentieerd							
Haanwijk	AM	90	23	pm	Inbreiding voor uitbreiding	Gedifferentieerd							90
Vm Gemeentehuis	Gemeente	6		2017	Ontwikkeling starten	Levensloopbestendig bouwen			6				
Vm Zwembad	Gemeente	6		2016	Lopende ontwikkeling	Levensloopbestendig bouwen		6					
Mauritshof vm Notenbalk	Gemeente	10	pm	2018	Ontwikkeling starten	Tbv starters en 1/2 pers hh				10			
WA laan vm Fontein	Gemeente	5		2017	Ontwikkeling starten	Gelijkvloers grondgebonden, 55+				5			
TOTAAL		237	53				6	11	30	25	30	90	

Planning: 102 woningen t/m 2020 opleveren

3/7

Betreft : [REDACTED]

AANTEKENEN

Mw. mr. M.B. de Jong
Postbus 23000
1100 DM AMSTERDAM

Bijlage C

Datum
9 december 2022

Ons nummer
[REDACTED]

Uw kenmerk
[REDACTED]

Inlichtingen
[REDACTED]

Onderwerp
[REDACTED]/Rd Woerden
Wet dwangsom

Procedure
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

In bovengenoemde procedure heeft de Afdeling uitspraak gedaan. De procedure is daarmee beëindigd.

Een kopie van deze uitspraak treft u hierbij aan.

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

Hoogachtend,
de griffier

1/10

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak met toepassing van artikel 8:54, eerste lid, van de Algemene wet
bestuursrecht (hierna: de Awb) in het geding tussen:

[REDACTED] en anderen (hierna tezamen in enkelvoud: [REDACTED]),
allen wonend te Harmelen, gemeente Woerden,
appellanten,

en

de raad van de gemeente Woerden,
verweerder.

Procesverloop

Barendregt heeft beroep ingesteld tegen het niet tijdig nemen van een besluit door de raad tot vaststelling van het bestemmingsplan "Hof van Harmelen".

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

Overwegingen

1. Het op deze zaak betrekking hebbend wettelijk kader is opgenomen in de bijlage bij deze uitspraak. Deze bijlage maakt deel uit van de uitspraak.
2. Barendregt stelt dat de raad ook na in gebreke gesteld te zijn niet tijdig een besluit heeft genomen omtrent het plan. Hij verzoekt de Afdeling zijn beroep gegrond te verklaren en de raad op te dragen binnen zes weken na de uitspraak op zijn beroep alsnog te besluiten omtrent de vaststelling van het plan, dit onder oplegging van een dwangsom voor elke dag dat de raad die termijn overschrijdt.
3. In zijn verweerschrift stelt de raad dat eind december 2021 één van de ontwikkelaars binnen het project failliet is verklaard met het gevolg dat de voortgang van de besluitvorming rond het bestemmingsplan heeft stilgelegen. In afwachting van de aanpassing van het zogenoemde Aerius onderzoek met betrekking tot stikstof en het gegeven dat het besluitvormingsproces gewoonlijk ongeveer tien weken in beslag neemt, wordt verwacht dat het bestemmingsplan eind februari 2023 aan de raad ter besluitvorming kan worden voorgelegd.
4. Het ontwerp van het bestemmingsplan "Hof van Harmelen" heeft blijkens de kennisgeving met ingang van 8 april 2021 gedurende zes weken tot en met 19 mei 2021 ter inzage gelegen. De raad heeft nog niet beslist omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan. De termijn van twaalf weken als bedoeld in artikel 3.8, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: de Wro), die eindigde op 11 augustus 2022, is derhalve overschreden. Omdat de raad niet binnen twee weken nadat de raad bij brief van 3 augustus 2022 door Barendregt in gebreke is gesteld alsnog heeft beslist omtrent het bestemmingsplan, is het beroep van Barendregt kennelijk gegrond en moet het met een besluit gelijk te stellen niet tijdig nemen van een besluit worden vernietigd. Gelet op het voorgaande en gezien artikel 8:55d, eerste lid, van de Awb dient de raad alsnog een besluit te nemen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan. De Afdeling zal daartoe een termijn op grond van artikel 8:55d, derde lid, stellen, waarbij rekening is gehouden met het verweerschrift en het vergaderschema van de raad.
5. Wat de datum van bekendmaking van dit besluit betreft dient rekening gehouden te worden met de in artikel 3.8, derde, vierde en zesde lid, van de Wro genoemde termijnen.
De Afdeling bepaalt verder met toepassing van artikel 8:55d, tweede lid, van de Awb dat de raad een dwangsom aan [REDACTED] verbeurt voor iedere dag dat de raad in gebreke blijft de uitspraak na te leven. De

Afdeling stelt deze vast op € 100,00 per dag, met een maximum van € 15.000,00.

6. De raad moet de proceskosten vergoeden.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. verklaart het beroep gegrond;
- II. vernietigt het met een besluit gelijk te stellen niet tijdig nemen van een besluit omtrent vaststelling van het bestemmingsplan "Hof van Harmelen";
- III. draagt de raad van de gemeente Woerden op om uiterlijk 23 februari 2023 een besluit omtrent vaststelling van het bestemmingsplan te nemen en dit vervolgens op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken;
- IV. bepaalt dat de raad van de gemeente Woerden aan [redacted] en anderen een dwangsom verbeurt voor elke dag waarmee de raad de hiervoor genoemde termijn voor de bekendmaking van het besluit overschrijdt, waarbij de hoogte van de dwangsom € 100,00 per dag bedraagt, met een maximum van € 15.000,00;
- V. bepaalt dat geen dwangsom wordt verbeurt indien en voor zover het college van gedeputeerde staten van Utrecht een reactieve aanwijzing als bedoeld in artikel 3.8, zesde lid, van de Wet ruimtelijke ordening geeft ten aanzien van het onder III bedoelde bestemmingsplan;
- VI. veroordeelt de raad van de gemeente Woerden tot vergoeding van bij [redacted] en anderen in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 379,50, geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;
- VII. gelast dat de raad van de gemeente Woerden aan [redacted] en anderen het door hen voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 184,00 vergoedt, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan.

Aldus vastgesteld door [redacted], lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van [redacted], griffier.

[redacted]
lid van de enkelvoudige kamer

[redacted]
griffier

Uitgesproken in het openbaar op 9 december 2022

Tegen deze uitspraak kan verzet worden gedaan bij de Afdeling (artikel 8:55 van de Awb).

- Verzet moet schriftelijk en binnen zes weken na verzending van deze uitspraak worden gedaan.
- In het verzetschrift moeten de redenen worden vermeld waarom de indiener het niet eens is met wat er in deze uitspraak staat.
- Als de indiener over het verzet door de Afdeling wil worden gehoord, moet dit in het verzetschrift worden gevraagd. De zitting gaat dan alleen over de redenen waarom u het niet eens bent met de uitspraak waartegen uw verzet is gericht.

BIJLAGE

ALGEMENE WET BESTUURSRECHT

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

Titel 1.1. Definities en reikwijdte

Artikel 1:2

1. Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

[...]

Artikel 3:11

1. Het bestuursorgaan legt het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage.

[...]

4. De stukken liggen ter inzage gedurende de in artikel 3:16, eerste lid, bedoelde termijn.

Artikel 3:16

1. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen en het uitbrengen van adviezen als bedoeld in afdeling 3.3, bedraagt zes weken, tenzij bij wettelijk voorschrift een langere termijn is bepaald.

2. De termijn vangt aan met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd.

[...]

Afdeling 3.6 Bekendmaking en mededeling

Artikel 3:40

Een besluit treedt niet in werking voordat het is bekendgemaakt.

Hoofdstuk 6. Algemene bepalingen over bezwaar en beroep

Afdeling 6.1. Inleidende bepalingen

Artikel 6:2

Voor de toepassing van wettelijke voorschriften over bezwaar en beroep worden met een besluit gelijkgesteld:

- a. [...], en
- b. het niet tijdig nemen van een besluit.

Afdeling 6.2. Overige algemene bepalingen

Artikel 6:12

1. Indien het beroep is gericht tegen het niet tijdig nemen van een besluit dan wel het niet tijdig bekendmaken van een van rechtswege verleende beschikking, is het niet aan een termijn gebonden.

2. Het beroepschrift kan worden ingediend zodra:

7/12

- a. het bestuursorgaan in gebreke is tijdig een besluit te nemen of een van rechtswege verleende beschikking bekend te maken, en
- b. twee weken zijn verstreken na de dag waarop belanghebbende het bestuursorgaan schriftelijk heeft medegedeeld dat het in gebreke is.
- [...]
4. Het beroep is niet-ontvankelijk indien het beroepschrift onredelijk laat is ingediend.

Hoofdstuk 8 Bijzondere bepalingen over de wijze van procederen bij de bestuursrechter

Titel 8.2 Behandeling van het beroep in eerste aanleg

Afdeling 8.2.4 Vereenvoudigde behandeling

Artikel 8:54

1. Totdat partijen zijn uitgenodigd om op een zitting van de bestuursrechter te verschijnen, kan de bestuursrechter het onderzoek sluiten, indien voortzetting van het onderzoek niet nodig is, omdat:
- a. de bestuursrechter kennelijk onbevoegd is,
- b. het beroep kennelijk niet-ontvankelijk is,
- c. het beroep kennelijk ongegrond is, of
- d. het beroep kennelijk gegrond is.
2. In de uitspraak na toepassing van het eerste lid worden partijen gewezen op artikel 8:55, eerste lid.

Afdeling 8.2.4a Beroep bij niet tijdig handelen

Artikel 8:55b

1. Indien het beroep is gericht tegen het niet tijdig nemen van een besluit, doet de bestuursrechter binnen acht weken nadat het beroepschrift is ontvangen en aan de vereisten van artikel 6:5 is voldaan, uitspraak met toepassing van artikel 8:54, tenzij de bestuursrechter een onderzoek ter zitting nodig acht.
- [...]

Artikel 8:55d

1. Indien het beroep gegrond is en nog geen besluit is bekendgemaakt, bepaalt de bestuursrechter dat het bestuursorgaan binnen twee weken na de dag waarop de uitspraak wordt verzonden alsnog een besluit bekendmaakt.
2. De bestuursrechter verbindt aan zijn uitspraak een nadere dwangsom voor iedere dag dat het bestuursorgaan in gebreke blijft de uitspraak na te leven. De artikelen 611c en 611g van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering zijn van overeenkomstige toepassing.
3. In bijzondere gevallen of indien de naleving van andere wettelijke voorschriften daartoe noopt, kan de bestuursrechter een andere termijn bepalen of een andere voorziening treffen.

WET RUIMTELIJKE ORDENING

Hoofdstuk 3 Bestemmings- en inpassingsplannen

Afdeling 3.2 Bepalingen omtrent de procedure van het bestemmingsplan

Artikel 3.8

1. Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat:

[...]

d. de gemeenteraad binnen twaalf weken na de termijn van terinzageligging beslist omtrent vaststelling van het bestemmingsplan.

[...]

3. De bekendmaking van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan geschiedt binnen twee weken na de vaststelling. In afwijking van artikel 3:1, eerste lid, onder b, van de Algemene wet bestuursrecht zijn op een besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan de artikelen 3:43, 3:44 en 3:45 en afdeling 3.7 van die wet van toepassing.

4. In afwijking van het derde lid wordt het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan zes weken na de vaststelling bekendgemaakt, indien door gedeputeerde staten, Onze Minister of Onze Minister wie het aangaat een zienswijze is ingediend en deze niet volledig is overgenomen of indien de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan daarin wijzigingen heeft aangebracht ten opzichte van het ontwerp, anders dan op grond van zienswijzen van gedeputeerde staten, Onze Minister of Onze Minister wie het aangaat. In zodanig geval zenden burgemeester en wethouders na de vaststelling onverwijld langs elektronische weg het raadsbesluit aan gedeputeerde staten onderscheidenlijk Onze Minister of Onze Minister wie het aangaat.

[...]

6. Indien aan de in het vierde lid bedoelde voorwaarden is voldaan kunnen gedeputeerde staten onderscheidenlijk Onze Minister, onverminderd andere aan hen toekomende bevoegdheden, binnen de in dat lid genoemde termijn met betrekking tot het desbetreffende onderdeel van het vastgestelde bestemmingsplan aan de gemeenteraad een aanwijzing als bedoeld in artikel 4.2, eerste lid, onderscheidenlijk artikel 4.4, eerste lid, onder a, geven, ertoe strekkende dat dat onderdeel geen deel blijft uitmaken van het bestemmingsplan zoals het is vastgesteld. Artikel 4.2, tweede tot en met vierde lid, onderscheidenlijk artikel 4.4, tweede tot en met vierde lid, zijn op deze aanwijzing niet van toepassing. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk Onze Minister vermelden in de redengeving de aan het besluit ten grondslag liggende feiten, omstandigheden en overwegingen die de provincie onderscheidenlijk het Rijk beletten het betrokken provinciaal onderscheidenlijk nationaal belang met inzet van andere aan hen toekomende bevoegdheden te beschermen. Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt alsdan met uitsluiting van dat onderdeel, samen met het aanwijzingsbesluit en op gelijke wijze door burgemeester en wethouders bekendgemaakt. De in het vierde lid genoemde termijn wordt hiertoe met een week verlengd. De termijn voor indiening van een beroepschrift tegen het aanwijzingsbesluit vangt aan met ingang van de dag na die waarop dit

besluit ter inzage is gelegd. Zodra het aanwijzingsbesluit onherroepelijk is
geworden vervalt het vaststellingsbesluit voor dat onderdeel.
[...]

MEMO

Bijlage D



Aan: Gemeenteraad Woerden
Van: College van Burgemeester en Wethouders
Opsteller: ██████████
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.

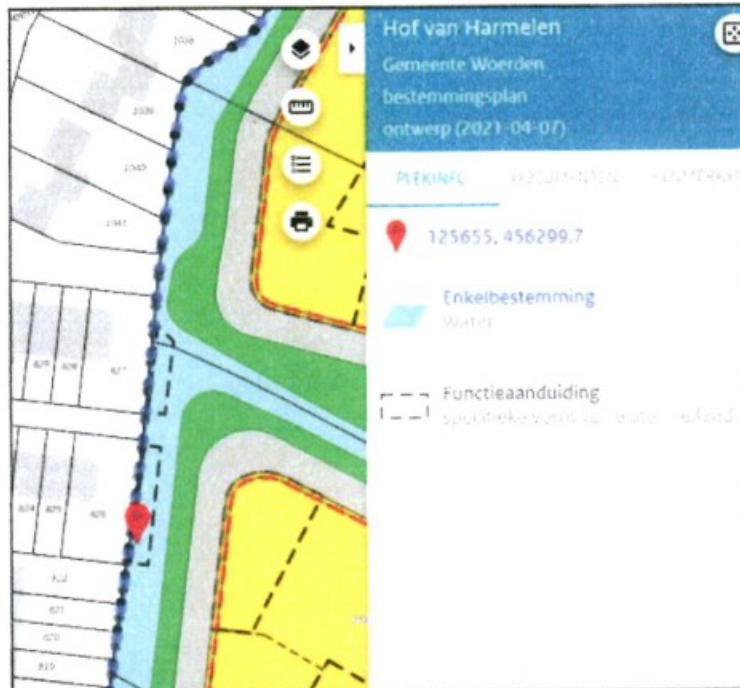
1. Stikstof

Inleiding

X 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



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 plandoelichting) 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.

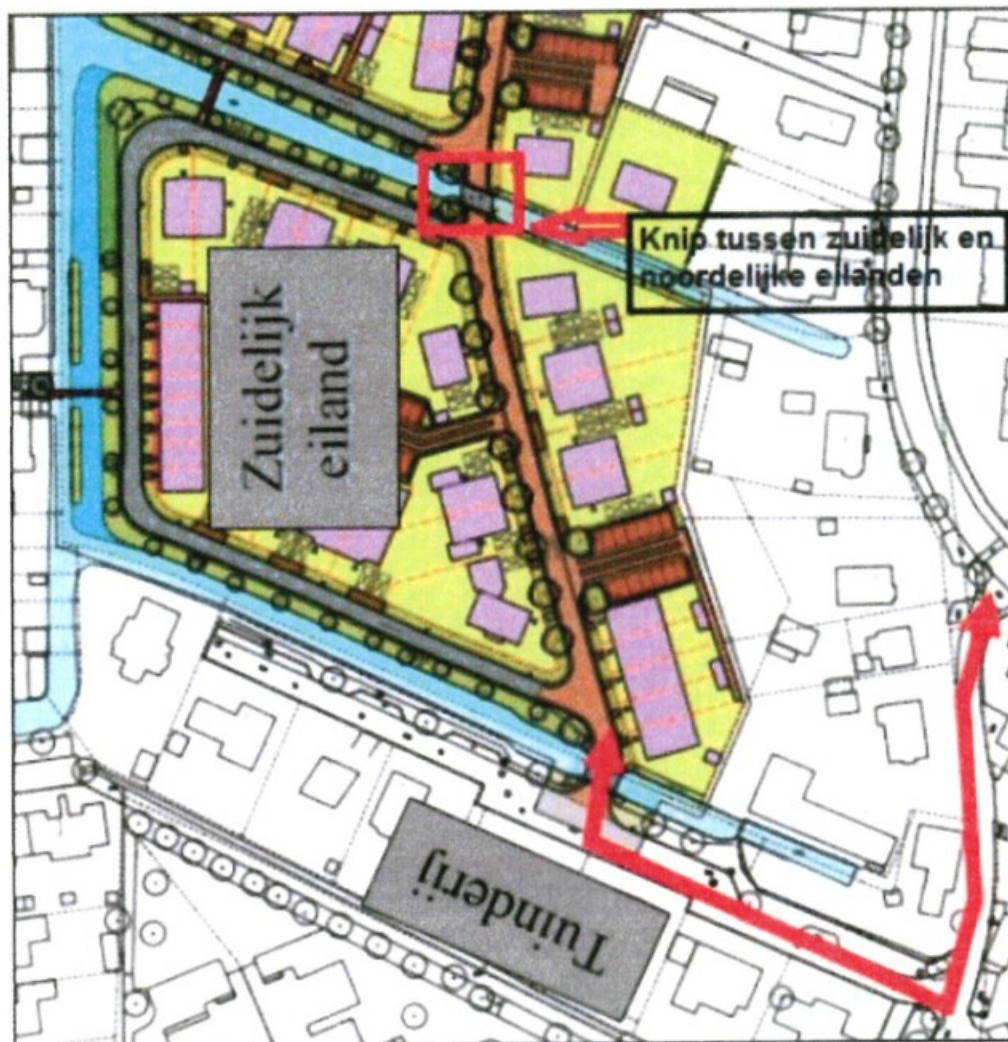
Extra verkeer op de Schoollaan/Tuinderij

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



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 Ambachtseherelaan) zijn alleen de twee noordelijke eilanden bereikbaar.

Aanpassing bestemmingsplan

Indien de gemeenteraad in haar overweging kiest voor een autoverkeersontsluiting volledig via de Ambachtseherelaan 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 Ambachtseherelaan gaat, is het aannemelijk dat bewoners van de Ambachtseherelaan 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).

Verkeer tijdens de gehele bouwperiode

Verkeerscategorie	Voertuigtype	Invoer Aantal voertuigen	Resultaat 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

1166

Gross Vehicle Weight

1/27

22/47

Bijlage E

Ontwerp Bestemmingsplan Hof van Harmelen

Ik spreek hier in namens [REDACTED]
<http://www.belangenvereniging-ttg.nl> over het voorliggende Ontwerp Bestemmingsplan Hof van Harmelen d.d. 7 april 2021 (het Plan). [REDACTED] behartigt de belangen van de omwonenden van Hof van Harmelen (HvH).

Dringend woningen bouwen

Woningen moeten dringend gebouwd worden. Over HvH zijn we al vele jaren bezig. Waarom heeft het zo lang geduurd?

Tegenwerking Tetteroo

De Gemeente kwam er met Tetteroo niet uit; en Bunnik met Tetteroo ook niet. Tetteroo was niet bereid om tegemoet te komen aan de redelijke belangen van de omwonenden; maar ook niet aan de belangen van de vele andere burgers van Harmelen.

Het is nu eerst aan de Raad om ervoor te zorgen, dat er wel tegemoet gekomen wordt aan die redelijke belangen van burgers. Dan kan Hof van Harmelen – **gewijzigd** - snel gerealiseerd worden.

Redelijke belangen burgers

Wat zijn die belangen:

- A. Geen bovenmatige schending van Privacy.
- B. Beperking van Wateroverlast.
- C. 'Geen' Verkeersongelukken.

A. Privacy

Privacy. Waar hebben we het dan over? Privacy is de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer.

Er zijn enkele tegemoetkomingen gedaan. De bovenmatige schending van de privacy is daarmee echter niet verdwenen. Vooral bewoners van woningen waarvan het achtererf of zij-erf grenst aan het plangebied worden hard geraakt. De bovenmatige schending van de privacy is het gevolg van het plannen van te veel woningen in HvH. Meerdere burgers hebben en zullen zich verzetten tegen het huidige Plan tot en met de Raad van State aan toe.

B. Wateroverlast

We zullen moeten accepteren dat er vaker water op straat staat; en erger dan dat. Maar dan moeten we er wel op kunnen vertrouwen, dat de overheid redelijke zijn best gedaan heeft om wateroverlast zo veel mogelijk te voorkomen - noem het een **zorgplicht** -; die zorgplicht is hier **niet nagekomen**.

Op 25 september 2020 laat het Waterschap (afdeling ruimtelijke adaptatie en omgevingswet) per e-mail weten, dat het rapport van Waterfeit 'akkoord' is bevonden. Maar dat akkoord is dus gegeven op een verouderd rapport. Het gewijzigde rapport, dat de basis vormt voor het voorliggende Bestemmingsplan, is immers van 3 november 2020!

Nog meer zorgelijk is dat Waterfeit gewerkt heeft met inmiddels verouderde uitgangspunten. Zo publiceerde het KNMI op 5 januari 2021 (dus zeer kort na 3 november 2020!) de nieuwe normalen voor temperatuur, regen enz.
<https://www.knmi.nl/over-het-knmi/nieuws/nederland-warmt-ruim-2-keer-zo-snel-op-als-de-rest-van-de-wereld>. Medio dit jaar (2023) komt het KNMI weer met nieuwe klimaatscenario's. Overigens doet het KNMI dat telkens in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Kortom Waterfeit zegt in een verouderd rapport: het kan net. En de deskundigen die [REDACTED] heeft geraadpleegd - o.a. KNMI, [REDACTED] Rioned, het Waterschap - zeggen: het kan zo niet!

Dan komen we op Veilig Verkeer.

A. 'Geen' verkeersongelukken

Geen verkeersongelukken is niet haalbaar. Maar ook hier moet de burger erop kunnen vertrouwen, dat de overheid haar zorgplicht nakomt. **Die zorgplicht is ook niet nagekomen.**

Tegen bovenmatige schending van Privacy is veel geprotesteerd; maar tegen de Verkeers(on)veiligheid rond HvH ook. We hebben het dan niet alleen over protest van de omwonenden van HvH maar ook protest van vele anderen. En het gaat niet alleen om de Verkeers(on)veiligheid in de Schoollaan, maar ook die op de kruisingen Dorpsstaart/De Joncheerelaan, De Joncheerelaan/Ambachtsheerelaan en de Ambachtsheerelaan voor de kerk, enz.

Hier in de zaal zitten wethouders, raadsleden en ook anderen (en dan doel ik niet op het publiek) die hun bezorgdheid over de verkeers(on)veiligheid rond HvH herhaaldelijk geuit hebben.

a. Geen wezenlijke positieve aanpassingen van het plan; wel negatieve

Wat we telkens gezien hebben bij de voorbereidingen van dit Plan is: 'We begrijpen u maar met het huidige plan kan het'. In een wat gunstiger geval was het: 'We hebben de deskundige gevraagd om extra onderzoek'. Met de gewijzigde uitgangspunten bleef het telkens: 'Het kan nog steeds'. En dat op een Plan dat de grenzen van het verantwoorde, het redelijke al meerdere malen overschrijdt.

In enkele nog spaarzamere gevallen: 'We hebben het plan iets aangepast'. Voorbeeld: 'Tets meer groen'. Het waren allemaal uiterst marginale aanpassingen. De aanpassing om de Schoollaan als tweede ontsluiting te gebruiken, is echter een grote aanpassing van het plan. Maar dan wel één in de verkeerde richting; dus het tegendeel van de burgers tegemoetkomen!

a. *Second opinion*

VVN heeft een Verkeersveiligheidsadvies geschreven over de Schoollaan (23 januari 2021). De Gemeente heeft het concept kunnen beoordelen. Er werd niet zo zeer gewezen op vakinhoudelijke fouten als wel werd er een poging gedaan om de inhoud en conclusies te wijzigen.

heeft een advocaat ingeschakeld. Maar dat was niet genoeg om samen met de Gemeente te komen tot een verantwoord plan. Gezegd moet worden dat Tetteroo toen nog aan boord was.

Wat is er dan nodig om met elkaar tot een verantwoord plan te komen? Immers u en ook wij zien in dat er dringend woningen gebouwd moeten worden.

heeft besloten de rapporten van de GraafTraffic (3 stuks) voor een second opinion voor te leggen aan een Verkeerskundige i.c. aan ingenieursbureau Aveco de Bondt in de persoon van ing. J. van den Brink.

Vandaag donderdag 2 februari 2023 ontvingen wij de bevindingen (zie de bijlage). De conclusie:

Het onderzoek en de rapporten van de GraafTraffic zijn verouderd, incompleet en technisch niet goed uitgevoerd. Er moet nieuw verkeersonderzoek plaatsvinden. spreekt herhaaldelijk haar zorg uit over de verkeersveiligheid (tijdens en na de bouw) waaronder ook zeker die in de Schoollaan.

Een korte niet-limitatieve opsomming uit de second opinion:

1. Het verkeersonderzoek van GraaffTraffic is verouderd.
2. De tellingen zijn van september 2016 en incompleet; alleen gemotoriseerd verkeer is geteld.
3. De breedte van de Schoollaan (die heeft nu een woonerffunctie) is minder dan de ondermaat voor een erftoegangsweg met tweerichtingsverkeer voor auto & fietsverkeer.

4. Er is geen rekening gehouden met de specifieke verkeersomstandigheden van de Schoollaan:
- Eén rijbaan (voor twee richtingen) voor alle type weggebruikers
 - Geen obstakelvrije zone
 - De Schoollaan is bochtig en onoverzichtelijk, evenals het kruispunt Schoollaan/ Tuinderij
 - In gebruik als schoolroute, terwijl de gemeente Woerden nu juist de intentie heeft om schoolroutes veilig te laten zijn
 - In gebruik als enige toegang tot een woonzorgcentrum.
5. GraaffTraffic had moeten wijzen op het belang van het doen van onderzoek naar het bouwverkeer en in het bijzonder naar welke belemmeringen er zijn voor de locatie HvH.

a. Vrachtverkeer tijdens bouw

Vrachtverkeer wordt geacht de Dorpsstaart, de Joncheerelaan, de Ambachtsheerelaan te mijden (in Harmelen is doorgaand vrachtverkeer verboden). In de praktijk zal ook de Schoollaan niet gemeden worden. We geven u een beeld van het aantal vrachtwagen bewegingen en de intensiteit daarvan.

HvH zal opgehoogd worden met tenminste 5 cm. Na zetting zou er nog 1 cm tot de norm overblijven! Opgeteld gaat het dan **alleen al bij de allereerste werkzaamheden** voor HvH over tenminste **130*) ritten** (heen en terug) met grote zandauto's.

*) $134 = (0,05 \text{ m} \times (41.670 \text{ m} - 1335 \text{ m})) / 15 \text{ m}^3$. Het totale gewicht en de afmetingen van de zandauto beperken de inzetmogelijkheden.

Hoe verder?

Wij denken dat alleen al de second opinion Verkeersonderzoek de Raad van State zal doen besluiten om het huidige Plan tegen te houden.

Ik herhaal dat ook wij woningbouw in Hof van Harmelen ondersteunen. Maar dan wel volgens een verantwoord plan!

Het is nu aan de Raad.

Harmelen, 2 februari 2023

Bijlage F

Aan de Raad van Woerden
Postbus 45
3440 AA WOERDEN
Cc- betrokken Wethouder en betrokken Ambtelijke staf

Harmelen, 14 februari 2023

Betreft: Bestemmingsplan Hof van Harmelen- betoog wethouder op politieke avond

Geachte Raadsleden,

Op 2 februari 2023 heeft u of uw collega de politieke avond bijgewoond over Bestemmingsplan (hierna Plan) Hof van Harmelen (hierna HvH). Op 23 februari a.s. beslist uw Raad over het Plan.

In deze brief laten we de kwesties Privacy en Wateroverlast buiten beschouwing. Ten aanzien van Verkeers(on)veiligheid reageert [REDACTED] hier alleen op enkele zaken, vragen zoals (met zoveel woorden) beantwoord door de wethouder c.q. door zijn ambtelijke staf en op een vraag waar geen antwoord op volgde. Daarmee wordt direct al afdoende duidelijk, dat het betoog, antwoord van genoemden 'aan alle kanten rammelt'.

Geen akkoord van de Klankbordgroep

Het Plan zou conform de wens van de Klankbordgroep zijn. In de bijlage ziet u de feiten:

1. In de Raadsinformatiebrief (d.d. 5 maart 2019) 19R.00170 (stand van zaken planvorming HvH) wordt gesteld, dat de Klankbordgroep (laatste bijeenkomst 17 mei 2017) akkoord gegaan zou zijn met de plannen (van destijds). Dat is onjuist. Integendeel, de voorzitter slaagde er juist niet in om te komen tot een verklaring namens de Klankbordgroep.
2. Pas na herhaaldelijk aandringen van [REDACTED], werd deze verkeerde voorstelling van zaken rechtgezet in de Inspraaknota (zonder datum maar van begin april 2021).

Wij kunnen ons voostellen, dat u in alle stukken over HvH het navolgende zinnetje uit de Inspraaknota gemist heeft: ***'Dit is inderdaad een verkeerde weergave geweest in de Raadsinformatiebrief.'***

Tweede ontsluiting via de Schoollaan verdeelt en vermindert de verkeers'pijn' niet

Een tweede ontsluiting via de Schoollaan verdeelt en vermindert de verkeers'pijn' niet. Immers al het verkeer van HvH (Noord- en Zuid-verkeer) komt (uiteindelijk) zowel met als zonder de Schoollaan-ontsluiting altijd uit op de Ambachtsheerelaan. En op alle 3 de te onderscheiden weg-delen van de Ambachtsheerelaan is er evenveel extra verkeer vanwege HvH.

De uitloop voor de kerk/bakker verwerkt altijd al het Zuid-verkeer van HvH (naar het dorp); de uitloop vanaf nummer 27 verwerkt altijd al het Noord-verkeer (uit het dorp). Het midden weg-deel tussen de bakker en nummer 27 - dit weg-deel kent 21 bestaande woningen - verwerkt of het Zuid-verkeer van de 32 woningen (bij geen Schoollaan-ontsluiting) of het verwerkt het Noord-verkeer van de 32 woningen (bij wel een Schoollaan-ontsluiting).

In de praktijk zal er een klein verschil zijn tussen de hoeveelheid Zuid-verkeer van en de hoeveelheid Noord-verkeer van de 32 woningen. Dat verschil is echter zo klein dat het geenszins een tweede ontsluiting via de Schoollaan rechtvaardigt (voor de 21 bestaande woningen op de Ambachtsheerelaan). Deze tweede ontsluiting is door alle betrokken verkeerskundigen krachtig afgeraden.

Ontsluiting via Noord betekent sluipverkeer!?

Meerkoet (West van HvH) is als alternatief voor een tweede ontsluiting vooral afgefallen, omdat dat sluipverkeer zou oproepen. Zo heeft ook de wethouder op 2 februari jl. nog eens verklaard. Maar sluipverkeer door HvH (Oost/West) kan voorkomen worden door een Paal (neer te halen voor noodverkeer) ergens halverwege HvH; een Paal vergelijkbaar met de Paal die voorgesteld is tussen het Noord- en Zuid-eiland (de 32 woningen) van HvH.

Dorpsbreed verkeersplan!?

De wethouder heeft niet gereageerd op een vraag van een Raadslid om een 'dorpsbreed' verkeersplan. [REDACTED] verwijst hier uitsluitend naar de nu al problematische verkeersomstandigheden rond de brug over de Oude-Rijn. Door alle betrokken verkeerskundigen is dit als een serieus bestaand probleem gesignaleerd.

Slotconclusie

Het betoog van de wethouder gericht op het handhaven van een tweede ontsluiting via de Schoollaan klopt niet en is niet overtuigend. Het rechtvaardigt in ieder geval niet de ontsluiting via de Schoollaan die door meerdere verkeersdeskundigen sterk is afgeraden vanwege de (vergroting van de) verkeersonveiligheid aldaar.

TTG houdt het erop, dat het Plan dat nu voorligt een 'erfenis' is van de periode-Tetteroo. Die periode moet Woerden achter zich laten en niet als een 'molensteen' met zich meeslepen naar de toekomst; korte termijn - een procedure bij de Raad van State - en lange termijn - ellende en erger voor de bewoners van Harmelen!

Wij zijn graag bereid tot een nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

AANTEKENEN

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

Bijlage 5

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

Tevens per gewone post

Alphen aan den Rijn, 19 mei 2021

Inzake : [redacted] Hof van Harmelen
Betreft : ZIENSWIJZE PRO FORMA
Onze referentie : [redacted]
Behandeld door : [redacted]
Telefoon : [redacted]
E-mail : [redacted]

Geachte leden van de raad, geacht college,

Hierbij brengen wij namens de [redacted] (hierna: [redacted])
een zienswijze naar voren naar aanleiding van:

- a. het ontwerp bestemmingsplan 'Hof van Harmelen' inclusief beeldkwaliteitsplan (identificatienummer: [redacted] 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.

De voormelde ontwerpbesluiten worden hierna ook wel gezamenlijk geduid als 'de ontwerpbesluiten'. De ontwerpbesluiten worden, gelet op artikel 3.30, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening juncto de Coördinatieverordening Woerden 2012, gecoördineerd voorbereid.

De ontwerpbesluiten liggen van 8 april tot en met 19 mei 2021 ter inzage (*Stcrt.* 2021, 17661; productie 1). Gelet hierop is deze zienswijze pro forma tijdig ingediend.

Zienswijze pro forma

1. De zienswijze van cliënten heeft onder meer, maar niet uitsluitend, betrekking op de volgende punten:

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 

1/11

- a) Ladder van duurzame verstedelijking;
- b) Water;
- c) Verkeer;
- d) Privacy;
- e) Doorwerking gebreken.

Ad a) Ladder van duurzame verstedelijking

2. Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: 'het Bro') dient de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving te bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Dit wordt kortweg ook wel de ladder van duurzame verstedelijking genoemd.
3. Artikel 1.1.1, onder h, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) verstaat het volgende onder 'bestaand stedelijk gebied':

'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.
4. Of sprake is van bestaand stedelijk gebied in de zin van artikel 1.1.1, onder h, van het Bro, dient blijkens de rechtspraak van de Afdeling van geval tot geval te worden gezien. Medio 2017 heeft de Afdeling een overzichtsuitspraak gewezen over de ladder voor duurzame verstedelijking, waarin onder meer wordt ingegaan op de vraag welke aspecten een rol spelen bij de beantwoording van de vraag wanneer sprake is van 'bestaand stedelijk gebied'. Hierna zijn de relevante overwegingen uit deze overzichtsuitspraak integraal weergegeven¹:

'10.1. De beantwoording van de vraag of een plangebied als een bestaand stedelijk gebied in de zin van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, van het Bro, kan worden aangemerkt, hangt volgens de Nota van toelichting (2017) af van de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het bestemmingsplan en de aard van de omgeving.

Bij de beantwoording van deze vraag dient volgens de jurisprudentie van de Afdeling te worden beoordeeld of het voorgaande bestemmingsplan binnen het gebied reeds een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca mogelijk maakt, of het gebied op grond van het voorgaande plan kan worden beschouwd als bij een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing behorende

¹ ABRvS 28 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1724.

openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur (uitspraken van 29 april 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1340 (Veghel) en van 20 mei 2015, nr. ECLI:NL:RVS:2015:1581 (Papendrecht)).

10.2. Wanneer het voorgaande plan een zodanig samenstel van bebouwing mogelijk maakt, of het gebied als behorend bij zodanig bestaand stedenbouwkundig samenstel kan worden aangemerkt, ziet het nieuwe plan op een gebied dat als bestaand stedelijk gebied in de zin van artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder h, en artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro is aan te merken. Daaraan doet niet af dat de bebouwing waarin het voorgaande plan voorzag ten tijde van de vaststelling van het nieuwe plan nog niet was gerealiseerd (uitspraak van 24 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4654 (Lansingerland)).

Wanneer het voorgaande plan een zodanig samenstel van bebouwing niet mogelijk maakt, of het gebied niet als behorend bij zodanig bestaand stedenbouwkundig samenstel kan worden aangemerkt, kunnen omstandigheden als bijvoorbeeld de situering van het plangebied aansluitend aan bebouwing en omgeven door een doorgaande weg, de aanduiding van het plangebied in de toepasselijke provinciale verordening als bestaand stedelijk gebied en de vermelding van het gebied in een structuurvisie, er in beginsel niet aan afdoen dat het plangebied niet voldoet aan de eisen die artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder h, van het Bro stelt om als bestaand stedelijk gebied te kunnen worden aangemerkt (uitspraken van 24 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4654 (Lansingerland) en van 29 april 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1340 (Veghel)).'

5. Uit deze overwegingen volgt dat twee aspecten bepalend zijn:
 - a) Maakt het voorheen geldende bestemmingsplan bebouwing mogelijk ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca?
 - b) Kan het gebied op grond van het voorheen geldende bestemmingsplan worden aangemerkt als openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur, behorend bij wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca?

6. Wordt één van beide vragen met 'ja' beantwoord, dan is sprake van 'bestaand stedelijk gebied' in de zin van het Bro. Is het antwoord op beide vragen 'nee', dan is in principe géén sprake van 'bestaand stedelijk gebied'. Het geldende bestemmingsplan is in beginsel bepalend. Niet bepalend is, blijkens de aangehaalde uitspraak van de Afdeling, of het gebied in bijvoorbeeld de provinciale verordening of een structuurvisie als 'bestaand stedelijk gebied' is aangemerkt. Evenmin is doorslaggevend of het betreffende gebied is gesitueerd aansluitend aan bebouwing en omgeven door een doorgaande weg.

7. Een vrij recente uitspraak van de Afdeling bevestigt deze (strikte) lijn en laat zien dat zelfs op perceelsniveau wordt beoordeeld of sprake is van bestaand stedelijk gebied. In die uitspraak overwoog de Afdeling als volgt:²

“Omdat het voorgaande planologische regime ter plaatse van het relevante gedeelte van het perceel voorzag in een agrarische functie en daarbij behorende bebouwing, geen gebouwen zijnde, maakt het perceel [locatie 3] in zoverre geen deel uit van bestaand stedelijk gebied als bedoeld in artikel 1.1.1, onder h, van het Bro. Zoals in de overzichtsuitspraak is overwogen maken omstandigheden als de situering van het plangebied aansluitend aan bebouwing niet dat het plangebied kan worden aangemerkt als bestaand stedelijk gebied als bedoeld in artikel 1.1.1, onder h, van het Bro. Gezien het vorenstaande stelt [appellant sub 1] naar het oordeel van de Afdeling terecht dat het gedeelte van het perceel [locatie 3] waaraan voorheen een agrarische bestemming was toegekend buiten bestaand stedelijk gebied ligt.”

8. In de casus die aan de orde was in de zo-even aangehaalde uitspraak ging het om lintbebouwing langs een doorgaande weg. In het voorgaande bestemmingsplan was aan de op het perceel aanwezige bedrijfswoning woning een woonbestemming toegekend. Achter de woning bleef, op het restant van het perceel, een agrarische bestemming van kracht. Met het bestemmingsplan dat ter toetsing bij de Afdeling voorlag, werd aan het *gehele* perceel een woonbestemming toegekend. Omdat het betreffende perceelsgedeelte voorheen slechts agrarische bebouwing toeliet, was geen sprake van ‘bestaand stedelijk gebied’. Het enkele feit dat het gebied nabij bebouwing was gesitueerd, maakte dat niet anders.
9. Het thans vigerende bestemmingsplan is het bestemmingsplan ‘Buitengebied Harmelen’. Op grond van dit bestemmingsplan rust op grote delen van de planlocatie de bestemming ‘Agrarisch’. Zie hieronder een uitsnede van ruimtelijkeplannen.nl (Figuur 1).

² ABRvS 22 april 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1116, r.o. 10.4.2.



Figuur 1 - uitsnede ruimtelijkeplannen.nl

10. Dit betekent dat voor een groot deel van de planlocatie geen sprake is van bestaand stedelijk gebied in de zin van artikel 1.1.1, onder h, van het Bro. Om die reden dient, gelet op artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro, de toelichting een beschrijving te bevatten van de actuele behoefte en waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.
11. Allereerst merkt [REDACTED] op dat de marktanalyse die aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag ligt, geen beschrijving biedt van de actuele behoefte. Deze marktanalyse is opgesteld door de (beoogde) verkopende makelaar, die een belang heeft bij het type woningen dat gebouwd wordt. Een dergelijke marktanalyse kan dan ook niet zonder meer aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag worden gelegd. Daarnaast is in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan er ten onrechte van uitgegaan dat de in het ontwerpbestemmingsplan voorziene stedelijke ontwikkeling plaatsvindt binnen het bestaand stedelijk gebied. Nu de ontwikkeling plaatsvindt buiten bestaand stedelijk gebied, dient de toelichting een beschrijving te bevatten waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien. Deze beschrijving ontbreekt, zodat het ontwerpbestemmingsplan op dit punt onvoldoende is gemotiveerd.

Ad b) Water

12. Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, aanhef en onder b, dient de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan een beschrijving te bevatten van de wijze waarop in het plan rekening

5/11

is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Tevens dienen in de toelichting de uitkomsten van het bestuurlijk vooroverleg te zijn opgenomen.

13. Door de raad moet bij de vaststelling van het bestemmingsplan, gelet op de hiervoor genoemde bepalingen, rekening worden gehouden met de actuele normeringen, wetgeving en inzichten op het gebied van waterbeheer.
14. In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt verwezen naar het door Waterfeit Adviseurs opgestelde rapport van 3 november 2020, 'Hof van Harmelen - Harmelen, Ontwerp afwatering en riolering'. Dit onderzoek is niet volledig en onjuist, onder meer omdat gebruik is gemaakt van een verouderde methode.
15. Dit leidt ertoe dat de benodigde leidingcapaciteit van de riolering onjuist is berekend en ertoe zal leiden dat deze in voorkomende gevallen onvoldoende toereikend is. Ook leidt dit ertoe dat er binnen het plangebied onvoldoende waterberging is.
16. In de toelichting op het bestemmingsplan is verder niet onderbouwd op grond waarvan de aanname juist is dat van de kavels 30% van het oppervlak direct zal afvoeren op de riolering.
17. Op grond van het Gemeentelijk Waterbeleidsplan 2018-2022 streeft de gemeente in bestaande situaties naar het afkoppelen van hemelwater van het gemengde rioolstelsel. Bij nieuwbouw wordt geëist dat gescheiden riolering wordt toegepast. In dat licht is het onbegrijpelijk dat, gezien de anterieure overeenkomst die is gesloten tussen de gemeente en de projectontwikkelaar, in het ontwerpbestemmingsplan geen voorwaardelijke verplichting is opgenomen tot het realiseren en in stand houden van een gescheiden riolering.
18. Gelet hierop is het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende zorgvuldig voorbereid. Daarnaast stelt TTG zich op het standpunt dat het ontwerpbestemmingsplan op dit punt in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Ad c) Verkeer

19. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient het ontwerpbestemmingsplan te voorzien in een verkeerskundig aanvaardbare afwikkeling. In het ontwerpbestemmingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom is gekozen voor de variant waarbij het Hof van Harmelen via de Ambachtsheerelaan en de Tuinderij wordt ontsloten.
20. Aan het ontwerpbestemmingsplan is ten onrechte geen verkeerskundig onderzoek ten grondslag gelegd waaruit onderbouwd volgt wat de specifieke verkeersgeneratie is. In de

toelichting wordt verwezen naar CROW-richtlijn 317. Daargelaten dat deze richtlijn inmiddels is vervangen door CROW-richtlijn 381, geldt dat dergelijke richtlijnen slechts kencijfers bevatten. Deze kencijfers vormen het vertrekpunt voor specifiek maatwerkonderzoek.

21. Anders dan in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld, voldoen beide wegen qua dimensionering niet aan de meest recente inzichten, als neergelegd in de CROW-richtlijnen.
22. Verder betwijfelt [REDACTED] of het aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag liggende onderzoek van GraaffTraffic van 28 september 2017, 'Effecten bij verdeling autoverkeer ontsluitingen Hof van Harmelen [WDN005] nog gebruikt kan worden. Dit onderzoek is ruim 3,5 jaar oud. In het onderzoek is slechts bezien wat de effecten zijn van de verschillende scenario's voor ontsluiting van het plan. Dit onderzoek is gebaseerd op eerder onderzoek uit 2016. Dat onderzoek uit 2016 is ten onrechte niet ten grondslag gelegd aan het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast geldt dat het onderzoek uit 2016 hoogstwaarschijnlijk nog uitgaat van inmiddels verouderde inzichten.
23. Gelet op het voorgaande is het ontwerpbestemmingsplan op dit punt onvoldoende zorgvuldig voorbereid en staat onvoldoende vast dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
24. Verder is het, gelet op de toelichting, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening gewenst dat de erftoegangsweg tussen het zuidelijk deel en het middendeel door middel van afsluitpalen wordt gescheiden van elkaar. Een voorwaardelijke verplichting tot het realiseren en in stand houden van een dergelijke scheiding is echter niet in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

Ad d) Privacy

25. Aan de westkant van de planlocatie leiden de voorziene woningen tot bovenmatige schending van de privacy van de bewoners van de bestaande woningen aan de Meerkoet. Dit geldt eveneens bij Tuinderij 5 en 7 door de daar geplande erftoegangsweg naar de planlocatie. In het ontwerpbestemmingsplan is ten onrechte nagelaten te beoordelen hoe deze bovenmatige schending van privacy zich verhoudt tot een goede ruimtelijke ordening.

Ad e) Doorwerking gebreken

26. De hiervoor reeds vermelde gebreken werken door in zowel het m.e.r.-beoordelingsbesluit als in de verleende omgevingsvergunningen. Deze besluiten dienen dan ook te worden gewijzigd.



wille donker

a d v o c a t e n

Verzoek

Cliënte is thans niet in staat nu al de zienswijze verder volledig en gemotiveerd naar voren te brengen. Ik verzoek u vriendelijk een termijn van ten minste vier weken te stellen voor het aanvullen van de zienswijze.

Uw bericht zie ik met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,



PRODUCTIE 1

Toepassing Coördinatieverordening Hof van Harmelen in Woerden ontwerp bestemmingsplan, ontwerp omgevingsvergunning en m.e.r. beoordeling

WOERDEN



M.e.r.-beoordelingsbesluit

Burgemeester en wethouders maken bekend dat ten behoeve van de toekomstige bouw van 96 woningen Hof van Harmelen geen milieueffectrapport wordt gemaakt en dat dit besluit met bijbehorende stukken ter inzage ligt van **8 april tot en met 19 mei 2021**.

Uit de bij het besluit behorende aanmeldnotitie m.e.r. beoordeling blijkt dat met realisatie van 96 woningen Hof van Harmelen in Woerden geen sprake is van bijzondere omstandigheden die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse en dat geen m.e.r. (-beoordeling) noodzakelijk is.

Toepassing Coördinatieverordening

Burgemeester en wethouders van Woerden maken conform het bepaalde in artikel 3.9a en 3.32 van de Wet ruimtelijke ordening bekend dat met ingang van 8 april 2021 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage ligt:

1. M.e.r.-beoordelingsbesluit
2. Het ontwerp bestemmingsplan 'Hof van Harmelen' inclusief beeldkwaliteitsplan (planidentificatie NL.IMRO.0632.hofvanharmelen-bOW1)
3. De hieraan gerelateerde ontwerp omgevingsvergunningen (OLO4956867, OLO4927359 en OLO 5482855).

Plangebied en doel

Voor de locatie Hof van Harmelen zijn woningbouwplannen voorzien. Er worden maximaal 96 woningen ontwikkeld, verdeeld over 3 fasen. De locatie grenst aan de zuidzijde aan de Tuinderij, aan de oostzijde aan de bebouwing van de Schoollaan en de Ambachtsheerelaan. De west- en noordzijde worden begrensd door een watergang en in het noorden van het plangebied zijn twee bedrijven gevestigd. Voor deze nieuwe ontwikkeling is een nieuw bestemmingsplan nodig.

Coördinatie

Artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening en de Coördinatieverordening gemeente Woerden 2012 maken het mogelijk dat diverse procedure gezamenlijk worden doorlopen. De voorbereiding en bekendmaking van verschillende besluiten wordt tegelijk behandeld. Naast het bestemmingsplan wordt ook de aanvraag omgevingsvergunning gecoördineerd behandeld.

Inzien

Het ontwerp bestemmingsplan en bijbehorende relevante stukken (inclusief beeldkwaliteitsplan), ontwerp omgevingsvergunningen en m.e.r.-beoordelingsbesluit kunt u tijdens de genoemde termijn inzien op www.woerden.nl > inwoners > bouwen, verbouwen en slopen > bestemmingsplannen > bestemmingsplannen in voorbereiding. U kunt de stukken ook inzien op www.ruimtelijkeplannen.nl onder NL.IM-RO.0632.hofvanharmelen-bOW1.

Vanwege het coronavirus wordt geadviseerd alleen naar het gemeentehuis te komen indien dit noodzakelijk is. Wilt u de stukken op papier inzien, dan kunt u telefonisch contact opnemen via het algemene telefoonnummer 140348.

Zie nswijze

Gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging kan een ieder schriftelijk of mondeling zijn zienswijze indienen.

Schriftelijke zienswijzen kunt u per post indienen gericht aan de Gemeenteraad Woerden, p.a. team Ruimtelijke plannen, Postbus 45, 3440 AA Woerden o.v.v. zienswijze 'ontwerp bestemmingsplan Hof van Harmelen' en uw email-adres.

Schriftelijke zienswijzen kunnen ook digitaal worden ingediend middels uw digid. Het digitale formulier kunt u vinden op www.woerden.nl>inwoners>melding-klacht-bezwaar-maken>zienswijze-indienen. Wij verzoeken u in uw brief duidelijk te vermelden of uw zienswijze betrekking heeft op het ontwerp bestemmingsplan of ontwerp omgevingsvergunning. Zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan worden door de gemeenteraad behandeld. Zienswijzen tegen een ontwerpbesluit omgevingsvergunning, worden door burgemeester en wethouders behandeld.

Voor het indienen van een mondelinge zienswijze kunt u op werkdagen telefonisch een afspraak maken met mevrouw Dikmans via het algemene telefoonnummer 140348.

Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is een voorbereidingsbesluit voor het nieuwe bestemmingsplan. Tegen dit besluit kan geen bezwaar of beroep worden ingediend. Een eventuele reactie op dit besluit kunt u wel geven in een zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan.

11/11

AANTEKENEN

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

Bijlage H


Tevens per e-mail: gemeentehuis@woerden.nl, beumers.r@woerden.nl

Alphen aan den Rijn, 18 juni 2021

Inzake :  / Hof van Harmelen
Betreft : AANVULLENDE ZIENSWIJZE
Uw referentie : 
Onze referentie : 
Behandeld door : 
Telefoon : 
E-mail : 

Geachte leden van de raad, geacht college,

Namens de  (hierna: ) hebben wij op 19 mei 2021 een zienswijze naar voren gebracht naar aanleiding van:

- a. het ontwerp bestemmingsplan 'Hof van Harmelen' inclusief beeldkwaliteitsplan (identificatienummer: , 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.

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 Garantmakelaars 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 [REDACTED] 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 huishoudensverdunding 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 [REDACTED] 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. [REDACTED] 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. [REDACTED] 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 [REDACTED] 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 [REDACTED] 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. [REDACTED] 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.



wille donker

a d v o c a t e n

12. Verder merkt  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.

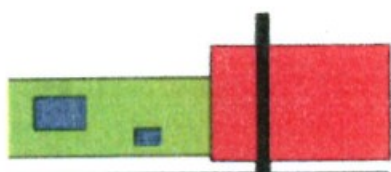
Ontwerpvergunningen

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).



PRODUCTIE 2

6/25



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, [REDACTED]

Geacht College en leden van de Raad,

Overleg

De Groene Buffer (hierna DGB), Dorpsplatform Harmelen (hierna DPH) en de [REDACTED] 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 [REDACTED] 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:

- o De druk op de Woerdense woningmarkt is enorm; Woerden is aantrekkelijk
- o De woningbouwbehoefte/-opgave in de regio (U16) is groot; ca. 104.000 woningen erbij tot 2040
- o 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.

Verskil

Het verschil van 2.460 woningen ontstaat wanneer de forse groei van de bevolking en de forse huishoudensverdunding 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 huishoudensverdunding. 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	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%	-

Huishoudensverdunding Woerden- personen per huishouden

	Woonvisie	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 3^e, het 4^e, ...) 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).

Huishoudensverdunding is er al meer dan 25 jaar in een opvallend constant en op zich laag tempo. Die verdunding 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 huishoudensverdunding. 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** Groenchartstad 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 [REDACTED]. DGB brengt aldus deze brief onder uw aandacht mede namens DPH en [REDACTED]. 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,



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 groeicende 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 huishoudingsverduunning tot stilstand komt, is bouwen buiten de Rode Contouren zeer waarschijnlijk helemaal nooit nodig.

Regionale kerncijfers Nederland

: Gewijzigd op: 29 maart 2019

Regio's Perioden	Onderwerp					
	Bevolking	Bevolkingsontwikkeling		Bevolkingsgroei	Bevolkingsgroei,	Particuliere
	Bevolkingsamenstelling op 1 januari Totale bevolking	Immigratie en emigratie Migratiesaldo	Bevolkingsgroei Bevolkingsgroei	relatief	Gemiddelde huishoudens 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	80 321	99 577	5,8	2,16	
2018	17 181 084	80 321			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	3	1,99
	2014	508 940	3 884	5 921	11,6	1	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	Lj	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

16/25

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;
- Uitgangspunt 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 Ambachtsheerlaan 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 Ambachtsheerlaan.

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 [redacted] 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.

[redacted] 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 verkeersdrukke.
- 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 bevoorrad. 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 verkeersdrukke 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

19/25

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 bezoekerregeling. 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 [redacted] en de gemeente is al regelmatig contact geweest. Op vragen van [redacted] 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 bewoners 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 erfgronden van de aanliggende percelen kan het wegontwerp niet fundamenteel worden aangepast.

Verkeersvisie 2030

De gemeente heeft in haar Verkeersvisie 2030 als missie-doelstelling geformuleerd:

- Binnen de kernen, wijken/buurtten 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 weg. 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 (routing) 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 2^o 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 Ambachtsheerelaan. 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

Bijlage I



**Nota beantwoording van zienswijzen
Ontwerpbestemmingsplan Hof van Harmelen**

Definitief: 22 december 2022
Documentnummer: D/22/084782

157

afwatering. Deze wateroverlast, waarbij de straten deels blank staan en de toiletten in de Tuinderij overstroomd worden komt jaarlijks voor, meest recent op 16-05-2021. Door de klimaatopwarming is er een duidelijk waarneembare trend die toename van hevige buien met wateroverlast laat zien. Dit is algemeen bekend. De Gemeente stelt echter dat een "stand still" voldoende is. Wij zullen de gemeente aansprakelijk stellen voor de te verwachten schade. Erkent de Gemeente dat de kans op wateroverlast groot is en dat er dus bij het doorzetten van dit plan de Gemeente aansprakelijk is?

Reactie

Over de waterhuishoudkundige aspecten in het gebied heeft overleg plaatsgevonden met het waterschap (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden). Daarnaast is door Waterfeit Adviseurs een waterhuishoudkundig plan opgesteld (zie ook paragraaf 8.3 van de toelichting van het bestemmingsplan en bijlage 13 rapport van Waterfeit) en deze is ook door het waterschap goedgekeurd. In het kader van voorliggend bestemmingsplan is de waterparagraaf afgestemd met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR).

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in compensatie (door toevoeging van oppervlaktewater in het plangebied) van de toename van het verhard oppervlak en effecten zijn doorgerekend. Het aspect water vormt hiermee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied.

In het rapport van Waterfeit is de waterbergingsberekening en peilstijging huidige en toekomstige situatie aangeleverd door het HDSR en toont aan dat het de maatgevende peilstijging na gereedkomen plan lager is dan in de huidige situatie. Van een bergingstekort is geen sprake.

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een gescheiden riolering (zie paragraaf 8.2 van de plantoelichting). Hemelwater wordt rechtstreeks afgevoerd naar open water. Afvalwaterwater (Droogweerafvoer oftewel DWA) wordt afgevoerd naar het bestaande vuilwaterriool.

14.6 Wateronttrekking bij de bouw

Veel van de omliggende woningen zijn niet onderheid. De gemeente heeft onvoldoende inzichtelijk gemaakt welke maatregelen er genomen worden om schade door wateronttrekking bij de bouw te voorkomen. Welke maatregelen is de Gemeente van plan om te gaan nemen?

Reactie

Voor het onttrekken van water ten behoeve van de bouw van woningen is een vergunning benodigd. Deze toetsing wordt gedaan door het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de planregels en de verbeelding van het bestemmingsplan.

De zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van de plantoelichting:

- naar aanleiding van zienswijze 14.1 wordt bijlage 17 van de toelichting aangepast met bovenstaande overzicht van de inspraak- en participatiebijeenkomsten;

- naar aanleiding van zienswijze 14.3 wordt als bijlage bij de toelichting de aanvullende notitie van GraaffTraffic (kenmerk WDN007; d.d. 14 juni 2021) opgenomen.

15. Achmea namens de bewoner Meerkooet 82

15.1 Toename verkeersdruk

Het plan zorgt voor meer verkeersbewegingen. Het bestemmingsplan voorziet niet in een veilige ontsluiting van het zuidelijke deel van het plangebied. Uit het ontwerp blijkt namelijk dat u voornemens bent woongebied 1 geheel te ontsluiten via de Tuinderij. Woongebied 1 voorziet in maximaal 32 woningen, aldus de planregels.

Uit het verkeersonderzoek van GraaffTraffic blijkt echter dat de Tuinderij maximaal 30 woningen aankan: "Voor de varianten 3 t/m 6 geldt dat de zuidelijke uitgang via de Tuinderij niet te zwaar belast kan worden, waardoor hier maximum van 30 woningen op kunnen worden ontsloten." en "Verder is het aan te bevelen om het aantal te ontsluiten woningen via de Tuinderij beperkt te houden tot maximaal 30 woningen."

Het maximum van 30 woningen wordt ruimschoots overschreden:

- Woongebied 1 voorziet in 32 woningen;
- Aan de Tuinderij liggen in de huidige situatie 9 woningen.

28/57

Aan de Schoollaan liggen in de huidige situatie 5 woningen. Uit de hierboven aangehaalde citaten blijkt dat ook de huidige woningen dienen te worden meegeteld voor de maximum ontsluiting van 30. Telt men de huidige en toekomstige ontsluiting bij elkaar op, komt men op $32+9+5=46$ woningen uit. Het in het onderzoek gestelde maximum van 30 woningen wordt derhalve ruim overschreden;

- In het ontwerp is niet geborgd dat Woongebieden 2 en 3 niet kunnen worden ontsloten via de Tuinderij. Uit de verbeelding blijkt dat de wegenstructuur in het plangebied zodanig is dat ook woongebieden 2 en 3 verbonden zijn met de ontsluitingsweg via de Tuinderij. Het is niet op voorhand te voorspellen hoeveel verkeersbewegingen (sluipverkeer) hier uit voortvloeien. Dit is ook niet meegenomen in het onderzoek.

Het verkeersonderzoek berust dus duidelijk op de verkeerde informatie en kan derhalve niet worden gebruikt ter onderbouwing van de plannen. Er dient een nieuw verkeersonderzoek te worden uitgevoerd. Het verdient daarbij aanbeveling duidelijke benamingen voor de ontsluitingswegen te hanteren. In het huidige onderzoek wordt dan weer gesproken van Tuinderij en dan weer van Tuinderij/Schoollaan. Dit is verwarrend. Tuinderij is immers een zijweg van de Schoollaan, welke beide doodlopend zijn.

Bovendien blijkt uit het verkeersonderzoek niet dat rekening is gehouden met het feit dat de Zorggroep Sint Maarten aan de Dorpsstraat wordt bevoorrad (aan- en afvoer van goederen) aan de achterzijde, dus via de Schoollaan/Tuinderij. Dat geldt ook voor Bakkerij Griffioen aan de Ambachtsheerelaan. Ook is geen blijk gegeven van het feit dat de Basisschool Sint Bavo aan de Schoollaan deels wordt ontsloten langs de Tuinderij. Bovendien is daar veel fietsverkeer, van jonge verkeersdeelnemers (scholieren).

Wellicht is het bovenstaande in een eerder stadium onderzocht, zoals in het door GraaffTraffic aangehaalde notitie van 2 november 2016, dat ten onrechte niet is bijgevoegd bij de ter inzage gelegde stukken. Bovendien zijn zowel de notitie van 2 november 2016 als het verkeersonderzoek van 28 september 2017 meer dan 2 jaar oud. Cliënt betwijfelt of de onderzoeken nog actueel zijn. Cliënt vreest dat de verkeersveiligheid ernstig in het geding komt als het ontwerp niet wordt aangepast. Cliënt verzoekt dan ook bovenstaande informatie mee te nemen in een nieuw verkeersonderzoek. Bovendien verzoekt cliënt te borgen dat de andere woongebieden geen gebruik kunnen maken van de ontsluiting via de Tuinderij.

Reactie

In een aanvullende notitie van GraaffTraffic (kenmerk WDN007; d.d. 14 juni 2021) is een reactie gegeven op de ingekomen zienswijze.

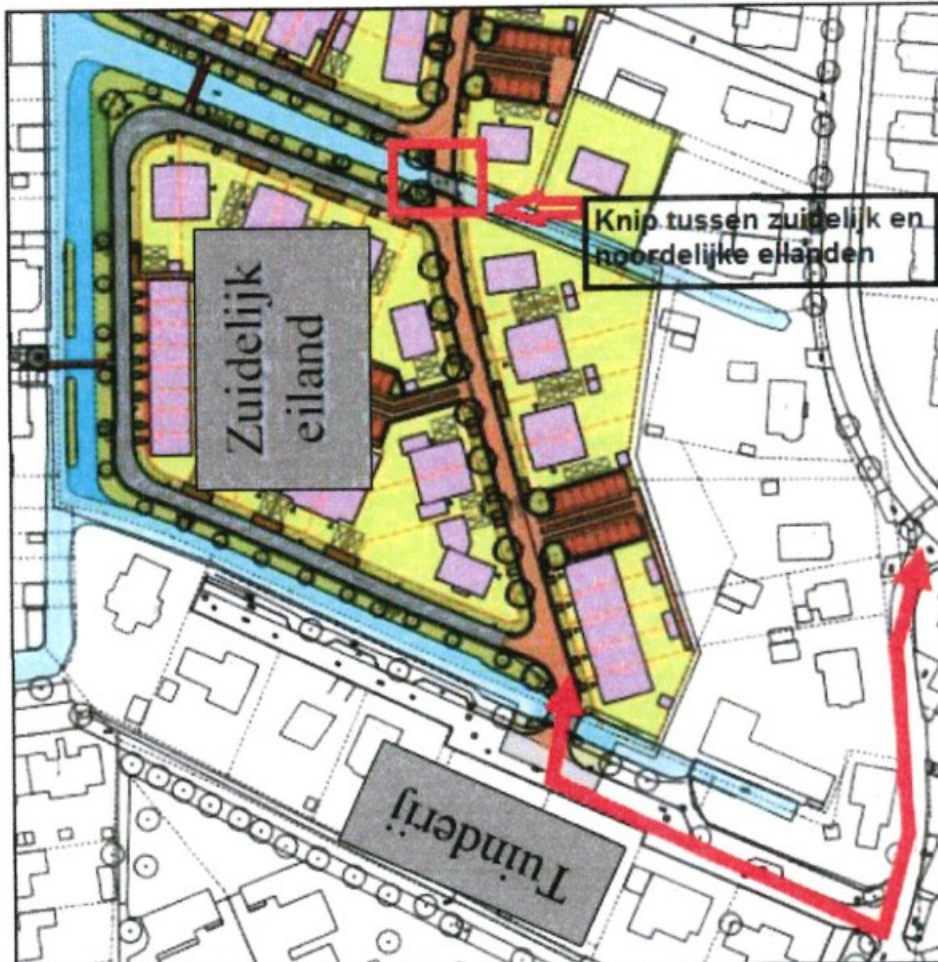
In het verkeersonderzoek van 2 november 2016 is aangegeven dat, ten behoeve van de verkeersveiligheid, maximaal 270 autoritten per etmaal in de Schoolstraat en Tuinderij erbij mogen komen. Daarbij is al rekening gehouden met het bestaande autoverkeer in de Schoolstraat en de Tuinderij, inclusief autonome groei.

Het autoverkeer van het zuidelijk eiland van de Hof van Harmelen wordt afgewikkeld via de Schoolstraat en Tuinderij. Met het nu voorliggende programma van 32 woningen op het zuidelijke eiland, zoals in het bestemmingsplan aangegeven, worden 245 autoritten verwacht. Dat blijft ruim binnen het gestelde van maximaal 270 autoritten per etmaal. En daarmee wordt voor de verkeersveiligheid voldaan aan een rustig verkeersbeeld van maximaal 60 motorvoertuigen/spitsuur (= 1 auto per minuut) in de Schoolstraat en Tuinderij. De 60 motorvoertuigen/spitsuur is inclusief het auto - en bevoorradingsverkeer van en naar de bestaande functies in beide straten.

Het verkeersrapport gaat in op de éxtra verkeerstoename als gevolg van de woningbouw. Dat wil zeggen dat bij de ontsluiting via de Tuinderij is aanbevolen om maximaal 30 woningen van Hof van Harmelen (boven op de reeds bestaande woningen op de Tuinderij en Schoollaan) te ontsluiten. In het huidige plan worden er 32 woningen van Hof van Harmelen via de Tuinderij ontsloten. Deze twee extra woningen geven geen problemen met betrekking tot de ontsluiting van het gebied (zie ook de onderbouwing hiervoor). Bovendien is ervoor gekozen om diverse seniorenwoningen in het zuidelijke plangebied te vestigen. Deze seniorenwoningen hebben een lagere verkeersgeneratie dan andere woningen, waardoor de verkeersbelasting van de twee woningen extra niet leidt tot ongewenste situaties.

Om te voorkomen dat de noordelijke eilanden ook ontsluiten via de Tuinderij, wordt een fysieke knip tussen het zuidelijke eiland en het noordelijke eilanden gerealiseerd (zie afbeelding op volgende pagina). Deze fysieke knip, in de vorm van een verwijderbare paal, moet ervoor zorgen dat er geen directe uitwisseling van gemotoriseerd verkeer plaatsvindt tussen zuidelijke eiland en het noordelijke eilanden. In het geval van een calamiteit kan deze paal door de hulpdiensten verwijderd worden.

Naar aanleiding van de zienswijze worden de verbeelding en de planregels aangepast zodat er duidelijk in de planregels wordt vastgelegd dat er geen brug ten behoeve van autoverkeer kan worden aangelegd. Op de verbeelding wordt de bestemming 'Verkeer' tussen het zuidelijke eiland en het noordelijke eiland 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 wordt.



Afbeelding: knip tussen zuidelijke eiland en noordelijke eilanden

Voor wat betreft de menging met het huidige verkeer, zoals bevoorrading en schoolverkeer, leidt de toename in verkeer niet tot problemen in combinatie met het huidige verkeer. De verkeerstoename is zeer beperkt. Op etmaalbasis ontstaat er een maximale verkeerstoename van 270 motorvoertuigen. In de spitsperiode is er, volgens het rapport van Graaff Traffic, een verkeerstoename van ongeveer 24 motorvoertuigen. Deze extra hoeveelheid verkeer kan goed worden opgevangen binnen de huidige capaciteit, ook met de reeds bestaande verkeersstromen.

15.2 Planschade

U kunt planschade voorkomen door een aanpassing van het plan. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat u het nadeel voor omwonenden zo klein mogelijk houdt. Ook daarom vragen wij u te kiezen voor betere en veiligere ontsluitingen, waar geen of minder planschade is.

Reactie

Het staat de indieners van zienswijzen vrij om na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek tot vergoeding van eventuele planschade in te dienen bij de gemeente. Aan het verzoek tot vergoeding van planschade zijn wel voorwaarden verbonden. In dat kader zal het eventuele planologische nadeel worden gewogen.

De ontsluiting is in de uitwerking van het plan onderzocht en voldoet aan de verkeers- (veiligheids)normen en hiermee aan een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

30/57

*De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de plantoelichting:
- naar aanleiding van zienswijze 15.1 wordt als bijlage bij de toelichting de aanvullende notitie van GraaffTraffic (kenmerk WDN007; d.d. 14 juni 2021) opgenomen.*

*De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de verbeelding en de planregels:
- naar aanleiding van zienswijze 15.1 wordt de bestemming 'Verkeer' (artikel 4 in de planregels) tussen eiland 1 en 2 wordt aangepast naar de bestemming 'Water' (artikel 5 in de planregels) met de nadere aanduiding 'Brug uitsluitend voor langzaam verkeer ten behoeve van hulpdiensten'.*

16. Arag namens de bewoner Meerkoet

16.1 Langzaam verkeersverbinding laten vervallen

Bij de aankoop van de woning is nimmer door de gemeente aangegeven dat er een volledige woonwijk achter de woning van cliënt zou worden ontwikkeld en dat er een brug zou worden aangelegd ter ontsluiting van die woonwijk.

Voor de locatie Hof van Harmelen zijn in totaal maximaal 96 woningen mogelijk. Volgens de plannen worden drie doorgaande verbindingen voor gemotoriseerd verkeer gerealiseerd en drie bruggen ten behoeve van langzaam verkeer. Een brug voor langzaam verkeer is voorzien aan het einde van de Meerkoet. De straat waar de cliënt woont, betreft een smalle straat zoals hieronder is afgebeeld.



In het verlengde van de smalle straat wat in feite een smalle stoep is, is nu een langzaam verkeerroute bedacht voor het langzaam verkeer voor het achtergelegen nieuwe woongebied.

Cliënt kan zich begrijpelijkerwijs niet vinden in een verbinding via de smalle toegang van de woningen aan de Meerkoet 114 t/m 120. Direct voor de deur ontstaat een druk verkeer van allerlei fietsers, scooters en bromfietzers 24 uur per dag. Cliënt kan dan niet meer met goed fatsoen zelf de deur uitgaan zonder bijna van de sokken te worden gereden.

Een solitair fietspad moet minimaal 1.50 meter breed zijn. Een fietspad dat tweezijdig is, zal minimaal de dubbele breedte moeten zijn. Die ruimte is nu niet aanwezig waarbij ook rekening gehouden moet worden met een behoorlijke breedte van het trottoir zodat cliënt en andere aanwonenden nog rustig hun woning kunnen betreden zonder dat de vouwen uit de broek wordt gereden.

Het aanwezige groen kan niet worden verwijderd. Dit dient juist behouden te blijven om zo niet tegen enkel en alleen tegen stenen aan te kijken en voor de broodnodige opvang van regenwater. Er zijn nu geen straatkolken of afvoerputten aanwezig. Het verwijderen van groen en volledig bestraten zal een ernstige inbreuk vormen op het huidige woon- en leefklimaat van cliënt waarbij fors geïnvesteerd zal moeten worden in de extra opvang van hemelwater.

Het plan gaat uit van een drietal langzaam verkeersverbindingen aan de westzijde van het plangebied waarvan twee vlak bij elkaar aan de Meerkoet en einde van de Meerkoet. Op onderstaande afbeelding is dat weergegeven.

2. Erkent de Gemeente dat vervanging van het gemengd rioolstelsel voor een gescheiden rioolstelsel wateroverlast - die zo goed als zeker zich voor zal doen - in onze woning Tuinderij 11 oplost.
3. Erkent de Gemeente dat bij de gevolgen van heftige regenbuien (schade) zij zich (juridisch) niet langer kan beroepen op overmacht?

Reactie

Uw vragen zien op een bestaande situatie aan de Tuinderij.

1. *De gemeente is niet verantwoordelijk voor een privaat technische installatie in een woning. Wij gaan niet over de vraag of er wat ontbreekt. De omgevingsvergunning is destijds verleend conform de destijds geldende eisen.*
2. *Een open gescheiden stelsel zal bij piekbuien onvoldoende capaciteit hebben om regenwater af te voeren en water op straat is mogelijk. Het afkoppelen van regenwater afkomstig van uw woning en de burens helpt bij het voorkomen en of beperken van wateroverlast.*
3. *De gemeente kan aansprakelijk worden gesteld als de zorgplicht uit de Waterwet is geschonden. Het gemeentelijke systeem van riolering en goten en afvoer naar oppervlaktewater moet op orde zijn. Dit is hier ook het geval.*

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

20. Wille en Donker namens [REDACTED]

20.1 Ladder van duurzame verstedelijking

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving te bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Dit wordt kortweg ook wel de ladder van duurzame verstedelijking genoemd.

Artikel 1.1.1, onder h, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) verstaat het volgende onder 'bestaand stedelijk gebied': 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

Of sprake is van bestaand stedelijk gebied in de zin artikel 1.1.1 onder h van het Bro dient blijkens de rechtspraak van de Afdeling van geval tot geval te worden gezien. Medio 2017 heeft de Afdeling een overzichtsuitspraak gewezen over de ladder voor duurzame verstedelijking, waarin onder meer wordt ingegaan op de vraag welke aspecten een rol spelen bij de beantwoording van de vraag wanneer sprake is van 'bestaand stedelijk gebied'. Hierna zijn de relevante overwegingen uit deze overzichtsuitspraak integraal weergegeven (ABRVS 28 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1724):

'10.1. De beantwoording van de vraag of een plangebied als een bestaand stedelijk gebied in de zin van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, van het Bro, kan worden aangemerkt, hangt volgens de Nota van toelichting (2017) af van de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het bestemmingsplan en de aard van de omgeving.

Bij de beantwoording van deze vraag dient volgens de jurisprudentie van de Afdeling te worden beoordeeld of het voorgaande bestemmingsplan binnen het gebied reeds een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca mogelijk maakt, of het gebied op grond van het voorgaande plan kan worden beschouwd als bij een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur (uitspraken van 29 april 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1340 (Veghel) en van 20 mei 2015, nr. ECLI:NL:RVS:2015:1581 (Papendrecht)).

10.2. Wanneer het voorgaande plan een zodanig samenstel van bebouwing mogelijk maakt, of het gebied als behorend bij zodanig bestaand stedenbouwkundig samenstel kan worden aangemerkt, ziet het nieuwe plan op een gebied dat als bestaand stedelijk gebied in de zin van artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder h, en artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro is aan te merken. Daaraan doet niet af dat de bebouwing waarin het voorgaande

42/57

plan voorzag ten tijde van de vaststelling van het nieuwe plan nog niet was gerealiseerd (uitspraak van 24 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4654 (Lansingerland)).

Wanneer het voorgaande plan een zodanig samenstel van bebouwing niet mogelijk maakt, of het gebied niet als behorend bij zodanig bestaand stedenbouwkundig samenstel kan worden aangemerkt, kunnen omstandigheden als bijvoorbeeld de situering van het plangebied aansluitend aan bebouwing en omgeven door een doorgaande weg, de aanduiding van het plangebied in de toepasselijke provinciale verordening als bestaand stedelijk gebied en de vermelding van het gebied in een structuurvisie, er in beginsel niet aan afdoen dat het plangebied niet voldoet aan de eisen die artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder h, van het Bro stelt om als bestaand stedelijk gebied te kunnen worden aangemerkt (uitspraken van 24 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4654 (Lansingerland) en van 29 april 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1340 (Veghel)).

Uit de uitspraak volgt dat twee aspecten bepalend zijn:

- a. Maakt het voorheen geldende bestemmingsplan bebouwing mogelijk ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca?
- b. Kan het gebied op grond van het voorheen geldende bestemmingsplan worden aangemerkt als openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur, behorend bij wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca?

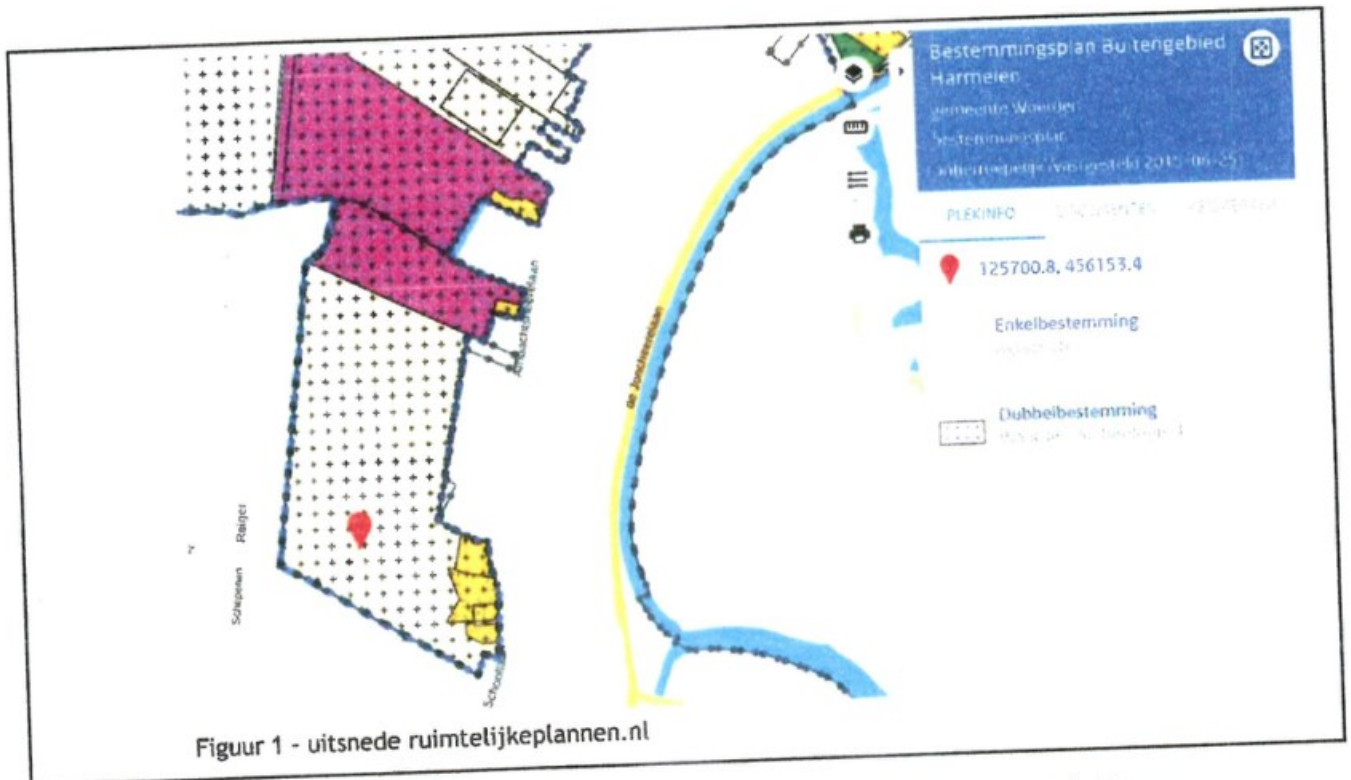
Wordt een van beide vragen met ja beantwoord, dan is sprake van 'bestaand stedelijk gebied' in de zin van het Bro. Is het antwoord op beide vragen 'nee', dan is in principe geen sprake van 'bestaand stedelijk gebied'. Het geldende bestemmingsplan is in beginsel bepalend. Niet bepalend is, blijkens de aangehaalde uitspraak van de Afdeling, of het gebied in bijvoorbeeld de provinciale verordening of een structuurvisie als 'bestaand stedelijk gebied' is aangemerkt. Evenmin is doorslaggevend of het betreffende gebied is gesitueerd aansluitend aan bebouwing en omgeven door een doorgaande weg.

Een vrij recente uitspraak van de Afdeling bevestigt deze (strikte) lijn en laat zien dat zelfs op perceelsniveau wordt beoordeeld of sprake is van bestaand stedelijk gebied. Een vrij recente uitspraak van de Afdeling bevestigt deze (strikte) lijn en laat zien dat zelfs op perceelsniveau wordt beoordeeld of sprake is van bestaand stedelijk gebied. In die uitspraak overwoog de Afdeling (ABRVS 22 april 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1116, r.o. 10.4.2.) als volgt:

"Omdat het voorgaande planologische regime ter plaatse van het relevante gedeelte van het perceel voorzag in een agrarische functie en daarbij behorende bebouwing, geen gebouwen zijnde, maakt het perceel [locatie 3] in zoverre geen deel uit van bestaand stedelijk gebied als bedoeld in artikel 1.1.1, onder h, van het Bro. Zoals in de overzichtsuitspraak is overwogen maken omstandigheden als de situering van het plangebied aansluitend aan bebouwing niet dat het plangebied kan worden aangemerkt als bestaand stedelijk gebied als bedoeld in artikel 1.1.1, onder h, van het Bro. Gezien het vorenstaande stelt [appellant sub 1] naar het oordeel van de Afdeling terecht dat het gedeelte van het perceel [locatie 3] waaraan voorheen een agrarische bestemming was toegekend buiten bestaand stedelijk gebied ligt."

In die casus die aan de orde was ging het om lintbebouwing langs een doorgaande weg. In het voorgaande bestemmingsplan was aan de op het perceel aanwezig bedrijfswoning een woonbestemming toegekend. Achter de woning bleef, op het restant van het perceel, een agrarische bestemming van kracht. Met het bestemmingsplan dat ter toetsing voorlag, werd aan het gehele perceel een woonbestemming toegekend. Omdat het betreffende perceelsgedeelte voorheen slecht agrarische bebouwing toeliet, was geen sprake van 'bestaand stedelijk gebied'. Het enkele feit dat het gebied nabij bebouwing was gesitueerd, maakt dat niet anders.

Het thans vigerende bestemmingsplan is het bestemmingsplan 'Buitengebied Harmelen'. Op grond van dit bestemmingsplan rust op grote delen van de planlocatie de bestemming 'Agrarisch' (zie hieronder).



Figuur 1 - uitsnede ruimtelijkeplannen.nl

Dit betekent dat voor een groot deel van de planlocatie geen sprake is van bestaand stedelijk gebied in de zin van artikel 1.1.1 onder h van het Bro. Om die reden dient, gelet op artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro, de toelichting een beschrijving te bevatten van de actuele behoefte en waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Allereerst merkt [redacted] op dat de marktanalyse die aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag ligt, geen beschrijving biedt van de actuele behoefte. Deze marktanalyse is opgesteld door de (beoogde) verkopende makelaar, die een belang heeft bij het type woningen dat gebouwd wordt. Een dergelijke marktanalyse kan dan ook niet zonder meer aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag worden gelegd. Daarnaast is in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan er ten onrechte van uitgegaan dat de in het ontwerpbestemmingsplan voorziene stedelijke ontwikkeling plaatsvindt binnen het bestaand stedelijk gebied. Nu de ontwikkeling plaatsvindt buiten bestaand stedelijk gebied, dient de toelichting een beschrijving te bevatten waarom niet binnen bestaand stedelijke gebied in de behoefte kan worden voorzien. Deze beschrijving ontbreekt, zodat het ontwerpbestemmingsplan op dit punt onvoldoende is gemotiveerd.

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.

Daarbij komt dat bij het bepalen van de woningbehoefte niet de Woonvisie 2019-2024 kan worden gehanteerd. Mede door [redacted] 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 huishoudensverdunding 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.

Gelet op het voorgaande stelt [redacted] 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.

Reactie

44/57

De toets voor de ladder staat beschreven in 4.1.1. van de Toelichting, waarin de woningbehoefte onderbouwd is vanuit het provinciaal en gemeentelijk beleid. We zijn van mening dat het rapport van Beumer Makelaars voldoende inzicht geeft in de specifieke woningbehoefte en actueel genoeg is.

De gemeente gaat uit van de woningcijfers uit het Primosmodel en deelt niet de mening van de interpretatie van deze cijfers. Jaarlijks wordt door ABF research een bevolkingsprognose opgesteld, de Primos prognose. De prognose geeft inzicht in de verwachte groei van de bevolking en huishoudens in de desbetreffende gemeente tot 2040. Het Primos-model levert een demografische prognose op van het aantal inwoners en huishoudens per gemeente en per wijk en buurt. De Primos prognose bestaat al ruim 30 jaar en het model is in deze jaren regelmatig verfijnd. Het Rijk en vrijwel elke provincie (o.a. provincie Utrecht) en gemeenten (waaronder gemeente Woerden) maken gebruik van de Primos prognose en is het uitgegroeid tot de standaard prognose. Het Primosmodel is dan ook een goed model is om de lokale woningbehoefte te bepalen in Harmelen.

De gemeente vindt dat de benodigde plancapaciteit aan de hand van de vastgestelde Woonvisie Woerden Woont 2019-2024, cijfers inzake de regionale plancapaciteit en het Primos model voldoende is onderbouwd. Wij vinden dat dit project een belangrijke bijdrage levert aan de woningbehoefte onder Harmelenaren en ervoor zorgt dat meer inwoners een passende woning kunnen vinden die aansluit bij hun betreffende levensfase.

Ondanks veranderde marktomstandigheden ten opzichte van de marktanalyse uit 2019 is er nog altijd sprake van een landelijk woningtekort. Voor alle typologieën is vraag naar nieuwe woningen. Binnenstedelijk in de kern Harmelen zijn twee locaties waar woningbouw wordt gerealiseerd. Het betreffen de locaties Raadhuislaan en Willem Alexanderlaan. Beide locaties zijn kleinschalig en zullen hoofdzakelijk voorzien in de behoefte aan appartementen. Naast gestapelde woningbouw is ook behoefte aan grondgebonden woningen. Binnen de contour van bestaand stedelijk gebied in de kern Harmelen is geen ruimte om aan deze behoefte te voldoen. Om die reden is voor de voorgenomen woningbouwontwikkeling gekeken naar een locatie die zoveel mogelijk aansluit bij het bestaand stedelijk gebied. De locatie Hof van Harmelen wordt aan alle zijden omsloten door bestaande bebouwing. Aan de west-, zuid- en oostkant betreft het woningbouw. Aan de noordkant is glastuinbouw aanwezig. Bovendien ligt de locatie Hof van Harmelen dicht bij bestaande voorzieningen, zoals een basisschool en een supermarkt. Door op de locatie Hof van Harmelen invulling te geven aan de woningbouwopgave waar de kern Harmelen voor staat wordt voorkomen dat het buitengebied van Harmelen verder wordt bebouwd, en dat huidige vergezichten over het landelijk gebied teniet zouden worden gedaan.

Het klopt dan ook dat de locatie Hof van Harmelen geen bestaand stedelijk gebied is. In paragraaf 4.1.1. onder het Fasering wordt dit gewijzigd.

Aan paragraaf 4.1.1. onder Marktanalyse Project Hof van Harmelen wordt de volgende tekst toegevoegd: 'Ondanks veranderde marktomstandigheden ten opzichte van de marktanalyse uit 2019 is er nog altijd sprake van een landelijk woningtekort. Voor alle typologieën is vraag naar nieuwe woningen.

Binnenstedelijk in de kern Harmelen zijn twee locaties waar woningbouw wordt gerealiseerd. Het betreffen de locaties Raadhuislaan en Willem Alexanderlaan. Beide locaties zijn kleinschalig en zullen hoofdzakelijk voorzien in de behoefte aan appartementen. Naast gestapelde woningbouw is ook behoefte aan grondgebonden woningen. Binnen de contour van bestaand stedelijk gebied in de kern Harmelen is geen ruimte om aan deze behoefte te voldoen. Om die reden is voor de voorgenomen woningbouwontwikkeling gekeken naar een locatie die zoveel mogelijk aansluit bij het bestaand stedelijk gebied. De locatie Hof van Harmelen wordt aan alle zijden omsloten door bestaande bebouwing. Aan de west-, zuid- en oostkant betreft het woningbouw. Aan de noordkant is glastuinbouw aanwezig. Bovendien ligt de locatie Hof van Harmelen dicht bij bestaande voorzieningen, zoals een basisschool en een supermarkt. Door op de locatie Hof van Harmelen invulling te geven aan de woningbouwopgave waar de kern Harmelen voor staat wordt voorkomen dat het buitengebied van Harmelen verder wordt bebouwd, en dat huidige vergezichten over het landelijk gebied teniet zouden worden gedaan.'

20.2 Water

Op grond van artikel 3.1.6 eerste lid, aanhef en onder b, dient de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan een beschrijving te bevatten van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Tevens dienen in de toelichting de uitkomsten van het bestuurlijk vooroverleg te zijn opgenomen. Door de raad moet bij de vaststelling van het bestemmingsplan, gelet op de hiervoor genoemde bepalingen, rekening worden gehouden met de actuele normeringen, wetgeving en inzichten op het gebied van waterbeheer.

45/57

In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt verwezen naar het door Waterfeit Adviseurs opgestelde rapport van 3 november 2020, 'Hof van Harmelen – Harmelen, Ontwerp afwatering en riolering'. Dit onderzoek is niet volledig en onjuist, onder meer omdat gebruik is gemaakt van een verouderde methode. Dit leidt er toe dat de benodigde leidingcapaciteit van de riolering onjuist is berekend en ertoe zal leiden dat deze in voorkomende gevallen onvoldoende toereikend is. Ook leidt dit ertoe dat binnen het plangebied onvoldoende waterberging is. In de toelichting van het bestemmingsplan is verder niet onderbouwd op grond waarvan de aanname juist is dat van de kavels 30% van het oppervlak direct zal afvoeren op de riolering.

Op grond van het Gemeentelijke Waterbeleidsplan 2018-2022 streeft de gemeente in bestaande situaties naar het afkoppelen van hemelwater van het gemengde rioolstelsel. Bij nieuwbouw wordt geëist dat gescheiden riolering wordt toegepast. In dat licht is het onbegrijpelijk dat, gezien de anterieure overeenkomst die is gesloten tussen de gemeente en de projectontwikkelaar, in het ontwerpbestemmingsplan geen voorwaardelijke verplichting is opgenomen tot het realiseren en in stand houden van een gescheiden riolering.

Gelet hierop is het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende zorgvuldig voorbereid. Daarnaast stelt [REDACTED] zich op het standpunt dat het ontwerpbestemmingsplan op dit punt in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie

Er is onderzoek gedaan naar de waterhuishouding. Het rapport van Waterfeit is als bijlage 13 bij het bestemmingsplan gevoegd. Dit rapport is ook voorgelegd aan de HDSR en hier is akkoord op gegeven. Hiermee wordt onderbouwd hoe invulling wordt gegeven aan de waterbergingsopgave en wordt voldaan aan een goede ruimtelijke onderbouwing.

In de zienswijze wordt aangegeven dat er gebruik is gemaakt van een verouderde methode. Waarom deze methode verouderd is en welke methode dan wel gebruikt moet worden wordt niet onderbouwd. De nieuwe situatie (ontwikkeling van woningbouw in Hof van Harmelen) is doorberekend met een dynamisch model. Dus van een verouderde methode is dan ook geen sprake.

In het rapport van Waterfeit is de waterbergingsberekening en peilstijging huidige en toekomstige situatie aangeleverd door het HDSR en toont aan dat het de maatgevende peilstijging na gereedkomen plan lager is dan in de huidige situatie. Van een bergingstekort is geen sprake.

Een voorwaardelijke verplichting opnemen is enkel van toepassing als de ruimtelijke ontwikkeling slechts aanvaardbaar kan zijn als er maatregelen moeten worden getroffen die niet anderszins gewaarborgd zijn in het publiekrechtelijke spoor zoals bijvoorbeeld door middel van vergunningen waaraan voorwaarden kunnen worden verbonden.

Een voorwaardelijke verplichting opnemen in het bestemmingsplan is niet noodzakelijk nu de voorwaarde voor het aanleggen van een gescheiden rioolstelsel al op een andere manier is verzekerd door beleid en het bouwbesluit. Door middel van een rioolvergunning wordt geborgd dat er een gescheiden stelsel wordt aangelegd.

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een gescheiden riolering (zie paragraaf 8.2 van de plantoelichting). Hemelwater wordt rechtstreeks afgevoerd naar open water. Afvalwaterwater (Droogweerafvoer oftewel DWA) wordt afgevoerd naar het bestaande vuilwaterriool. Deze zienswijze lijkt te doelen op de anterieure overeenkomst, niet op het plan zelf.

20.3 Verkeer

In het kader van goede ruimtelijke ordening dient het ontwerpbestemmingsplan te voorzien in een verkeerskundig aanvaardbare afwikkeling. In het ontwerpbestemmingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom is gekozen voor de variant waarbij het Hof van Harmelen via de Ambachtsheerelaan en de Tuinderij wordt ontsloten.

Aan het ontwerpbestemmingsplan is ten onrecht geen verkeerskundig onderzoek ten grondslag gelegd waaruit onderbouwd volgt wat de specifieke verkeersgeneratie is. In de toelichting wordt verwezen naar CROW-richtlijn 317. Daargelaten dat deze richtlijn inmiddels is vervangen door CROW-richtlijn 381, geldt dat dergelijke richtlijnen slechts kencijfers bevatten. Deze kencijfers vormen het vertrekpunt voor specifiek maatwerkonderzoek. Anders dan in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld, voldoende beide wegen qua dimensionering niet aan de meest recente inzichten, als neergelegd in de CROW-richtlijnen.

46/57

Verder betwijfelt [REDACTED] of het aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag liggende onderzoek van GraaffTraffic van 28 september 2017, 'Effecten bij verdeling autoverkeer ontsluitingen Hof van Harmelen (WDN005)' nog gebruikt kan worden. Dit onderzoek is ruim 3,5 jaar oud. In het onderzoek is slechts bezien wat de effecten zijn van de verschillende scenario's voor ontsluiting van het plan. Dit onderzoek is gebaseerd op eerder onderzoek uit 2016. Dat onderzoek uit 2016 is ten onrechte niet ten grondslag gelegd aan het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast geldt dat het onderzoek uit 2016 hoogstwaarschijnlijk nog uitgaat van verouderde inzichten.

Gelet op het voorgaande is het ontwerpbestemmingsplan op dit punt onvoldoende zorgvuldig voorbereid en staat onvoldoende vast dat sprake is van goede ruimtelijke ordening. Verder is het, gelet op de toelichting, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening gewenst dat de erftoegangsweg tussen het zuidelijke deel en het middendeel door middel van afsluitpalen wordt gescheiden van elkaar. Een voorwaardelijke verplichting tot het realiseren van en in stand houden van een dergelijke scheiding is echter niet in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

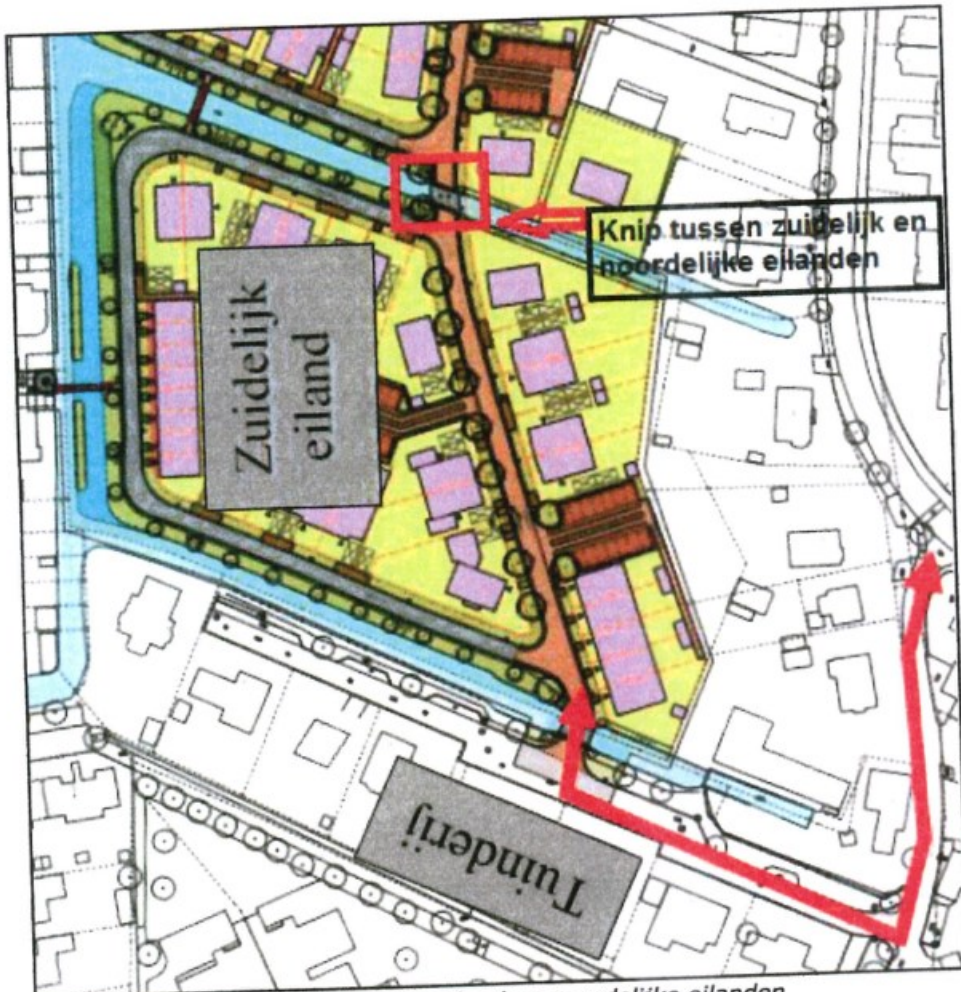
Reactie

Het rapport (en de aanvullende notitie) van Graaff Traffic laten zien dat de maximaal toelaatbare verkeergeneratie op de Schoollaan 60 motorvoertuigen (mvt) in het spitsuur is. In de nieuwe situatie blijft de verkeersgeneratie met 32 woningen onder die 60 mvt in het spitsuur. Dit vormt de basis voor het advies dat een deel van de woningen via de Schoollaan en de Tuinderij kunnen ontsluiten. Uiteindelijk is via een participatietraject gekozen voor deze ontsluitingen. Het college heeft een afweging gemaakt gezien de verschillende belangen en effecten.

Het gebruik van de kencijfers van het CROW is een landelijk gebruikte methode om een inschatting te maken van de extra verkeersgeneratie die een ontwikkelplan met zich meebrengt. Deze kencijfers volstaan om een uitspraak te kunnen doen of een route geschikt is voor de extra hoeveelheid verkeer die van de desbetreffende route gebruik gaat maken. Vanwege het profiel van de Schoollaan luidt het verkeerskundig advies dat de route wel gebruikt kan worden als ontsluitingsroute, maar met een beperkte extra verkeersgeneratie. Hier is sprake van zeer lage verkeersintensiteiten. De inzichten zijn mogelijk landelijk wel iets veranderd, maar aangezien de wegen waar het in de omgeving van het toekomstige Hof van Harmelen om gaat geen andere functie hebben gekregen en ook niet meer verkeer te verwerken hebben gekregen. Het verkeer wat hier rijdt heeft net als in 2016 en 2017 dezelfde bestemmingen en er zijn geen bestemmingen bijgekomen. Buiten het plangebied is de hoeveelheid verkeer mogelijk (als gevolg van de autonome groei) wat toegenomen, maar dit leidt op de ontsluitingswegen Tuinderij, Schoollaan en Ambachtsheerelaan niet tot andere inzichten.

Om te voorkomen dat de woongebieden 2 en 3 ook ontsluiten via de Tuinderij, wordt een fysieke knip tussen woongebied 1 en woongebied 2 gerealiseerd. Deze fysieke knip, in de vorm van een verwijderbare paal, moet ervoor zorgen dat er geen directe uitwisseling van gemotoriseerd verkeer plaatsvindt tussen woongebied 1 en woongebieden 2 en 3. In het geval van een calamiteit kan deze paal door de hulpdiensten verwijderd worden.

Naar aanleiding van de zienswijze worden de verbeelding en de planregels aangepast zodat er duidelijk in de planregels wordt vastgelegd dat er geen brug ten behoeve van autoverkeer kan worden aangelegd. Op de verbeelding wordt de bestemming 'Verkeer' tussen het zuidelijke eiland en het noordelijke eiland 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 wordt.



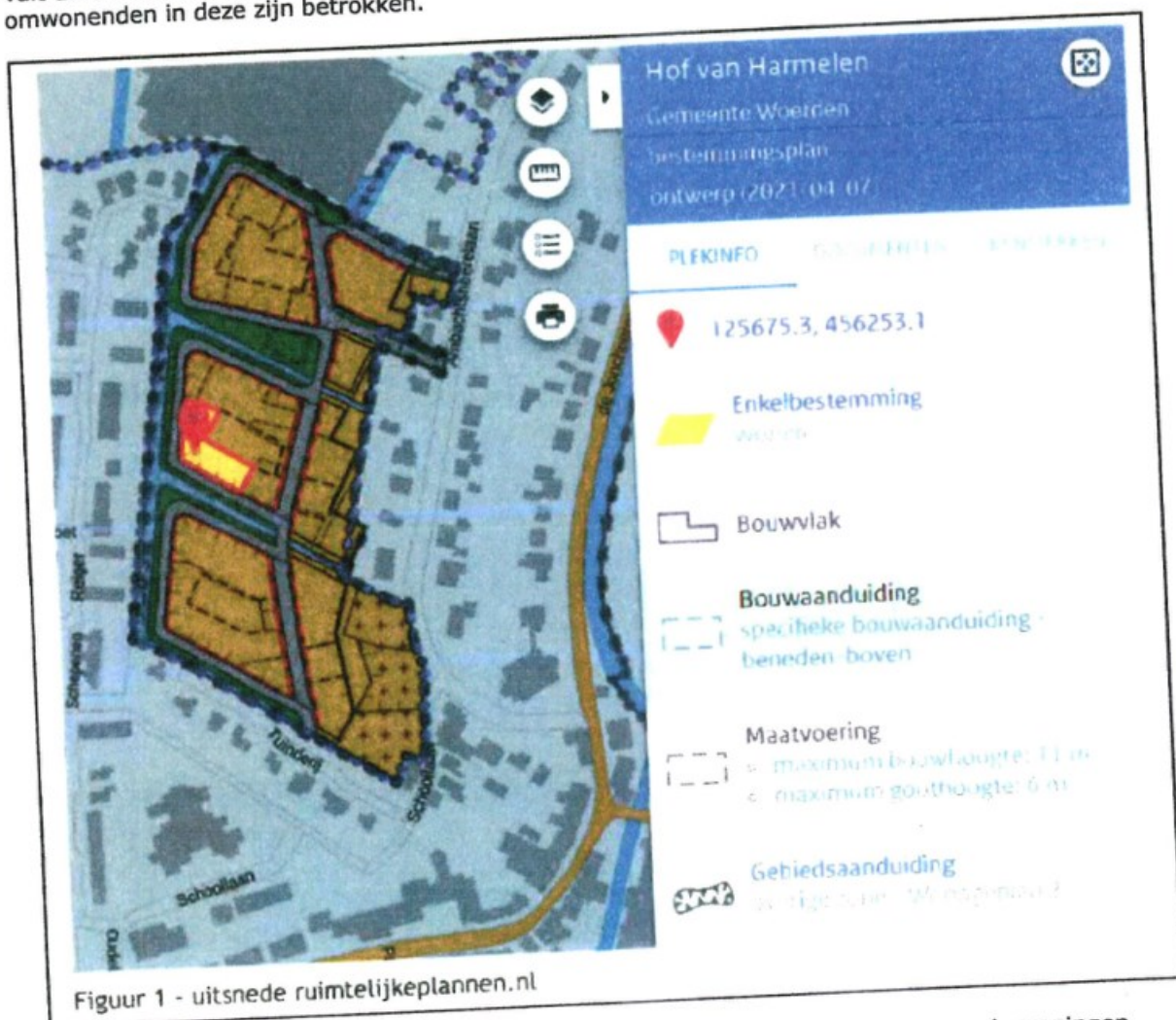
Afbeelding: knip tussen zuidelijke eiland en noordelijke eilanden

20.4 Privacy in relatie tot goede ruimtelijke ordening en aanvaardbaar woon- en leefklimaat
 Aan de westkant van de planlocatie leiden de voorziene woningen tot bovenmatige schending van de privacy van de bewoners van de bestaande woningen aan de Meerkoet. Dit geldt eveneens bij Tuinderij 5 en 7 door de daar geplande erftoegangsweg naar de planlocatie. In het ontwerpbestemmingsplan is ten onrechte nagelaten te beoordelen hoe deze bovenmatige schending van privacy zich verhoudt tot een goede ruimtelijke ordening.

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. [redacted] acht dit in strijd met een goede ruimtelijke onderbouwing. Daarnaast zijn in het ontwerpbestemmingsplan de daarbij te betrekken belangen van de bewoners van deze woningen onvoldoende afgewogen.

De bovenmatige schending van privacy doet zich extra gevoelen voor dat deel in het plangebied waaraan de specifieke bouwaanduiding - beneden•boven is toegekend. 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. [redacted] 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.



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.

Verder merkt [redacted] op dat in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende kenbaar is of er ter plaatse van de woningen aan de Tuinderij en de Ambachtshoerelaan 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.

Wat betreft het aspect veiligheid wijst [redacted] 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. [redacted] wenst graag in overleg te treden met de gemeente om de door de WN aangedragen opties nader te onderzoeken.

Reactie

De ontwikkeling van een nieuwe woningbouwlocatie kan impact hebben op de omgeving. Bij de uitwerking van het plan is zoveel mogelijk gekeken naar een goede ruimtelijke inpassing. In Hof van Harmelen hebben we gekozen voor een brede strook tussen de bestaande en nieuwe woningen.

49/57

De nieuwbouwwijk krijgt een hoogwaardige inrichting met veel aandacht voor groen en water en een hoge beeldkwaliteit van bebouwing. Het plan is aangepast door bosschages te planten op de oever op de locaties waar geen eilanden zijn voorzien. Hiermee wordt ook directe lichthinder van auto's die op de fietsstraten rijden in directe richting van woningen van de Meerkoet voorkomen. De exacte soort beplanting moet nog worden bepaald rekening houdend met gemeentelijk groenbeheer. Bij het bepalen van de soort beplanting wordt rekening gehouden met beplanting die ook in de winter blad dragend is. De gemeente draagt zorg voor de inrichting van de groenstrook. Voordat de groenstrook wordt ingericht, informeert de gemeente de omwonenden of zij mee willen denken over de inrichting hiervan waarbij de soorten moeten passen binnen het gemeentelijk beleid. In basis betekent dit dat de beplanting inheems, geschikt voor de locatie en goed te onderhouden moet zijn. Daarnaast kunnen omwonenden ook aanpassingen op het eigen perceel die de inkijk en lichthinder kunnen tegengaan.

Benedenboven-woningen (BEBO-woningen)

Wij zijn van mening dat de BEBO-woningen niet onevenredig de privacy schaadt, vanwege de afstand en de voorziene bosschage die ertussen staat. Enige afname van de privacy wordt bij de afweging van alle belangen niet onevenredig geacht.

Voor de planvorming is gebruikt gemaakt van de coördinatiebevoegdheid. Daarmee ligt het bouwplan ook ter inzage en geeft naar de omgeving rechtszekerheid van wat er gebouwd gaat worden.

Er zijn geen balkons voorzien bij de bovenwoningen. De bovenwoningen hebben op grond van de bouwplannen een tuin op maaiveld.

In het stedenbouwkundig plan is gekozen om door middel van een watergang van 10 meter, een talud met natuurvriendelijke oeverbeplanting en een weg afstand te scheppen tot de bestaande woningen. In het talud zijn nu bosschages voorzien die een deel van het zicht op de BEBO-woningen wegneemt. Wij zijn van mening dat de BEBO-woningen niet onevenredig de privacy schaadt, vanwege de afstand en de voorziene bosschage die ertussen staat. Enige afname van de privacy wordt bij de afweging van alle belangen niet onevenredig geacht.

Dakkappellen

In artikel 6.3 zijn regels opgenomen voor het realiseren van dakkappellen. Hierin is bepaald dat, onder voorwaarden, dakkappellen aan de voorzijde zijn toegestaan. Hoewel het plan in enige mate gevolgen zal hebben voor de privacy en het woongenot van indiener van de zienswijze, zijn deze niet zodanig dat er sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. Het plangebied ligt in een stedelijke omgeving, waar het gebruikelijk is enige invloeden van andere woningen te ondervinden. Inkijk wordt dan ook acceptabel geacht in een stedelijk gebied.

Ontsluiting

De ontsluiting is specifiek bepaald tussen de twee woningen (Tuinderij 5 en 7) zodat lichthinder in de woningen zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het betreft hier uitsluitend bestemmingsverkeer. De gemeente kan zich niet in alle conclusies en aanbevelingen die in het rapport van VVN staan vinden. Er heeft een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden waarbij de verschillende ontsluitingsmogelijkheden zijn besproken. Wij gaan daarom geen nieuw participatietraject in. Bovendien blijft de intensiteit, ondanks de extra ontsluiting, binnen de maximale capaciteit voor een dergelijke weg. Volgens het rapport van Graaff Traffic is het mogelijk om een beperkt aantal woningen via de Tuinderij te ontsluiten, waar in het plan nu in is voorzien.

20.5 Parkeren

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.

Reactie

Het plan is getoetst aan het parkeerbeleid van de gemeente. Voor het plan moeten in totaal 191 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Het parkeren wordt binnen het plangebied opgelost. Bij twee-onder-één-kapwoningen en vrijstaande woningen is parkeren op eigen terrein mogelijk. Voor de overige woningtypen zal het parkeren deels op eigen terrein en deels in de openbare ruimte plaatsvinden. Het inrichtingsplan voldoet aan de parkeernormen uit het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Woerden. Hiermee wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening. Bovendien is in artikel 11.3 een voorwaardelijke verplichting voor het parkeren opgenomen. Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt dan ook getoetst of voldaan wordt aan de parkeernormen.

50/57

In de planregels van het bestemmingsplan is voor sociaal, rij- en/of hoekwoningen en twee-onder-één-kap en/of vrijstaande woningen een minimaal percentage opgenomen. Daarnaast is bepaald dat binnen de bestemming Wonen maximaal 96 woningen gerealiseerd mogen worden. Bij toepassing van de percentages dienen respectievelijk minimaal 24, 19,2 en 33,6 woningen te worden gebouwd. Voor het overige aantal woningen (19,2) is geen categorie bepaald. In de berekening naar de maximale parkeerbehoefte is voor deze woningen worst-case uitgegaan van de woningtypologie met de hoogste parkeernorm: 'koop, huis, vrijstaand'.

max aantal	programma in RE	aantal	categorie	Parkeernorm	Benodigd
96	minimaal 25% sociaal	24	koop, appartement, goedkoop	1,6	38,4
	minimaal 20% rij/hoek	19,2	koop, huis, tussen/hoek	2	38,4
	minimaal 35% 2 [^] 1, vrijstaand	33,6	koop, huis, vrijstaand	2,3	77,28
	overig (dus worst-case)	19,2	koop, huis, vrijstaand	2,3	44,16
	TOTAAL	96			198,24
aantal parkeerplaatsen zoals opgenomen in de Toelichting					191

Uit bovenstaande tabel blijkt dat in totaal maximaal (afgerond) 199 parkeerplaatsen benodigd. Het inrichtingsplan gaat uit van een programma waarbij 191 parkeerplaatsen benodigd zijn. Indien het programma anders ingevuld zou worden, dienen 8 (199-191) extra parkeerplaatsen in het plangebied gerealiseerd te worden. De parkeerhoven zoals ze nu zijn voorzien bieden deze extra capaciteit. Het planologisch maximaal aantal parkeerplaatsen kan zodoende binnen het plangebied opgelost worden.

De ontsluiting op de Tuinderij vindt plaats ter hoogte van huisnummers 5 en 7. Op die locatie liggen geen openbare parkeerplaatsen maar een grasstrook. Zodoende verdwijnen er geen parkeerplaatsen ten behoeve van de ontsluiting op de Tuinderij.

20.6 Natuurbescherming

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.

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.

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.

Reactie

De indiener van de zienswijze stelt dat de AERIUS-berekening onvoldoende duidelijk is maar vermeldt niet wat er niet juist is aan de opgenomen berekening. In de toelichting (paragraaf 7.6) en bijlage 16 zijn de conclusies met betrekking tot de berekening van stikstof opgenomen.

Er is een nieuwe AERIUS-berekening uitgevoerd ten behoeve van de laatste ontwikkelingen. In de nieuwe AERIUS-berekening 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.

Met betrekking tot het beschermingsregime Andere Soorten had inderdaad verwezen moeten worden naar de regels van de provincie Utrecht. Het onderzoek dat is uitgevoerd is conform het beleid van de provincie Utrecht.

51/57

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan. Er zal verwezen worden naar het beleid en de regels van de Provincie Utrecht. De AERIUS-berekening is aangepast en wordt opgenomen bij plantoelichting.

20.7 Externe veiligheid

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

Reactie

Uit een inventarisatie is gebleken dat de aardgasleiding 'Harmelen-Noord' door het plangebied loopt. De leiding wordt binnen het plangebied voor een deel omgelegd, zodat deze geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling. De leiding is van dusdanige druk en omvang dat deze planologisch gezien niet relevant is en hoeft om deze reden niet opgenomen te worden in de verbeelding.

20.8 Ontwerpvergunning

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).

Reactie

Er wordt voldaan aan de parkeernorm. In tabel 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan staat dat er 191 parkeerplaatsen benodigd zijn. In het plan is voorzien in 173 parkeerplaatsen. Daarbij is al reductie toegepast vanwege de lange opritten en de dubbele opritten. Lange opritten hebben een theoretisch aantal van 2, maar tellen maar als 1 parkeerplaats. Voor dubbele opritten geldt een theoretisch aantal van 2, maar deze kunnen voor 1,7 worden meegenomen in de berekening. Theoretisch zijn er dus meer dan voldoende parkeerplaatsen. Doordat er ook sprake is van dubbelgebruik tussen bewoners en bezoekers volstaat een aantal van 173 parkeerplaatsen volgens de nota parkeernormen. Het drukste moment is op een werkdag avond. Dan wordt gerekend met 90% bezetting van bewoners en 80% van bezoekers. Met dubbelgebruik wordt de parkeerbehoefte 169,3. Op die manier wordt er voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Deze motivering wordt opgenomen in het besluit tot verlenen van de omgevingsvergunning.

Conclusie

*De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de verbeelding en de planregels:
- naar aanleiding van zienswijze 20.3 wordt de bestemming 'Verkeer' (artikel 4 in de planregels) tussen eiland 1 en 2 wordt aangepast naar de bestemming 'Water' (artikel 5 in de planregels) met de nadere aanduiding 'Brug uitsluitend ten behoeve van langzaam en hulpdiensten'.*

*De zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van de plantoelichting:
- naar aanleiding van zienswijze 20.6 wordt bijlage 16 van de plantoelichting wordt vervangen door het onderzoek 'Stikstofdepositie-onderzoek Aanleg en gebruik Hof van Harmelen' van Kuiper Compagnons.*

21. Bewoners Schoollaan en Tuinderij

21.1 Verkeers(on)veiligheid Schoollaan en Tuinderij

Er zijn al lang ernstige zorgen over de verkeersveiligheid op de Schoollaan en de Tuinderij, die toeneemt indien de ontsluiting van HvH via deze straten plaatsvinden. Ondanks talrijke waarschuwingen voor de levensgevaarlijke verkeerssituatie heeft dat tot nu niet tot een aanpassing van de HvH plannen en de ontsluiting geleid.

Ontsluiting HvH voor langzaam verkeer

In het verkeersonderzoek van GraaffTraffic wordt geadviseerd om de ontsluiting van HvH via Schoollaan-Tuinderij zoveel mogelijk alleen voor langzaam verkeer te gebruiken. Nota bene in 1999 is een plan voor uitbreiding van het aantal seniorenwoningen van Huize Gaza niet goedgekeurd, juist omdat de Schoollaan het extra verkeer niet aan zou kunnen. Toch is in het huidige plan voor een ontsluiting snelverkeer via deze straten gekozen. Hoe kan het dat Graafftraffic nu dan toch komt met een ontsluiting voor snelverkeer (en ander verkeer) via Schoollaan-Tuinderij.

Ontbreken analyse ruimtelijke inpassing Schoollaan-Tuinderij

Het is opmerkelijk dat in het verkeersonderzoek van GraaffTraffic wel de ruimtelijke inpassing van een ontsluiting voor snelverkeer via de Meerkoet en via de Ambachtsheerelaan omschreven staat,

Bijlage J



**Staat van wijzigingen -
Ontwerpbestemmingsplan Hof van Harmelen**

Definitief: 22 december 2022
Documentnummer: D/22/084783

Inleiding

Op 7 april 2021 hebben burgemeester en wethouders bekend gemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan **Hof van Harmelen** (met planidentificatie [REDACTED]) 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:

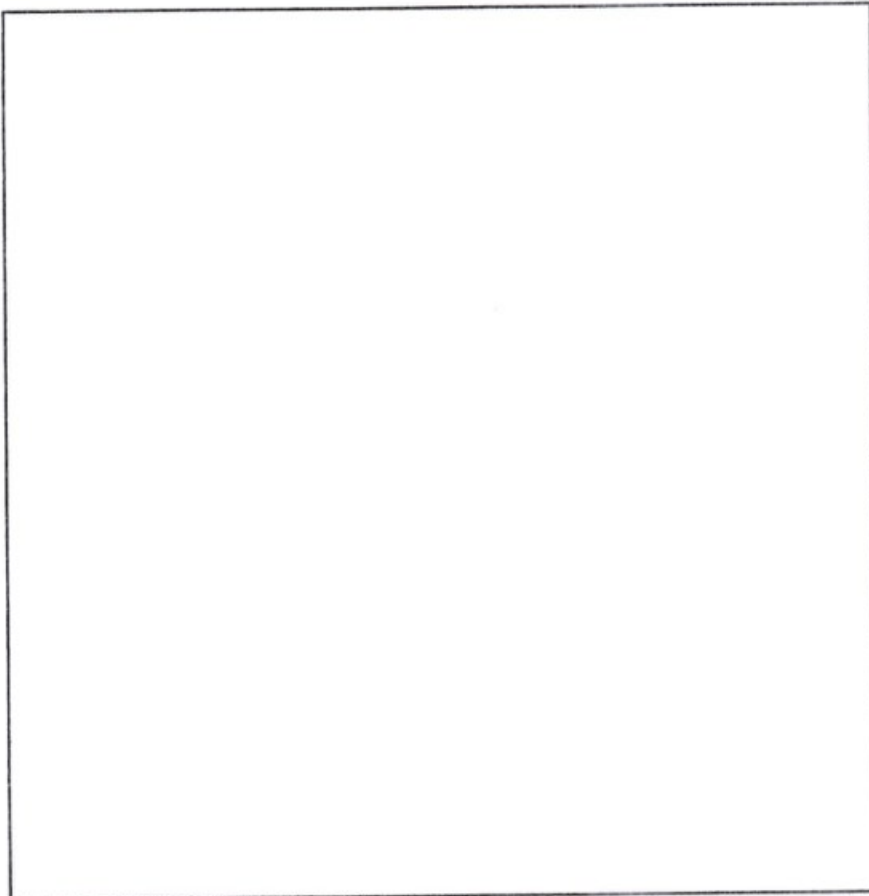
Kruisingen en kunstwerken ten behoeve van langzaam verkeer.

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 van Harmelen' van Kuiper Compagnons.

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 [REDACTED] 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

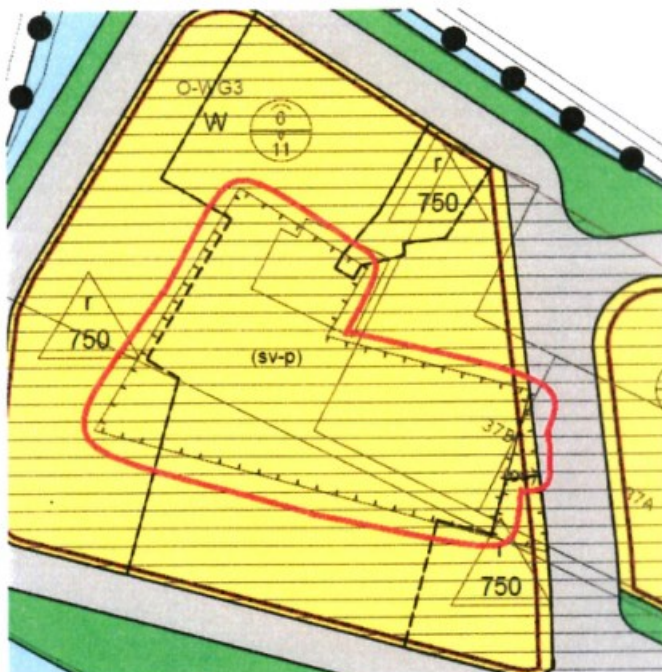
Bijlagen bij staat van wijzigingen

Bijlage 1 Stikstofdepositie-onderzoek aanleg en gebruik van Harmelen' van Kuiper Compagnons

Bijlage 2 Aanvullende notitie van GraafTraffic

Ambtelijke wijzigingen

Op de verbeelding zijn de vlakken met de functiaanduidingen '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.



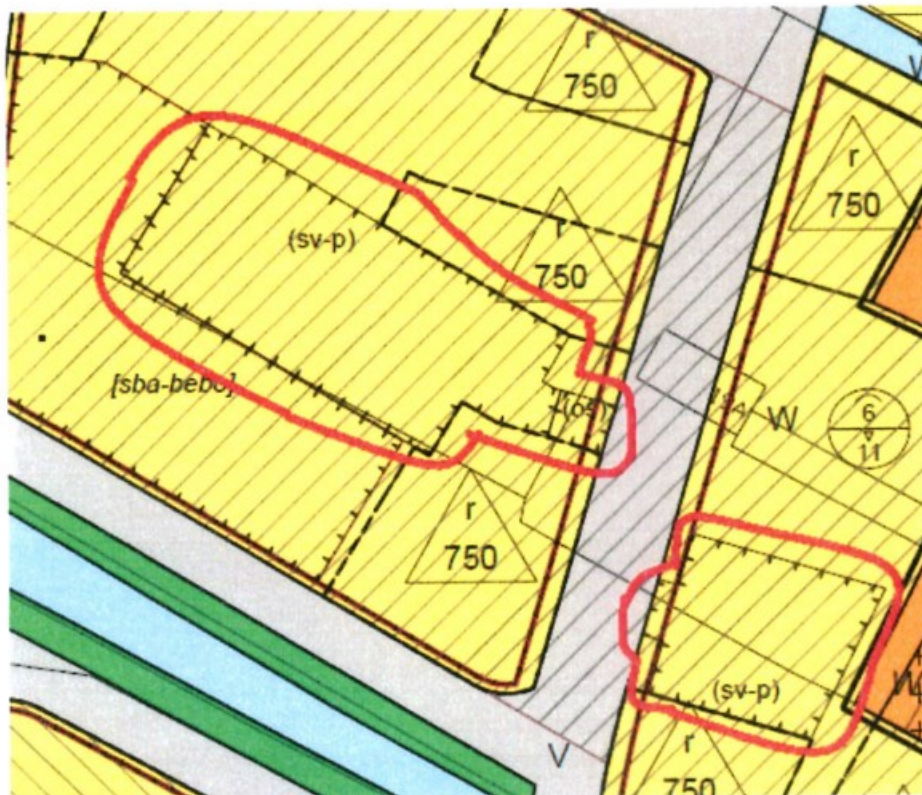
Afbeelding 1: situatie in het terinzage gelegen ontwerpbestemmingsplan



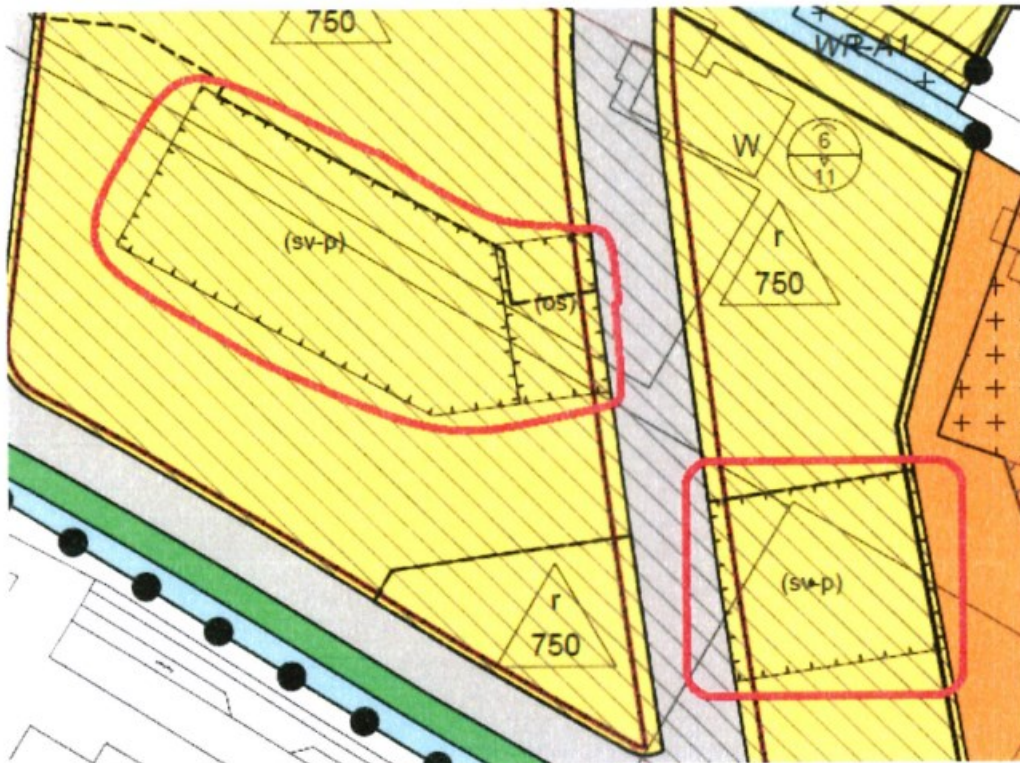
Afbeelding 2: situatie aangepast aan de inrichtingstekening



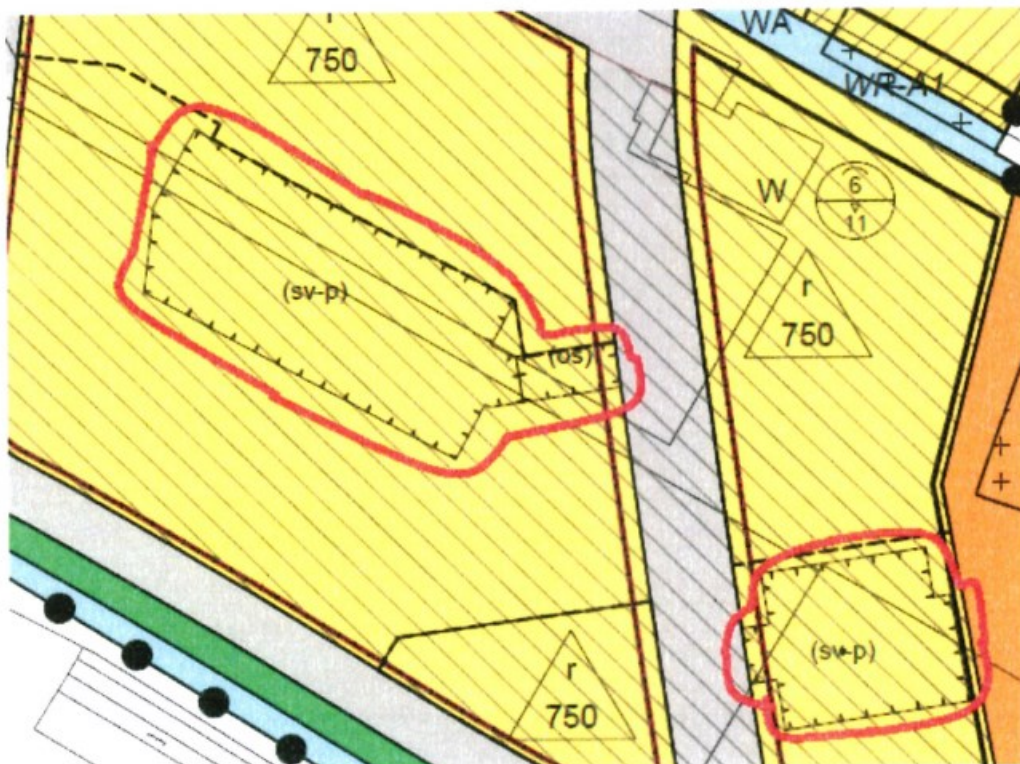
Afbeelding 3: situatie in het terinzage gelegen ontwerpbestemmingsplan



Afbeelding 4: situatie aangepast aan de inrichtingstekening



Afbeelding 5: situatie in het terinzage gelegen ontwerpbestemmingsplan



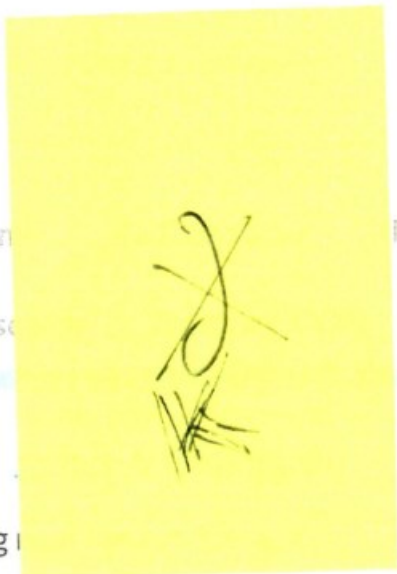
Afbeelding 6: situatie aangepast aan de inrichtingstekening

Bijlage K



Koninklijk Nederlands
Meteorologisch Instituut
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

[English](#) | [hoog contrast](#)



Home

Klimaat

Producten & di



Reso

[Home](#)

[Achtergrond](#)

Code geel

Op weg na

Achtergrond

Op weg naar nieuwe KNMI- klimaatscenario's

Het KNMI maakt klimaatscenario's van een mogelijk toekomstig klimaat voor Nederland. Het Klimaatsignaal'21 is in oktober 2021 gepubliceerd. Medio 2023 verschijnen de KNMI'23-klimaatscenario's, deze vervangen de KNMI'14-klimaatscenario's.



Het KNMI maakt [klimaatscenario's](#) in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De KNMI-klimaatscenario's zijn een vertaling van de wereldwijde klimaatprojecties van het [IPCC](#) - het klimaatpanel van de Verenigde Naties - naar Nederland.

Op deze pagina:

- [Planning KNMI-klimaatscenario's](#)
- [Klankbordgroep en workshops in aanloop naar nieuwe scenario's](#)
- [KNMI Klimaatbrief voor professionele gebruikers](#)
- [Veelgestelde vragen](#)
- [Keuzes voor KNMI'23-klimaatscenario's gemaakt](#)

Planning KNMI-klimaatscenario's

De nieuwste inzichten over het veranderende Nederlandse klimaat zijn 25 oktober 2021 gepubliceerd in het [KNMI Klimaatsignaal'21](#). Dit rapport is gebaseerd op het laatste IPCC-rapport - dat in augustus 2021 is verschenen - en eigen onderzoek van het KNMI.

Medio 2023 verschijnen nieuwe klimaatscenario's. Met de KNMI-23'-klimaatscenario's komt er een nieuwe scenario-tabel die de [KNMI'14-scenario-tabel](#) vervangt. De scenario-tabel bevat de

kerncijfers voor een groot aantal variabelen en indicatoren van klimaatverandering voor Nederland.

		IPCC	KNMI
X	2021	januari	nieuwe normalen 1991-2020*
		augustus	KNMI nieuwsbericht
		oktober	KNMI Klimaatsignaal'21
	2022	februari	KNMI nieuwsbericht
		april	KNMI nieuwsbericht
	2023	maart	IPCC AR6, Synthesis Report
		oktober	KNMI'23-klimaatscenario's

* Het KNMI publiceert volgens de richtlijnen van de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) eens in de tien jaar nieuwe klimaatnormalen. De nieuwe normalen 1991-2020 vormen de referentie voor 'het klimaat van nu' in het KNMI Klimaatsignaal'21 en de KNMI'23-klimaatscenario's.

[Bekijk de flyer Op weg naar KNMI-klimaatscenario's](#)

Klankbordgroep en workshops in



Koninklijk Nederlands
Meteorologisch Instituut
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

[English](#) | [hoog contrast](#)

[Home](#) [Nederland nu](#) [Klimaat](#) [Producten & di](#)



[Research](#) **Over het KNMI**

[Over het KNMI](#) [Bestuur](#) [Kerntaken](#) [Internationaal](#)

[Werken bij](#) **Nieuws** [Agenda](#) [Pers](#) [Contact](#)

[Home](#) [Over het KNMI](#) [KNMI Nieuws](#) [Nederland warmt ruim 2 keer...](#) [Code geel](#)

Nieuwsbericht

Nederland warmt ruim 2 keer zo snel op als de wereldgemiddelde temperatuur



X 05 januari 2021

De temperatuur in Nederland is in de afgelopen drie decennia toegenomen met gemiddeld 1,1 °C. Dat is ruim twee keer zoveel als de toename van de wereldgemiddelde temperatuur in dezelfde periode. Sinds het begin van de metingen in 1901 is de jaartemperatuur met ruim 2 °C toegenomen. Dat blijkt uit het klimaatdashboard van het KNMI. Vandaag zijn aan dit dashboard ook onze nieuwste cijfers - de klimaatnormalen - over de afgelopen dertig jaar (1991-2020) toegevoegd.

Om

Met de nieuwe klimaatnormalen (1991-2020) wordt het gemiddelde weer van Nederland bepaald

klimaatverandering te onderzoeken, kijken we onder andere naar de langjarige trend sinds 1901. Een andere manier om klimaatverandering in kaart te brengen is de klimaatnormalen met elkaar vergelijken. De meest recente klimaatnormaal (1991-2020) is nu gepubliceerd in onze [klimaatviewer](#). Met deze cijfers over

Onderwerp: FW: Reactie waterparagraaf Hof van Harmelen

Datum: vrijdag 25 september 2020 om 11:40:46 Midden-Europese zomertijd

Van: [REDACTED]

Aan: [REDACTED]

Bijlage L

Zie onderstaande reactie van [REDACTED] Geen reactie van waterschap dus meer op Hof van Harmelen.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]

Aanwezig maandag, woensdag en donderdag

De gemeenten Oudewater en Woerden werken samen.

De organisatie van Woerden werkt voor beide zelfstandige gemeenten.

Bezoek www.oudewater.nl of www.woerden.nl of bel 14 0348.

Van: [REDACTED]

Verzonden: vrijdag 25 september 2020 11:39

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: RE: Reactie waterparagraaf Hof van Harmelen

Ha [REDACTED]

Goed dat je mailt, ik had het al wel gelezen maar was vergeten te reageren.

Ik heb geen opmerkingen meer op het document wel complimenten voor de duidelijke uitwerking.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 25 september 2020 11:33
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Reactie waterparagraaf Hof van Harmelen

Beste [REDACTED]

Vorige week hebben we elkaar telefonisch gesproken over de waterparagraaf Hof van Harmelen. Je zou nog mogelijk met een reactie komen. Kan jij aangeven of je nog opmerkingen hebt op het document. Ik verneem graag je reactie.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]

[REDACTED]

Aanwezig maandag, woensdag en donderdag

De gemeenten Oudewater en Woerden werken samen.

De organisatie van Woerden werkt voor beide zelfstandige gemeenten.

Bezoek www.oudewater.nl of www.woerden.nl of bel 14 0348.

--

Proclaimer:

<http://www.hdsr.nl/vast/algemeen/contact/proclaimer/>

BESTEMMINGSPLAN



Bijlage M

Hof van Harmelen



ontwerp (bijlagen bij de toelichting)

7 april 2021



1/814

Hof van Harmelen

3/814

Inhoudsopgave

Bijlagen bij de toelichting	5
Bijlage 1 Beumer (december 2019) Marktanalyse Project Hof van Harmelen	7
Bijlage 2 GraaffTraffic (28 september 2017) Effecten bij verdeling autoverkeer ontsluitingen Hof van Harmelen [WDN005]	21
Bijlage 3 Vestigia (27 september 2016) Archeologisch vooronderzoek [V1376]	33
Bijlage 4 Vestigia (24 mei 2018) Aanvullend archeologisch vooronderzoek [V1595 versie 2.0]	91
Bijlage 5 Vestigia (9 juni 2020) Aanvullend archeologisch vooronderzoek (deelgebied C) [V1957 versie 2.0]	133
Bijlage 6 KuiperCompagnons (30 januari 2019) Aanmeldnotitie	169
Bijlage 7 KuiperCompagnons (11 maart 2021) Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï [841.313.00]	179
Bijlage 8 Terra Milieu (10 oktober 2016) Verkennend en aanvullend bodemonderzoek [TM16-041]	205
Bijlage 9 Terra Milieu (15 juli 2016) Nader bodemonderzoek [Tm2016.197 (II)]	339
Bijlage 10 Terra Milieu (8 september 2016) Nader onderzoek, asbest in bodem [Tm2016.197 (fase III)]	401
Bijlage 11 Terra Milieu (26 oktober 2018) Verkennend bodemonderzoek [17.686 (v 3.0)]	473
Bijlage 12 KuiperCompagnons (5 september 2017)	

Akoestisch-planologisch onderzoek Gresnigt Ambachtsheerelaan 43A te Harmelen [617.147.30]	567
Bijlage 13 Waterfeit Adviseurs (3 november 2020) Ontwerp afwatering en riolering	649
Bijlage 14 Waalpartners (1 oktober 2018) Oppervlaktes bestaande situatie	693
Bijlage 15 NWC (maart 2021) Actualisatie quickscan flora en fauna Hof van Harmelen [P21-014/W1958]	695
Bijlage 16 KuiperCompagnons (26 november 2020) Stikstofdepositie-onderzoek 'Hof van Harmelen' [841.313.03]	739
Bijlage 17 Gemeente Woerden (z.d.) Participatiemomenten	763
Bijlage 18 Gemeente Woerden (z.d.) Inspreeknota	765

Bijlage 13 Waterfeit Adviseurs (3 november 2020) Ontwerp afwatering en riolering

*bestemmingsplan "Hof van Harmelen"
Bijlagen bij de toelichting
ontwerp*

651/814

Hof van Harmelen – Harmelen

Ontwerp afwatering en riolering
Waalpartners Civil
Engineering

652/814



waterfeit
ADVISEURS

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1	Ligging projectlocatie	1
1.2	Leeswijzer	2
2.	Beleidskader	3
2.1	Nationaal Waterplan	3
2.2	Waterwet	4
2.3	Nationaal Bestuursakkoord Water	4
2.4	Watertoets	4
2.5	Grondwaterplan 2008 - 2013 (24 april 2007)	5
2.6	Zicht op water, Waterplan Woerden 2006 - 2009 (maart 2006)	5
2.7	Gemeentelijk Rioleringsplan 2009 - 2013 (11 november 2008)	6
2.8	Deltaplan ruimtelijke adaptatie	6
3.	Huidige Situatie	8
3.1	Beschrijving watersysteem	8
3.2	Maaiveldhoogtes	11
3.3	Bodemopbouw	13
3.4	Verharde oppervlakken	14
4.	Toekomstige situatie	15
4.1	Watersysteem	15
4.2	Ophoging en zetting	16
4.3	Drooglegging	16
4.4	Verharde oppervlakken	16
4.4.1	<i>Uitgangspunten</i>	16
4.4.2	<i>Watercompensatie</i>	17
4.4.3	<i>Toekomstig beheer</i>	20
5.	Rioleringsplan	21
5.1	Brongegevens	21
5.2	Technische uitgangspunten	21
5.3	Verhard oppervlak	22
5.4	Ontwerp HWA-stelsel	24
5.5	Hydraulische afvoercapaciteit HWA-stelsel	24
5.5.1	<i>Toetsing bui 08</i>	25
5.5.2	<i>Toetsing bui 09 en 10</i>	25
5.6	Hydraulische afvoercapaciteit DWA-riolering	26
6.	Conclusies	28

653/014

BIJLAGEN

Bijlage 1. Rioltekening

Bijlage 2. Berekeningsresultaten HWA-stelsel

Bijlage 3. Netwerk met putnummers

654/814



Christen
Unie
SGP
Woerden



Bijlage N

Motie – Bestemmingsplan Hof van Harmelen, breder aandacht voor het verkeer buiten het plan zelf

De raad besluit, in vergadering bijeen op 23 februari 2023, gelezen dat het raadsvoorstel 'bestemmingsplan Hof van Harmelen – vaststellen gewijzigd bestemmingsplan':

constaterende dat:

1. De afwikkeling van het verkeer van de nieuwe woningen in dit bestemmingsplan tot zorgen bij aanwonenden leidt;
2. Dat het verkeer uit Hof van Harmelen op 1 of op 2 punten via de Ambachtsheerelaan wordt ontsloten.

overwegende dat:

1. De Ambachtsheerelaan op een aantal punten erg smal is, met name door geparkeerde auto's en busjes aan beide zijden van de weg;
2. Vooral het wegvlak voor de Bavo-kerk, apotheek, kaaswinkel en bakker onoverzichtelijk is door voertuigen die aan de zijde van de kerk worden geparkeerd;
3. Met name de kruising van de Joncheerelaan op dit deel van de Ambachtsheerelaan als onveilig wordt ervaren door zowel fietsers als automobilisten omdat de aan de zijde van de kerk geparkeerde auto's overzicht op de weg belemmeren.
4. Het bouwverkeer het Hof van Harmelen aan gaat rijden via de Ambachtsheerelaan

verzoekt het college:

1. Om de neveneffecten van de afwikkeling van het verkeer van Hof van Harmelen op de Ambachtsheerelaan onder de loep te nemen;
2. Om met name voor het wegvlak voor de Bavo-kerk, apotheek, kaaswinkel en bakker maatregelen te nemen om het overzicht op de weg (en dus de veiligheid) voor alle verkeersdeelnemers te verbeteren.
3. De snelheidsbeperkende drempels van de Ambachtsheerelaan te verwijderen om trilschade als gevolg van bouwverkeer aan omliggende woningen tot een minimum te beperken.

en gaat over tot de orde van de dag.

Toelichting

Aan de zijde van de BAVO kerk was een parkeerverbod ingesteld. Voor de bezoekers aan de kerk is parkeermogelijkheid op eigen terrein gemaakt. Door onder andere het verbouwen van twee winkels tot meerdere appartementen (zonder parkeergelegenheid) is de parkeerdruk op de Ambachtsheerelaan toegenomen. Door bijvoorbeeld het parkeerverbod aan de zijde van de kerk te benadrukken en hierop ook te handhaven kan zonder al te veel kosten de verkeersveiligheid worden vergroot.



Christen
Unie
SGP
Woerden



Marguerite Boersma, Progressief Woerden
Toos van Soest, CDA
Daphne van der Wind, ChristenUnie-SGP
Herma Verbeij, LijstvanderDoes



Memo

onderwerp Second opinion verkeersonderzoek Hof van Harmelen
bestemd voor [REDACTED]
ter attentie van [REDACTED]
opgesteld door [REDACTED]
gecontroleerd door [REDACTED]

datum 2 februari 2023
referentie [REDACTED]
projectnummer [REDACTED]

1. Inleiding

Aanleiding

GraaffTrafic heeft in november 2016 in opdracht van Ontwerp- en Adviesbureau KuiperCompagnons een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de ontsluitingsmogelijkheden voor de ontwikkeling Hof van Harmelen. De resultaten van het verkeersonderzoek en de reacties op gestelde vragen roepen vragen op bij onder andere [REDACTED] in Harmelen. De vragen concentreren zich op het gebruik van de Schoollaan/Tuinderij als ontsluitingsroute voor een deel van de ontwikkeling (zie overzichtsfiguur 1). De belangenvereniging heeft Aveco de Bondt gevraagd een second opinion uit te voeren op het uitgevoerde verkeersonderzoek.



Figuur 1: Overzicht Hof van Harmelen plus ontsluitingsroute.



Brondocumenten en aanpak

Voor het uitvoeren zijn de volgende documenten ontvangen:

- Rapportage 'Verkeersonderzoek Harmelen', opgesteld door GraaffTraffic van 2 november 2016;
- Rapportage 'Effecten bij verdeling autoverkeer ontsluitingen Hof van Harmelen', opgesteld door GraaffTraffic van 28 september 2017;
- Notitie 'Reactie zienswijze 32 woningen zuidelijk eiland Hof van Harmelen', opgesteld door GraaffTraffic van 14 juni 2021;
- Rapportage 'Verkeersveiligheidsadvies Schoollaan Harmelen' opgesteld door Veilig Verkeer Nederland van 23 januari 2021.

Deze second opinion is opgesteld door [REDACTED] *Consultant Mobiliteit en Ruimte*, en getoetst door [REDACTED] *Consultant Mobiliteit en Verkeersveiligheidsauditor*.

Leeswijzer

In deze memo reflecteren wij eerst op de onderzoekopzet en conclusies. Daarnaast gaan we in op de vormgeving van de Schoollaan en de Tuinderij en de vormgeving van het kruispunt en wat dit betekent voor het gebruik. Vervolgens sluiten we af met conclusies en aanbevelingen.



2. Reflectie

Onderzoekskader

Het verkeersonderzoek is naar ons idee gedateerd: het is van 2016, ondertussen ruim zes en een half jaar geleden. Daarbij is het gebaseerd op Verkeersvisie 2016 van de gemeente Woerden, terwijl sinds 2018 de gemeentelijke Verkeersvisie 2030 van kracht is¹. Daarnaast is in het onderzoek wel het aandeel autoverkeer gemeten, maar zijn er geen metingen gedaan naar het fiets- en voetgangersaandeel. Dit terwijl deze beide modaliteiten intensief gebruik maken van in ieder geval de Schoollaan. Voor de spits is de standaardwaarde van 10% van het dagtotaal aangehouden. Het is een realistische verwachting dat deze waarde hoger ligt als gevolg van het naar school brengen van kinderen. Dat is laag; ook ten opzichte van de (gedateerde) tellingen en spitsregistratie. Als laatste is in het verkeersonderzoek van 2 november 2016 [zie Conclusie, pagina 13] het volgende advies rond de Schoollaan/Tuinderij opgenomen:

De ontsluiting van het plangebied via de Tuinderij - Schoollaan zoveel mogelijk alleen voor langzaam verkeer gebruiken. Mocht de keuze worden gemaakt deze wegen toch te gebruiken voor de ontsluiting van autoverkeer voor de Hof van Harmelen, is ons advies niet meer 32 woningen via deze route te ontsluiten. Ons advies is deze ontsluitingsroute in dat geval voor het autoverkeer doodlopend te maken.

Dit advies geeft aan dat de Tuinderij en de Schoollaan primair gebruikt kunnen worden voor langzaam verkeer, oftewel fietsers en voetgangers. Het terugvalscenario is om deze route voor 32 woningen te gebruiken.

Verblijfskarakter Schoollaan & Tuinderij

De GraaffTraffic gaat zo goed als niet in op de vormgeving van de Schoollaan en de Tuinderij en de vormgeving van het kruispunt. Terwijl deze in onze perceptie juist wezenlijk zijn voor het uitgevoerde verkeersonderzoek. De Schoollaan en de Tuinderij zijn namelijk beide te typeren als woon-/leefstraten in de categorie van woonerf binnen de bebouwde kom. Binnen een woonerf ligt het accent op verblijven: het heeft dan ook een autoluwe functie.



Figuur 2 & 3: Foto's van de Schoollaan: gebruik door oudere met rollator en ouder met kind.

¹ Zie hiervoor: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR488553>.



Voor het gebruik van de Schoollaan als ontsluiting van de nieuwe wijk dient het ingericht te worden als wegcategorie erftoegangsweg. Hiervoor heeft de weg een te krap wegprofiel zonder obstakelvrije zone en zonder losliggende voetpaden. Daarnaast maakt het bochtige tracé van de Schoollaan dat het overzicht voor de automobilist heel beperkt is. Het is ook een hoofdroute voor schoolgaande kinderen naar onder andere de basisschool Sint Bavo en ouderen die zich lopend met of zonder rollator verplaatsen van of naar het Woonzorgcentrum Gaza (zie figuren 2 & 3). Omwonenden geven aan dat de Schoollaan ook gebruikt wordt als een belangrijke fietsroute tussen Noord - en Zuid Harmelen. Dit verblijfskarakter en verblijfsbelang krijgt naar ons oordeel te weinig ruimte en zwaarte in het uitgevoerde verkeersonderzoek.

De wegbreedte van de Schoollaan varieert rond de 4,8 meter (zie figuur 4) met een minimale waarde van 4,32 meter. Dit is minder dan de ondermaat voor een erftoegangsweg met tweerichtingsverkeer voor auto & fietsverkeer. Dit betekent ook dat het inhalen van fietsverkeer of voetgangers niet mogelijk is bij een tegenligger. Een standaarduitgangspunt voor een erftoegangsweg is een aparte voetgangersvoorziening: in dit geval is deze niet aanwezig. Daarnaast ontbreekt de obstakelvrije zone van 0 - 0,60 meter bij losse obstakels of 1,0 meter bij een gesloten wand² aan beide kanten zo goed als volledig. Dit resulteert in een sterk opgesloten gevoel en een onoverzichtelijke wegbeleving. Kortom, wat wegprofiel betreft is de Schoollaan ongeschikt om te gebruiken als erftoegangsweg en hiermee als ontsluiting van Hof van Harmelen.

Maatvoering

Maatgevende situatie	Wegbreedte (m)	
	ideaal profiel	minimum profiel
eenerichtingsverkeer auto + fiets (uitsluitend)	3,55	2,40
eenerichtingsverkeer auto, tweerichtingsverkeer (sfeerbouw)	4,40	3,35
tweerichtingsverkeer auto, gescheidenrichtingsverkeer personenauto en tweerichtingsverkeer fiets	5,25	4,80

1) Benutte uitgangspunten:

- benodigde ruimte voor een rijstreeklint fietsen 1,00 m tot 1,48 m
- benodigde ruimte voor een rijstreeklint personenauto 1,00 m tot 1,48 m, inclusief rijwaaierwaaier 2,40 m
- benodigde ruimte voor een rijstreeklint motorfiets 1,00 m tot 1,48 m, inclusief rijwaaierwaaier 3,30 m
- benodigde ruimte voor een rijstreeklint motorfiets, inclusief rijwaaier 2,00 m

2) Voorzorg bij de realisatie van fietsen kunnen bij deze maatvoering wel ingelaid worden bij tegenovergesteld verkeer (B&B tegemoetkomend aan fietsen of auto's), in afstemming met de realisatie van fietsen met een rijwaaier.

Figuur 4: Maatvoering erftoegangswegen (uitsnede ASVV §11.2).

² Conform ASVV 2021, tabel 5.2/1.



Figuur 5: Impressie Ambachtsheerelaan (bron Cyclomedia).

De Ambachtsheerelaan waar de hoofdontsluiting van het plan op plaats vindt, heeft, in tegenstelling tot de Schoollaan, juist als erftoegangsweg een meer ontsluitend karakter (zie figuur 5). Het is voorzien van een separaat voetpad en het overzicht op de weg zelf is aanzienlijk groter voor alle weggebruikers (dan op de Schoollaan). Vanuit verschil in wegcategory is het dan ook logischer om de ontsluiting van Hof van Harmelen direct en alleen op deze laan af te wikkelen.



Figuur 6: Kruispunt Schoollaan/Tuinderij.

Onoverzichtelijkheid kruispunt Schoollaan/Tuinderij

De onoverzichtelijkheid bij het kruispunt Schoollaan/Tuinderij past goed binnen een woonerf (zie figuur 6), maar is **niet geschikt** voor het extra ontsluiten van verkeer. De vormgeving is een logisch gevolg van vormgeving en directe omliggende bebouwing en groen. Echter, het betekent dat tijdens de spits naast de fietsers en de voetgangers (jonge kinderen met ouders of alleen en ouderen) zich noodzakelijkerwijs mengen met het autoverkeer. Wij adviseren **negatief** op extra verkeer in de vorm van de wijkontsluiting.



3. Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

Onderzoeksopzet

Het verkeersonderzoek van GraaffTraffic is verouderd (want van 2016). Dit maakt dat een herijking is naar ons idee gewenst. Het onderzoek mist daarnaast in de metingen ook een belangrijk deel van het verkeer, namelijk de voetgangers en de fietsers. Dit terwijl deze groep voor de Schoollaan een belangrijk en juist kwetsbaar deel is van de gebruikers. Daarnaast is de eigen aanbeveling om de Schoolstraat/Tuinderij bij voorkeur alleen als langzaamverkeersroute te gebruiken aan de kant gelegd: naar ons oordeel is het belangrijk om dit advies vast te houden en niet los te laten.

Woonerffunctie versus ontsluiting

In dit onderzoek en deze afweging spelen in onze perceptie meer dan alleen de harde getallen en de bandbreedtes. Het gaat om de *woonerffunctie* van de Schoollaan. Deze constatering missen we in het onderzoek en de vervolgstappen. Juist voor de Schoollaan is het hanteren van deze menselijke schaal cruciaal. Bij het passeren van kwetsbare ouderen (woonzorgcentrum Gaza) en spelende kinderen door meer auto's worden zij gemakkelijk kind van de rekening. Binnen een woonerf past het ontsluiten van een deel van een nieuwe ontwikkeling niet.

Verkeersveiligheid

Daarnaast is nu de onoverzichtelijkheid op het kruispunt Schoolstraat/Tuinderij passend binnen een woonerf, maar duidelijk ondermaats voor het gebruik als een erftoegangsweg. Het overzicht is heel beperkt en de kans op ongelukken is groot. Daarnaast gaat het onder andere om een schoolroute en de gemeente Woerden heeft nu juist de intentie (sinds 2018) om schoolroutes veilig te laten zijn [Verkeersvisie 2030, hoofdstuk 2 Voetgangers, pagina 11].

Aanbevelingen

Alternatieve routes onderzoeken

Een interessante optie zou kunnen zijn om het ontsluiten van de Tuinderij via de nieuwe ontwikkeling Hof van Harmelen en niet andersom (zie voorstel Veilig Verkeer Nederland). Dit maakt de Schoollaan significant rustiger en overzichtelijker. Uiteindelijk komt het verkeer toch op de Ambachtsheerelaan uit en deze laan is hiervoor meer op ingericht. In deze optie is de Schoollaan wel te gebruiken voor noodverkeer met bestemming Hof Van Harmelen en met bestemming Tuinderij.

Gedragbeïnvloeding

Een campagne rond de verkeersveiligheid op school, bijvoorbeeld, en de voordelen van het brengen van de kinderen naar school op de fiets of lopend in plaats van per auto maakt de Schoollaan veiliger. Door meer tijd te nemen voor het naar school brengen maakt het de straten veiliger.

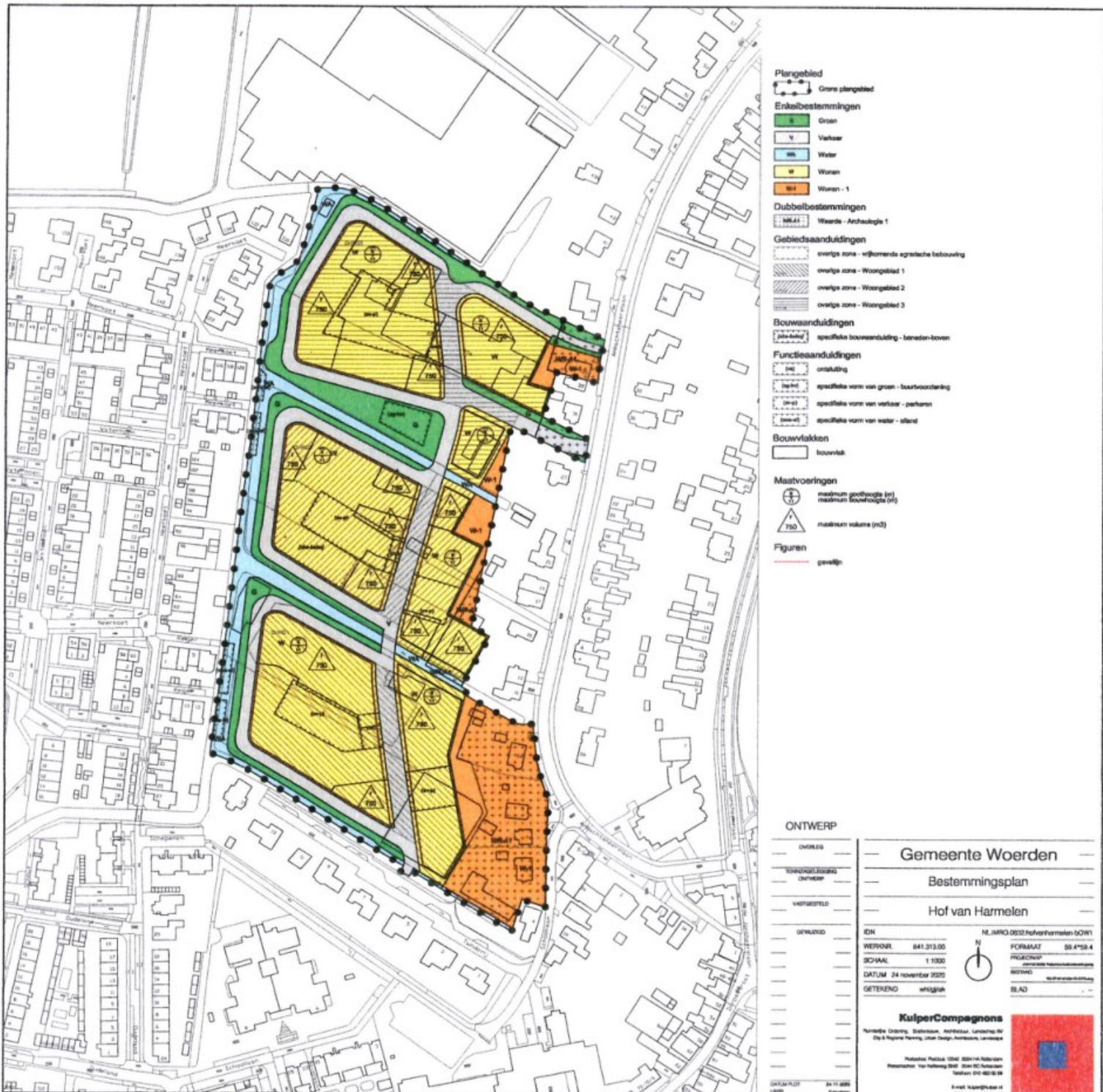
Bevoorrading Woonzorgcentrum Gaza

Een alternatieve logistieke route via bijvoorbeeld de Dorpsstraat voor het woonzorgcentrum Gaza kan de druk op de Schoollaan ook minder maken.

Bouwverkeer

Los van de eindsituatie is het belangrijk om voor het bouwverkeer de Schoolstraat niet te gebruiken. Daarnaast is Harmelen krap opgezet en is het zaak om de bouwroutes in groter verband goed te onderzoeken.

Bijlage P



- Plaatsgebied**
- Grens plaatsgebied
- Enkelbestemmingen**
- Groen
 - Verkeer
 - Water
 - Wonen
 - Wonen - 1
- Dubbelbestemmingen**
- WAA1 Waarde - Archeologie 1
- Gebiedsaanduidingen**
- overige zone - wijkwonder agrarische bebouwing
 - overige zone - Woongebied 1
 - overige zone - Woongebied 2
 - overige zone - Woongebied 3
- Bouwaanduidingen**
- specifieke bouwaanduiding - bereiden-boven
- Functieaanduidingen**
- ontsteking
 - specifieke vorm van groen - tuinvoorziening
 - specifieke vorm van verkeer - parkeer
 - specifieke vorm van water - afleid
- Bouwvlakken**
- bouwvlak
- Mastvoeringen**
- maximum goetshoogte (m)
 - maximum bouwhoogte (m)
 - maximum volume (m³)
- Figuren**
- grenslijn

ONTWERP

ONTWERP	OWE001
TECHNISCHE TOEGANG	OWE001
VERGEMIDDELD	
OPGELEGD	
WERKZAAM	841.313,00
SCHAAL	1:1000
DATUM	24 november 2020
GETEKEND	wfjg/ghk

Gemeente Woerden
Bestemmingsplan
Hof van Harmelen

NR. IMRO 0012 Hof van Harmelen 00W1	FORMAAT	59 4" x 59 4"
PROJEKT	Gemeente Bestemmingsplan	
BESTVD	wpl/woonbestemmingsplan	
BLAD		

KulperCompagnons
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap en
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

Postbus Postbus 12662 3512 YK Rotterdam
Postadres voor facturen 3522 3241 RC Rotterdam
Telefoon: 010 460 32 28
E-mail: kcompagnons@kcompagnons.nl
Internet: www.kcompagnons.nl

