

Nota Zienswijzen

TAM-omgevingsplan “Hoofdstuk 22q Woudse Erven II”

Het college van Barneveld heeft het TAM-omgevingsplan “Hoofdstuk 22q Woudse Erven II” (nr. TAMOP0017) in voorbereiding. Het TAM-omgevingsplan voorziet in een nieuw gedeelte van de woonwijk De Burgt aan de zuidzijde van de kern Barneveld met ongeveer 160 woningen.

Het ontwerp van het besluit en de daarop betrekking hebbende stukken hebben ter inzage gelegen van 19 december 2025 tot en met 29 januari 2026. Eenieder is in de gelegenheid gesteld een zienswijze over het ontwerp naar voren te brengen. Er zijn drie zienswijzen ingekomen in de periode dat het ontwerp ter inzage lag.

Hieronder staan de samenvatting en de beoordeling van de zienswijzen.

1.	De bewoner/eigenaar van het perceel: Ramselaar 6 3772 NH BARNEVELD	Datum ontvangst: 21 januari 2026 Datum dagtekening: 21 januari 2026 Zaaknummer: 788146
<i>a. Zienswijze</i> De straat Ramselaar heeft enkel bestemmingsverkeer. De aansluiting van de bestaande wijk ‘Woudse Erven I’ op ‘Woudse Erven II’ zou lopen via de aangelegde verbinding aan de Boswei. Een aansluiting op Ramselaar heeft impact op de waarde van de woning en op het woonplezier. Er spelen veel kinderen, ook in de speeltuin. <i>Gemeentelijke reactie</i> De onderstaande luchtfoto uit 2025 geeft een beeld van de huidige situatie bij de straat Ramselaar. Rechtsonder op de foto is de speelvoorziening te zien.  Luchtfoto d.d. 21 maart 2025 Ramselaar		

Op 21 april 2021 heeft de raad van gemeente Barneveld het bestemmingsplan “Woudse Erven I” vastgesteld. Dit bestemmingsplan vormde de planologische basis voor een gedeelte van de woonwijk De Burgt met 109 grondgebonden woningen en 22 appartementen.

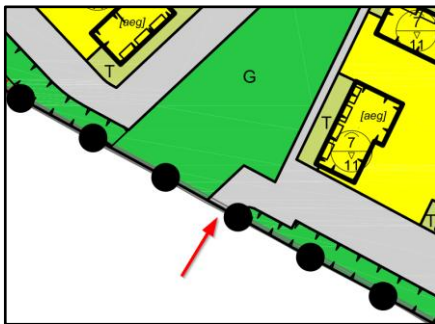
In de toelichting bij het bestemmingsplan “Woudse Erven I” gaat § 5.14 over verkeer en parkeren. De volgende passage komt uit de genoemde paragraaf:

‘Het plangebied zal zowel aan de oostelijke als aan de westelijke zijde ontsloten worden. In het plangebied worden enkele wegen aangelegd ten behoeve van de nieuwe woningen. Alle wegen in het plangebied worden 30 km/uur en de vormgeving en inrichting wordt daarop afgestemd. Zo komen er op de centrale weg door het plangebied enkele verkeerplateau’s.

Tevens wordt er een weg aangelegd waarmee het plangebied aan kan sluiten op het gebied ten zuiden van het plangebied waar ook woningbouwplannen liggen voor de toekomst. Daarnaast wordt er aan de oostzijde van het plangebied een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd (Burg. van Diepeningenlaan, een 50 km/uur weg), waarmee het plangebied wordt ontsloten. Deze weg sluit in het noorden aan op de reeds bestaande Burg. van Diepeningenlaan. Bij de verdere ontwikkeling van De Burgt zal de Burg. van Diepeningenlaan worden doorgetrokken naar de Burg. Labreelaan.’

Een relevante zin uit de passage is onderstreept.

Het gebied De Burgt is al sinds jaar en dag aangewezen als woningbouwlocatie. Het was dus bekend dat de raad het deelgebied Woudse Erven I zou moeten laten aansluiten op nadien te ontwikkelen deelgebieden van de woonwijk. Uit de toelichting en de verbeelding van bestemmingsplan blijkt dat de aansluiting met het plangebied dat nu is aangeduid als “Woudse Erven II” was voorzien bij de straat Boswei ter hoogte van huisnummer 26. Hieronder zijn opgenomen een fragment van de verbeelding en een panoramafoto, waarop is te zien dat een gedeelte van de weg al is aangelegd. Het vervolg van de weg in zuidelijke richting naar het plangebied “Woudse Erven II” komt waar nu het rood-witte schrikhek staat. De weg is aangeduid met een rode pijl.

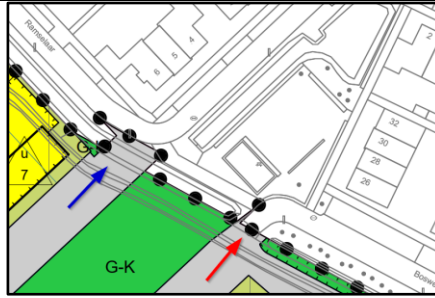


Fragment verbeelding “Woudse Erven I” (2021)



Panoramafoto d.d. 10 juli 2025 Boswei

Op de kaart van het ontwerp van het TAM-omgevingsplan “Hoofdstuk 22q Woudse Erven II” is de aansluiting op de straat Boswei te zien (zie de rode pijl op de onderstaande afbeelding), maar er is ook een aansluitende weg ingetekend bij de straat Ramselaar (zie de blauwe pijl).



Fragment kaart
ontwerp TAM-omgevingsplan Woudse Erven II (2025)

In § 5.19 Verkeer van de motivering bij het ontwerp-TAM-omgevingsplan staat onder meer het volgende over de ontsluiting en verkeersveiligheid:

‘Het plangebied wordt voor gemotoriseerd verkeer hoofdzakelijk ontsloten op de rotonde Burgemeester van Diepeningenlaan (maximumsnelheid 50 km/uur). Vanaf de Burgemeester van Diepeningenlaan kan de hoofdwegenstructuur (Scherpenzeelseweg – A30) worden bereikt. Aan de noordoostzijde worden de wegen in het plangebied aangesloten op de bestaande wegenstructuur van De Burgt (Boswei en Nederwoudseweg). Hierdoor is het plangebied vanuit meerdere richtingen bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. De wegen binnen het plan worden ingericht als wegen met een hoofdzakelijke verblijfsfunctie waarbij percelen direct worden ontsloten op de wegen binnen het plangebied. De inrichting van de wegen sluit aan bij de maximumsnelheid van 30 km/uur.’

Een relevante zin uit de verkeersparagraaf is onderstreept. De aansluiting bij de straat Ramselaar is niet genoemd.

Naar aanleiding van de zienswijze overwegen wij als volgt:

Vanuit verkeerskundig oogpunt is er geen absolute noodzaak om deze verbinding voor gemotoriseerd verkeer te behouden in de vast te stellen versie van het plan.

Het schrappen van de verbinding heeft echter als nadeel dat er een doodlopende weg ontstaat. Dit is onhandig voor met name zwaar verkeer. Ook vuilniswagens kunnen stuiten op problemen wat betreft de bereikbaarheid. De aanbiedplaatsen voor afvalcontainers zullen worden gesitueerd bij een doorgaande weg. Op grond van artikel 5, tweede lid onder sub c van de Nadere regels Afvalstoffenverordening van gemeente Barneveld (d.d. 8 februari 2022) streven wij ernaar om de afstand van de nieuwe woningen tot de aanbiedplaats niet meer dan 200 meter te laten zijn.

Het benoemde nadeel weegt voor ons niet zo zwaar dat de extra aansluiting er per se moet komen. Wij begrijpen dat omwonenden erop hebben gerekend dat er één aansluiting zou komen bij Boswei. Voortschrijdend inzicht ten opzichte van het bestemmingsplan “Woudse Erven I” kan nopen tot een aanpassing van de inrichting van de infrastructuur, maar dat is niet het geval wat betreft de extra aansluiting voor gemotoriseerd verkeer.

Het is de bedoeling om bij de vaststelling van het TAM-omgevingsplan “Hoofdstuk 22q Woudse Erven II” aan de gronden bij de blauwe pijl op de bovenstaande afbeelding niet de functie ‘Verkeer’, maar de functie ‘Groen’ toe te kennen. Daar mag wel een wandelpad worden gerealiseerd.

b. Zienswijze

De tijdelijke noodweg tussen Ramselaar en Boswei zou verdwijnen zodra de nieuwe wijk gebouwd zou worden. Dit zou de verkeersveiligheid ten goede komen.

Gemeentelijke reactie

Hieronder is de luchtfoto van maart 2025 opgenomen, waarop de verbinding tussen de straten Ramselaar en Boswei is te zien. Rechts daarnaast staat een panoramafoto van het verbindingsweggetje, genomen in noordoostelijke richting. De bestrating van het weggetje is afwijkend van Ramselaar en Boswei.



Luchtfoto d.d. 22 maart 2025
Verbinding Ramselaar ↔ Boswei



Panoramafoto d.d. 10 juli 2025
Verbinding Boswei → Ramselaar

In het onder punt 1.a. van deze nota genoemde bestemmingsplan “Woudse Erven I” heeft de raad de bestemming ‘Groen’ toegekend aan de gronden van het bewuste gedeelte van het perceel, kadastraal bekend gemeente Barneveld, sectie E, nummer 6790. Het perceel is eigendom van de besloten vennootschap Van de Mheen Planontwikkeling B.V..

In artikel 3.1 van het bestemmingsplan zijn de voor ‘Groen’ aangewezen gronden bestemd voor groenvoorzieningen, bermen en beplanting, paden, speelvoorzieningen, waterlopen, waterpartijen en waterberging, met daaraan ondergeschikt: verhardingen en parkeervoorzieningen. Het verbindingsweggetje heeft dus geen primaire verkeersfunctie.

Het weggetje is aangelegd ten behoeve van de vuilniswagen. Het weggetje was bedoeld in gebruik te zijn tot de verwezenlijking van het plangebied “Woudse Erven II”, want daarna zouden de straten Boswei en Ramselaar niet meer doodlopend zijn. Het weggetje komt de verkeersveiligheid ten goede in de huidige situatie; de vuilniswagen hoeft immers niet achteruit te rijden of te keren op de straat die circa 5 meter breed is.

Zodra de aansluiting van het plangebied “Woudse Erven II” op de bestaande wijk bij de straat Boswei ter hoogte van huisnummer 26 is gerealiseerd, zal gemeente Barneveld de bestrating van het verbindingsweggetje laten verwijderen en de gronden inrichten zoals de rest van de groenstrook.

c. Zienswijze

Er zal meer verkeer komen doordat de Nederwoudseweg een auto-te-gast-weg wordt. Er zou een fatsoenlijke ontsluiting naar de andere kant moeten komen om dichterbij de Scherpenzeelseweg de ontsluiting van de nieuwe wijk te hebben.

Gemeentelijke reactie

In § 5.19 Verkeer van de motivering bij het TAM-omgevingsplan “Hoofdstuk 22q Woudse Erven II” staat dat het plangebied voor gemotoriseerd verkeer hoofdzakelijk ontsloten wordt op de rotonde bij de Burgemeester Van Diepeningenlaan. Zo is de verbinding met de Scherpenzeelseweg. Aan de noordoostelijke zijde van het plangebied de wegen aangesloten op de bestaande wegenstructuur van woonwijk De Burgt (via Boswei en Nederwoudseweg). Op deze wijze is het plangebied ten minste langs twee routes ontsloten. Dit is van belang met het oog op de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en tijdens (toekomstige) werkzaamheden.

De verwachting is dat het meeste verkeer met een herkomst of bestemming in het plangebied Woudse Erven II zal ontsluiten op de rotonde bij de Burgemeester Van Diepeningenlaan. Dit vanwege de ligging nabij de hoofdwegenstructuur. Wij menen dat is voorzien in een 'fatsoenlijke' ontsluiting, waarnaar de betrokkene vraagt in zijn zienswijze. Een doorgaande verbinding voor het gemotoriseerd verkeer via de Nederwoudseweg – anders dan de inrichting als 'auto-te-gast'-straat – achten wij onwenselijk vanwege de menging met het fietsverkeer. De Nederwoudseweg is een vrij intensieve fietsroute.

De inrichting van een gedeelte van de Nederwoudseweg als 'auto-te-gast'-straat is nodig voor de ontsluiting van een beperkt aantal nieuwe woningen (12) aan de noordzijde van het plangebied. Dat is gebleken bij de uitwerking van het stedenbouwkundige plan. Het aantal extra motorvoertuigbewegingen per etmaal op de Nederwoudseweg zal beperkt zijn gelet op het kleine aantal woningen dat van deze weg gebruikt maakt voor de ontsluiting. Ter voorkoming van keermanoeuvres op de Nederwoudseweg zelf wordt daar waar de weg afbuigt in zuidelijke richting (ter hoogte van de functieaanduiding 'pad' op de kaart van het ontwerp-TAM-omgevingsplan "Hoofdstuk 22q Woudse Erven II") een infrastructurele voorziening getroffen die het voor uitsluitend groter verkeer mogelijk maakt om veilig de bestemming aan de Nederwoudseweg te verlaten via het plangebied Woudse Erven II.

Ongeveer ter hoogte van de groene pijl op de onderstaande luchtfoto zal op de Nederwoudseweg een verkeersbord G11 'Verplicht fietspad' als bedoeld in Bijlage 1 Verkeersborden van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 worden geplaatst.



De hoeveelheid verkeer die we verwachten op de wegen (in de bestaande wijk) en specifiek op de Nederwoudseweg is passend bij een woonstraat en daarmee bij de functie van de weg.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het TAM-omgevingsplan aan te passen:

- De aansluiting van het plangebied Woudse Erven II op de bestaande buurt (Woudse Erven I) bij de straat Ramselaar ter hoogte van huisnummer 6 wordt geschrapt en niet opgenomen in de vast te stellen versie van het plan.
- Gemeente Barneveld zal de bestrating van het verbindingsweggetje tussen de straten Ramselaar en Boswei (laten) verwijderen en de gronden inrichten zoals de rest van de groenstrook, zodra de aansluiting van het plangebied op de bestaande buurt bij de straat Boswei is gerealiseerd. Overigens bevindt het verbindingsweggetje zich buiten de grenzen van het plan. Dus vergt deze kwestie geen aanpassing van het TAM-omgevingsplan.

2.	CKH Advocaten mr. A.M. Thomas Toermalijnstraat 9A 1812 RL ALKMAAR Namens de bewoners/eigenaren van het perceel: Nederwoudseweg 76 3772 TE BARNEVELD	Datum ontvangst: 28 januari 2026 Datum dagtekening: 27 januari 2026 Zaaknummer: 789379
<i>a. Zienswijze</i> De afsluiting ter hoogte van Nederwoudseweg 29 wordt opgeheven om een (auto)ontsluitingsroute te creëren, zodat het gebiedsdeel Woudse Erven II voor verkeer bereikbaar wordt. Zo zal er een toename van geluidsoverlast komen en bestaat de vrees voor een toename van verkeersoverlast als gevolg van de omvang en aard van de beoogde ontwikkeling van het gebied. <i>Gemeentelijke reactie</i> Het is inderdaad de bedoeling om de verkeerssituatie op een gedeelte van de Nederwoudseweg te wijzigen. Het gaat over een gedeelte met een lengte van ongeveer 130 meter. Zoals is uiteengezet in de gemeentelijke reactie onder punt 1.c. van deze nota, is het bewuste gedeelte van de Nederwoudseweg nodig voor de ontsluiting van een beperkt aantal nieuwe woningen aan de noordzijde van het plangebied. Het is niet zo dat het hele plangebied Woudse Erven II de Nederwoudseweg zal gebruiken voor de ontsluiting. Het gaat om slechts 12 van de 160 woningen. De verkeersgeneratie die kan worden toegeschreven aan die woningen zal beperkt zijn. Vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid achten wij de menging met het fietsverkeer op de Nederwoudseweg verantwoord. Het document dat als bijlagenummer 3 is gevoegd bij de regels van het ontwerp van het TAM-omgevingsplan “Hoofdstuk 22q Woudse Erven II” is relevant (Het betreft bijlage 4 van de definitieve, vast te stellen versie van het TAM-omgevingsplan). Op paginanummers 11 en 23 van het ontwerp van het stedenbouwkundige plan en beeldkwaliteitsplan “De Burgt III – Woudse Erven II” staat dat de Nederwoudseweg zal worden ingericht als een ‘auto-te-gast’-straat, enkel voor bewoners en bezoekers. De inrichting zal onder meer bestaan uit een afwijkende kleur verharding (bijvoorbeeld rood asfalt) met rabatstroken. Doorgaand autoverkeer op de Nederwoudseweg wordt vermeden. In de vast te stellen versie van het TAM-omgevingsplan is de tekst aangescherpt. In het bestemmingsplan “Woudse Erven I” heeft de raad de bestemming ‘Verkeer’ (artikel 5) met de functieaanduiding ‘pad’ toegekend aan de gronden van de Nederwoudseweg, althans voor het gedeelte met een lengte van ongeveer 20 meter ter hoogte van huisnummer 29. De voor ‘Verkeer’ aangewezen gronden zijn in beginsel onder meer bestemd voor wegen, waarbij geldt dat wegen uit maximaal 2 rijstroken dienen te bestaan. Ook voet- en rijwielpaden zijn toegelaten. Ter plaatse van de aanduiding ‘pad’ is echter alleen een pad toegelaten. In artikel 1.47 van het bestemmingsplan is vastgelegd wat de planwetgever verstaat onder ‘pad’: een weg uitsluitend bedoeld en bestemd voor langzaam verkeer, zoals voetgangers, fietsen (met trapondersteuning), snorfietsen en bromfietsen.		

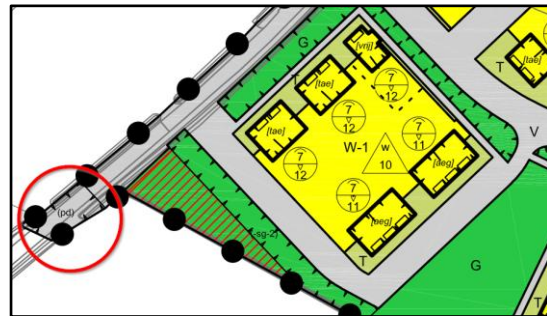
Op het onderstaande fragment van de verbeelding van het bestemmingsplan “Woudse Erven I” is een rode cirkel gezet om het gedeelte van de weg waar de functieaanduiding ‘pad’ nu nog op rust.

Op de onderstaande foto is de huidige situatie bij de Nederwoudseweg ter hoogte van huisnummer 29 te zien. Het verkeersbord L8 “Doodlopende weg” als bedoeld in bijlage 1 Verkeersborden van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en het onderbord met fiets/bromfiets zullen worden gehandhaafd, met dien verstande dat in de nieuwe situatie de bromfiets niet zal worden genoemd op het onderbord. Wat betreft de fysieke verkeersmaatregelen: de rood-wit gemarkeerde afsluitpalen zullen worden verwijderd en verplaatst.

Voor sommige verkeersmaatregelen en -borden is een separaat verkeersbesluit van het college vereist. Tegen het verkeersbesluit staat te zijner tijd bezwaar en beroep open. De plaatsing van verkeersborden is niet vastgelegd in het TAM-omgevingsplan. In het kader van de voorbereidingsprocedure van het TAM-omgevingsplan kunnen de verkeersborden en de fysieke verkeersmaatregelen niet worden aangekaart.



Panoramafoto d.d. 10 juli 2025 Nederwoudseweg



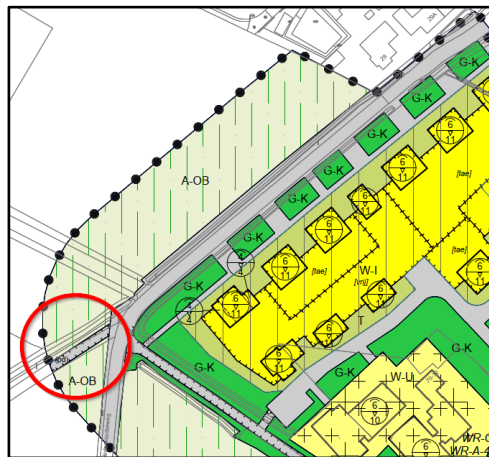
Fragment verbeelding “Woudse Erven I” (2021)

De gestelde hinder van geluid en verkeer ten gevolge van de nieuwe verkeerssituatie achten wij niet onevenredig zwaar voor betrokkenen. In opdracht van gemeente Barneveld heeft de specialist geluid van Omgevingsdienst De Vallei (OddV) de geluidbelasting onderzocht aan de hand van de verkeersgegevens van het jaar 2040. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting bijvoorbeeld ter hoogte van Nederwoudseweg 29 bij de ‘worstcase’ etmaalintensiteit onder de standaardwaarde ligt. Dit terwijl het verkeersmodel nog uitging van een aansluiting voor motorvoertuigen van de Nederwoudseweg in zuidelijke richting naar de rotonde bij de Burgemeester Labreelaan. Die aansluiting komt er niet. Dus de etmaalintensiteit en de geluidbelasting zullen in werkelijkheid nog lager uitvallen. Er is geen aanleiding om nader onderzoek te doen naar wegverkeerslawaaï.

In het ontwerp van het TAM-omgevingsplan “Hoofdstuk 22q Woudse Erven II” is aan de gronden van de Nederwoudseweg de functie ‘Verkeer – in de kernen’ toebedacht. In artikel 9.2 van het ontwerp staat dat de volgende functies en activiteiten zijn toegestaan op de als zodanig aangewezen locatie:

- a. wegen waarbij geldt dat wegen uit maximaal 2 rijstroken (2x1) dienen te bestaan;
- b. voet- en rijwielpaden;
- c. parkeer-, groen- en speelvoorzieningen;
- d. waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen;
- e. bermen.

Evenals in de regels van het bestemmingsplan “Woudse Erven I” is in het ontwerp bepaald dat ter plaatse van de aanduiding ‘pad’ op de kaart van het ontwerp alleen een pad is toegestaan. In artikel 1.18 van de regels van het ontwerp is de omschrijving van het begrip ‘pad’ opgenomen: ‘een weg uitsluitend bedoeld en bestemd voor langzaam verkeer’. De aanduiding ‘pad’ komt in de zuidwestelijke hoek van het plangebied bij het fietspad van de Nederwoudseweg richting de straat Notarisappel. Op het onderstaande fragment van de kaart van het ontwerp is een rode cirkel gezet om het gedeelte van de weg waar dat aan de orde is.



Fragment kaart
ontwerp TAM-omgevingsplan Woudse Erven II (2025)

Als de voorliggende planologische maatregel in werking treedt en onherroepelijk wordt, dan zullen daar de benodigde verkeersborden worden geplaatst en andere fysieke verkeersmaatregelen worden getroffen.

Op de kaart van het ontwerp is geen aanduiding ‘pad’ opgenomen op het gedeelte van de Nederwoudseweg ter hoogte van huisnummer 29 – anders dan in het bestemmingsplan “Woudse Erven I” (2021).

b. Zienswijze

Het voorgenomen besluit tot vaststelling van het ontwerp TAM-omgevingsplan leidt tot een onevenwichtige toedeling van functies aan locaties als bedoeld in artikel 4.2 van de Omgevingswet en berust bovendien op een oneigenlijke toepassing van het TAM-instrument. Het ontwerpplan voorziet immers in een structurele wijziging van de verkeersfunctie en verkeersintensiteit ter plaatse.

Hoewel een TAM-omgevingsplan als overgangsinstrument kan worden ingezet om tijdelijke of beperkte wijzigingen van het omgevingsplan mogelijk te maken, volgt uit doel en strekking van de TAM dat dit instrument niet is bedoeld voor ingrijpende en blijvende wijzigingen van de functietoedeling en gebruiksintensiteit, zonder dat sprake is van een volwaardige en evenwichtige planologische afweging. De TAM dient primair ter overbrugging van de overgang naar het nieuwe omgevingsplanstelsel en mag niet worden gebruikt om structurele beleidskeuzes en ingrijpende functiewijzigingen door te voeren op basis van een beperkt en versneld instrumentarium.

Gemeentelijke reactie

Aan de zienswijze ligt een onjuiste aanname ten grondslag. Betrokkene meent ten onrechte dat een TAM-omgevingsplan alleen kan worden ingezet voor tijdelijke en beperkte wijzigingen. Het is een misvatting dat structurele wijzigingen niet zouden kunnen worden bewerkstelligd met een TAM-omgevingsplan. De veronderstelde beperkingen volgen niet uit wetgeving, rijksbeleid, richtlijnen van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) of jurisprudentie.

De Tijdelijke Alternatieve Maatregel (TAM-IMRO) is een technisch-publicatierechtelijk alternatief voor het wijzigen van het omgevingsplan zolang gemeenten nog niet volledig volgens de Standaard officiële publicaties / Toepassingsprofielen voor omgevingsdocumenten (STOP/TPOD) kunnen publiceren. De grondslag is artikel 11.1 van het Besluit elektronische publicaties. Deze bepaling ziet uitsluitend op de toe te passen technische standaard en bevat geen inhoudelijke beperkingen voor de aard of zwaarte van de planwijziging.

Volgens het Informatiepunt Leefomgeving (IPLO) en de overheidsstichting Geonovum is een TAM-omgevingsplan juridisch een volwaardige wijziging van het omgevingsplan en moet het volledig voldoen aan de eisen van de Omgevingswet, waaronder het criterium van evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL).

In de uitspraak van 18 december 2024 (ECLI:NL:RVS:2024:5222) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRS) expliciet geoordeeld dat een TAM-IMRO-plan moet worden aangemerkt als een wijziging van het omgevingsplan en moet voldoen aan alle inhoudelijke vereisten van de Omgevingswet. De bestuursrechter maakt geen onderscheid naar tijdelijke of beperkte aard van de wijziging. De AbRS oordeelt niet zelf of met het besluit tot wijziging van het omgevingsplan sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De AbRS beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot wijziging van het omgevingsplan in overeenstemming is met het recht. Daarbij kan aan de orde komen of de nadelige gevolgen van het besluit onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

In de uitspraak van 7 juli 2025 (ECLI:NL:RVS:2025:3035) bevestigt de voorzieningenrechter van de AbRS dat de gemeenteraad bij een TAM-omgevingsplan beleidsruimte heeft en structurele keuzes mag maken, mits een deugdelijke belangenafweging plaatsvindt. Ook hier wordt geen inhoudelijke beperking aan de TAM gekoppeld.

Artikel 4.2, eerste lid van de Omgevingswet (Ow) luidt als volgt: 'Het omgevingsplan bevat voor het gehele grondgebied van de gemeente in ieder geval de regels die nodig zijn met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.' Wat in een concreet geval onder 'evenwichtig' moet worden verstaan, is primair ter beoordeling van de planwetgever. Aannemelijk is dat evenwichtigheid gelijk staat aan proportionaliteit als bedoeld in artikel 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Artikel 4.2 Ow stelt drie kernvereisten aan de motivering van een omgevingsplan:

- Evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL)
- Inzichtelijke afweging van belangen (inclusief gevolgen voor de fysieke leefomgeving)
- Kenbare en draagkrachtige motivering, toegespitst op het concrete plan en de locatie.

Alle relevante omgevingsaspecten moeten zijn betrokken. De motivering van het omgevingsplan moet meer zijn dan een beleidsopsomming. Onzekerheden en voorwaardelijkheid moeten expliciet worden geadresseerd.

De motivering van het ontwerp van het TAM-omgevingsplan “Hoofdstuk 22q Woudse Erven II” bevat een expliciete en herhaaldelijke ETFAL-toets, met name in:

- Hoofdstuk 3 (toekomstige situatie en conclusie);
- Hoofdstuk 5 (aspectgewijze beoordeling fysieke leefomgeving);
- Samenvattende conclusies per milieu- en omgevingsaspect.

De functiewijziging van agrarisch naar de functie wonen wordt:

- planologisch gemotiveerd (strijd met tijdelijk omgevingsplan, noodzaak planwijziging);
- ruimtelijk onderbouwd (aansluiting op De Burgt, stedenbouwkundige structuur);
- milieukundig getoetst (geluid, geur, ecologie, water, gezondheid, et cetera).

Cruciaal is dat in de motivering:

- alle relevante omgevingsaspecten systematisch zijn onderzocht;
- per aspect expliciet wordt geconcludeerd of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat;
- de uitkomst steeds wordt verbonden aan de ETFAL-criteria.

In de motivering is de afweging van belangen breed (woningbouwopgave, gezondheid, natuur, landschap, agrariërs, verkeer), gedifferentieerd (verschillende deelgebieden), en expliciet gemaakt bij gevoelige thema's, zoals geur en veehouderij, gezondheid (VGO / geitenhouderijen), spuitzonering, stikstof en Natura 2000. Er is een expliciete afweging gemaakt tussen het woningbouwbelang en gezondheidsrisico's. Er is ingegaan op de keuze om bij onzekerheden het voorzorgsbeginsel toe te passen (spuitzone gewasbeschermingsmiddelen). Er is een onderbouwing waarom beperkingen voor omliggende bedrijven aanvaardbaar zijn. De motivering is uitgebreid, logisch opgebouwd, voorzien van concrete onderzoeksverwijzingen (bijlagen) en consistent in de terminologie (ETFAL, Bkl, Bal, Ow). Er ontbreken in de motivering geen relevante omgevingsaspecten. Onzekerheden worden benoemd en niet verhuld. De conclusies zijn herleidbaar tot onderzoek en beleid. De motivering is kenbaar, volledig en plan-specifiek.

Het voorgaande maakt dat het ontwerp van het TAM-omgevingsplan “Hoofdstuk 22q Woudse Erven II” naar onze overtuiging wel degelijk de regels én de onderbouwing bevat die nodig zijn met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

c. Zienswijze

Het criterium zoveel als mogelijk vermijden van doorgaand autoverkeer is onvoldoende concreet om de belangen van omwonenden adequaat te borgen. Zonder toetsbare normering en zonder een duidelijke juridische verankering in de planregels of op de verbeelding is onvoldoende inzichtelijk in welke mate het plan daadwerkelijk voorkomt dat de Nederwoudseweg (mede) een route voor autoverkeer wordt.

Het is onduidelijk welke juridische status toekomt aan het Stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan (2025). Indien de beoogde beperking van autoverkeer uitsluitend via dergelijke bijlagen/visualisaties wordt gesuggereerd en niet planologisch afdwingbaar is vastgelegd, schiet het plan tekort in rechtszekerheid en borging.

Gemeentelijke reactie

De status van het Stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan (2025) is helder. Het maakt als bijlage 3 bij de regels onderdeel uit van het ontwerp-TAM-omgevingsplan (Het is bijlage 4 in de definitieve, vast te stellen versie van het TAM-omgevingsplan). Artikel 17.2 van de regels gaat over beeldkwaliteit en de beoordelingsregels voor het uiterlijk van bouwwerken. Het Stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan (2025) is in de regels expliciet genoemd als het toetsingskader. Wij delen dan ook niet de in de zienswijze verkondigde mening dat de juridische status van het bewuste document onduidelijk is.

In het Stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan (2025) is de wenselijke inrichting van de Nederwoudseweg ter hoogte van de 12 nieuwe woningen, die zijn genoemd in onze reactie onder punt 2.a., beschreven. Op paginanummer 11 is aangekondigd dat de Nederwoudseweg bij de nieuwe woningen zal worden ingericht als een 'auto-te-gast'-straat, enkel voor bewoners en bezoekers. Op paginanummer 23 is daaraan toegevoegd: 'Om ook het ontspannen karakter van de Nederwoudseweg te respecteren heeft hier de fietser het primaat. Middels een 'auto-te-gast' principe worden enkel de aangelegen woningen ontsloten. Doorgaand autoverkeer wordt op de Nederwoudseweg wordt [...] vermeden. Dit mede doordat de fietsstraat uiteindelijk overgaat in een fietspad, enkel toegankelijk voor fietsers (en eventueel nood-en hulpdiensten).' Het 'auto-te-gast' is primair een inrichtings- en gedragsconcept dat pas effect krijgt via de fysieke inrichting van de weg en/of formele verkeersmaatregelen (snelheid, voorrang, geslotenverklaringen en dergelijke). De inrichting en verkeersmaatregelen worden niet vastgelegd in het TAM-omgevingsplan. Waar nodig volgt een verkeersbesluit. Wij achten de inrichting als 'auto-te-gast'-straat wenselijk en verstandig, maar het is naar onze mening niet zo dat de ontwikkeling van de woonwijk met de nieuwe woningen aan de Nederwoudseweg alleen ruimtelijk aanvaardbaar is met de beoogde verkeersinrichting.

d. Zienswijze

Het ontwerp TAM-omgevingsplan biedt onvoldoende waarborgen voor het behoud van het woon- en leefklimaat van cliënten. Dit wordt aangetast door de wijziging van de verkeersfunctie van de Nederwoudseweg. Het gaat om een toename van geluid (rijgeluid, optrekken en afremmen), licht (koplampen) en een afname van de ervaren rust en verblijfskwaliteit in de directe omgeving van de woning. Daarbij is van belang dat de feitelijke situatie thans niet overeenkomt met een inrichting die past bij een fietsstraat 'auto te gast'. Het ontwerp TAM-omgevingsplan maakt echter niet inzichtelijk welke verkeersfunctie de Nederwoudseweg na realisatie daadwerkelijk krijgt en welke verkeersbelasting daarbij hoort.

Gemeentelijke reactie

Betrokkenen vrezen een afname van de ervaren rust en verblijfskwaliteit, terwijl zij wisten althans behoorden te weten dat woonwijk De Burgt nog afgebouwd moet worden. Dus de leefomgeving zal inderdaad veranderen. Zij hebben echter geen recht op behoud van een onveranderde leefomgeving.

De inrichting van de Nederwoudseweg zal worden aangepast. Zo komt er rood asfalt met rabatstroken.

Het schijnsel van licht (koplampen) van extra voertuigen op de Nederwoudseweg zal geen buitenproportionele hinder veroorzaken. Het aantal extra motorvoertuigen is zeer beperkt vanwege het geringe aantal nieuwe woningen (12) daar. Alleen de koplampen van voertuigen die vanuit het plangebied Woudse Erven II rijden over de Nederwoudseweg in noordoostelijke richting en vervolgens rechts afslaan naar de straat Ramselaar kunnen schijnen op de westgevel van de woning van betrokkenen. In die gevel zijn geen grote gevelopeningen. Op de begane grond is alleen een vrij klein keukenraam. Voor de gevel staan twee bomen (Bolacacia's), die een buffer vormen. Op de eerste verdieping van de woning zijn twee kleine vensters, waarvan één slaapkamerraam. Veruit de meeste voertuigen zullen echter niet rechts afslaan, maar hun weg vervolgen en de woning passeren. Alleen voertuigen met een specifieke bestemming in Woudse Erven I zullen rechts afslaan. Het voorgaande maakt dat betrokkenen niet veel extra lichthinder hebben te duchten. Naar onze mening is eventuele hinder niet onaanvaardbaar.

e. Zienswijze

De planstukken maken niet kenbaar dat alternatieven serieus zijn onderzocht. Onvoldoende is gemotiveerd waarom de verbinding niet kan worden beperkt tot langzaam verkeer (met een uitzondering voor nood- en hulpdiensten), dan wel waarom autotoegang niet via duidelijke en handhaafbare beperkingen kan worden begrensd. Daarnaast ontbreekt inzicht in de vraag of met andere, minder belastende maatregelen een gelijkwaardig bereikbaarheidsniveau kan worden geborgd. Het TAM-omgevingsplan is op dit onderdeel onvoldoende zorgvuldig voorbereid.

Gemeentelijke reactie

In het kader van de planvorming is onderzocht of een alternatieve ontsluiting via de zuidzijde van de Nederwoudseweg mogelijk en wenselijk is. Deze optie blijkt echter niet uitvoerbaar en ook niet wenselijk. Een ontsluiting aan de zuidzijde zou ingrijpen in de toekomstige fietskruising, die dan feitelijk moet worden omgevormd tot een autokruising. Hiervoor ontbreekt de ruimte en bovendien zou dit de fietsveiligheid verslechteren door extra conflictpunten met gemotoriseerd verkeer. Ook het realiseren van een keervoorziening (zoals een keerlus of keerhamer) aan de Nederwoudseweg ter hoogte van de Ramselaar is niet mogelijk vanwege ruimtegebrek. Zonder zo'n voorziening ontstaan verkeersonveilige situaties door achteruitrijden en keerbewegingen op de rijbaan.

Daarnaast vraagt het plan, met vrijesectorwoningen, om een goed functionerende en logisch ingerichte autotoegang. Indien geen autotoegang wordt gerealiseerd, ontstaat een noodzaak voor extra openbare parkeerplaatsen. Deze kunnen echter niet goed worden ingepast zonder dat dit ten koste gaat van de beschikbare ruimte voor groen en water, en daarmee van de ruimtelijke kwaliteit en planuitgangspunten. De autotoegang wordt in het plan al beperkt door de inrichting als fietsstraat, waarbij de auto ondergeschikt is aan langzaam verkeer. Verdere beperkingen zijn niet realistisch of handhaafbaar, gezien de noodzakelijke bereikbaarheid van de woningen voor bewoners, bezoekers en hulpdiensten. Daarnaast zijn er geen minder belastende alternatieven die een gelijkwaardig bereikbaarheidsniveau bieden. Voor grondgebonden woningen in deze categorie (vrije sector duur) mag een directe en functionele autotoegang worden verwacht, zeker gezien er garages worden gerealiseerd bij de woningen. Oplossingen zonder ontsluiting leiden tot knelpunten in bereikbaarheid en parkeren en verplaatsen de problematiek naar de openbare ruimte.

De conclusie is dat een zuidelijke ontsluiting of geen ontsluiting niet haalbaar en niet wenselijk is. De gekozen ontsluitingsopzet blijft daarmee de enige verantwoorde oplossing, waarin verkeersveiligheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in samenhang zijn geborgd.

f. Zienswijze

De nieuwe verbindingsweg bij Ramselaar maakt extra verkeersbewegingen in de directe woonomgeving van cliënten mogelijk. De verkeersdruk neemt toe en de huidige rustige ligging van de woning van cliënten wordt nadelig beïnvloed.

Gemeentelijke reactie

Wij verwijzen naar onze reactie onder punt 1.a. van deze nota.

g. Zienswijze

De groeninrichting is onvoldoende geborgd. In de planstukken is onvoldoende kenbaar in hoeverre de gepresenteerde groeninrichting juridisch is geborgd en daarmee afdwingbaar is, dan wel slechts een indicatieve invulling betreft.

Gemeentelijke reactie

In artikel 18.2.1 van het ontwerp van het TAM-omgevingsplan “Hoofdstuk 22q Woudse Erven II” is een voorwaardelijke verplichting opgenomen. De regeling waarborgt een bepaalde inrichting van de gronden met de functie ‘Groen – In de kernen’ voor zover dat noodzakelijk is met het oog op de ruimtelijke aanvaardbaarheid van bepaalde nieuwe woningen. In de vast te stellen versie van het TAM-omgevingsplan is de formulering van de bepaling verbeterd en is deze gekoppeld aan het inrichtingsplan.

h. Zienswijze

Het verzoek is om een reguliere en zorgvuldig onderbouwde planprocedure te doorlopen waarin (i) de noodzaak en effecten van de gewijzigde ontsluitingsstructuur inzichtelijk en toetsbaar worden onderbouwd, (ii) de gevolgen voor het woon- en leefklimaat van omwonenden in samenhang worden beoordeeld, (iii) reële alternatieven kenbaar worden afgewogen en (iv) eventuele beperkingen op autoverkeer juridisch afdwingbaar worden geborgd.

Gemeentelijke reactie

Dit onderdeel van de zienswijze is in feite een samenvatting en herhaling van de eerder door betrokkenen ingebrachte punten. Die punten zijn in deze nota uitgebreid besproken en weerlegd. Zo is in de gemeentelijke reactie onder punt 2.b. op paginanummer 9 e.v. omstandig uiteengezet dat het TAM-omgevingsplan in dit geval de geschikte planologische maatregel is en dat is voorzien in een deugdelijke en draagkrachtige motivering. In de gemeentelijke reactie onder punt 2.d. op paginanummer 11 e.v. van deze nota zijn wij ingegaan op het woon- en leefklimaat van omwonenden. Bij punt 2.e. (paginanummer 12) zijn wij ingegaan op de alternatieven en bij de reactie onder punt 1.c. (paginanummer 4) op de inrichting van de Nederwoudseweg.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het omgevingsplan aan te passen:

- De inrichting van de Nederwoudseweg zal worden aangepast om uitdrukking te geven aan het 'auto-te-gast' principe;
- De aansluiting van het plangebied Woudse Erven II op de bestaande buurt (Woudse Erven I) bij de straat Ramselaar ter hoogte van huisnummer 6 wordt geschrapt en niet opgenomen in de vast te stellen versie van het plan;
- De formulering van de voorwaardelijke verplichting met betrekking tot groen is verbeterd en gekoppeld aan het inrichtingsplan.

3.	De bewoner/eigenaar van het perceel: Nederwoudseweg 70 3772 TE BARNEVELD	Datum ontvangst: 28 januari 2026 Datum dagtekening: 27 januari 2026 Zaaknummer: 789643
<i>Zienswijze</i> [INGETROKKEN] <i>Gemeentelijke reactie</i> -- Conclusie <i>De zienswijze geeft geen aanleiding om het omgevingsplan aan te passen.</i>		