



Nota zienswijzen
Bestemmingsplan Husselsesteeg 22, Putten.

INHOUD

1. Inleiding
2. Zienswijzen
3. Conclusie ten aanzien van de zienswijzen
4. Bijlagen

Behoort bij besluit van
de gemeenteraad van Putten
d.d.
nr.
De griffier

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Husselsesteeg 22 en 22 A te Putten heeft met ingang van 17 december 2020¹ op de wettelijk voorgeschreven wijze voor zes weken ter inzage gelegen. Gedurende de periode van terinzagelegging zijn er 9 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn in verband met de privacy geanonimiseerd en in hoofdstuk 2 van deze nota zienswijzen deels samengevat en deels individueel beantwoord. Daarnaast is aangegeven hoe de zienswijzen worden verwerkt in het bestemmingsplan. De wijzigingen in de toelichting en regels zijn naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen in het bestemmingsplan gearceerd weergegeven. Bij de beantwoording van de zienswijzen is de volledige inhoud van de ingekomen zienswijze betrokken. In hoofdstuk 3 is aangegeven op welke wijze de zienswijzen aanleiding hebben gegeven tot aanpassing van het bestemmingsplan. In onderstaand overzicht vindt u de indieners van een zienswijze geanonimiseerd, de persoonsgegevens zijn in het kader van de AvG (privacy) in een aparte bijlage bijgevoegd. (De samengevatte en beantwoorde zienswijzen corresponderen met de hieronder weergegeven nummering.

Indiener:

- 1.Dossiernr.1253299
- 2.Dossiernr.1253281
- 3.Dossiernr.1253632
- 4.Dossiernr.1252758
- 5.Dossiernr.1252341
- 6.Dossiernr.1254806
- 7.Dossiernr.125787.
- 8.Dossiernr.125389
- 9.Dossiernr.1254216

¹ Staatscourant 16 december 2020, nr. 66741

2. Zienswijzen

In de verschillende binnengekomen reacties komen enkele zaken naar voren die door de verschillende indieners vaker worden benoemd. Voor de leesbaarheid en volledigheid reageren wij eerst samengevat op de meest gestelde zienswijzen en gaan daarna in op de individuele onderwerpen.

1. Behoud en versterking van het landelijk karakter.

- Het woningbouwplan met 35 woningen, waarvan 21 starterskoopwoningen komt in de plaats voor camping Hilary die plaats bood aan 65 standplaatsen voor stacaravans met een kavelopp. van circa 200 m2 per stacaravan.
- In het stedenbouwkundig plan wordt het landschappelijk karakter versterkt door de handhaving, versterking en realisatie van groene randen en een ruime open brink.
- De belangrijkste kenmerken van het stedenbouwkundig plan zijn:
 - Behoud van de bosstrook aan de noordzijde.
 - Voortzetten van bebouwingslint langs de Husselsesteeg
 - Handhaving van het boskarakter aan de westzijde van het plan.
 - Een landelijke bouwstijl met woningen met een geringe nok- en bouwhoogte, welke aansluit bij de reeds aanwezige woningen aan de Husselsesteeg.
 - Bij de inrichting van het plan wordt veel aandacht besteed aan het landschappelijk woonmilieu, groene erfafscheidingen, waterinfiltratie en bevordering van de biodiversiteit.
- Ten opzichte van de huidige bestemming (65 standplaatsen voor stacaravans en een kantine) neemt in het woningbouwplan Hilary de oppervlakte groen toe en is er sprake van een afname van circa 2000 m2 verhard oppervlakte. In dat kader is er sprake van een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. Vanuit dit perspectief wordt, mede vanwege de bestaande behoefte aan woningen voor de doelgroepen (zie o.a. paragraaf 3.3.3 van de plantoelichting) het aantal woningen zoals opgenomen in het bestemmingsplan Husselsesteeg 22 verantwoord en passend in de omgeving geacht. Hiermee hopen wij de zorgen over het behoud van het landelijk karakter te hebben weggenomen.

2. Verkeer.

- Tijdens de inspraakperiode op het stedenbouwkundige plan van 24 juni t/m 8 juli 2020 hebben enkele belanghebbenden waaronder indiener hun zorgen geuit over de effecten van de verkeersbewegingen ten gevolge van het nieuwe woningbouwplan.

Het College deelt de opvatting dat het effect van de verkeersbewegingen van 35 extra woningen een andere dynamiek kent dan die van een recreatiepark met 65 stacaravans. Vanwege de ingekomen inspraakreacties tijdens de inspraakperiode is er door Goudappel Coffeng Adviseur Mobiliteit in september een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Dit rapport van Goudappel met kenmerk: 007620.20201007.B1.03 d.d. 27 oktober 2020 is als bijlage bij de plantoelichting van het Bestemmingsplan Husselsesteeg 22 gevoegd. In dit onderzoek is een vergelijk gemaakt van de verkeersbewegingen bij de aanwezigheid van een recreatieterrein en het beoogde toekomstige woningbouwplan. Hieruit volgt dat de toename van 40 verkeersbewegingen per etmaal op een verkeersveilige en verantwoorde wijze via de Husselsesteeg kan worden afgewikkeld. Het huidige wegprofiel wordt geschikt geacht voor de afwikkeling van de toekomstige verkeersintensiteit.

- Vanaf de Stationsstraat tot aan het perceel Husselsesteeg 16, bestaat de afwerking van de weg uit klinkerverharding. De woningen en camping Hilary, welke zijn gelegen aan het verharde gedeelte worden ontsloten via de aansluiting van de Husselsesteeg op de Stationsstraat. Vanaf het punt waar de verharding ophoudt, perceel Husselsesteeg 16, gaat de verharde Husselsesteeg richting het dorp over in een zandweg met een naastgelegen geasfalteerd fietspad. Meerdere indieners van de zienswijzen maken zich zorgen over de toename van verkeer over de zandweg en het omliggende landelijke gebied. Zoals eerder gesteld blijkt uit het uitgevoerde verkeerskundig onderzoek dat de Husselsesteeg de afwikkeling aan kan. In het kader van dit bestemmingsplan is het dan ook niet nodig om te kijken welke maatregelen er op de Husselsesteeg doorgevoerd kunnen worden. In een apart onderzoek kan de gemeente mogelijke toekomstige aanpassingen aan de Husselsesteeg nader bekijken. Zo kan onder andere bekeken worden of het haalbaar en zinvol is om de zandweg alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer (d.m.v. borden). Het fysiek afsluiten van de zandweg voor gemotoriseerd verkeer maar wel toegankelijk houden voor hulpdiensten en bewoners/belanghebbenden. Tot slot kan ook beoordeeld worden of de weg in de bebouwde kom kan komen te liggen en er een snelheidsverlaging naar 30 km/u doorgevoerd kan worden. Of dit laatste echt effect gaat hebben is zeer de vraag omdat de huidige snelheid (V85) al rond de 30 á 35 km/uur bedraagt. Samengevat kan gesteld worden dat er in het kader van dit bestemmingsplan geen directe aanleiding is om het functioneren/gebruik van de Husselsesteeg te wijzigen. Wel zou bij toekomstig onderhoud of vervanging onderzocht kunnen welke varianten voor de Husselsesteeg denkbaar zijn. Voor een wijziging van het gebruik van een weg is in veel gevallen een apart raadsbesluit nodig.
- Het is binnen de huidige middelen niet mogelijk om het vrij-liggende fietspad langs de zandweg te verbreden en tussen de rijbaan en het fietspad af te zetten met palen. Deze palen zijn namelijk door de jaren heen grotendeels verdwenen. . Bij toekomstig groot onderhoud/vervanging aan het fietspad zullen we bekijken wat de mogelijkheden hiervoor zijn. Dit staat los van het bestemmingsplan Husselsesteeg 22.

- In het onderzoek van Goudappel Coffeng is, mede op basis van een in september 2020 uitgevoerde telling en de CROW-rekenmethode in beeld gebracht wat de verkeersbelasting zou zijn van de nog in bedrijf zijnde campings Hilary en Goorzicht (samen 79 standplaatsen voor chalets) (490 verkeersbewegingen) en de toekomstige situatie met 36 extra woningen (1 Goorzicht en 35 Hilary) (530 verkeersbewegingen). Belangrijkste conclusies uit het rapport zijn:
 - Ten opzichte van de huidige functie neemt de verkeersintensiteit, na realisatie van de woningen beperkt toe met circa 40 motorvoertuigen per etmaal.
 - Het huidige verharde wegprofiel is geschikt voor de afwikkeling van de toekomstige verkeersintensiteit.
 - De geringe toename van het verkeer heeft geen (negatief) effect op de verkeersveiligheid van voetgangers. (die gebruik maken van de rijbaan of naastgelegen berm) en het (doorgaande) fietsverkeer.

3. Aantal woningen

- Het totale woningbouwprogramma bestaat uit achtereenvolgens 21 starterskoopwoningen., 3 eindwoningen., 3 levensloopbestendige koopwoningen., 4 twee-onder-een-kapwoningen. en 4 vrijstaande woningen. Daarnaast worden de bestaande 2 twee-onder-een-kapwoningen Husselsesteeg 22 en 22A langs de Husselsesteeg vervangen door 2 nieuw te bouwen twee-onder-een-kapwoningen. Om jonge starters op de koopwoningmarkt perspectief te bieden wordt 68 % van het woningbouwprogramma voor hen gerealiseerd. De overige woningen maken het financieel mogelijk om circa 24 starters op de woningmarkt te helpen aan een betaalbare koopwoning. Zoals o.a. in paragraaf 3.3.3 van de plantoelichting uiteen is gezet, sluit dit aan bij de bestaande behoefte aan woningbouw in Putten.
- Om de landschappelijke structuur te versterken is het woningbouwprogramma gelijkmatig gespreid in het plan en worden de auto's zo veel mogelijk uit het zicht geparkeerd, zodat het sterke landelijke karakter in het hele plan wordt versterkt. Afgezet tegen de huidige bestemming met een capaciteit van 65 standplaatsen voor stacaravans en een kantine wordt het nieuwe woningbouwplan met een lage bebouwingsdichtheid van circa 21,8 woningen per hectare, een toename van het openbaar groen en een afname van het verhard oppervlakte met circa 2000 m2 verantwoord geacht.
- De voorgenomen ontwikkeling zal niet leiden tot onaanvaardbare hinder voor de (natuurlijke) omgeving. Ook nu kunnen gebruikers van de stacaravans met de genoemde machines onderhoud plegen. De aanwezige natuurlijke waarden zijn zorgvuldig onderzocht en bij de planvorming betrokken. Er is tot een goede landschappelijke inpassing gekomen met behoud en versterking van bestaande structuren en het toevoegen van nieuw groen.

Zienswijze	Reactie college	wijze verwerking bestemmingsplan
Reactie 1. 1253299 Het landelijke vervalt een beetje en het zal een drukkere weg worden en dat zou het nooit worden. kan de weg dit aan?	Zie algemene beantwoording: 1. Behoud en versterking van het landelijk karakter. En 2. Verkeer.	
Reactie 2. 1253281 Te groot aantal woningen a. grootte c.q. doelgroep woningen b. geluidsoverlast op de natuurlijke omgeving. Denk ook bv. aan bladblazers, grasmaaiers etc. c. Het aantal verkeersbewegingen in de Husselsesteeg, nu nog een landweg en doorgaand fietspad dorp-station v.v. zal grote gevolgen hebben voor de structuur van de Husselsesteeg. d. Uitvoering van het plan zal de verkeersveiligheid van fietsers maar ook van de vele wandelaars niet ten goede zal komen. e. Ook zal er veel verkeerstoename zijn naar het dorp via de zandweg.	Zie algemene beantwoording: 2.Verkeer 3. Aantal woningen	

Reactie 3. 1253632 a. Het is voor het landelijke karakter van de Husselsesteeg noodzakelijk dat er minder woningen worden gebouwd, die tevens op ruimere kavels worden gerealiseerd. b. Het is noodzakelijk, dat er een 'knip' komt in het onverharde deel tussen Husselsesteeg 20 en de Putterbrink om het doorgaande gemotoriseerde verkeer te blokkeren. – c. Het is noodzakelijk, dat er maatregelen worden genomen ter bescherming van het wegdek. d. Het is noodzakelijk dat het fietspad bij het onverharde deel tussen Husselsesteeg 20 en de Putterbrink verbreed en goed met palen van de rijbaan afgescheiden wordt.	Zie algemene beantwoording: 2.Verkeer 3. Aantal woningen	
Reactie 4. 1252758 a. Beginstadium geen contact opgenomen voor ingrijpende verandering aan de Husselsesteeg om plannen te bespreken. b. Beleidskader recreatie is opgenomen dat de schaal en omvang dient te passen bij het omliggende landschap. Deze situatie is hieraan de Husselsesteeg niet gegeven. c. Aantal woningen d. Landelijke karakter e. Verkeer f. Effectieve bescherming tussen landgoed en woonbouwplan. g. Kelders en bronbemaling. h. Aerius berekening i. Ongewenst geclusterd parkeren naast landgoed. j. Afsluiting Husselsesteeg ter hoogte van landgoed. (overgang verharde weg in zandweg) k. Ingetekende bomen plangebied. l. Bestemmingsplan niet in overeenstemming met het geldende beleidsdocument “Structuurvisie Putten 2030”	Beantwoording reactie 4: a. Met betrekking tot het volgens indieners ontbreken van de communicatie merken wij het volgende op. . Op 5 september 2019 is door de Raad het ‘Beleidskader recreatie’ vastgesteld, waarin, zoals terecht door indiener wordt opgemerkt, dat onder 1.7 van het beleidskader de mogelijkheid wordt geboden om o.a. camping Hilary te transformeren naar wonen. - Op 11 maart 2020 is indiener als naaste buurman, bij hem thuis als eerste door de eigenaar van camping Hilary en zijn adviseur geïnformeerd over het stedenbouwkundigen het beeldkwaliteitsplan aan de Husselsesteeg 22 en 24. - Met de indiener en de projectleider en de verantwoordelijke wethouder van de gemeente hebben vanaf het	i. Voor deze gronden is in het bestemmingsplan een aanduiding opgenomen waardoor met een voorwaardelijke verplichting de groene invulling, zoals opgenomen in het stedenbouwkundig plan, ook wordt gegarandeerd. .

m. Voorkeur voor goed beheerde camping. n. Gevolgde procedure o. Verzoek om geheel af te zien van bouwplannen op camping Hilary	begin van het proces diverse gesprekken plaatsgevonden. - Aansluitend was er op 26 maart 2020 een informatieavond gepland voor de presentatie van het plan aan de Raad. - Op 6 april zou er in het gemeentehuis in het kader van de inspraak een informatieavond voor belanghebbenden en belangstellenden worden georganiseerd. Vanwege Covid-19 kon een geplande informatieavond op 26 maart niet doorgaan wel is op 4 juni 2020 het stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan aan de Raad van Putten gepresenteerd. - Aansluitend hebben alle belanghebbenden in juni een brief ontvangen van de gemeente waarin zij zijn geïnformeerd over de inspraakprocedure en de inspraaktermijn. In deze brief was een link vermeld met een film over het stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan 'Hilary-Goorzicht', gepresenteerd door de stedenbouwkundige van het plan, - Belanghebbenden en belangstellenden konden vanaf 24 juni t/m 8 juli 2020 kennis nemen van het stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan. - Op 10 december 2020 hebben alle belanghebbenden van de gemeente een brief ontvangen met als bijlage; 'De beantwoording van de ingekomen reacties tijdens de inspraaktermijn' welke als bijlage achter deze nota zienswijzen is gevoegd. - Samenvattend kan worden geconcludeerd dat de indiener vanaf het	
--	--	--

	beginstadium op de hoogte was en is geïnformeerd over de transformatie van recreatie naar wonen door de eigenaar en zijn adviseur en de projectleider en de verantwoordelijke wethouder van de gemeente Putten. b. Beleidskader recreatie. In september 2019 is het Beleidskader recreatie door de Raad vastgesteld en is een uitwerking van het Programma Vitale Vakantieparken. Vanwege de solitaire ligging van camping Goorzicht en camping Hilary ten opzichte van andere parken is onder 1.7 van de beleidsnota omschreven dat een functiewijziging van recreatie naar wonen voor de gemeente aanvaardbaar is. Het toekomstperspectief voor deze terreinen was vanwege de verpauperde onderhoudsstaat van de camping en de stacaravans slecht. Daarnaast biedt de ligging van camping Hilary t.o.v. het dorpscentrum goede mogelijkheden voor de functie wonen. Na vaststelling van de nota 'Beleidskader recreatie' hebben de eigenaren van Goorzicht en Hilary aangegeven dat zij de transformatie naar wonen in gang willen zetten. Het College heeft de eigenaren over haar standpunt in september 2019 schriftelijk op de hoogte gebracht, waarna met de planvorming is gestart. c. Voor de beantwoording van dit punt zie algemene beantwoording 3. Aantal woningen. d. Zie algemene beantwoording:1.	
--	--	--

	Behoud en versterking van het landelijk karakter e. Zie algemene beantwoording 2. Verkeer. f. Effectieve bescherming tussen landgoed en woningbouwplan. - In de huidige situatie ontbreekt een fysieke erfafscheiding tussen de camping en het aangrenzende bosperceel van de indiener. Een dergelijke afscheiding is voor de ruimtelijke aanvaardbaarheid niet noodzakelijk. Omdat vanuit de indiener zorgen bestaan over de bescherming van het aangrenzende landgoed, zijn de gemeente en de eigenaar van de camping wel bereid om in goed overleg met de indiener een nader te bepalen diervriendelijke afscheiding aan te brengen tussen het landgoed, Husselsesteeg 16, en het woningplan, Husselsesteeg 22. Het bestemmingsplan biedt hiervoor ook de mogelijkheid. - Het gesprek tussen de eigenaar en zijn adviseur met de indiener op 11 maart 2020 heeft er tevens toe bijgedragen dat de eigenaar de bestaande uitrit van de camping op de Husselsesteeg grenzend aan het perceel van de indiener nadien heeft verwijderd uit het stedenbouwkundig plan. Dit om eventuele overlast van autoverkeer langs het perceel van de indiener te beperken. - Verder is in het stedenbouwkundig plan een extra wandelpad opgenomen dat het bestaande klompen	
--	--	--

	pad langs de Handelsweg verbindt met de Husselsesteeg. De aanleg van deze extra wandelroute zal naar het oordeel van het College eerder bijdragen aan het ontlasten van de wandelpaden over het landgoed. - Het plan is zorgvuldig ingepast in de bestaande omgeving. Concreet voorziet het plan in de realisatie van 1 vrijstaande woning en 2 XS woningen grenzend aan het perceel van de indiener. Bij opzet van het plan is nadrukkelijk rekening gehouden met omliggende functies en waarden, waaronder het perceel van de indiener. Van grootschalige bebouwing is dan ook geen sprake. (zie ook algemene beantwoording reactie 1 'Behoud en versterking van het landelijk karakter') g. Kelders en bronbemaling. Met betrekking tot de opmerking dat een aantal woningen worden voorzien van een kelder kan worden gesteld dat onderkeldering is toegestaan bij alle woningen met uitzondering van de XS-woningen, zodat voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan van het volledig benutten van die mogelijkheid moet worden uitgegaan. Mocht er sprake zijn van het incidenteel bouwen van een kelder dan zal indien noodzakelijk de bronbemaling slechts tijdelijk zijn en van geringe invloed op de grondwaterstand.	
--	---	--

	h. Aerius berekening. Indiener van de zienswijze geeft aan te twijfelen aan de juistheid van het aantal transportbewegingen en activiteiten die als input voor de Aerius berekening zijn gebruikt. De Aerius berekening is uitgevoerd door de deskundige van Groenewold Adviesbureau voor Natuur en Milieu op basis van de meest recente versie. De berekeningen zijn zowel gericht op de aanleg- als gebruiksfase en laten in beide gevallen zien dat de stikstof uitstoot 0,00 mol/ha/jr bedraagt. Voor de gemeente geven de uitkomsten van de berekeningen geen twijfels over de gevolgen van de ontwikkeling in het kader van stikstof. Mogelijke significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen ten gevolge van stikstof kunnen dan ook worden uitgesloten. i. Parkeren naast landgoed. Om de landschappelijke kwaliteit te ontzien en te versterken is er bewust voor gekozen om geconcentreerd te parkeren. Daarvoor is onder andere op de al aanwezige collectieve parkeerplaats een parkeerkoffer opgenomen in het woningplan die ten behoeve van waterinfiltratie wordt uitgevoerd in half verharding of graskeien. De parkeervakken worden omzoomd met hagen om de auto's zoveel mogelijk aan het zicht te onttrekken. Door het laten vervallen van de uitrit van deze parkeerkoffer aan de zijde van het perceel van de indiener levert dat ten	
--	--	--

	opzichte van de huidige situatie minder hinder op voor het perceel van de indiener. j. Afsluiting Husselsesteeg ter hoogte van landgoed. (overgang verharde weg in zandweg) Voor beantwoording van dit punt zie algemene beantwoording 2. Verkeer. k. Ingetekende bomen plangebied. In het inrichtingsplan worden meer bomen geplant dan volgens de herplanting plicht bij een kapvergunning (1:2) wordt aangegeven. In het stedenbouwkundig plan staan in par 2.5 'Groen' op blz. 16 de nieuwe en bestaande bomen op tekening aangegeven. Graag is de eigenaar bereid om de indiener, na gereed komen van het inrichtingsplan, hierover te informeren. Na realisatie van het woningplan wordt het openbaar gebied overgedragen aan de gemeente en valt het onderhoud van het openbaar gebied zoals gebruikelijk onder beheer van de gemeente. l. Bestemmingsplan niet in overeenstemming met het geldende beleidsdocument "Structuurvisie Putten 2030" In deze Structuurvisie van 2015 zijn Strand Nulde en Krachtighuizen opgenomen als de twee concentratiegebieden voor de een vitale recreatie sector in Putten. Het betreft een structuurvisie op hoofdlijnen. De nota 'Beleidskader Recreatie' die in september 2019 door de Raad is vastgesteld is een nadere uitwerking van het	
--	---	--

	ruimtelijke beleid op hoofdlijnen uit de Structuurvisie Putten 2030, specifiek voor de bestaande recreatie-terreinen. In het Beleidskader recreatie heeft de raad een woningbouwontwikkeling voor deze locatie mogelijk geacht. Dit plan sluit aan bij de in het Beleidskader aangegeven ontwikkeling voor dit terrein, mits aan de woonvisie wordt voldaan. Zoals in de toelichting is toegelicht, voldoet het plan aan deze kaders. Zie ook de reactie hiervoor onder 'b'. Het plan is dan ook in overeenstemming met het door de raad vastgestelde gemeentelijke ruimtelijke beleid. m. Voorkeur voor goed beheerde camping of teruggeven aan natuur of minder bebouwing. Voor beantwoording van dit punt zie ook de beantwoording onder b en c van deze zienswijze n. Gevolgdde procedure. Voor beantwoording van dit punt zie hiervoor punt a. o. Verzoek om geheel af te zien van bouwplannen op camping Hilary. Voor beantwoording van dit punt zie punt b hiervoor.	
--	--	--

Reactie 5. 1252341. a. Onvolledig en onjuist verkeerskundig onderzoek. b. Bouw van ongeveer 30 XS woningen in plaats van de 47 vakantiewoningen op het terrein van Hilary. c. Daarnaast vervangende woningbouw, bij voorkeur een vrijstaande woning. d. Een toegangsweg in dezelfde uitvoering als de Husselsesteeg in eigendom en aangelegd door de gemeente; e. Reductie van het aantal woningen door 17 rijtjeswoningen te vervangen door 14 XS-woningen, en 3 twee-onder-een-kappers te vervangen door 3 vrijstaande woningen, aangevuld met de eerder genoemde infrastructurele maatregelen: f. Afsluiting van de Husselsesteeg voor autoverkeer richting de Putterbrink; g. Wijzigen bebouwde kom door deze te verleggen van de aansluiting op de Stationsstraat tot na de toegangsweg van Husselsesteeg 22; h. Instellen van een 30 km zone (woonerf) over de volledige lengte van de Husselsesteeg tot en met de toegangsweg van Husselsesteeg 22. i. Een toegangsweg in dezelfde uitvoering als de Husselsesteeg in eigendom en aangelegd door de gemeente; j. Aanpassing van de aansluiting bij de Stationsstraat door verplaatsing van de beukenhaag bij de schaapskooi om het zicht op verkeer te verbeteren	Beantwoording reactie 5: Voor beantwoording van dit punt zie algemene beantwoording 2 Verkeer. Naar aanleiding van de opmerking van de indiener dat er in zijn optiek een onvolledig en onjuist verkeerskundig onderzoek is uitgevoerd heeft de gemeente zijn zienswijze op dit punt voorgelegd aan het verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng, die het onderzoek heeft uitgevoerd. Desgevraagd ontvingen wij van Goudappel Coffeng, die in september het verkeerskundig onderzoek heeft uitgevoerd het rapport van Goudappel met kenmerk: 007620.20201007.B1.03 d.d. 27 oktober 2020 en Rapport Goudappel 30-4-21 beantwoording zienswijze Husselsesteeg 22-24 knmrk 009663.2021430.N1.01 a. (zie bijlage) . Met de toelichting is hiermee de juistheid van het rapport bevestigd en de zienswijze van de indiener hiermee voldoende weerlegd. b. Voor beantwoording van dit punt zie algemene beantwoording 3 Aantal woningen. In aanvulling hierop valt nog het volgende op te merken. Tijdens de inspraaktermijn in juni-juli 2020 heeft de indiener middels zijn inspraakreactie gemotiveerd dat hij een tweekapper ter vervanging van de bestaande tweekapper langs de Husselsesteeg niet passend vond omdat de bebouwing langs de Husselsesteeg bestaat uit overwegend lintbebouwing van uitsluitend vrijstaande woningen. In overleg met de stedenbouwkundige is daarom besloten de bestaande tweekapper te vervangen door een tweekapper	
--	---	--

	met de uitstraling van een vrijstaande villa. Het Voorlopig ontwerp voor deze locatie is inmiddels als een aparte architectonische opgave uitgewerkt door de architect en ter beoordeling voorgelegd aan de Welstandscommissie. c. Zie hiervoor onder punt b. d. Zie hiervoor onder punt a. e. Zie hiervoor onder punt b. f. Het afsluiten van de Husselsesteeg voor autoverkeer maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Husselsesteeg 22. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de bestaande infrastructuur o.a. wat functie en capaciteit betreft geschikt is om het verkeer van de bestaande functies en de voorziene ontwikkeling te kunnen verwerken. Zie ook algemene beantwoording 2 Verkeer. g. Het verleggen van de grens bebouwde kom maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Zoals hiervoor onder f aangegeven, is de bestaande structuur geschikt voor de verkeersafwikkeling van de ontwikkeling. h. Zie hiervoor onder g. i. De openbare rijweg in het woningplan wordt uitgevoerd in een breedte van 5 meter en wordt, ter versterking van het landelijke karakter, uitgevoerd in klinkerverharding. Na oplevering van de woningen en aanleg van het openbaar gebied wordt dit overgedragen aan de gemeente. Het beheer van	
--	---	--

	het openbaar gebied komt hiermee in handen van de gemeente Putten. j. Aanpassing van de aansluiting van de Husselsesteeg op de Stationsstraat maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Husselsesteeg 22, zie ook de reactie hiervoor onder g..	
Reactie 6. 1254806 a. teveel woningen,! Breng de woning terug tot 20 XS woningen (Tiny houses). Help de Puttense jongeren. b. Te veel verkeer, maximaal snelheid 30 km op de Husselsesteeg en de Putterbrink. c. Behoud het groen, flora en fauna, het oude natuurgebied rondom Landgoed Stormbroek, 't Goor langs zandweg en klompenpad. d. Een knip op de Husselsesteeg gelijk na de verharding, waar het bos begint	Beantwoording reactie 6: a. Te veel woningen. Voor beantwoording zie algemene beantwoording 3. Aantal woningen. Aanvullend kan worden opgemerkt dat de opmerking 'Help de Puttense jongeren' precies is wat met dit plan wordt beoogd; namelijk het helpen van starters op de koopwoningenmarkt tegen betaalbare prijzen. b. Te veel verkeer. Voor beantwoording zie algemene beantwoording punt 2 Verkeer. c. Behoud van groen, flora en fauna. Voor beantwoording zie algemene beantwoording 1 Behoud en versterking landelijk karakter. Aanvullend kan worden opgemerkt dat de druk op groen, flora en fauna bij dit woningplan t.o.v. een camping met 65 standplaatsen voor	

	stacaravans en een kantine eerder zal afnemen dan toenemen. In het bijzonder in het hoogseizoen bij een maximale bezetting en steeds wisselende campinggasten. Gezien de opzet van onder andere de wijken Bijsteren en Rimpeler waarbij sociale cohesie een belangrijke thema was, is ook in dit woningplan, met een divers woningbouwprogramma, veel aandacht voor het thema sociale cohesie. Mensen die op deze locatie komen te wonen zullen deze landelijke woonlocatie beschouwen als een unieke plek om te wonen en hun buurt en de omgeving met respect behandelen en zo niet elkaar daar op aanspreken, in tegenstelling tot vakantiegasten die na enkele weken weer vertrekken en geen enkele binding hebben met deze locatie. d. Een knip in de Husselsesteeg waar de verharding begint. Voor beantwoording zie de algemene beantwoording punt 2 Verkeer en bij reactie 4 onder g.	
--	--	--

Reactie 7. 125787 a. Een strook van 10 meter (5 meter gemeente + 5 meter Hillary) blijft houtwal. b. De bestaande eiken blijven staan en de bestaande walstructuur blijft intact. c. De houtwal wordt geen onderdeel van de tuinen (dus geen uitgeefbare grond), want dan zal deze op den duur toch bij de tuinen worden betrokken. d. Deze strook wordt geheel overgedragen aan de gemeente, zodat de houtwal blijft behouden voor de toekomst. e. Er leeft in de directe omgeving veel wild en er komen er zeldzame vogelsoorten voor. Denk hierbij aan de landgoederen Stormbroek en Vollenbeek. Een garantie geven dat er met dit plan geen extra verstoring plaats gaat vinden zal moeilijk worden, f. Verkeer. Meer bewoners betekent sowieso meer verkeersbewegingen. Wij hebben dan ook twijfels bij de aannames in het verkeersonderzoek van Goudappel. Wij vinden deze een te rooskleurig beeld schetsen, want het zal ongetwijfeld veel drukker worden dan het tot nu toe was. Ons voorstel is dan ook om de volgende maatregelen te treffen; - de Husselsesteeg af te sluiten voor doorgaand verkeer vanaf de verharding even na nummer 20 (dus geen autoverkeer over de zandweg richting Putterbrink). Voor hulpdiensten en aanwonenden kan natuurlijk een uitzondering worden gemaakt. - Hetzelfde geldt voor het onverharde traject van de Husselsesteeg, nu vanaf de Putterbrink gerekend. - verbreding van het bestaande fietspad langs de Husselsesteeg g. Een dier- en milieuvriendelijke afrastering plaatsen langs de gehele oostzijde van het project (richting landgoed Stormbroek) waarbij voorkomen wordt dat huisdieren het naastgelegen bos kunnen betreden. h. De tijdelijke inrit ten behoeve van het bouwverkeer vanaf Keizerswoert direct na de bouwfase weer afsluiten.	Beantwoording reactie 7: a. Tijdens het constructieve en positieve gesprek tussen de indiener en de adviseur van camping Hilary en de projectleider namens de gemeente in juli 2020 is n.a.v. hun inspraakreactie uitvoerig gesproken over de instandhouding van de waardevolle houtwal aan de noordzijde van het plan langs het klompenpad (Handelsweg). Door het indiener is gewezen op het belang van deze houtwal als migratieroute en foerageergebied van de das. Door de gemeente is toegelicht dat vanaf het begin van de planvorming een van de voorwaarden is geweest dat de houtwal moet worden gespaard en worden ingepast in het plan. Tevens is toegezegd dat de door de indiener SNMP gewenste strookbreedte van 5 meter op grond van camping Hilary zal worden aangehouden in het plan, hetgeen ook is gebeurd. De oude houtwal, waar oude stacaravans met bouwvallige aanbouwtjes tot nabij de gemeentelijke perceelgrens stonden, zal in de nieuwe situatie worden ingepast, waardoor de migratieroute voor de das behouden blijft en zelfs verbetert. In het bestemmingsplan hebben deze gronden de bestemming 'Groen' en zijn dus geen onderdeel van de woonbestemming. b. Vanzelfsprekend blijven de bestaande eiken staan en zoals onder a. genoemd wordt de functie van de houtwal in het nieuwe plan zelfs versterkt.	
--	---	--

i. Gevolgen van woningbouw voor bedrijven op Keizerswoert	c. Als extra zekerheid zal voor deze 5 meter brede houtwal een erfdienstbaarheid met instandhoudingsverplichting en natuurbeheer worden opgenomen in de koopovereenkomsten met de toekomstige kopers van de aangrenzende vier twee- onder-een-kap-woningen en vier vrijstaande woningen. Door het opnemen van voornoemde erfdienstbaarheid wordt de instandhouding van de houtwal bij uitgifte van de bouwkavels geborgd en wordt voorkomen dat deze bij de tuinen wordt betrokken. Daarnaast kan worden gesteld dat de toekomstige bewoners zelf ook het belang zullen inzien van nut en noodzaak van deze houtwal, omdat deze een belangrijke natuurlijke afscheiding vormt tussen hun woningen en het vlakke open land aan de noordzijde en hen het zicht ontnemt op industrieterrein Keizerswoert. Samenvatting: Naar aanleiding van dit punt van de indiener is de borging van de instandhouding van de houtwal verwerkt in het bestemmingsplan. Zie 'conclusie' hierna onder punt 3.4 t/m 3.4.3. d. Voor beantwoording van dit punt zie hiervoor punt c. e. Tijdens het gesprek in juli is er uitvoerig gesproken over het wild en de vele vogelsoorten in de omgeving. De aanwezige expertise van het SNMP heeft er toe bijgedragen dat de door hen verstrekte informatie aanvullend is opgenomen in het Flora en Fauna onderzoeksrapport,	c. De suggesties betr. de 5 meter strookbreedte van de bestaande houtwal aan de noordzijde welke tijdens de inspraakperiode zijn gedaan zijn reeds verwerkt in het bestemmingsplan.
--	--	---

	waarvan zij desgevraagd een exemplaar hebben ontvangen. Er zijn geen onaanvaardbare negatieve effecten voor de flora en fauna te verwachten bij realisatie van de ontwikkeling. De gemeente Putten hecht veel waarde aan het thema sociale cohesie bij de opzet van nieuwe woningplannen zoals onder andere in de nieuwbouwwijken Bijsteren en Rimpeler. Ook in dit woningplan, met een divers woningbouwprogramma, is er veel aandacht voor het thema sociale cohesie. Mensen die op deze plek komen te wonen zullen deze landelijke woonlocatie beschouwen als een unieke plek om te wonen en hun buurt en de omgeving met respect behandelen en zo niet, elkaar daar op aanspreken, in tegenstelling tot vakantiegasten die na enkele weken weer vertrekken en geen enkele binding hebben met deze locatie. Voor een objectieve ruimtelijke beoordeling is het daarbij van belang het nieuwe woonplan te vergelijken met de ruimtelijke effecten van de bestaande bestemming voor een camping met 65 standplaatsen voor stacaravans en een kantine. Gelet op het voorgaande wordt ten opzichte van een vakantiepark met 65 standplaatsen voor stacaravans en een kantine geen onaanvaardbaar negatief effect verwacht. f. Voor beantwoording zie beantwoording reactie 2 Verkeer	
--	--	--

	g. Effectieve bescherming tussen landgoed en woningbouwplan. Voor beantwoording van dit punt zie reactie 4 punt f. h. Zoals toegelicht in de bijlage bij de brief van 10 december 2020 in de bijlage 'beantwoording van de inspraakreacties woningplan Hussel-sesteeg' onder 'Route bouwverkeer via Handelsweg' zal, na realisatie van het woningplan, de tijdelijke verharde bouw weg worden verwijderd ter plaatse van dit deel van het klompenpad en worden teruggebracht in de oorspronkelijke natuurlijke situatie. i. In paragraaf 4.10 van de plantoelichting is op de mogelijke gevolgen voor omliggende bedrijven ingegaan. Geconcludeerd wordt dat er geen belemmeringen bestaan voor woningbouw, noch voor de omliggende bedrijven.	
--	--	--

Reactie 8. 125389 a. De druk op de natuur te hoog wordt. • Er dan 2,5x zoveel bewoners aan de Husselsesteeg komen. Er is lintbebouwing langs de Husselsesteeg en door de bouw van deze woningen ontstaat er een soort losstaande “woonwijk”. De helft van de nieuw te bouwen woningen (18 stuks) zou toepasselijker zijn voor dit stuk natuurgebied. b. Verkeer. - Er teveel verkeersbewegingen zullen komen. - De verkeersveiligheid zal in het geding komen. - Het zandgedeelte van de Husselsesteeg zal teveel te verduren krijgen. Wat tot gevolg heeft dat dit stuk vaker en geregelder gerepareerd zal moeten worden. - Er geen compensatie plaatsvindt voor het aantal mensen versus natuur.	Beantwoording reactie 8: a. Voor beantwoording zie algemene beantwoording reactie punt 1 en 3 Aantal woningen en reactie 9 onder a. Daarnaast wijzen wij op het volgende. Wij begrijpen de zorg voor behoud en instandhouding van de natuurlijke waardevolle omgeving aansluitend aan dit woningplan. Het plan is echter zorgvuldig ingepast en voorziet in een afname aan verharding en het behoud, de versterking en de toevoeging van groen. De verwachting is dan ook dat er minder verstoring van de natuur zal zijn in geval van het huidige woningplan dan wanneer het een vakantiepark zou zijn met 65 standplaatsen voor stacaravans en een kantine. b. Voor beantwoording zie algemene beantwoording 1 Verkeer en reactie 5 punt a.	
---	--	--

Reactie 9. 1254216 a. Natuurgebied waar met respect voor het behoud van de natuur wordt gehandeld. b. Hele wijk bouwen stuit mij tegen de borst en strookt niet met het karakter van de Husselsesteeg. c. Een woonwijk met 35 koopwoningen sluit niet aan bij het huidige unieke karakter van het groen hart van Putten. Een woonwijk past hier niet en zal ernstig afbreuk doen aan het karakter van de Husselsesteeg.	Beantwoording reactie 9: a. Voor beantwoording zie algemene beantwoording 1. Behoud en versterking van het landelijk karakter. b. Voor beantwoording zie algemene beantwoording punt 3 Aantal woningen. c. Voor beantwoording zie algemene beantwoording 1 Behoud en versterking van het landelijk karakter en 3 Aantal woningen.	- De suggesties betr. de 5 meter strookbreedte van de bestaande houtwal aan de noordzijde en het laten vervallen van de uitrit op de Husselsesteeg grenzend aan het perceel Husselsesteeg 16, welke tijdens de inspraakperiode zijn gedaan zijn reeds verwerkt in het bestemmingsplan.
--	---	--

3. Eindconclusie

Op basis van de zienswijzen worden de volgende aanpassingen in het bestemmingsplan doorgevoerd:

Op de 5-meter brede groenstrook in het noorden van het plangebied wordt de aanduiding 'houtwal' neergelegd. Gekoppeld aan deze aanduiding wordt in het bestemmingsplan aan artikel 3 het lid 3.4 toegevoegd. Deze luidt als volgt:

3.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

3.4.1 Vergunningplicht

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'houtwal',

- a. bomen met een stamomtrek van 0,65 m of meer op een hoogte van 1,3 m, te rooien of te vellen.
- b. struiken, heesters en gelijksoortige beplanting te verwijderen indien dit de instandhouding van de houtwal en functie als foerageerroute voor dieren aantast.

3.4.2 Uitzondering vergunningplicht

Het verbod van lid 3.4.1. is niet van toepassing op werken en werkzaamheden die:

- a. het rooien of vellen van bomen met een stamomtrek kleiner dan 0,65 m op een hoogte van 1,3 m betreffen;
- b. het normale onderhoud, beheer en gebruik betreffen.

3.4.3 Toetsingscriteria

Een omgevingsvergunning als bedoeld in lid 3.4.1 kan slechts worden verleend, indien door de uitvoering van het rooien of kappen geen blijvend on-evenredige afbreuk wordt gedaan aan de specifieke waarden van de functie van de 'houtwal'.

Bijlagen:

1. Rapport Goudappel 27-10-20 Verkeerskundig onderzoek knmrk: 007620.20201007.B1.03
2. Rapport Goudappel 30-4-21 Beantwoording zienswijze Husselsteeg 22-24 knmrk 009663.2021430.N1.01
3. Overzicht Indieners Zienswijzen

Bijlage 1

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Hussel Project B.V.

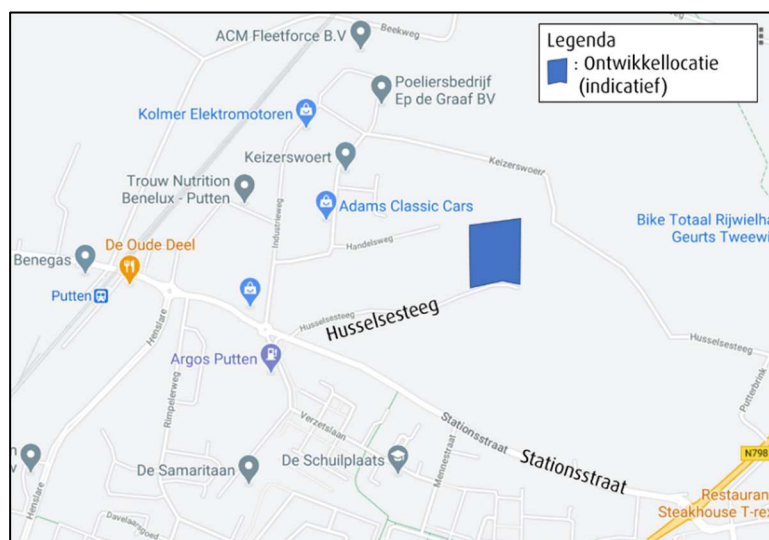
Verkeerskundige analyse woningbouwontwikkeling Husselsesteeg Putten

Datum
Kenmerk
Eerste versie

27 oktober 2020
007620.20201007.B1.03

1 Inleiding

Aan de Husselsesteeg in Putten zijn de campings Hilary's Camping en 't Goorzicht gelegen (zie ook figuur 1). De laatste jaren zijn deze campings in verval geraakt en werden de vakantiehuisjes gebruikt voor de huisvesting van arbeidsmigranten. Hussel Project B.V. is voornemens om het terrein van de camping reguliere woningbouw te realiseren. De transformatie heeft effect op de verkeersintensiteiten op de Husselsesteeg. Hussel Project B.V. heeft Goudappel Coffeng B.V. verzocht inzicht te geven in de verkeerskundige effecten als gevolg van de transformatie. In voorliggende notitie worden de resultaten beschreven.



Figuur 1: Ligging ontwikkellocatie (bron ondergrond: Google Maps)

2 Aanpak en uitgangspunten

2.1 Aanpak

Zoals in de inleiding beschreven is de transformatie van camping tot woonfunctie van invloed op de verkeersintensiteiten op een wegvak (Husselsesteeg). Met behulp van de CROW¹ kencijfers² voor de verkeersgeneratie is de verkeersgeneratie³ van de voormalige functie (camping) en toekomstige functie (wonen) berekend.

De huidige verkeersintensiteit op de Husselsesteeg is in beeld gebracht middels een mechanische verkeerstelling (slangtelling). NDC Nederland⁴ heeft in de periode van 16 tot en met 22 september 2020⁵ de verkeersintensiteit geregistreerd, waarin onderscheid is gemaakt in het auto- en fietsverkeer. Ten tijde van de meting was de bestaande camping grotendeels verlaten. Daarom is ten behoeve van het planeffect ook de verkeersgeneratie van de camping theoretisch berekend.

Vervolgens is het profiel van de Husselsesteeg beoordeeld met behulp van de Wegenscan. De Wegenscan is een tool ontwikkeld door Goudappel Coffeng, waarmee aan de hand van wegkenmerken een uitspraak wordt gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteit. De huidige- en toekomstige verkeersintensiteit zijn afgezet tegen de maximaal wenselijke verkeersintensiteit voor de Husselsesteeg in haar huidige vormgeving. Daar waar sprake is van een mismatch wordt aangegeven welke criteria bepalend zijn. De input voor de Wegenscan is deels op locatie verkregen⁶.

¹ CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

² CROW-publicatie 381 – Toekomstbestendig parkeren (december 2018).

³ De verkeersgeneratie bestaat uit de verkeersproductie (vertrekkend verkeer) en -attractie (aankomend verkeer).

⁴ NDC Nederland is een bureau gespecialiseerd in het verzamelen, analyseren en presenteren van verkeersgegevens.

⁵ Representatieve telperiode waarin de effecten van de COVID-19 maatregelen zich nagenoeg niet meer manifesteerden voor het autoverkeer. Mogelijke onderschatting van de fietsintensiteit door een beperking van het gebruik van openbaar vervoer.

⁶ Locatiebezoek d.d. maandag 5 oktober 2020 om 17.15 uur.

2.2 Uitgangspunten

Functieprogramma

De verkeersgeneratie van de voormalige en toekomstige functie is berekend op basis van het functieprogramma. De huidige functie is afgeleid uit het vigerende bestemmingsplan. In tabel 1 zijn de voormalige en toekomstige functies weergegeven.

	functie	omvang	eenheid
bestaand	vakantiepark Hillary's camping en 't Goorzicht	-79	woningen (stacaravans/ chalets)
nieuw	starterswoningen (1- en 2-persoons huishoudens)	21	woningen
	levensloopbestendige woningen	6	woningen
	2-onder-1-kap woningen	4	woningen
	vrijstaande woningen	5	woningen

Tabel 1: Voormalige en toekomstige functies Hilary's Camping

In de voormalige situatie waren 79 stacaravans/chalets aanwezig. In de toekomstige situatie zullen 36 woningen in verschillende woningtypes gerealiseerd worden.

CROW-kencijfers voor de verkeersgeneratie

In CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren – December 2018) zijn voor verschillende functies kencijfers voor de verkeersgeneratie opgenomen. Binnen de kencijfers is conform het gemeentelijk parkeerbeleid⁷ gekozen voor 'weinig stedelijk gebied' (stedelijkheidsgraad) in stedelijke zone (ligging ten opzichte van het centrum) 'buitengebied'. Binnen de bandbreedte die de kencijfers geven is op basis van het autobezit in Putten gekozen om het gemiddelde CROW-parkeerkencijfer als uitgangspunt te hanteren. Bij het hanteren van de kencijfers voor de verkeersgeneratie is bij dezelfde uitgangspunten aangesloten. In tabel 2 zijn de CROW-kencijfers voor de verkeersgeneratie per functie weergegeven. De waarden zijn gepresenteerd in motorvoertuigen (mvt) per etmaal op een gemiddelde weekdag.

functie	functie CROW	kencijfer verkeersgeneratie	eenheid
vakantiepark (Hillary's camping en 't Goorzicht)	bungalowpark (huisjescomplex)*	2,7	mvt/etmaal/woning
starterswoningen (1- en 2-persoons huishoudens)	koop, appartement, goedkoop	6,0	mvt/etmaal/woning
levensloopbestendige woningen	koop, huis, tussen/hoek	7,4	mvt/etmaal/woning
2-onder-1-kap woningen	koop, huis, twee-onder-een-kap	7,8	mvt/etmaal/woning
vrijstaande woningen	koop, huis, vrijstaand	8,3	mvt/etmaal/woning

* Deze functie past het beste bij hetgeen in het huidige bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

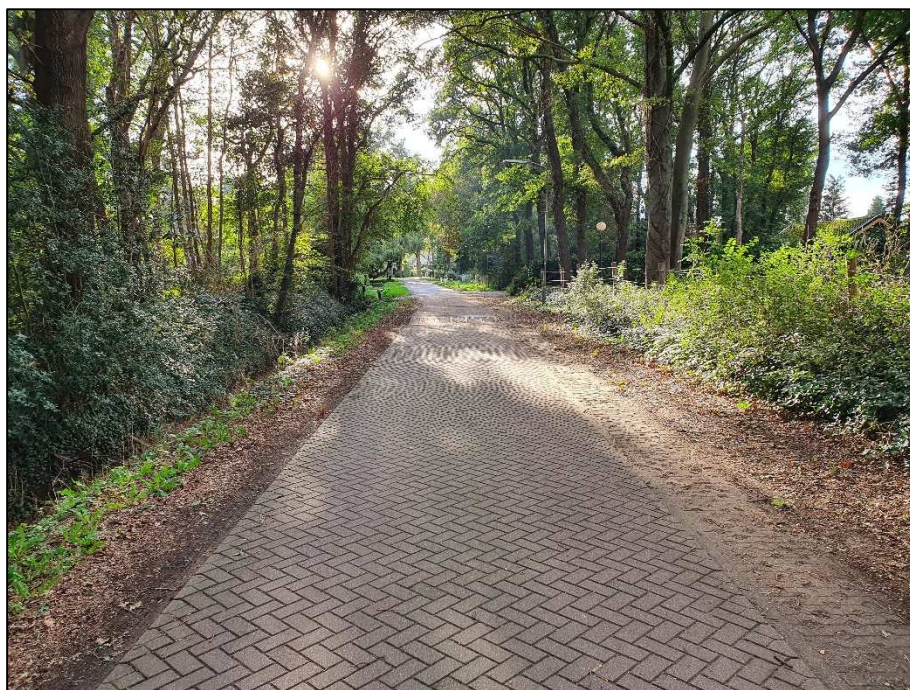
Tabel 2: Te hanteren CROW-kencijfers voor de verkeersgeneratie

⁷ Nota parkeernormen Putten d.d. 28 oktober 2016.

Conform CROW-publicatie 256 (Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden – Oktober 2008) bedraagt de omrekenfactor van weekdag naar werkdag voor woningen en het bungalowpark 1,11.

Vormgeving Husselsesteeg

De Husselsesteeg is, naast de ontsluitingsweg voor enkele woningen, de 'doorgaande' verbinding tussen de woonwijk ten noorden van het centrum en het station. De weg loopt parallel aan de Stationsstraat. De Husselsesteeg is tussen de aansluiting met de Stationsstraat en de te ontwikkelen locatie verhard middels een open verharding (klinkers). Aan weerszijden van de rijbaan is de berm verhard met grasbetontegels. De totale verhardingsbreedte bedraagt 4,50 meter⁸, inclusief de grasbetonstenen aan weerszijden, en is bedoeld voor gemengd verkeer (auto en fiets). Voetgangers maken gebruik van de rijbaan, of kunnen gebruik maken van de berm. Het wegvak is gelegen buiten de bebouwde kom en er geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur. Op basis van de vormgeving en de maximumsnelheid is de weg gecategoriseerd als een erftoegangsweg type II buiten de bebouwde kom. In figuur 2 is het huidige profiel weergegeven.



Figuur 2: Huidige vormgeving Husselsesteeg ter hoogte van huisnummer 24 (foto: Goudappel Coffeng)

⁸ Rijloper van 3,30 meter met aan weerszijden bermverharding in de vorm van grasbetonstenen met een breedte van elk 0,60 meter.

Huidige verkeersintensiteiten

Zoals reeds in de aanpak beschreven is het huidige gebruik door NDC Nederland geregistreerd in de periode van 16 tot en met 22 september 2020. Met behulp van telapparatuur is in deze periode 24/7 de verkeersintensiteit per uur geregistreerd. Onderscheid is gemaakt in auto- en fietsverkeer en naar rijrichting. De telling heeft plaatsgevonden ter hoogte van huisnummer 35. In bijlage 1 van deze notitie zijn de resultaten uit de verkeerstelling opgenomen. In tabel 3 zijn de belangrijkste bevindingen weergegeven.

modaliteit	eenheid	richting oost	richting west	doorsnede
		(Keizerswoert)	(Stationsstraat)	
auto	gemiddelde werkdag etmaal	128	122	250
	drukste uur	11	9	20
fiets	gemiddelde werkdag etmaal	181	187	372
	drukste uur	22	16	38

Tabel 3: Huidige verkeersintensiteiten per etmaal en in het drukste uur (bron: verkeerstellingen NDC Nederland)

Tijdens de registratie van de verkeersintensiteit is ook de passeersnelheid van het gemotoriseerde verkeer geregistreerd. De hoogst registreerde V85⁹ bedroeg tijdens de waarneemperiode 42,5 km/uur. Over het algemeen ligt de V85 op circa 35 tot 40 km/uur. De V85 ligt daarmee ruim onder de maximum geldende snelheid van 60 km/uur.

⁹ De V85 bedraagt de snelheid die door 85% van de passanten niet wordt overschreden.

3 Resultaten

3.1 Verkeersgeneratie

In tabel 4 is de verkeersgeneratie van de huidige en toekomstige invulling weergegeven. De verkeersgeneratie is weergegeven in motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag en in het drukste ochtend- en avondspitsuur. De percentages voor het ochtend- en avondspitsuur zijn afkomstig uit CROW-publicatie 256¹⁰. De weergegeven waarden voor het etmaal zijn afgerond op 10-tallen naar boven.

functie	verkeersgeneratie		
	etmaal	ochtendspitsuur (8%)	avondspitsuur (9%)
vakantiepark Hillary's camping en 't Goorzicht	-240	-20	-22
starterswoningen (1- en 2-persoons huishoudens)	140	12	13
levensloopbestendige woningen	50	4	5
2-onder-1-kap woningen	40	4	4
vrijstaande woningen	50	4	5
totaal nieuwe woningen	280	24	27
effect toekomstige situatie	+40	+4	+5

Tabel 4: Verkeersgeneratie huidige en toekomstige situatie

Voor de functie als bungalowpark is verkeersgeneratie berekend van circa 240 mvt/etmaal. Om het netto-effect van de ontwikkeling in beeld te brengen is deze verkeersgeneratie als een negatief getal gepresenteerd. Als gevolg van de woningbouw bedraagt de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie circa 280 mvt/etmaal. Ten opzichte van de voormalige functie neemt de verkeersgeneratie met circa 40 mvt/etmaal toe.

De totale verkeersbelasting bedroeg in de situatie waarin het vakantiepark functioneerde circa 490 mvt/etmaal op de Husselsesteeg¹¹. Na realisatie van de geplande woningen bedraagt de totale verkeersbelasting circa 530 mvt/etmaal. In de spitsuren is de toename zeer beperkt. In het ochtendspitsuur neemt de verkeersintensiteit met circa 4 toe en in het avondspitsuur met circa 5. In de spitsperiodes is de toename dermate gering dat dit op kruispuntniveau niet tot een waarneembaar verschil gaat leiden in de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

¹⁰ Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden (oktober 2008). Deze publicatie bevat achtergrondinformatie die in de meest recente CROW-publicatie (381 – December 2018) niet is opgenomen.

¹¹ 250 mvt/etmaal uit verkeerstelling (zie tabel 3) + 240 mvt/etmaal voor een volledig bezette camping = 490 mvt/etmaal.

3.2 Kwaliteit verkeersafwikkeling op wegvakniveau

Belangrijk criterium ter beoordeling van de verkeersveiligheid op een erftoegangsweg type II buiten de bebouwde kom is, naast de gereden snelheid, het voorkomen van berm schade. Berm beschadiging door het frequent berijden van de berm door (zware) voertuigen moet om de volgende redenen zo veel mogelijk worden voorkomen¹²:

- Het berijden van een (zwaar) beschadigde berm die veelal ongelijk ten opzichte van de verharding ligt, is met name voor tweewielige voertuigen (fietzers, brom- en motorfietsen) zeer onveilig;
- Een zwaar beschadigde berm kan de wegconstructie aantasten door afkalving en indringing van water;
- Een frequent (zwaar) beschadigde berm leidt tot hoge onderhoudskosten;
- Mogelijke aansprakelijkheid van de wegbeheerder als gevolg van permanent aanwezige risico's.

Om berm schade te voorkomen, moet de verhardingsbreedte zijn afgestemd op het (verwachte) verkeersaanbod, zowel naar verkeersintensiteit als naar verkeerssamenstelling. Naar de relatie tussen verhardingsbreedte en berm schade is slechts beperkt onderzoek gedaan. In tabel 5 staan indicatieve grenzen voor de verkeersintensiteit.

Verhardingsbreedte (m)	Intensiteit (mvt/etmaal)	
	zandgrond	klei/veen
3,00	350	300
3,50	400	350
4,00	575	500
4,50	1.000	800
5,00	1.400	1.150

Tabel 5: Maximale intensiteit ter voorkoming van berm schade (Handboek Wegontwerp 2013 Erftoegangswegen)

De totale verhardingsbreedte op de Husselsesteeg bedraagt 4,50 meter inclusief de aanwezige bermverharding aan weersijden van de weg. Uit een locatiebezoek¹³ wordt geconcludeerd dat de bermverharding benut wordt om een tegemoetkomende auto en/of fietsers te laten passeren. De weg is hiervoor voldoende breed. Het passeren gaat met een lage snelheid, wat ook blijkt uit de V85 registratie. Daarnaast ligt de passeersnelheid laag door de aanwezigheid van hoge drempels.

¹² Citaat uit: Handboek Wegontwerp 2013 Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (CROW-publicatie 329 – November 2013).

¹³ Maandag 5 oktober 2020.

Tijdens het locatiebezoek is zichtbaar geworden dat in de huidige situatie nagenoeg geen sprake is van bermshade, zoals ook te zien in figuur 2. Hieruit wordt geconcludeerd dat de wegbreedte voldoende is om de huidige verkeersintensiteit verkeersveilig af te wikkelen. De wegbreedte leidt tot een gewenst gedrag en is in overeenstemming met de huidige verkeersintensiteit.

Uit tabel 5 wordt, in combinatie met het feitelijke gebruik, geconcludeerd dat ook de toekomstige verkeersbelasting, van circa 530 mvt/etmaal (een geringe toename van circa +40 mvt/etmaal ten opzichte van de huidige verkeersbelasting) goed en verkeersveilig kan worden afgewikkeld op het bestaande profiel.

4 Conclusies

Uit de analyse worden de volgende conclusies getrokken:

- De toekomstige verkeersintensiteit, inclusief verkeersgeneratie van de geplande woningbouw, kan verkeersveilig worden afgewikkeld op de Husselsesteeg.
- Ten opzichte van de huidige functie neemt de verkeersintensiteit, na realisatie van de woningen, beperkt toe met circa 40 mvt/etmaal.
- Het huidige profiel is geschikt voor de afwikkeling van de toekomstige verkeersintensiteit. Door de wegbreedte ligt de snelheid laag. Passeren van tegemoetkomend verkeer is goed mogelijk via de bermverharding. Van bermshade is in de huidige situatie geen sprake.
- De geringe toename van het verkeer heeft geen (negatief) effect op de verkeersveiligheid van voetgangers (die gebruik maken van de rijbaan of naastgelegen berm) en het (doorgaande) fietsverkeer.

Bijlage 1 Resultaten verkeerstellingen

Verkeerstelling Motorvoertuigen



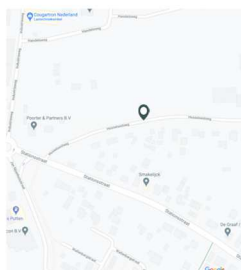
Husselsesteeg, Putten Tussen Keizerswoert en Stationsstraat



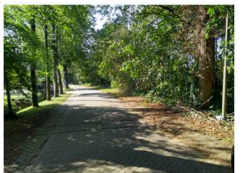
P01

Meetlocatie
Husselsesteeg
Putten
Tussen Keizerswoert en Stationsstraat
RI.1 = RI. Oost (Keizerswoert)
RI.2 = RI. West (Stationsstraat)

Meting
Meetperiode: 16 t/m 22 september 2020
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Goudappel Coffeng
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)



Intensiteiten

	Doornede		RI. Oost		RI. West	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	250	100%	235	100%	128	120
Dag (7-19u)	200	79.9%	189	80.1%	103	96
Avond (19-23u)	36	14.4%	34	14.5%	19	17
Nacht (23-7u)	14	5.7%	13	5.4%	6	5
Ochtendspits (7-9u)	25	10.0%	22	9.3%	11	9
Avondspits (16-18u)	37	15.0%	36	15.2%	23	22

Uurcijfers

	Doornede		RI. Oost		RI. West	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	1	0.3%	1	0.4%	0	0
01:00 - 02:00	0	0.2%	1	0.2%	0	0
02:00 - 03:00	0	0.2%	1	0.2%	0	0
03:00 - 04:00	1	0.4%	1	0.5%	0	1
04:00 - 05:00	3	1.1%	2	0.9%	1	2
05:00 - 06:00	2	0.8%	2	0.8%	1	1
06:00 - 07:00	4	1.6%	3	1.2%	1	3
07:00 - 08:00	7	2.8%	6	2.4%	2	5
08:00 - 09:00	18	7.2%	16	6.9%	8	7
09:00 - 10:00	14	5.4%	14	5.8%	5	8
10:00 - 11:00	15	6.2%	14	6.0%	9	6
11:00 - 12:00	19	7.4%	19	8.0%	9	9
12:00 - 13:00	20	8.0%	19	8.1%	9	9
13:00 - 14:00	15	6.2%	15	6.5%	7	8
14:00 - 15:00	17	6.9%	17	7.3%	10	9
15:00 - 16:00	21	8.4%	20	8.3%	11	10
16:00 - 17:00	20	7.8%	20	8.4%	11	11
17:00 - 18:00	18	7.1%	16	6.8%	12	11
18:00 - 19:00	16	6.4%	13	5.7%	8	7
19:00 - 20:00	18	7.3%	17	7.0%	10	9
20:00 - 21:00	9	3.6%	8	3.4%	4	5
21:00 - 22:00	6	2.4%	6	2.7%	4	2
22:00 - 23:00	2	1.0%	3	1.3%	1	2
23:00 - 24:00	3	1.1%	3	1.1%	2	1

Voertuigverdeling

	Doornede		RI. Noord		RI. Zuid	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	227	91.0%	212	90.2%	92.6%	91.6%
Middelwaar (M)	9	3.8%	7	2.9%	3.8%	3.0%
Zwaar (Z)	13	5.3%	16	6.9%	3.6%	5.6%

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaal-totaal

	Aantal voertuigen
wo 16-sep	256
do 17-sep	259
vr 18-sep	265
za 19-sep	229
zo 20-sep	169
ma 21-sep	266
di 22-sep	203

Snelheid weekdag

	Doornede	RI. Oost	RI. West
Gem. snelheid	30.3	30.4	30.1
V85	38.1	38.3	37.9

Verkeerstelling Motorvoertuigen

Husselsesteeg, Putten Tussen Keizerswoert en Stationsstraat



P01

Meetlocatie
Husselsesteeg
Putten
Tussen Keizerswoert en Stationsstraat
RI.1 = RI. Oost (Keizerswoert)
RI.2 = RI. West (Stationsstraat)

Meting
Meetperiode: 16 t/m 22 september 2020
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Goudappel Coffeng
Uitgevoerd door: NDC Nederland

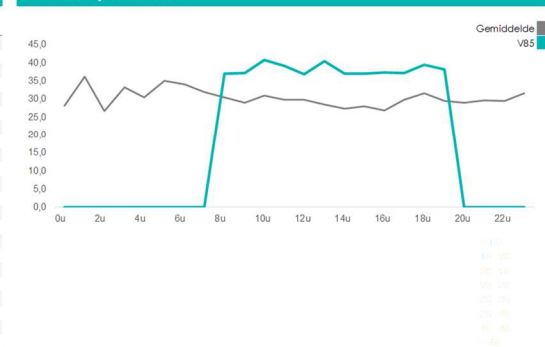
Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)



Snelheden weekdag

	Doornede		RI. Oost		RI. West	
	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
00:00 - 01:00	28.2	-	28.1	-	28.2	-
01:00 - 02:00	36.1	-	38.2	-	34.0	-
02:00 - 03:00	26.7	-	14.0	-	39.4	-
03:00 - 04:00	33.3	-	30.3	-	36.3	-
04:00 - 05:00	30.5	-	34.2	-	26.8	-
05:00 - 06:00	35.0	-	41.2	-	28.8	-
06:00 - 07:00	34.0	-	36.6	-	31.4	-
07:00 - 08:00	31.9	-	32.2	-	31.6	-
08:00 - 09:00	30.5	37.0	32.9	39.0	28.0	35.0
09:00 - 10:00	29.0	37.1	29.5	36.9	28.4	37.3
10:00 - 11:00	30.9	40.8	31.8	41.3	29.9	40.3
11:00 - 12:00	29.7	39.1	29.9	38.2	29.6	39.9
12:00 - 13:00	29.8	36.9	31.4	38.8	28.2	35.0
13:00 - 14:00	28.5	40.4	30.5	42.5	26.5	38.4
14:00 - 15:00	27.4	36.9	27.9	35.5	26.8	38.4
15:00 - 16:00	28.0	37.0	28.2	37.0	27.8	37.0
16:00 - 17:00	26.8	37.3	27.6	35.8	26.1	38.7
17:00 - 18:00	29.8	37.1	28.5	37.1	31.0	-
18:00 - 19:00	31.5	39.5	32.5	39.3	30.6	39.6
19:00 - 20:00	29.4	38.2	30.1	38.5	28.6	37.9
20:00 - 21:00	28.9	-	30.1	-	27.7	-
21:00 - 22:00	29.6	-	27.5	-	31.7	-
22:00 - 23:00	29.5	-	29.2	-	29.8	-
23:00 - 24:00	31.6	-	28.0	-	35.1	-
Gemiddelde	30.3	38.1	30.4	38.3	30.1	37.9

Uurverloop snelheden



Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

P01

Meetlocatie

Husselsesteeg

Putten

Tussen Keizerswoert en Stationsstraat

RL 1 = RI Oost (Keizerswoert)

RL 2 = RI West (Stationsstraat)

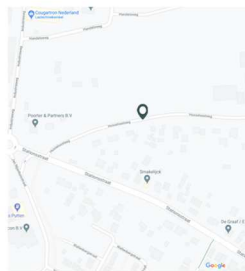
Meting

Meetperiode: 16 t/m 22 september 2020

Methodiek: Tellingen (NDC Nederland MC)

In opdracht van: Goudappel Cotteng

Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

Husselsesteeg, Putten

Tussen Keizerswoert en Stationsstraat



Intensiteiten

	Doorsnede		RI Oost		RI West	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	372	100%	331	100%	181	161
Dag (7-19u)	326	87.6%	291	88.0%	165	145
Avond (19-23u)	26	7.0%	25	7.6%	14	11
Nacht (23-7u)	20	5.4%	15	4.4%	1	2
Ochtendspits (7-9u)	67	18.0%	50	15.1%	28	20
Avondspits (16-18u)	73	19.6%	63	19.0%	47	38

Uurcijfers

	Doorsnede		RI Oost		RI West	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0.0%	0	0.0%	0	0
01:00 - 02:00	0	0.0%	0	0.0%	0	0
02:00 - 03:00	0	0.0%	0	0.0%	0	0
03:00 - 04:00	0	0.0%	0	0.0%	0	0
04:00 - 05:00	2	0.5%	1	0.3%	0	0
05:00 - 06:00	5	1.3%	4	1.2%	0	0
06:00 - 07:00	11	3.0%	8	2.4%	0	1
07:00 - 08:00	27	7.3%	20	6.0%	6	4
08:00 - 09:00	40	10.8%	30	9.1%	22	16
09:00 - 10:00	18	4.8%	18	5.4%	7	8
10:00 - 11:00	17	4.6%	15	4.5%	9	8
11:00 - 12:00	20	5.4%	21	6.3%	7	9
12:00 - 13:00	21	5.6%	20	6.0%	9	9
13:00 - 14:00	25	6.7%	23	7.0%	13	12
14:00 - 15:00	29	7.8%	30	9.1%	16	16
15:00 - 16:00	37	9.9%	34	10.3%	15	14
16:00 - 17:00	38	10.2%	34	10.3%	22	19
17:00 - 18:00	35	9.4%	29	8.8%	25	19
18:00 - 19:00	19	5.1%	17	5.1%	14	11
19:00 - 20:00	17	4.6%	15	4.5%	9	8
20:00 - 21:00	4	1.1%	5	1.5%	3	3
21:00 - 22:00	3	0.8%	3	0.9%	2	1
22:00 - 23:00	2	0.5%	2	0.6%	1	1
23:00 - 24:00	2	0.5%	2	0.6%	1	0

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotale

	Aantal voertuigen
wo 16-sep	363
do 17-sep	355
vr 18-sep	330
za 19-sep	264
zo 20-sep	196
ma 21-sep	408
di 22-sep	398

Bijlage 2

Opdrachtgever	Hussel Project BV
Datum	30 april 2021
Onderwerp	Beantwoording zienswijze Husselsesteeg 22-24 Putten
Kenmerk	009663. 20210430.N1.01
Pagina	1/4

BEANTWOORDING ZIENWIJZE HUSSESESTEEG 22-24 PUTTEN

1. Context

Hussel Project BV is bezig met de ontwikkeling van woningen op de locatie van voormalig campings Hilary's en 't Goorzicht. Als onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing voor deze ontwikkeling heeft Goudappel BV in oktober 2020 een verkeerskundige analyse opgesteld: Notitie 'Verkeerskundige analyse woningbouwontwikkeling Husselsesteeg Putten met kenmerk 007620.20201007.B1.01. Via de gemeente Putten is in de ruimtelijke procedure met een zienswijze gereageerd op deze verkeerskundige analyse. In deze notitie geven wij onze reactie op deze zienswijze.

2. Inhoudelijke reactie

In dit hoofdstuk wordt inhoudelijk reactie gegeven op de beroepsgronden die gaan over de door Goudappel opgestelde notitie. In de zienswijze wordt op de volgende onderwerpen gereageerd:

1. Profiel van de Husselsesteeg;
2. Berekening van de verkeersgeneratie;
3. Locatie en moment van slangtelling;
4. Wijzigend verkeerspatroon.

In het navolgende wordt de letterlijke inhoud van de zienswijze *cursief* gepresenteerd. Daarna is de reactie van Goudappel geplaatst.

1. Profiel van de Husselsesteeg

Zienswijze

"De rijloper van 3,30 meter heeft hier slechts aan een zijde, en niet aan weerszijden een bermverharding in de vorm van grasbetonstenen met een breedte van elk 0,60 meter. "

Reactie Goudappel

De Husselsesteeg heeft, vanaf de Stationsstraat tot voorbij de ontwikkellocatie, een rijloper van 3,30 meter met aan beide zijden bermverharding in de vorm van grasbetonstenen van 0,60 meter. Dit is duidelijk zichtbaar in figuur 1. Wel is de bermverharding op sommige locaties minder zichtbaar, omdat deze bedekt is met grond/groen.

Het totaalprofiel is hiermee 4,50 meter, opgebouwd uit een rijloper (3,30 meter) en bermverharding aan weerszijden (2x 0,60 meter).



Figuur 1: Doorsnede Husselsesteeg (Bron: Cyclomedia/Streetsmart)

2. Berekening van de verkeersgeneratie

Zienswijze

"Het is geen 0 meting, temeer omdat de camping niet meer in functie is, en men ook in September nog volop bezig was met het verwijderen van de caravans. Alleen een theoretische benadering is mogelijk. Die heb ik uitgevoerd op basis van kentallen aangeleverd door Goudappel Coffeng. De berekeningen zijn te vinden in de bijlage "Husselsesteeg verkeersbewegingen".

Als ik in het vervolg over de verkeersbewegingen spreek dan is dit alleen het auto en vrachtverkeer, en niet het fietsverkeer wat een nog groter aandeel heeft in het totale verkeer.

Mijn conclusie is dat bij afsluiting van de Husselsesteeg naar de Putterbrink, we moeten rekenen op een toename van 79% ter hoogte van de uitrit van Hilary, en een toename van 29% bij de aansluiting op de Stationsstraat. Daar gaat het aantal verkeersbewegingen per etmaal van 406 naar 524, ofwel een stijging van 118 per dag. Het aandeel van het aantal verkeersbewegingen afkomstig van Husselsesteeg 22 is 267, ofwel de helft van het aantal verkeersbewegingen ter hoogte van de aansluiting met de Stationsstraat."

Reactie Goudappel

De meting die is gehouden om de verkeersintensiteiten te meten betreft wel degelijk een nulmeting. Dat wil zeggen: op het moment van meten waren zowel de vakantieparken (Hilary's en 't Goorzicht) als de nieuwe woningen niet functioneel. De mogelijkheden binnen het huidige bestemmingsplan laten het toe om hier een vakantiepark te realiseren, met alle verkeersbewegingen van dien. Het plan is echter om hier woningbouw te realiseren.

In de berekening van de verkeersgeneratie is gekeken naar het verschil tussen de mogelijkheden binnen het vigerende bestemmingsplan (invulling met vakantieparken Hilary's en 't Goorzicht) en de geplande woningbouw. Op deze manier is inzichtelijk gemaakt wat de woningen aan extra verkeer genereren ten opzichte van de vergunde situatie (vakantiepark). Dit verschil is inzichtelijk gemaakt in tabel 4 van de notitie. Kortom, gekeken is naar het verschil met de vergunde situatie en niet naar het verschil met de gemeten situatie.

Het weghalen van de caravans betreft een tijdelijke situatie en kan voor een beperkte overschatting in de verkeerstelling zorgen. Aangezien er in een reguliere situatie, zonder verkeersbewegingen als gevolg van het weghalen van caravans, minder verkeer zal rijden betreft het hier een beperkte overschatting van de huidige situatie/nulmeting.

3. Locatie en moment van slangtelling

Zienswijze

"De meting had op 2 punten moeten plaatsvinden omdat de Husselsesteeg niet doodlopend is. Meer logische punten waren geweest het punt waar de verharding overgaat in de zandweg en de aansluiting op de Stationsstraat. Los daarvan is vanwege de COVID-19 pandemie ook in September sprake geweest van lagere aantallen verkeersbewegingen."

Reactie Goudappel

De meting heeft plaatsgevonden aan de maatgevende zijde (ter hoogte van huisnummer 35), namelijk op de verharde weg tussen de Husselsesteeg en de Stationsstraat in. Deze route is de meest logisch voor gemotoriseerd vervoer, omdat hiermee een onverharde weg die onaantrekkelijk is motorvoertuigen, vermeden wordt. In de notitie is ervan uitgegaan dat 100% van het extra verkeer richting de Stationsstraat rijdt. Daarmee is een worst-case scenario aangehouden. Indien een deel van het verkeer toch besluit richting Putterbrink te rijden, zal de verkeersintensiteit op de Husselsesteeg, ter hoogte van het meetpunt, lager zijn dan in deze studie aangehouden.

Het meetmoment in september is maatgevend en vergelijkbaar met een reguliere situatie (zonder corona). Tijdens de meetperiode (16 t/m 22 september 2020) was beperkt sprake van COVID-19 maatregelen¹. Ter illustratie: tijdens de persconferentie op 18 september 2020 is aangekondigd dat er extra regionale maatregelen zouden gaan gelden in bepaalde regio's (niet in regio Putten). De horeca was op dat moment nog geopend en thuisbezoek (maximaal 6 personen) was mogelijk. Wij zien daarom geen reden om aan te nemen dat de verkeerssituatie in deze woonomgeving niet representatief zou zijn.

4. Wijzigend verkeerspatroon

Zienswijze

"Een opmerking die ik verder wil maken is dat het wijzigen van recreatie in een woonbestemming voor een ander verkeerspatroon zorgt, waardoor de ochtend en avondspits sterk in intensiteit zullen toenemen."

Reactie Goudappel

Voor de beoordeling op wegvakniveau is het gebruikelijk om te kijken naar de verkeersintensiteiten op etmaalniveau, voor de beoordeling op kruispuntniveau wordt normaliter gekeken naar de spitsuren. In ons verkeerskundig advies is de verkeersafwikkeling op wegvakniveau beoordeeld en is daarom gekeken naar de verkeersintensiteiten op etmaalniveau.

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2020/09/18/nieuwe-regionale-maatregelen-om-het-virus-in-te-dammen>