

Nota beantwoording zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan 'Ontwikkeling Leerbroek'

Juni 2021

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan "Ontwikkeling Leerbroek" heeft van 18 december 2020 tot en met donderdag 28 januari 2021 ter inzage gelegen.

Hiervan is kennisgegeven via de publicatie in het Gemeenteblad (nummer 334445).

Gedurende deze periode zijn zeven zienswijzen ingediend, binnen de daarvoor gestelde termijn en zijn ontvankelijk verklaard.

In deze nota zijn de ingediende reacties samengevat weergegeven en voorzien van een reactie. In de digitale versie worden de persoonsgegevens anoniem gemaakt.

Beantwoording zienswijzen

Zienswijze 1 (ingekomen op 27 januari 2021)

Reclamant 1

1.1

Zienswijze

Reclamant stelt dat onvoldoende rekening is gehouden met de bedrijfsvoering; omwille van het veilig stellen hiervan ziet de firma zich genoodzaakt tot het indienen van een zienswijze.

Reclamant verzoekt om het ontwerpbestemmingsplan op de hieronder genoemde punten aan te vullen en te verduidelijken en zo nodig aan te passen opdat zeker is dat de bedrijfsvoering niet belemmerd wordt of in het geding komt.

Direct wordt opgemerkt dat het perceel in de toelichting op het bestemmingsplan is aangeduid als Recht van ter Leede 36 en niet het juiste 34 (al is met 36 wel het betreffende bedrijf bedoeld).

Reactie gemeente

Hetgeen reclamant stelt ten aanzien van de onjuiste adressering is correct.

Conclusie

De reactie leidt tot aanpassing van paragraaf 5.3 van de toelichting; Recht van ter Leede 36 wordt aangepast naar Recht van ter Leede 34 in Leerbroek.

1.2

Zienswijze

Reclamant maakt in hoofdzaak bezwaar tegen de korte afstand tussen de bedrijfslocatie en de planlocatie met de ontwikkelingen daarbinnen. Zo worden er in het plan mede woningen mogelijk gemaakt binnen de bestemming Wonen. Woningen en de tuin zijn een gevoelig object. Daarom moet deze bestemming op een voldoende afstand liggen van omliggende functies. Zie paragraaf 5.3 van de toelichting.

Echter is vervolgens in relatie tot het bedrijf van reclamant alleen getoetst aan de richtafstanden van de VNG-handboek Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). Gesteld is daarbij dat sprake is van een gemengd gebied op grond waarvan de richtafstand met een afstandstrap verlaagd is. De in tabel 1 vermelde richtafstand tot onderhavig bedrijf met een milieucategorie 3.2 is 50 meter. Dit betreft de halvering van de maximale richtafstand voor geur van 100 meter. Met een werkelijke afstand van 63 meter tot de nieuwe woning(en) in het plangebied zou hier aan voldaan worden.

Opgemerkt dat de afstand gemeten moet worden tussen de bestemming Wonen en het bestemming/bouwvlak van het agrarisch bedrijf, lijkt de genoemde afstand van 63 meter te kloppen. Daarmee wordt inderdaad voldaan aan deze gehalveerde richtafstand. Maar dit is niet voor niets een richtafstand. Er gelden ook andere harde afstanden.

Reactie gemeente

Met de harde afstanden worden waarschijnlijk de afstanden voor geur in de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) of het Activiteitenbesluit bedoeld. Op 15 december 2020 is de Geurverordening gemeente Vijfheerenlanden vastgesteld. Met deze verordening zijn onder andere de afstanden voor dieren zonder geuremissiefactor gehalveerd (artikel 4). In plaats van 50 meter geldt een afstand van 25 meter voor een woning of ander geurgevoelig object buiten de bebouwde kom en een afstand van 50 meter in plaats van 100 meter voor een woning of ander geurgevoelig object binnen de bebouwde kom.

Het gaat hier om een melkrundveebedrijf met een mestbassin voor de opslag van drijfmest en 2 opslagen voor vaste mest/dikke fractie. Dit betekent dat de volgende afstanden gelden:

1. Vanaf de stallen geldt een afstand van 25 meter vanaf het emissiepunt van een stal tot een woning of ander geurgevoelig object buiten de bebouwde kom en 50 meter in de bebouwde kom.
2. Vanaf de opslag van kuilvoer geldt een afstand van 25 meter tot een woning of ander geurgevoelig object.
3. Het mestbassin heeft een oppervlakte kleiner dan 350 m² (zie melding Besluit mestbassins d.d. 12 januari 1996) zodat een afstand van 50 meter geldt tot een woning of ander geurgevoelig object.
4. Vanaf de opslagen voor vaste mest/dikke fractie geldt in beginsel een afstand van 50 meter tot een woning of ander geurgevoelig object buiten de bebouwde kom en 100 meter in de bebouwde kom. Maar omdat beide mestopslagen al aanwezig waren op 1 januari 2013 is een kortere afstand toegestaan.

Op grond van de Wet geurhinder en veehouderij is voor geur de bebouwde kom het gebied dat door aaneengesloten bebouwing overwegend een woon- en verblijffunctie heeft en waarin veel mensen per oppervlakte-eenheid ook daadwerkelijk wonen of verblijven. Wat de gemeente Vijfheerenlanden als bebouwde kom beschouwt is aangegeven in bijlagen/tekeningen bij de bouwverordening. Door ontwikkeling van het plangebied verschuift de grens van de bebouwde kom. Het plangebied wordt straks ook onderdeel van de bebouwde kom. De grens van de bebouwde kom ligt tussen het perceel Recht van ter Leede nr. 38 en nr. 34. Dit omdat vanaf daar zowel aan de noord- als zuidzijde van de Recht van ter Leede sprake is van een op korte afstand van elkaar gelegen bebouwing, die is geconcentreerd tot een samenhangende structuur. Bij het opstellen van de "Geurverordening gemeente Vijfheerenlanden" is een overzichtskaart (bebouwde komgrenzen gemeente Vijfheerenlanden, d.d. 11-5-2020) opgesteld waarin de grenzen van de bebouwde kom zijn opgenomen. Hieronder een overzichtskaart van de bebouwde kom grenzen in het kader van de Bouwverordening (is gelijk aan die van de Geurverordening).



Bebouwde komgrenzen Leerbroek

Legenda

 Bebouwde komgrenzen

Getekend: Team Gegevensbeheer
Datum: 11-05-2020
geo@vijfheerenlanden.nl

Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt uitgegaan van het bouwvlak tenzij aannemelijk is dat er geen bebouwingsmogelijkheden meer zijn. De afstand tussen geurgevoelige objecten die het bestemmingsplan mogelijk maakt en het bouwvlak van de veehouderij is circa 59 meter, zodat aan de afstanden wordt voldaan. Voor de mestopslag verwijzen wij naar onze reactie op de zienswijze bij 1.4.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot planaanpassing.

1.3

Zienswijze

Reclamant mist de toetsing of zijn agrarisch bedrijf niet belemmerd wordt door de ontwikkeling; hier in het bijzonder de toetsing aan de Gebiedsvisie van 15 december 2020 in het kader van de geurverordening en de Geurverordening van de gemeente Vijfheerenlanden.

Dit geldt voor zowel de kantoorruimte (is ook een geurgevoelig object) als de woningen.

Volgens reclamant ligt volgens de overzichtskaart bebouwde komgrenzen gemeente Vijfheerenlanden van 11 mei 2020, bijlage 1 bij de geurverordening het plangebied binnen de bebouwde kom, zodat de nieuwbouw en de kantoorruimte een afstand van 50 meter van zijn bedrijf in acht moet nemen.

Reactie gemeente

Op 15 december 2020 is de Geurverordening gemeente Vijfheerenlanden vastgesteld. Met deze verordening zijn onder andere de afstanden voor dieren zonder geuremissiefactor gehalveerd (artikel 4). In plaats van 50 meter geldt een afstand van 25 meter voor een woning of ander geurgevoelig object buiten de bebouwde kom en een afstand van 50 meter in plaats van 100 meter voor een woning of ander geurgevoelig object binnen de bebouwde kom.

Het plangebied is gelegen binnen de bebouwde kom als bedoeld in de Wgv. Tussen nieuwe geurgevoelige objecten en de stallen van de veehouderij geldt dan op grond van de Geurverordening een afstand van 50 meter. Hier wordt aan voldaan. Ook is de afstand tot de functieaanduiding 'kantoor' en de stallen van de veehouderij meer dan 50 meter. De bedrijfsvoering van de veehouderij wordt dus niet belemmerd bij toetsing aan de Geurverordening.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot planaanpassing.

1.4

Zienswijze

In het verlengde van zienswijze 1.3 maakt reclamant een verwijzing naar de te houden afstanden tot een vaste mestopslag en de opslag van kuilvoer.

Op het bedrijf is een vaste mestopslag aanwezig van meer dan 3 m³. Op grond van het Activiteitenbesluit moet er voor vast mest en kuilvoer een afstand van ten minste 100 meter van een geurgevoelig object dat binnen de bebouwde ligt in acht worden genomen.

Voor buiten de bebouwde kom geldt een afstand van minimaal 50 meter.

Reactie gemeente

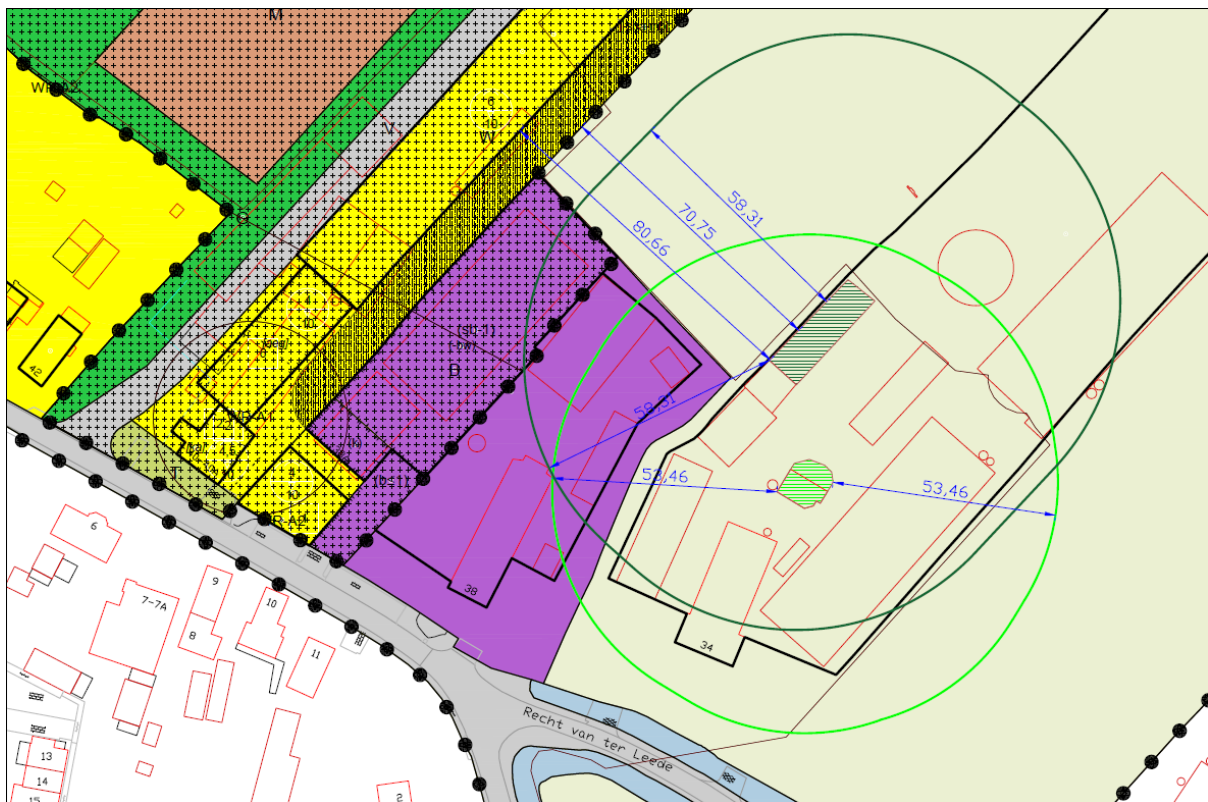
Opslaan kuilvoer

Op grond van artikel 3.46 lid 5 Activiteitenbesluit geldt voor het opslaan van kuilvoer een afstand van minimaal 25 meter tot een geurgevoelig object. Aan deze afstand wordt voldaan.

Vaste mestopslag

Zoals ook al onder 1.2 en 1.3 is gesteld, zijn de geplande woningen in het plangebied woningen in de bebouwde kom. Bij de veehouderij op nr. 34 zijn twee vaste mestopslagen aanwezig. Het gaat om een vaste mestopslag en een opslag voor dikke fractie in de zomerperiode (hierna: zomeropslag). Op grond van artikel 3.46, eerste lid, van het Activiteitenbesluit geldt hiervoor in beginsel een afstand van 100 meter tot geurgevoelige objecten gelegen binnen de bebouwde kom. De zomeropslag voldoet niet aan deze afstand tot de nieuwe woningen. Beide opslagen waren echter al op 1 januari 2013 aanwezig.

Gelet op het bepaalde in artikel 3.46, tweede lid, van het Activiteitenbesluit is de afstandsnorm van 100 meter dan niet van toepassing en zijn geurgevoelige objecten – zoals woningen – onder voorwaarden op kortere afstand mogelijk. In een soortgelijke situatie als hier heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in 2018 uitspraak gedaan dat de veehouder in die casus niet verder in zijn bedrijfsvoering werd beperkt omdat er op een kortere afstand dan de nieuwbouw al een geurgevoelig object aanwezig was waarvoor niet aan de afstandsnorm van 100 meter werd voldaan (ECLI:NL:RVS:2018:3491). Ook in het geval van de onderhavige zomeropslag is daar sprake van. In de huidige situatie is binnen de bebouwde kom al een geurgevoelig object (woning) op circa 58 meter van de zomeropslag aanwezig. Omdat de nieuwe geurgevoelige objecten op een grotere afstand van de zomeropslag komen dan 58 meter, namelijk zo'n 80 meter, leidt het plan daarom niet tot een verdere beperking van de bedrijfsvoering van de veehouderij dan er nu al is.



Woon- en leefklimaat

Voor de vaste mestopslag is via een milieuzone een afstand van 100 meter tot het bouwvlak van woningen opgenomen, zodat hiermee een goed woon- en leefklimaat is gegarandeerd.

Hoewel vanwege de aanwezigheid van een bestaand geurgevoelig object op circa 53 meter van de vaste mestopslag en op circa 58 meter tot de zomeropslag andere nieuwe woningen ook op die afstand gerealiseerd zouden kunnen worden zonder belemmerend te zijn voor de veehouderij, is voor de zomeropslag een grotere afstand van circa 70 meter opgenomen tot de achtertuinen van de woningen en voor het bedrijfskantoor een afstand van circa 92 meter tot de vaste mestopslag. Deze afstand van 70 meter vanaf de zomeropslag tot de achtertuinen van de nieuwe woningen vindt de gemeente aanvaardbaar omdat de opslag voor de dikke fractie is afgedekt en niet langdurig aanwezig is. De afstand van 92 meter vanaf de vaste mestopslag tot het kantoor vindt de gemeente tevens aanvaardbaar omdat het kantoor thans al aanwezig is. Daardoor wordt er geen geurhinder verwacht.

Met betrekking tot woon- en leefklimaat nabij een veehouderij is ook de gemeentelijke geurverordening van belang. Vanwege die verordening moet de minimale afstand van (de stallen van) een veehouderij tot een geurgevoelig object binnen de bebouwde kom minimaal 50 meter zijn. Daar wordt aan voldaan.

Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege de aanwezigheid van de veehouderij is gewaarborgd.

Conclusie

De reactie leidt tot planaanpassing. De paragraaf bedrijven en milieuzonering uit de toelichting is aangevuld. Er wordt nu, naast de richtafstanden uit de VNG-Handreiking Bedrijven en milieuzonering, tevens getoetst aan de afstanden uit de Wet geurhinder en veehouderij, de Geurverordening gemeente Vijfheerenlanden en het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Daarnaast is in het kader van een goede ruimtelijke ordening de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten – milieugevoelige functie' in de verbeelding doorgetrokken, zodat over de gehele lengte van het bouwvlak van de rundveehouderij dezelfde afstanden tot nieuwe milieugevoelige functies (en dus ook geurgevoelige functies) gelden.

1.5

Zienswijze

In het verlengde van zienswijze 1.3 maakt reclamant een verwijzing naar de aspecten geluid, stof en gezondheid. Geluid dient getoetst te worden door de geluidscontour van de vergunde activiteiten op het bedrijf in kaart te brengen. Daarmee moet aangetoond worden dat ter plaatse van de woningen voldaan wordt aan de geluidsnorm. Er is voor genoemde aspecten niet gekeken naar een mogelijke belemmering van derden anders dan door te kijken naar richtafstanden, hetgeen te beperkt is.

Daarbij ontbreekt een geurberekening van zowel voor- als achtergrond belasting. Wordt aan de gestelde normen in de Gebiedsvisie en geurverordening voldaan?

Voor bodem geldt dat er in het verleden veel puin waaronder asbest op het perceel is gestort, vooral in de sloten. Vraag is of dit in voldoende mate is onderzocht en vastgesteld.

Reactie gemeente

Bodem

De (aangetroffen) bodemverontreinigingen vormen geen belemmering voor de bestemmingsplanwijziging. Echter is de kwaliteit van de bodem nog niet voldoende vastgelegd. Verdachte deellocaties kunnen namelijk niet worden onderzocht in verband met aanwezige opstallen op de locatie.

Voor de aanvraag omgevingsvergunning bouwen moeten de verdachte deellocaties zijn onderzocht. Dit zijn onder andere puin- en asbesttoepassingen en andere bedrijfsmatige activiteiten die hebben plaatsgevonden of gaan plaatsvinden. Dit volgt op een later moment en is verder niet van belang voor deze bestemmingswijziging.

Geluid

De inrichting gelegen aan de Recht van ter Leede 34 valt onder werkingssfeer van het Activiteitenbesluit. Voor de inrichting zijn er geen maatwerkvoorschriften opgesteld en daardoor gelden de normen zoals opgenomen in het Activiteitenbesluit. De normen gelden op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Tussen de inrichting en de voorgenomen ontwikkeling zijn er al geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig (woonfunctie aan de Recht van ter Leede 38).

Deze woning is maatgevend voor de beoordeling van de geluidshinder als gevolg van de activiteiten van de inrichting in de omgeving. De nieuwe geluidgevoelige bestemmingen zijn geprojecteerd op een grotere afstand. Daardoor kan worden aangenomen dat deze woningen geen beperking voor de bedrijfsactiviteiten gaan vormen.

In het kader van aanpassing van een bestemmingsplan is op basis van richtafstanden gekeken naar mogelijke geluidshinder. Met specifieke aanduiding is aangegeven dat binnen geldende richtafstanden geen gevoelige functies gerealiseerd kunnen worden. Alle geprojecteerde geluidgevoelige functies liggen buiten de richtafstanden. Door dergelijke regeling en in verband met aanwezigheid van bestaande geluidsgevoelige functies tussen het plangebied en het bedrijf is beoordeeld dat bij de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen geen sprake zou zijn van geluidshinder als gevolg van bedrijfsmatige activiteiten en dat de bestaande bedrijfsactiviteiten niet worden belemmerd.

Stof en gezondheid

Tussen de veehouderij en het plangebied zijn al gevoelige bestemmingen aanwezig. De nieuwe woningen in het plangebied liggen op grotere afstand. De activiteiten van de veehouderij zullen vanwege de aspecten stof en gezondheid niet worden belemmerd door de ontwikkelingen in het plangebied. Ook is de afstand ruim voldoende om nadelige effecten voor de gezondheid van de bewoners te voorkomen. Bovendien gaat het om een melkrundveehouderij. Met name intensieve veehouderijen, vooral pluimveehouderijen, worden in verband gebracht met effecten op de volksgezondheid. Er zijn op dit moment nog onvoldoende algemeen aanvaarde wetenschappelijke inzichten over de effecten van de intensieve veehouderij op de gezondheid van omwonenden. Er is geen reden om te veronderstellen dat er in dit geval onaanvaardbare risico's zijn voor de volksgezondheid vanwege veehouderijen.

Geur

Zoals al is vermeld in onze reactie op 1.2 en 1.3 wordt aan de afstanden in de geurverordening voldaan. Voor de stallen geldt namelijk een afstand van 50 meter tot het plangebied. Voor het beoordelen van het woon- en leefklimaat in het plangebied is de voorgrondbelasting en de achtergrondbelasting van belang. De voorgrondbelasting is de geurbelasting veroorzaakt door de veehouderij die voor dat geurgevoelige object dominant is. Dat is in dit geval de veehouderij op nr. 34. Het gaat hier om een rundveehouderij met uitsluitend dieren zonder geuremissiefactor. Hiervoor is geen norm voor de geurbelasting, maar een afstandsnorm. Aan deze afstand wordt voldaan. Het woon- en leefklimaat is hiermee aanvaardbaar. De achtergrondbelasting is: de totale geurbelasting van alle veehouderijen in de omgeving van het plangebied. Van belang zijn de veehouderijen op Recht van ter Leede nr. 34, nr. 32, Geer 47 en 57. Het gaat om rundveehouderijen. Bij rundveehouderijen is geen cumulatie van geur te verwachten. De omliggende veehouderijen hebben geen nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat in het plangebied.

Voor geur van de opslag van mest en kuilvoer verwijzen wij naar onze reactie op 1.2 en 1.4.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot planaanpassing.

1.6

Zienswijze

Reclamant plaatst zijn vraagtekens bij de verkeersveiligheid. Het plaatsen van een basisschool aan deze zijde van de Kerkweg leidt tot gevaarlijke situaties. Het gaat om jonge kinderen die nu de Kerkweg dan wel de Recht van ter Leede moeten oversteken om hier vanuit huis in de kern te komen. Er staan maatregelen benoemd als een kruispuntplateau en afwaarderen naar erftoegangsweg, maar dat neemt de verkeersstromen niet weg. Genoemde wegen zijn de twee enige ontsluitingsroutes, ook voor het vrachtverkeer en het landbouwverkeer waaronder dat van reclamant. Daarbij zijn de wegen zeer smal hetgeen al vaak tot opstoppen en onoverzichtelijke situaties leidt. Is de plaatsing van een basisschool op deze plek dan een juiste en is dit goed afgewogen?

Reactie gemeente

De keuze voor deze locatie voor de nieuwe basisschool is het resultaat van een raadsbesluit van 23 oktober 2017. Dit besluit is genomen mede op basis van een locatieonderzoek waarbij meerdere locaties in Leerbroek op een aantal factoren met elkaar vergeleken zijn, onder meer op de onderwerpen 'Verkeersafwikkeling' en 'Veiligheid school'. Uit de vergelijking kwam de in dit bestemmingsplan opgenomen locatie als beste uit de bus, ook voor de aspecten verkeersafwikkeling en veiligheid school. Bijgaande tabel komt uit de rapportage van dit locatieonderzoek van 14-8-2017.

De betreffende stukken zijn hierbij ingesloten (bijlage I).

In het verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan is ook ingegaan op de verkeersveiligheid van de schoolomgeving. Er wordt o.a. geconcludeerd dat het oversteken van de centrale assen op basis van de verwachte verkeersintensiteiten op een verkeersveilige manier plaats kan vinden.

	Schep	Booijsr	Hof Leerbr	Slagboom	Bestaand	Overige
Ruimtelijke inpassing						
Meerwaarde voor directe omgeving						
Verkeersafwikkeling						
Veiligheid school						
Bestemmingsplan						
Financieel						
Uitbreiding toekomst						
Tijdsfactor						

	Gunstig, eenvoudig te realiseren
	Minder gunstig, wellicht lastiger te realiseren
	Ongunstig, moeilijk te realiseren

Figuur 1. Scores per onderzochte locatie

Verkeerskundig onderzoek Megaborn (bijlage II)

Hierbij is ook toegevoegd het verkeerskundig onderzoek van Megaborn.

De twee ontsluitingen en extra verkeersgeneratie en de gevolgen hiervoor voor de verkeersveiligheid zijn relevant.

De planlocatie heeft twee ontsluitingen: één op de Kerkweg en één op het Recht van ter Leede.

Conform de afspraken in de exploitatieovereenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar worden in ieder geval deze twee aansluitingen in het kader van deze planontwikkeling op kosten en verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar gerealiseerd. In samenspraak met de gemeente wordt in lijn met de aanbevelingen uit dit rapport een verkeersveilige oplossing bedacht.

Door de ontwikkeling van locatie De Slagboom zal het verkeersaanbod op de centrale assen toenemen. Ervan uitgaande dat het verkeer van en naar de locatie Slagboom zich gelijkmatig verdeelt over beide ontsluitingen zal de intensiteit op Dorpsweg en het Recht van Ter Leede toenemen tot ongeveer 2.100 motorvoertuigen per werkdagemaal. Deze wegen hebben voldoende restcapaciteit om het extra verkeer ten gevolge van de ontwikkeling op een verkeersveilige manier te verwerken. Naar verwachting zullen er in de toekomstige situatie ongeveer 1.800 motorvoertuigen per werkdagemaal gebruik maken van de Kerkweg. Gelet op de bebouwde omgeving, het huidig en toekomstig gebruik van de Kerkweg (hoeveelheid verkeer) en de beperkte ruimte om aparte fietsvoorzieningen aan te leggen, is het wenselijk om de Kerkweg binnen de kom af te waarderen naar een erftoegangsweg (p. 16 rapport Megaborn).

Gezien het onderzoek van Megaborn kunnen de ontsluitingen van het plangebied op een verkeersveilige manier worden ingericht. En dat zal ook gebeuren in overleg met aannemer en gemeente. Bovendien hebben de wegen Dorpsweg, Recht van ter Leede en de Kerkweg voldoende restcapaciteit om het extra verkeer ten gevolge van de ontwikkeling op een verkeersveilige manier te verwerken.

In een separaat project wordt de verkeersveiligheid van genoemde wegen en kruispunten in de kern van Leerbroek aangepakt. Hierbij zijn de aanbevelingen ten aanzien van de toekomstige verkeers- en parkeersituatie uit het verkeersonderzoek van Megaborn richtinggevend.

Benadrukt wordt nog dat los van deze ruimtelijke ontwikkeling – het verplaatsen van de school en het realiseren van woningen – het treffen van verkeerskundige maatregelen in Leerbroek bestuurlijk al de nodige aandacht had.

De gemeente heeft eerder aangegeven bereid te zijn om te onderzoeken welke verkeerskundige voorzieningen in Leerbroek kunnen worden getroffen om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de inwoners van Leerbroek. Dit geheel los van de onderhavige ontwikkeling.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot planaanpassing.

Zienswijze 2 (ingekomen op 28 januari 2021)

Reclamant 2

2.1

Zienswijze

Reclamant stelt dat het ontwerpbestemmingsplan ingrijpend gewijzigd moet worden:

Voor nieuwbouw van de school zijn meerdere locaties binnen het BSD beschikbaar.

Voor de veiligheid van de kinderen is de locatie Schep de beste optie.

Reactie gemeente

De keuze voor deze locatie voor de nieuwe basisschool is het resultaat van een raadsbesluit van 23 oktober 2017. Dit besluit is genomen mede op basis van een locatieonderzoek waarbij meerdere locaties in Leerbroek op een aantal factoren met elkaar vergeleken zijn, onder meer op de onderwerpen 'Verkeersafwikkeling' en 'Veiligheid school'. Uit de vergelijking kwam de in dit bestemmingsplan opgenomen locatie als beste uit de bus, ook voor de aspecten verkeersafwikkeling en veiligheid school. Bijgaande tabel komt uit de rapportage van dit locatieonderzoek van 14-8-2017.

De betreffende stukken zijn hierbij ingesloten (bijlage I).

In het verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan is ook ingegaan op de verkeersveiligheid van de schoolomgeving. Er wordt o.a. geconcludeerd dat het oversteken van de centrale assen op basis van de verwachte verkeersintensiteiten op een verkeersveilige manier plaats kan vinden.

	Schep	Booijstr	Hof Leerbr	Slagboom	Bestaand	Overige
Ruimtelijke inpassing						
Meerwaarde voor directe omgeving						
Verkeersafwikkeling						
Veiligheid school						
Bestemmingsplan						
Financieel						
Uitbreiding toekomst						
Tijdsfactor						

	Gunstig, eenvoudig te realiseren
	Minder gunstig, wellicht lastiger te realiseren
	Ongunstig, moeilijk te realiseren

Figuur 1. Scores per onderzochte locatie

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot planaanpassing.

2.2

Zienswijze

Reclamant stelt dat het ontwerpbestemmingsplan ingrijpend gewijzigd moet worden:

Het woningbehoefteonderzoek richt zich niet op de lokale behoefte aan woningen, maar is een onderzoek of de te bouwen woningen aan nieuwkomers richting de regio kan worden verkocht.

Reactie gemeente

Het woningbehoefteonderzoek richt zich niet alleen op de lokale behoefte van woningen. Het kijkt naar de werking van de woningmarkt en schetst wat de gemeente mag verwachten. Wettelijk geldt dat er sprake is van het recht op vrije vestiging. Dat betekent dat niet alleen de inwoners van de kern kunnen reageren op het beschikbare woningaanbod, maar ook mensen van buiten de kern. Dat geldt ook voor de bestaande voorraad woningen die vrij komen. Een uitbreiding op de schaal die nu is voorzien past binnen de Woonvisie (vastgesteld in de raadsvergadering van 16 juli 2020) en is goed voor de vitaliteit binnen de woonkern en haar inwoners. Ook zij krijgen hierdoor meer kans op de beoogde woonruimte. Dit project zorgt voor huisvesting voor starters en de gewenste doorstroming.

Daarnaast is het volgens artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening verplicht om in de toelichting bij een bestemmingsplan een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien (de zogenaamde "ladder van duurzame verstedelijking". Bij deze toetsing is aangetoond waarom deze nieuwe ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied maar daarbuiten wordt gerealiseerd.

Om deze wettelijke verplichting te voldoen, is het betreffende woningbehoefteonderzoek opgesteld.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot planaanpassing.

2.3

Zienswijze

Reclamant stelt dat het ontwerpbestemmingsplan ingrijpend gewijzigd moet worden;

Op dit moment is voor dit deel van Vijfheerenlanden de Provinciale Verordening Ruimte van Zuid-Holland nog steeds het juridisch kader.

De mogelijkheid tot uitbreiding buiten de grenzen van het bestaand stads- en dorpsgezicht is gebonden aan:

- een maximum omvang en
- de afwezigheid van alternatieve locaties om in
- de noodzakelijke behoefte te voorzien.

Welke voorzieningen zijn noodzakelijk?

1. Een nieuw schoolgebouw
2. Locaties voor kleinschalige woningbouw liefst op eigen initiatief vanuit de bevolking

Welke locaties, binnen bestaand stads- en dorpsgebied, zijn beschikbaar?:

- de bestaande locatie van de school;
- de locatie Schep (deze locatie staat midden in het centrum van het dorp, circa 20 jaar ongebruikt. De gemeente heeft nooit druk uitgeoefend tot herontwikkeling van deze locatie bv. in het kader van de Leegstandswet. Vanuit stedenbouwkundige principes en de te verwachten demografische ontwikkelingen is het van belang nu voor deze locatie een nieuwe bestemming te overwegen. Die bestemming dient dan in de afwegingen te worden meegenomen;
- de locatie aan het einde van de Dr. A. de Booijstraat;
- de locatie die vrijkomt als het kerkelijk centrum van de Hervormd Herstelde Gemeente verhuist naar het nieuwe gebouw aan het Raadhuisplein. De aanvraag is al ingediend;
- de locatie die vrijkomt ter plaatse van het woonhuis en schuren van de voormalige boerderij Slagboom. Op deze locatie zijn nu 8 woningen geprojecteerd.

Alles bij elkaar kunnen hier in de loop van de tijd ruim 45 woningen worden gebouwd.

Reactie gemeente

Op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan in de raadsvergadering van de gemeente Vijfheerenlanden is de Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht van kracht.

Gezien artikel 10, tweede lid van de Verordening geldt het oude recht voor dit bestemmingsplan; een bestemmingsplan die voor 1 april 2021 in ontwerp ter inzage is gelegd, valt onder het oude recht. Het ontwerpbestemmingsplan is voor 1 april ter inzage gelegd. Daarom geldt de voormalige provinciale Verordening.

Reclamant verwijst naar mogelijk andere locaties voor de bouw van de woningen. In dit kader wordt verwezen naar de stukken die betrekking hebben op het raadsbesluit uit 2017. In 2017 heeft de gemeenteraad van de voormalige gemeente Zederik besloten om de betreffende locatie aan te wijzen als locatie voor de nieuw te bouwen school.

Uit onderzoek – waar ook de door reclamant genoemde locaties in zijn mee genomen – blijkt dat de onderhavige locatie het meest gunstig was om er een school te realiseren. De raad heeft daarom voor deze locatie gekozen. Zie bijlage I.

De bouw van de woningen hangt samen met de bouw van de school; vandaar dat gekozen is voor de locatie Slagboom.

Hier speelt mee dat het benoemen van locaties niet automatisch betekent dat die locaties ook daadwerkelijk beschikbaar zijn of komen voor (her)ontwikkeling. En als ze al beschikbaar komen hoeft dat ook niet op korte termijn te zijn. Ook betekent het niet meteen dat er woningbouw op die locaties mogelijk, haalbaar of gewenst is. Hoewel dus ook niet uitgesloten wordt dat één of meer van de genoemde locaties later in aanmerking kunnen komen voor woningbouwontwikkeling, delen wij de mening dat hierdoor sprake is van betere alternatieven voor het bouwen van woningen niet. En dus, zoals hiervoor al aangegeven, ook zeker niet als alternatieven voor dit plan met woningen en een school.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot planaanpassing.

2.4

Zienswijze

Reclamant stelt dat het ontwerpbestemmingsplan ingrijpend gewijzigd moet worden;

Gezien de grote druk die energietransitie, het watersysteem (droogte) en de aanpassingen binnen de landbouw (stikstof en CO₂) gaan uitoefenen op het aanwezige open landschap en de aanwezige landbouwgronden, is het zaak geen landbouwgronden aan de bestemming te onttrekken indien er goede alternatieven zijn.

Reactie gemeente

Deze locatie is uitkomst van een onderzoek waar meerdere locaties onderzocht zijn en deze plek kwam als meest geschikte uit de bus. De raad heeft vervolgens deze locatie als nieuwbouwlocatie voor de school aangewezen en daarmee andere locaties als ongeschikt of minder geschikt afgewezen.

Het klopt dat we zuinig moeten zijn op alle gronden, zo ook op gronden met een landbouwfunctie. Die afweging is ook voor deze locatie gedaan. Er is geen sprake van een ad hoc besluit om ter plaatse de functie te gaan veranderen. Deze ruimtelijke ontwikkeling speelt al een aantal jaren en is ingegeven vanuit de noodzaak om de basisschool te vervangen.

Deze locatie is daar het meest geschikt voor, hetgeen uit onderzoek naar voren is gekomen. De bouw van de woningen is gevolgd en gezien de gespannen woningmarkt uiteraard ook voor de hand liggend. De locatie – tegen de bestaande bebouwing – is juist uitermate geschikt voor een functiewijziging (naar een maatschappelijke bestemming en een woonbestemming). Dit geldt temeer gezien het vertrek van het agrarisch bedrijf; deze locatie leent zich niet goed meer voor een agrarische bedrijfsvoering in verband met de huidige regelgeving.

Uiteraard is rekening gehouden met de kwaliteiten en de waarden van het erachter gelegen gebied. In nauwe samenwerking met de provincie Utrecht is gekomen tot het eindelijke bouwplan; in de opzet is rekening gehouden met het er achtergelegen landschap. Dit kan worden opgemaakt uit het bijgevoegde beeldkwaliteitsplan van Beuk van november 2020. Er is onder meer gekozen voor een groene invulling en een zachte overgang naar het landschap. Voor nadere informatie wordt verwezen naar het beeldkwaliteitsplan.

De mening van reclamant wordt in die zin onderkent; ja we moeten zuinig omgaan met de gronden en niet op ad hoc basis agrarische bestemmingen wijzigen naar andere bestemmingen. Maar in deze situatie leidt – gezien alle belangen – het wel tot een bestemmingswijziging, maar wel rekening houdende met de omliggende waarden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot planaanpassing.

2.5

Zienswijze

Reclamant stelt dat het ontwerpbestemmingsplan ingrijpend gewijzigd moet worden;

In de schuren en directe omgeving zijn huismussen, boerenwaluwen en vleermuizen aangetroffen. Nestmogelijkheden van de mussen worden niet aangetast met het projectplan. Voor de boerenwaluw heeft het alleen zin om geheel aan de rand van het buitengebied nesten te plaatsen. Dat worden er zeker minder dan nu. Wat betreft de kraamnesten voor de vleermuizen is de vraag of in de schuren in de omgeving nog ruimte is.

De benodigde foerageergebied worden echter aangetast als het hele gebied wordt bebouwd. Zeker voor de boerenzwaluwen en de vleermuizen. Daarom biedt het rapport te weinig oplossingen voor de in stand houding van de betreffende diersoorten.

Reactie gemeente

De reclamant stelt dat het ecologisch onderzoek een aantal knelpunten onder de aanwezige beschermde vogels heeft aangetoond waarvoor in de rapportage geen goede oplossingen worden geboden. Hierbij worden de volgende soorten of soortgenoten genoemd: weidevogels, huismussen, boerenzwaluw en vleermuizen.

In algemene zin kan worden gezegd dat voor vaststelling van het bestemmingsplan alleen aangetoond hoeft te worden dat er geen overtredingen van de Wet natuurbescherming zullen optreden. De Wet natuurbescherming is er voor bedoelt om de meest kwetsbare soorten zo goed mogelijk te beschermen. Dit wil echter niet zeggen dat ze lokaal geen hinder ondervinden van ons menselijk handelen.

Als eerste wordt door reclamant gesteld dat het gebied onderdeel uitmaakt van een weidevogelkerngebied en dat daar bij dit plan geheel niet bij stil wordt gestaan. Het gebied maakt inderdaad onderdeel uit van een weidevogelkerngebied. Weidevogelgebieden zijn volgens de Wet niet strikt beschermd.

Voor de bescherming van weidevogels heeft de provincie budget beschikbaar gesteld. De provincie probeert dit te bereiken door het aangaan van contracten met individuele boeren binnen de aangewezen weidevogelkerngebieden. Het beleid voorziet niet in het verbieden van ruimtelijke ontwikkelingen. Wel vraagt de provincie aan de gemeenten om deze gebieden zoveel mogelijk vrij te houden van de voor weidevogels negatieve effecten. Desalniettemin kunnen er redenen zijn om een deel van deze gebieden toch een andere bestemming te geven. Dat hoort bij een algehele afweging van verschillende belangen.

Reclamant bevestigt in zijn bezwaar dat de nesten van huismussen niet worden aangetast. Dit staat overigens wel in het nadere onderzoek. Door een wijziging in de plannen wordt nu ingezet op het behoud van het woonhuis daar waar er in het nadere onderzoek nog van uit werd gegaan dat het woonhuis ook gesloopt zou worden.

Ten aanzien van boerenzwaluw wordt door reclamant gesteld dat het alleen zin heeft om nieuwe nesten te plaatsen direct aan de rand van het buitengebied omdat het foerageergebied aangetast zal worden.

Dit klopt gedeeltelijk, het landelijk gebied in de directe omgeving van het plangebied wordt natuurlijk enigszins verkleint door de bouw van de school en enkele woonhuizen. Het plangebied blijft ook in de toekomst echter aan de rand van het landbouwgebied gevestigd. Volgens het ecologisch onderzoek zijn er voor de boerenzwaluw in de directe omgeving voldoende alternatieven om uit te wijken. Bovendien worden er in de nieuwe situatie 32 broedplekken gecreëerd voor de zwaluwen.

In de Wet natuurbescherming zijn alle nesten van vogels beschermd op het moment dat zij gebouwd worden tot het moment dat het nest (voor dat broedseizoen) wordt verlaten (een broedsel kan mislukken of de jongen zijn definitief uitgevlogen). Er is echter een lijst opgesteld met vogels waarvan de nesten jaarrond zijn beschermd. De boerenzwaluw staat op deze lijst en is daar ingedeeld in de categorie 5. De nesten van vogels uit categorie 5 zijn buiten het broedseizoen beschermd indien er in de directe omgeving van het plangebied onvoldoende mogelijkheden zijn om uit te wijken. Zeker in combinatie met de nieuw aan te leggen broedplekken is daar in dit geval sprake van voldoende uitwijkmogelijkheden voor de boerenzwaluw. Onze conclusie is dan ook dat de bescherming van de boerenzwaluw in dit geval voldoet aan de wettelijk vastgelegde eis.

Voor wat betreft de laatvlieger en andere vleermuissoorten is in de periode mei-september 2019 onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van vleermuizen binnen het plangebied. Tijdens dit onderzoek zijn drie verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen, waarvan één binnen het plangebied. De verblijfplaats binnen het plangebied betreft een zomerverblijfplaats van de laatvlieger onder dakpannen van de woning aan het Recht van ter Leede 40a. Deze voormalige bedrijfswoning wordt in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan behouden. Zodoende zal de enige verblijfplaats van deze vleermuissoort binnen het plan gebied niet verloren gaan. Voor een verblijfplaats van vleermuizen geldt dat er een vrije aanvliegroute gewaarborgd dient te worden. Daarbij dient voorkomen te worden dat dat er in de toekomst (meer) lichtuitstraling plaatsvindt op de opening van de verblijfplaats. Indien er in de buurt van de verblijfplaats alsnog extra verlichting moet worden aangebracht, zal ervoor gezorgd worden dat het vleermuisvriendelijke, naar beneden gerichte, verlichting betreft, zodat de opening van de verblijfplaats niet zal worden verlicht. De groenstrook naast tussen de school en rijtjeswoningen zal fungeren als toekomstige aanvliegroute voor vleermuizen.

Laatvliegers bewonen een netwerk van verschillende huizen die op een afstand van hooguit enkele honderden meters van elkaar liggen. Ze verhuizen soms wel, maar zijn in principe erg plaats- en gebiedstrouw. Soms wordt één huis jaar na jaar als zomer- en winterverblijf gebruikt. De jachtgebieden liggen in een straal van 1 tot 5 km (zelden meer) rondom de kolonie. Geconcludeerd wordt dat naar aanleiding van dit bouwplan, mits de vrije aanvliegroute en donkerte gewaarborgd zal blijven, de functionaliteit van de verblijfplaats van de laatvlieger niet wordt aangetast.

Met betrekking tot verlies aan foerageergebied zijn wij van mening dat de soort voldoende flexibel is om genoeg foerageergebied te vinden in de directe omgeving. Het plangebied verandert wel eens waar maar dat betekent nog niet dat er in het geheel geen foerageermogelijkheden meer zijn in de toekomst. Bovendien is er in de directe omgeving voldoende foerageergebied van minimaal de zelfde kwaliteit beschikbaar.

Voor dit bestemmingsplan is in voldoende mate aangetoond dat er geen overtredingen plaatsvinden van de Wet natuurbescherming voor wat betreft de soortenbescherming. De natuurlijke omgeving zal veranderen, echter er is geen sprake van een overtreding van de bepalingen uit de Wet natuurbescherming.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot planaanpassing.

2.6

Zienswijze

Reclamant stelt bij de vaststelling van het bestemmingsplan een verzoek om tegemoetkoming in planschade in te zullen dienen.

Reactie gemeente

Indien reclamant van mening is recht te hebben op een tegemoetkoming in planschade, staat het reclamant vrij om hiervoor een verzoek in te dienen.

Conclusie

De reactie leidt niet tot planaanpassing.

Zienswijze 3 (ingekomen op 28 januari 2021)

Reclamant 3 (één brief door vijf omwonenden getekend).

3.1

Zienswijze

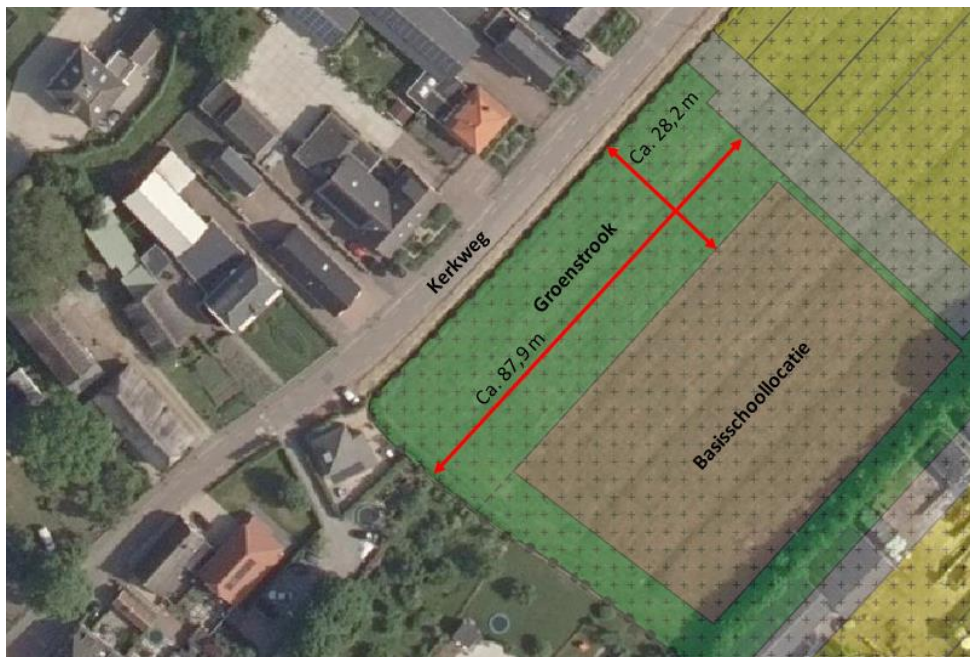
Reclamant willen eerst duidelijkheid over de vrije groenstrook tussen de basisschool en de Kerkweg;

- de afmeting;
- de bestemming; het gebruik; nu in en de toekomst; ook een recht van inspraak;
- zekerheid dat er later niets gebouwd zal worden;
- willen ook inspraak bij de beplanting en inrichting.

Reactie gemeente

De groenstrook tussen de Kerkweg en de beoogde basisschool heeft een afmeting van circa 87,9 meter bij circa 28,8 meter. Op deze groenstrook is in de verbeelding de bestemming 'Groen' gelegd. In de regels van het bestemmingsplan is vastgelegd dat binnen de bestemming 'Groen' tussen de Kerkweg en de beoogde basisschool de volgende bestemmingen toegestaan zijn: groenvoorzieningen, bermen, beplanting, parken, plantsoenen, nuts- en parkeervoorzieningen, paden, perceelssontsluitingen, in- en uitritten, bruggen, dammen, duikers, kleinschalige dagrecreatieve voorzieningen (zoals bankjes), water, oevers en voorzieningen voor de waterhuishouding, bouwwerken geen gebouwen zijnde (zoals hekjes, muurtjes en poortjes), wegen en verhardingen. Gebouwen zijn niet toegestaan. Tevens is op deze locatie specifiek benoemd dat speelvoorzieningen niet zijn toegestaan. Daarmee is juridisch-planologisch vastgelegd dat binnen deze groenstrook in de toekomst geen gebouwen en speelvoorzieningen gebouwd kunnen worden.

Er is thans nog geen ontwerp voor de inrichting van de groenstrook tussen de Kerkweg en de beoogde basisschool. De ontwikkelaar staat welwillend tegenover een gesprek met de omwonenden om de mogelijkheden met betrekking tot de groeninrichting te bespreken.



Conclusie

De zienswijze leidt niet tot planaanpassing.

3.2

Zienswijze

De bouwwerkzaamheden

Reclamant vreest voor beschadigingen en scheuren aan de eigen woning door de bouwwerkzaamheden.

Reactie gemeente

De ontwikkelaar heeft aangegeven zijn verantwoordelijkheid te nemen voor een goede uitvoering van het plan, zodat eventuele risico's, zoals schade aan omliggende woningen, zullen worden ondervangen. De ontwikkelaar heeft aangegeven zijn aannemers te verplichten een Construction All Risk (CAR)-verzekering af te sluiten.

Voor het bouwen van de school geldt dit uiteraard ook, maar dit loopt dan via de gemeente.

In opdracht van de ontwikkelaar en in overleg met de gemeente wordt voorafgaand aan de uitvoering van de werken en werkzaamheden door middel van een bouwkundige opname de staat van de daarvoor in aanmerking komende wegen en gebouwen vastgelegd. Indien noodzakelijk zal de ontwikkelaar in overleg met de gemeente en omwonenden de nodige maatregelen treffen ter voorkoming van schade aan de omliggende woningen en verkeersonveilige situaties en de minimalisatie van de overlast voor omwonenden.

Voorafgaand aan de uitvoering van het plan wordt bepaald of dat het voor de bouw van de woningen noodzakelijk is om te boren, te pulsen of te heien. De ontwikkelaar heeft verder aangegeven een bouwroute te willen gebruiken die de Kerkweg, de kruising Dorpsweg – Kerkweg en het Recht van ter Leede ontziet.

Bouwverkeer is echter een onderwerp voor de uitvoering van het plan en wordt daarom niet vastgelegd in het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot planaanpassing.

3.3

Zienswijze

Transport tijdens de bouw

Reclamant wil goede afspraken over de transportroute van bouwverkeer; heeft hier een voorstel voor en vraagt ook om een tijdelijk parkeerverbod.

Reactie gemeente

In de anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar is opgenomen dat de routing van de bouwverkeer in overleg met de Gemeente moet worden vastgesteld.

De suggestie van de reclamanten worden bij de afwegingen over de routing meegenomen.

De transportroute is nog niet bepaald, maar daarin zijn twee fasen te onderscheiden:

1. Bouwverkeer van de bouw van de school en eerste woningen (afgerond eerste jaar)
2. Bouwverkeer woningen terwijl de school al in gebruik is.

Het uitgangspunt voor beiden fasen is zo weinig mogelijk hinder voor de omwonenden en schoolgaande kinderen.

Bouwverkeer is overigens ruimtelijk niet relevant en kan daarom niet worden mee genomen in het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot planaanpassing.

3.4**Zienswijze**

Reclamant vraagt hoe het in de toekomst met het zware vrachtverkeer op de betreffende kruising gaat?

Er wordt gehoopt op een veilige oplossing, voordat er ongelukken gebeuren. Er staan op direct om de hoek van de Kerkweg naar het Recht van ter Leede nogal wat auto's geparkeerd. Vrachtwagens kunnen hier bijna niet door. Er zijn vlakbij toch keurige parkeerplaatsen? Gemeente doe hier iets aan.

Wanneer hier geen bevredigende reactie en antwoorden op gegeven worden, zal reclamant bezwaar maken tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Reactie gemeente

Voor het plan is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Uit het verkeersonderzoek wordt met betrekking tot het zwaar verkeer op de kruising Dorpsweg – Recht van ter Leede – Kerkweg geconcludeerd dat de hoek tussen Kerkweg – Recht van ter Leede kleiner is dan 90 graden en hierdoor afslaand vrachtverkeer tussen deze wegen regelmatig over het trottoir rijdt. De gemeente onderstreept dat hierdoor verkeersonveilige situaties kunnen ontstaan, maar dat staat los van de onderhavige ontwikkeling. Die situatie is er nu ook al.

De gemeente gaat naast het kruispunt, onderzoeken welke verkeerskundige maatregelen er nog meer gewenst zijn. Dit actiepunt wordt benoemd in het raadsbesluit vaststelling bestemmingsplan.

Het aanpassen van het kruispunt maakt echter geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot planaanpassing.

Bijlage I

Raadsvoorstel

Raad d.d. : 23 oktober 2017
Agendapunt : 10
Informatievergadering : 1/2
Portefeuillehouder : A. Donker

Datum : 22 augustus 2017
Zaak : Z.10940/RV.422

Bijlagen: Gewijzigd locatieonderzoek nieuwbouw school Leerbroek + financiële bijlagen

Onderwerp

Gewijzigd locatieonderzoek i.v.m. de bouw van een nieuwe school.

Centrale vraagstelling

Besluitvorming omtrent de nieuwbouw van de Eben-Haëzerschool te Leerbroek

Beslispunten

1. Op basis van de uitkomsten van het bovengenoemde (gewijzigde) locatieonderzoek in principe de locatie 'Slagboom' aan te wijzen als nieuwe locatie voor de bouw van een nieuwe basisschool.
2. Het in overleg met het schoolbestuur en overige belanghebbenden opstellen van een gedetailleerd programma van eisen.
3. Onderhandelingen te starten met de eigenaar van betreffende gronden, ten einde een definitieve grondprijs vast te stellen en nadere afspraken te maken over de voorwaarden van grondaankoop en beoogde herontwikkeling.
4. Een gedetailleerde begroting op te stellen, op basis waarvan investeringsbeslissingen kunnen worden gemaakt.
5. De in het onderzoek voorgestelde planning als leidraad te hanteren voor de bouw van de nieuwe school.
6. In overleg te treden met het schoolbestuur over de toekomstige aankoop van de huidige gronden ten einde deze, na de oplevering van de nieuwe school, te kunnen herontwikkelen.

Informatievergadering

De fracties hebben in Informatievergadering I/II gehouden op 9 oktober 2017 op hoofdlijnen instemmend geaviseerd.

Inleiding

In de gemeenteraad van 30 januari 2017 is het haalbaarheidsonderzoek nieuwbouw Eben-Haëzerschool, d.d. 22-11-2016, besproken. In dit onderzoek is een viertal locaties onderzocht en de locatie achter het Hof van Leerbroek aangewezen als gunstige locatie voor de nieuwbouw van de nieuwe Eben-Haëzerschool.

De gemeenteraad heeft op basis van het ingediende amendement van het CDA gevraagd het onderzoek uit te breiden met meerdere locaties.

Bij het gewijzigde onderzoek zijn de locaties uitgebreid naar 6 locaties en zijn eerdere onderzochte locaties opnieuw bekeken en waar mogelijk uitgebreid.

Beoogd effect

Door een besluit te nemen over de nieuwe locatie voor de nieuwbouw van de Eben-Haëzerschool, kunnen verdere stappen worden gezet om te komen tot de nieuwbouw van de school.

Aansluitend kunnen verdere onderhandelingen plaatsvinden met de grondeigenaar, een PvE worden opgesteld en een definitief budget worden bepaald.

Argumenten

De argumenten om te komen tot de beoogde locatie voor de nieuwe Eben-Haëzerschool zijn beschreven in het onderzoeksrapport.

Risico's

In dit onderzoek zijn zo goed als mogelijk de risico's ingeperkt. Zo is er overleg geweest met alle grondeigenaren en zijn er waar nodig stedenbouwkundige schetsen gemaakt om de kosten en opbrengsten te kunnen bepalen.

Risico's die op dit moment nog onvoldoende in kaart kunnen worden gebracht zijn:

- Vertraging door en bezwaren tegen het wijzigen van de huidige bestemming(en). Denk hierbij ook aan het mogelijk vergoeden van planschade.
- Door een sterke stijging van de bouwprijzen staan de huidige prijzen onder druk. Wij adviseren daarom om bij het vaststellen van het definitieve budget ruimte in te bouwen om tussentijdse- en ongewenste verhogingen van het budget te voorkomen.

Financiën/Arhi

De financiële onderbouwing is weergegeven in de bijlagen van het onderzoeksrapport. Gelet op de wet Arhi zal hiertoe het onderzoek moeten worden gestart.

Uitvoering

De voorgestelde planning om te komen tot een daadwerkelijke realisatie van een nieuwe school zijn weergegeven in het onderzoeksrapport.

Evaluatie

Op verzoek van de gemeenteraad (amendement CDA) is door aanvullend onderzoek de locatiekeuze gewijzigd. De nieuw voorgestelde locatie is in vele opzichten een betere locatie dan eerder voorgesteld. Een mooie veilige en centrale plek voor de nieuwe school en het verminderen van landbouwactiviteiten in het centrum van Leerbroek.

Communicatie/Participatie

Voorafgaand aan de behandeling in de gemeenteraad zullen de direct omwonenden worden geïnformeerd. Na positieve besluitvorming zullen de direct omwonenden (en op grotere schaal de inwoners van Leerbroek) worden meegenomen in het verloop van het proces.

Het college van Zederik,
de secretaris,

J.H. Koetsenruijter

de burgemeester,

A.F. Bonthuis

Onderwerp:

Gewijzigd locatieonderzoek nieuwbouw school
Leerbroek.

Z.10940/RB.276

De Raad der gemeente Zederik;

gelezen het voorstel van het college d.d. 22 augustus 2017;

gelet op het advies van de informatievergadering I d.d. 9 oktober 2017;

b e s l u i t :

1. Op basis van de uitkomsten van het gewijzigde locatieonderzoek, d.d. 14-08-2017, in principe de locatie 'Slagboom' aan te wijzen als nieuwe locatie voor de bouw van een nieuwe basisschool.
2. Het in overleg met het schoolbestuur en overige belanghebbenden opstellen van een gedetailleerd programma van eisen.
3. Onderhandelingen te starten met de eigenaar van betreffende gronden, ten einde een definitieve grondprijs vast te stellen en nadere afspraken te maken over de voorwaarden van grondaankoop en beoogde herontwikkeling.
4. Een gedetailleerde begroting op te stellen, op basis waarvan investeringsbeslissingen kunnen worden gemaakt.
5. De in het onderzoek voorgestelde planning als leidraad te hanteren voor de bouw van de nieuwe school.
6. In overleg te treden met het schoolbestuur over de toekomstige aankoop van de huidige gronden, ten einde deze, na de oplevering van de nieuwe school, te kunnen herontwikkelen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Zederik, gehouden op 23 oktober 2017.

De griffier,

De voorzitter,



Gewijzigd haalbaarheidsonderzoek nieuwbouw Eben-Haëzerschool Leerbroek



Meerkerk, 14 augustus 2017

Inhoud

Samenvatting onderzoek	2
Inleiding	2
Eben-Haëzerschool.....	4
Locatie onderzoek nieuwe school	5
Locatie Schep (1)	7
Dr. A. Booijsstraat (2)	13
Locatie nabij het Hof van Leerbroek (3).....	16
Locatie Slagboom (4).....	19
Bestaande locatie (5).....	24
Overige locaties (te koop staande woningen en of bedrijven) (6).....	27
Bouwkosten nieuwe basisschool.....	28
Opbrengstpotentieel schoollocatie	29
Investeringskostenramingen	29
Vervolgtraject	29

Samenvatting onderzoek

Onderstand een overzicht van de scores per locatie:

	Schep	Booijsr	Hof Leerbr	Slagboom	Bestaand	Overige
Ruimtelijke inpassing						
Meerwaarde voor directe omgeving						
Verkeersafwikkeling						
Veiligheid school						
Bestemmingsplan						
Financieel						
Uitbreiding toekomst						
Tijdsfactor						

	Gunstig, eenvoudig te realiseren
	Minder gunstig, wellicht lastiger te realiseren
	Ongunstig, moeilijk te realiseren

Figuur 1. Scores per onderzochte locatie

Inleiding

De oorspronkelijke school dateert uit de jaren zestig en is later verbouwd en uitgebreid. Het gebouw voldoet niet meer aan de huidige- en toekomstige eisen die het moderne onderwijs aan schoolgebouwen stelt. Daarnaast is de school niet duurzaam en toekomstbestendig ingericht. De verkeerssituatie rondom de school is ook niet ideaal.

Om duurzaam basisonderwijs in Leerbroek voor de toekomst te waarborgen is besloten een nieuwe school te realiseren. Ook wordt onderzocht of in de nieuwe school samenhangende functies kunnen worden samengevoegd. Te denken valt hierbij aan functies als voor- en buitenschoolse opvang, een peuterspeelzaal en/of bibliotheek functies.

Op 30 januari jongstleden heeft de gemeenteraad besloten het eerdere onderzoek naar de mogelijkheden van een nieuwe school, d.d. 22 november 2016, uit te breiden met meerdere zoeklocaties. In dit onderzoek zijn de eerder onderzochte locaties opnieuw bekeken en uitgebreid met nieuwe locaties.

Onderstaand de onderzochte locaties:

- Locatie Schep Kaas aan de Kerkweg nummers 11, 11a en 12
- Locatie Dr. A. Booijsstraat
- Locatie naast het Hof van Leerbroek
- Locatie tegenover bedrijfspand Schep (locatie Slagboom)
- De huidige schoollocatie aan de Leerbroekseweg 7
- Overige te koop staande (woon)locaties

Het onderzoek geeft inzage in de investeringskosten, de ruimtelijke inpassingsmogelijkheden, de verkeerskundige situatie en de onderwijsaspecten in relatie met de omgeving. Aan de hand van de uitkomsten kunnen er vervolgens op bestuurlijk niveau keuzes worden gemaakt die leiden tot de realisatie van een nieuwe school.

Eben-Haëzerschool

Historie

De Eben-Haëzerschool in Leerbroek bestaat al meer dan 130 jaar. De school is in 1884 gestart aan de Kerkweg (locatie Schep) en in 1961 verhuist naar de huidige locatie aan de Leerbroekseweg. De eerste steen werd gelegd door de voorzitter van het bestuur de heer S. van Toor op 22 september 1960.

In 1966 werd achter de school de Christelijke kleuterschool gerealiseerd.

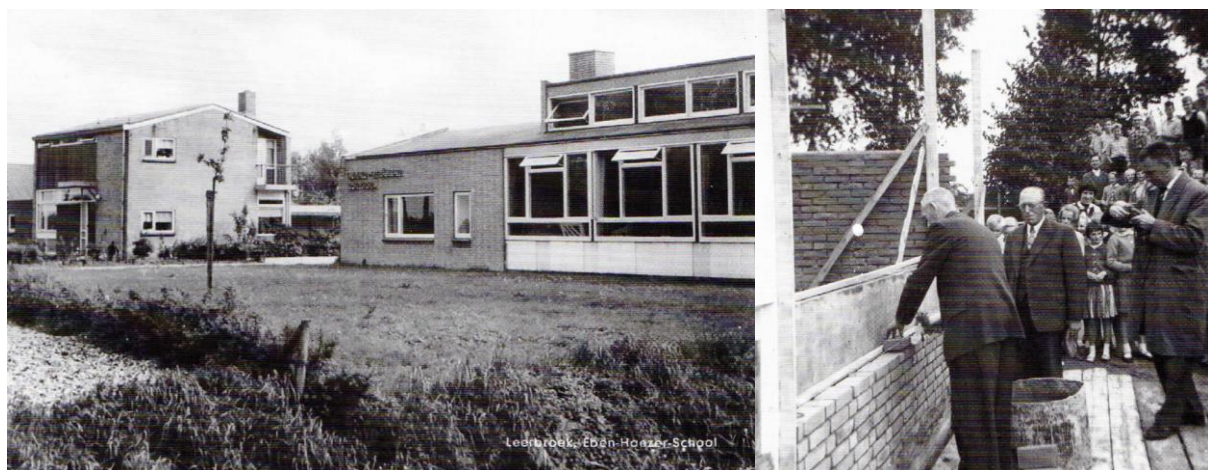
De eerste uitbreiding van de lagere school dateert uit 1975. Hierop volgden begin jaren tachtig de realisatie van een speellokaal en in 1985 de samenvoeging van de kleuterschool en de lagere school.

Het aantal leerlingen is de laatste jaren redelijk constant gebleven en schommelt rond de 200 leerlingen.

Onderstaand het aantal leerlingen vanaf 2000 t/m 2016.

Jaren	2000	2005	2010	2015	2016
Aantal leerlingen	201	216	215	211	202

Figuur 2. Aantal leerlingen Eben-Haëzerschool



Figuur 3. Links: foto uit 1961, rechts: eerste steenlegging door S van Toor op 22 sept 1960

Huidige grootte

In de huidige omvang heeft de school 9 groepslokalen, een speellokaal, een gemeenschapsruimte, een personeels- en directiekamer, een bespreekruimte en overige ruimten (toiletten, etc.). Op dit moment kent de huidige school uitsluitend een basisonderwijsfunctie. Onderwijs gerelateerde functies zoals voor- en naschoolse opvang, peuterspeelwerk, kinderopvang en bibliotheek zijn gevestigd in het nabij gelegen Leerdam en Nieuwland. Het schoolbestuur van de Eben-Haëzerschool heeft echter wel ambities om deze functies in een nieuwe brede school door externe partijen te laten exploiteren. Een toevoeging van deze functies geeft zoals eerder aangegeven een extra stimulans aan de toekomstbestendigheid van de basisonderwijsfunctie in Leerbroek. Uit onderzoek is gebleken dat er daadwerkelijk behoefte is aan kinderopvang, voor- en naschoolse opvang en peuterspeelwerk. Na besluitvorming kan deze behoefte verder geconcretiseerd worden.

In dit haalbaarheidsonderzoek wordt uitgegaan van een nieuwe basisschool aangevuld met kindfuncties voor circa 16 kinderen.

Toekomstige ruimtebehoefte

De ruimtebehoefte van de basisschool wordt bepaald op basis van het aantal leerlingen. Kijkend naar de leerlingenprognoses uit 2015 zal het leerlingenaantal van de basisschool in Leerbroek van 215 (2016 en 2017) dalen naar 175 leerlingen in 2035. Het gemiddelde aantal leerlingen over een periode van tien jaar (2015 - 2025) bedraagt ongeveer 200. Op basis van de landelijke norm betekent dit een schoolgebouw van 1.206 m² BVO (200 m² + (aantal leerlingen * 5,03)) en een buitenruimte van circa 600 m² (3 m² per leerling).

Instnr	Naam	Historie		Prognose							
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030	2035
02ZF	Hendrik van Brederode	64	64	64	65	70	74	75	81	80	75
04NO	Eben Haezer	213	226	215	215	205	199	190	170	175	175
04QQ	Het Fundament	99	98	102	103	102	103	101	107	107	107
04RF	Het Kompas	158	144	157	158	160	161	162	164	160	150
05QT	De Rank	225	224	233	227	227	227	226	235	235	225
07JM	De Kandelaar	276	259	255	250	257	258	264	283	279	263
07KZ	School met de Bijbel Hei en Boeicop	102	93	92	91	88	92	96	103	108	106
08DI	De Springplank	122	110	123	122	124	126	125	131	131	125
09ZO	Pr. Wilhelmina	106	107	110	112	114	115	116	117	115	108
Totaal		1365	1325	1351	1343	1347	1355	1355	1391	1390	1334

Figuur 4. Leerlingenprognoses gemeente Zederik 2016 - 2035 (bron Pronexus)

Voor de ruimtebehoefte voor de kinderopvang/BSO en peuterspeelwerk wordt uitgegaan van 16 kindplaatsen, 56 m² BVO aan binnenruimte (3,5 m² per kind) en 48 m² aan buitenruimte (3 m² per kind). Daarnaast dient rekening te worden gehouden met 20 m² aan verschoningsruimte/slaapruimte. Een beperkte ruimte voor een bibliotheekfunctie kan worden gevonden in de school zelf.

De totale binnenruimtebehoefte komt hiermee op 1.282 m² BVO en 648 m² aan buitenruimte.

De werkelijke ruimte behoefte wordt medebepaald door de mate van multifunctionaliteit en flexibiliteit van het nieuwe gebouw en zal in een latere fase worden uitgewerkt.

Als parkeerbehoefte wordt uitgegaan van minimaal 13 parkeerplaatsen (1 P per lokaal en 0,8 P per arbeidskracht nevenfuncties) en betreft circa 163 m².

De totale ruimtebehoefte inclusief buitenruimte en parkeergelegenheid voor een nieuwe brede school in Leerbroek komt hiermee op circa 2.100 m² (afgerond).

Verkeerssituatie Leerbroekseweg 7

Om een goed beeld te krijgen van de huidige verkeerssituatie heeft de Gemeente een verkeerskundig onderzoek laten uitvoeren. Uit dit onderzoek (VerkeerNED van 16 november 2016) blijkt dat de verkeerssituatie rondom de school veilig is, maar niet ideaal. Vooral de zichtbaarheid van de school langs de Leerbroekseweg, het parkeren voor bezoekers en het veilig in- en uitstappen van kinderen behoeft aandacht.

Locatie onderzoek nieuwe school

In het huidige onderzoek zijn naast de eerder onderzochte locaties nieuwe locaties toegevoegd. De eerdere onderzochte locaties zijn indien nodig aangepast en waar mogelijk uitgebreid.

Onderstaand de onderzochte locaties:

1. Locatie Schep Kaashandel BV aan de Kerkweg
2. Locatie Dr. A. Booijsstraat
3. Locatie naast het Hof van Leerbroek
4. Locatie tegenover bedrijfspand Schep (locatie Slagboom)
5. Bestaande locatie aan de Leerbroekseweg 7
6. Overige te koop staande (woon)locaties



Alle locaties worden onderzocht op basis van:

- Ruimtelijke kwaliteit en -mogelijkheden
Gekeken wordt of de locatie voldoende ruimte biedt en in hoeverre de nieuwe school past in haar directe omgeving
- Bestemmingsplan
Welke mogelijkheden biedt het huidige bestemmingsplan en welke risico's zijn aanwezig indien een wijziging van het huidige bestemmingsplan noodzakelijk is?
- Verkeer, parkeren en veiligheid
Is het mogelijk om een goede en veilige verkeerssituatie te creëren?
- Financieel/economisch
Wat zijn de investeringskosten?
- Mogelijkheden onderwijs
Welke mogelijkheden biedt de betreffende locatie met betrekking tot toekomstig onderwijs?
- Overige
Eventuele specifieke aandachtspunten.

Locatie Schep (1)

Historie

Het levensverhaal van
grote - kleine mensen

100 jaar Schep kaas



LEERBROEK — Toen wij na ons gesprek met de directeuren Wim en Nico Schep naar huis reden en alles nog eens overdachten, waren wij min of meer onder de indruk van dit internationaal bekend zijnde bedrijf te Leerbroek en Meerkerk. Een 100-jarig bestaan laat je niet ongemerkt voorbijgaan, 100 jaar kaaspervaring mag je wereldkundig maken. Dit heeft de directie dan ook gedaan.



en buitenlandse relaties. Zij hopen volgend jaar. Maar ja, zij zijn pas vanaf 1974 bezig om de nodige vergunningen te krijgen. Nu heeft men een opslagcapaciteit van 1 miljoen kilo kaas, dan hoopt men 2 miljoen kilo te kunnen opslaan.

Het privé kantoor laat direkt al iets van het bedrijf zien. Een complete oude kaaspers, een essen houten wandbord, uitgesneden door de ons allen welbekende Jan van Peet (een geschenk van het hele personeel bij het 100-jarig bestaan), een foto van Wim Schep, waarop Willem Duys hem de ereprijs overhandigt van de gouden kaasboer en een oorkonde van het Zuivelbureau uit erkentelijkheid voor het meewerken van de firma Schep aan de levering van 40 miljoen kilo kaas in 1978 aan België.

In ± 1881 startte Gerrit Schep (neef van grootvader Klaas Schep) in Meerkerk met het kopen van kaas bij de boer. In 1897 ging Klaas Schep samen zaken doen met Gerrit. In 1905 gingen beiden uit elkaar en vertrok Gerrit naar Utrecht en legde zich toe op de kleinverkoop. Klaas Schep ging in 't groot doen, bleef bij de boer kopen en ging de groothandel in. Henk Schep (vader van de directie) trok in de zaak aan de Gorinchemsestraat.

Voor de kinderen van 4 - 12 jaar in Leerbroek en Meerkerk en voor de kinderen van hun klanten in Nederland een kleurplaat met geweldige prijzen. Voor het personeel heeft men een geweldig groot feest gevierd in restaurant „Brughuis“. En naar zij hopen, na de nieuwbouw, open huis voor al hun binnen-

In 1960 overleed de heer H. Schep en in 1974 namen Nico en Wim Schep de commanditaire vennootschap over en zette deze om in een besloten vennootschap. Inmiddels kocht men de oude school in Leerbroek en hadden toen behalve een kantoor ook een opslagruimte er bij van 500 ton.

Nu begrijpt u wellicht dat de naam Schep Meerkerk niet zal veranderen (i.v.m. de

herindeling), maar dat Schep Leerbroek is ontstaan o.a. vanwege de kantoorvestiging. Op onze vraag aan de heer Wim Schep, waarom ben je in de kaas gaan doen?

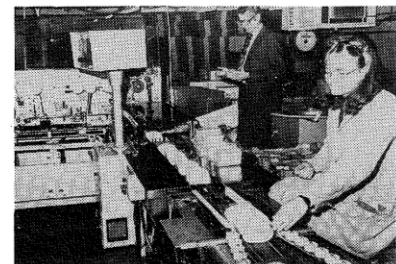
„Doordat vader in deze zaak zat zijn Nico en ik erin gekomen. In de vakanties hielpen we altijd al. Na school en de dienstdadigheid en het overlijden van vader kwam ik als 20-jarige er onverwacht in. Het was een enorme harde en snelle leerschool. Ook de ontwikkeling in onze zaak ging erg snel. Eerst manusje van alles en dan ineens direktielid. Je krijgt plotseling te maken met gedegen oude kooplieden. Je stond alleen, maar alles is gelukkig goed gegaan. De moeilijkheid als koopman is, dat je iets koopt wat een 1/2 jaar later pas verkocht wordt. Wat is dan de marktwaarde?

Je eigen kostenkalkulatie ken je. **Winst maken mag de laatste jaren weer.** Maar het marktgebeuren is voorzichtig aftasten en feeling hebben wat de klant wil.

De pot is leeg, dus het Rijk is weer tuk op belastinggeld. Wanneer er 3% te veel aanbod van het artikel is, dan geeft dit soms wel 10% verlies bij verkoop.

Wij moeten altijd zorgen voor onze klanten, daarom leggen wij grote voorraden aan. Het overschot van onze planning is vaak de kaas voor de kollega's. Wij zorgen voor een bufferfunctie bij diverse kollega's.

Vaak hebben we een bemiddelende rol. Als wij het niet voor de kollega's hebben, dan zorgen we er voor! Men voelt zich vaak te veel konkurrent en dat hebben wij niet. Wij hebben goede kontakten met kopers en verkopers.



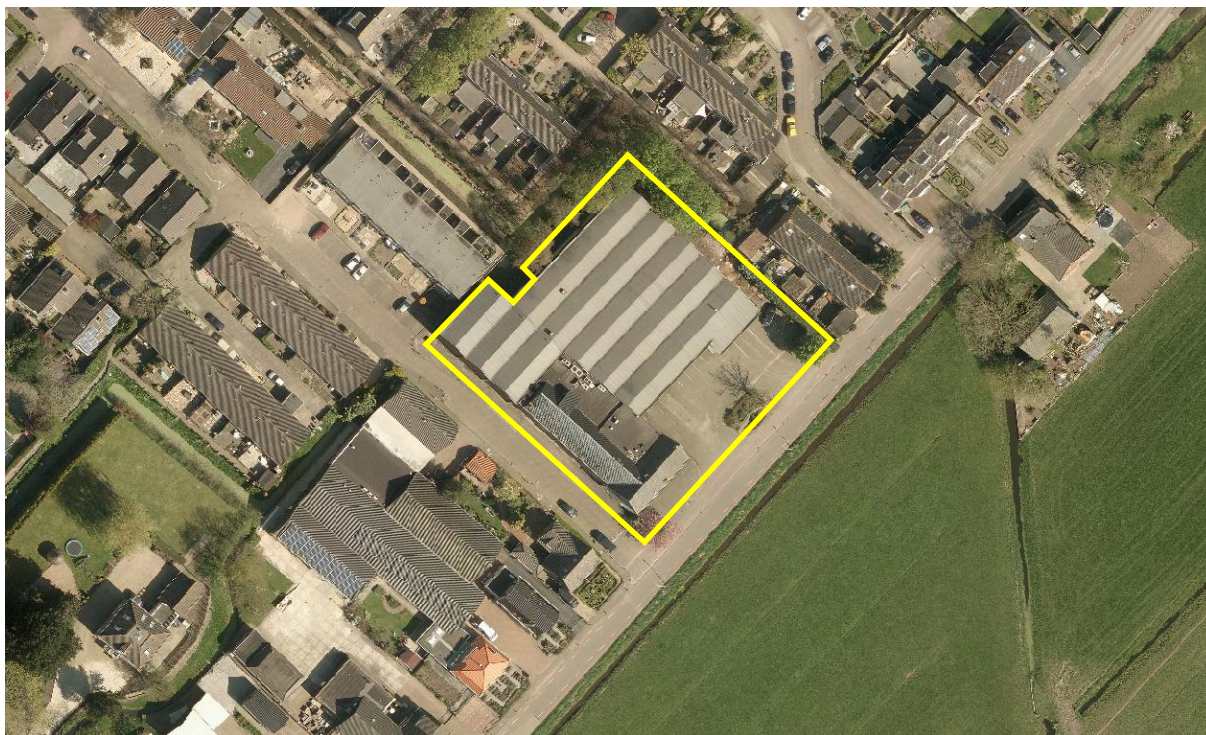
Schep Kaashandel B.V.

Kerkweg 12, 4245 TN Leerbroek. Telefoon 03459-341. Telex 47583.

Kaasspecialisten van huis-uit.

Figuur 5. Krantenartikel uit de Wegwijzer april 1981 (Drukkerij Crezé)

Situatie



Figuur 6. Locatie Schep, Leerbroekseweg 7

Oppervlakte: 3.880 m²

Eigendom: erven N.A. Schep

Foto's





Figuur 7. Foto's Locatie Schep, Leerbroekseweg 7

Ruimtelijke kwaliteit- en mogelijkheden

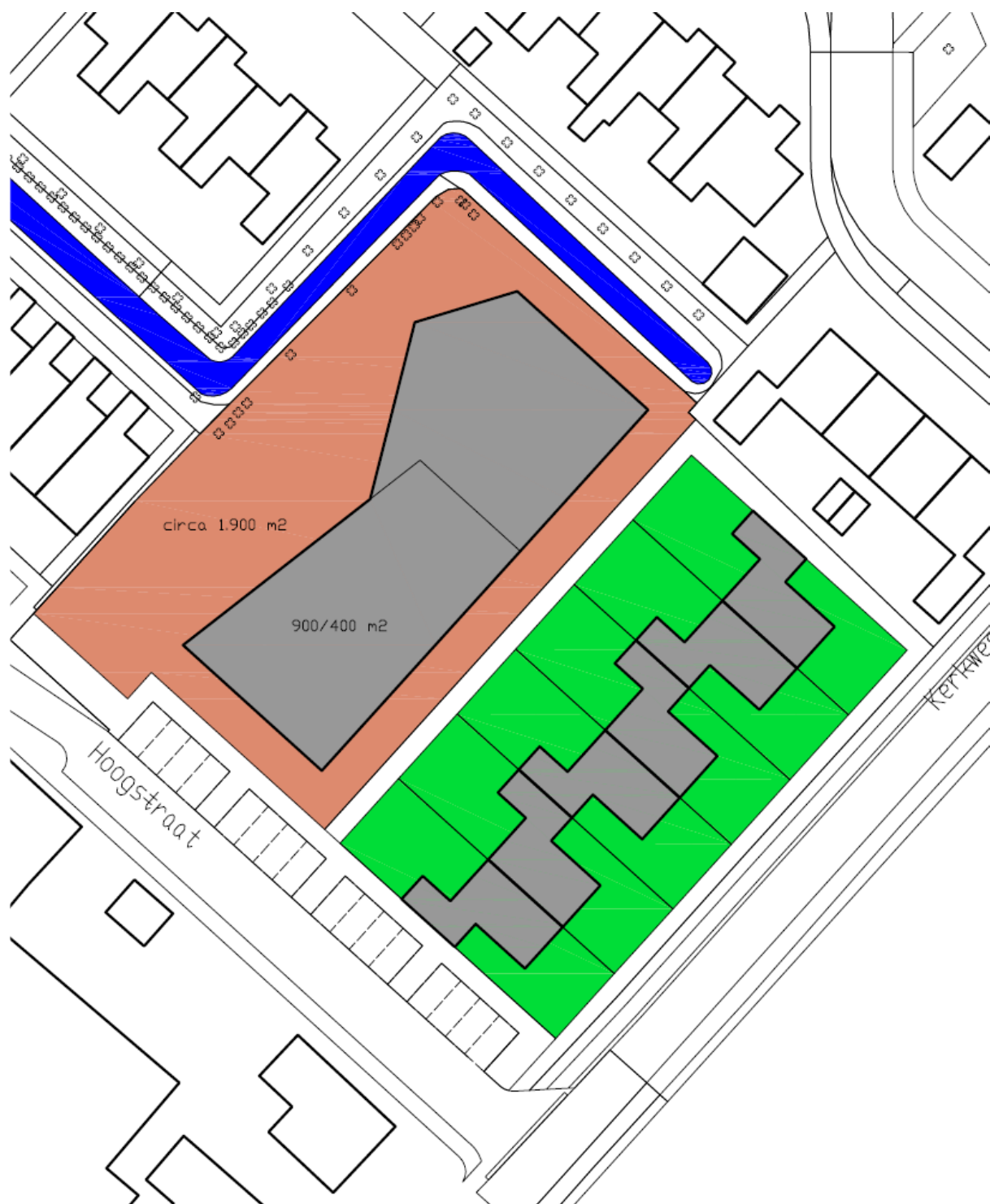
De Schep-locatie is in eigendom van de erven N.A. Schep. De heer Schep is op 22 februari 2017 overleden.

De locatie Schep bestaat uit twee percelen, die gezamenlijk een oppervlakte hebben van 3.880 m² en derhalve voldoende groot voor de realisatie van een nieuwe school (2.100 m²). De locatie is in het centrum van Leerbroek gelegen. De huidige opstallen zijn divers van aard en worden thans hoofdzakelijke gebruikt voor opslag. De opstallen verkeren in redelijke tot slechte staat.

Op de Scheplocatie heeft de oude basisschool van Leerbroek gestaan, waarvan thans alleen nog de linker zijgevel aan herinnert. Het nog bestaande deel van de oude school kent geen monumentenstatus.

Naast de realisatie van een nieuwe school kan op het resterend perceel woningbouw worden ontwikkeld. Een dergelijke invulling heeft wellicht een positieve uitwerking op de grondprijs van de nieuwe school en een mogelijke meerwaarde betekenen voor de omliggende wijk (spin-off effect). Gevoerde gesprekken met Goed Wonen Zederik geven aan dat hiertoe geen acties zijn gepland in de nabije toekomst.

Onderstaand een mogelijke invulling van de locatie teneinde een globale grondprijs te kunnen bepalen. Uitdrukkelijk wordt hierbij vermeld dat het hier gaat om een eerste schets. Meerdere varianten zijn denkbaar; school gesitueerd aan de Kerkweg, rijwoningen, etc.



Figuur 8. Stedenbouwkundige schets invulling terrein Schep Kaashandel BV

Bestemmingsplan



Bestemming: bedrijven
Maximale gebouwhoogte: 11 meter
Maximale goothoogte: 7 meter
Wijzigingsbevoegdheid B&W: mogelijkheid tot functiewijziging wonen, maatschappelijk, etc. (onder voorwaarden)
Aandachtspunt: zone archeologische waarde

Ten behoeve van de nieuwbouw school en mogelijk woningbouw is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd de bestemming van bedoelde gronden te wijzigen ten behoeve van wonen, maatschappelijke voorzieningen en kantoren met inachtneming van het volgende:

- Er dient sprake te zijn van algehele bedrijfsbeëindiging;
- Het bruto vloeroppervlak van kantoren en maatschappelijke voorzieningen niet meer mag bedragen dan 250 m² per perceel;
- De wijziging geen belemmering vormt voor de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven en ter plaatse van de nieuwe functie sprake is van een goed woon- en leefklimaat;
- De bodemkwaliteit de nieuwe functie toestaat;
- Ingeval van woningen voldaan dient te worden aan het bepaalde in de Wet geluidhinder;
- Voor het overige is het bepaalde in de bestemmingen 'Wonen', 'Tuin', 'Maatschappelijk' of 'Kantoor' van toepassing.

Afhankelijk van de interpretatie van de maximale "250 m² per perceel" zal wellicht een normale bestemmingswijzigingsprocedure noodzakelijk zijn. De inschatting is echter dat kijkend naar het huidige gebruik van het perceel er weinig weerstand zou kunnen bestaan omtrent de functiewijziging. Op de bestemming rust een archeologische waarde aanduiding. Dit betekent dat er nader onderzoek moet plaatsvinden naar mogelijke archeologische resten.

Verkeer, parkeren en veiligheid

Afhankelijk van de exacte stedenbouwkundige invulling zullen er mogelijk aanpassingen moeten plaatsvinden om het verkeer van en naar de school veilig te laten verlopen. Te denken valt hierbij aan bijvoorbeeld een verhoogde kruising Hoogstraat/Kerkweg. Ook zal het voetgangers- en fietsverkeer de nodige aandacht vergen. Bovenstaande zal in een later stadium moeten worden uitgewerkt.

Financieel/economisch

Om een antwoord te geven op de financiële- en economische mogelijkheden zijn er gesprekken gevoerd met De heer R. Mutters (Mutters Makelaardij), welke optreedt namens de familie Schep. De heer Mutters heeft meerdere stedenbouwkundige schetsen gemaakt, op basis waarvan een schatting kan worden gemaakt omtrent de grondprijs van de nieuwe school.

De meest gunstigste financiële variant betreft 6 twee-onder-één kapwoningen langs de Kerkweg en de nieuwe (brede) school achter de woningen gepositioneerd. Een dergelijke opzet leidt tot een relatieve lage grondprijs voor de school. Ruimtelijk gezien is dit niet de meest gewenste situatie, maar voor dit onderzoek voldoende voor de bepaling van de grondprijs.

Op verzoek van de heer Mutters is er een stichtingskostenopzet gemaakt. De opgegeven grondprijs is weergegeven in de investeringsopzet, welke als bijlage is bijgevoegd. De sloop en sanering van de opstallen worden door de eigenaar verzorgd.

Onderwijs

De locatie laat weinig ruimte over voor eventuele uitbreidingen in de toekomst. Gelet op het verwachte leerlingenaantal ontstaat er mogelijk gebouwuimte in de toekomst.

Conclusie

Met name door de hoge kosten om deze locatie bouwrijp te maken valt deze locatie relatief duur uit. Daarentegen is een herontwikkeling van deze locatie zeer gewenst en kan van meerwaarde betekenen voor de aangrenzende woonwijk. Wij stellen voor om deze locatie niet te gebruiken als nieuwe locatie voor de nieuwe Eben-Haëzerschool, maar te reserveren voor woningbouwontwikkeling.

Dr. A. Booijstraat (2)

Situatie



Figuur 9. Situatie locatie Dr. A. Booijstraat

Oppervlakte: 1.450 m²

Eigendom: gemeente Zederik

Foto's





Figuur 10. Foto's locatie Dr. A. Booijstraat

Ruimtelijke kwaliteit en -mogelijkheden

De locatie is in eigendom van de Gemeente en aanvankelijk gereserveerd voor mogelijke woningbouw. Zoals aangegeven in het eerdere onderzoek naar mogelijke locaties is deze locatie erg klein (1.450 m²).

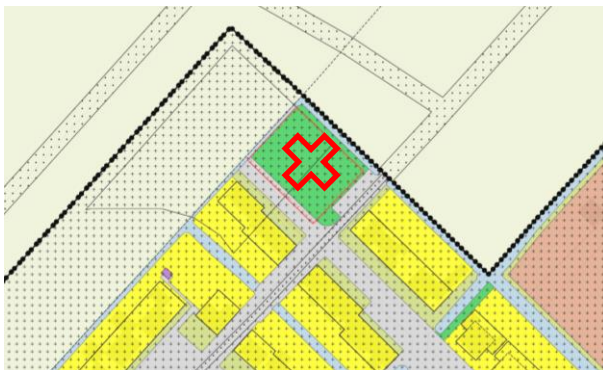
Bouwen op deze locatie is alleen mogelijk indien er wordt gebouwd in twee bouwlagen en er extra ruimte wordt gevonden voor parkeren.

Een groot probleem zal echter de aanwezige spuitcirkel (naastgelegen boomgaard) zijn.

Spuitzone en/of -cirkels

Er is geen wetgeving die afstanden voorschrijft, die in acht genomen moeten worden tussen de locaties, alwaar gespoten kan worden en hiervoor gevoelige locaties. Meerdere uitspraken (Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State) geven aan dat een afstand van 50 meter niet onredelijk is. Wordt er afgeweken van de beoogde afstand dan dienen er afdoende afscherpende maatregelen te worden getroffen. Gelet op de realisatie van een nieuwe school ligt het afwijken van de gestelde afstand (50 meter) niet voor de hand.

Bestemmingsplan



Bestemming: tuin

Beperking: zone archeologische waarde

Wijzigingsbevoegdheid: B&W heeft mogelijkheid tot (beperkte) wijzigingen (wijzigingsgebied 2)

Nadere toelichting wijzigingsgebied 2

Het college van B&W kunnen de gehele bestemming Agrarisch (???) wijzigen in de bestemmingen Wonen, Tuin, Groen, Water en Verkeer voor het gebied nader aangeduid met Wro-wijzigingsgebied-2 met in acht name van het volgende:

- Maximaal 6 woningen;
- De woningen dienen te worden ontsloten vanaf de Dr. A. Booijstraat;
- De voorgevels van de hoofdgebouwen dienen naar de Dr. A. Booijstraat te worden georiënteerd;
- De afstand van de voorgevels tot de bestemming Verkeer dient ten minste 3.00 m te bedragen;
- De goothoogte van de hoofdgebouwen mag ten hoogste 6.00 m bedragen;
- Het aantal parkeerplaatsen dient ten minste 1,5 per woning te bedragen (nadere voorwaarden);
- Van de wijzigingsbevoegdheid mag niet eerder gebruik worden gemaakt dan nadat een afstand van ten minste 25.00 m tussen de dichtstbijzijnde fruitbomen op de gronden met de bestemming Agrarisch en de woningen is gegarandeerd;

- Voor het overige zijn de bepalingen van de artikelen die betrekking op hebben op het wonen en daarmee samenhangende voorzieningen, mede van toepassing.
- Van de wijzigingsbevoegdheden mag niet eerder gebruik worden gemaakt dan nadat is aangetoond dat de bodem voor de aangegeven functies geschikt is.

Een wijziging naar 'maatschappelijk' zal via een normale wijzigingsprocedure moeten geschieden, waarbij er een reële mogelijkheid bestaat op bezwaren.

Op de bestemming rust een archeologische waarde aanduiding. Dit betekent dat er nader onderzoek moet plaatsvinden naar mogelijke archeologische resten.

Verkeer, parkeren en veiligheid

Het verkeer van en naar de school zal door de aangrenzende woonwijk (Dr. A. Booijsstraat) plaatsvinden. In een maximale situatie zijn dit in totaal circa 100 auto's, in een minimale situatie circa 40 en gemiddeld circa 60 (bron: VerkeerNED). Men gaat uit van 19 benodigde parkeerplaatsen (bij 210 leerlingen). Daar de locatie te klein is voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen zal een deel van de gronden van mevrouw Verrips moeten worden aangekocht. In het financieel overzicht is hier rekening mee gehouden.

Financieel/economisch

Deze locatie is vanwege de nieuwe BBV-regels (Besluit Begroting en Verantwoording) eind 2015 afgeboekt van circa € 180.000,- naar € 1,-. Deze locatie kent derhalve geen boek- of restwaarde, maar er is wel sprake van derving van inkomsten als de locatie niet kan worden herontwikkeld tot woningbouw. De derving is opgenomen in de investeringsopzet.

Daarnaast zijn extra kosten opgenomen om de verkeersafwikkeling, het parkeren en voorzieningen om de spuitcirkel-zone te verwijderen.

Onderwijs

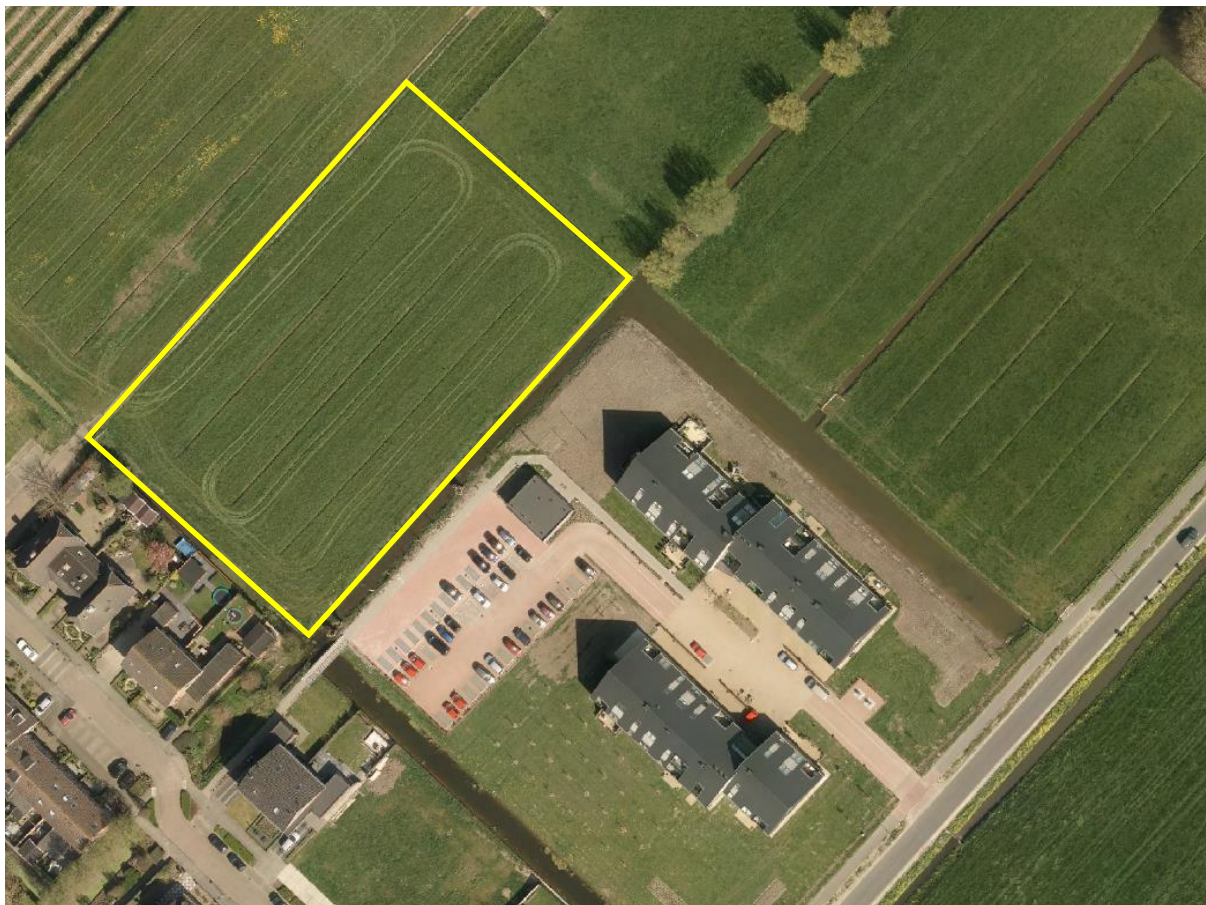
Gelet op de kleine locaties zal uitbreiding in de toekomst op de locatie zelf niet mogelijk zijn.

Conclusie

De locatie zelf is erg klein voor de realisatie van de nieuwe Eben-Haëzerschool. Daarnaast is er een spuitcirkel-zone aanwezig die zonder extra voorzieningen het bouwen van een school onmogelijk maken. Door het schrappen van woningbouwopbrengsten zijn de investeringskosten niet veel goedkoper dan andere locaties. Voorgaande, aangevuld met de decentrale ligging en een ongewenste verkeersafwikkeling door de aangrenzende wijk, is deze locatie niet geschikt als nieuwe locatie voor de school.

Locatie nabij het Hof van Leerbroek (3)

Situatie



Figuur 11. Situatie locatie naast het Hof van Leerbroek

Oppervlakte: > 4.000 m²

Eigenaar: mevrouw N. Verrips

Foto's





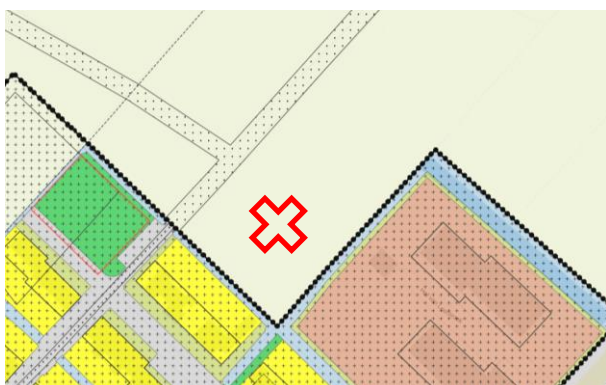
Figuur 12. Foto's locatie naast het Hof van Leerbroek

Ruimtelijke kwaliteit en -mogelijkheden

De locatie is gelegen aan de rand van Leerbroek en gelegen naast het Hof van Leerbroek, een woon-zorgcomplex. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het niet gewenst de vrije ruimte van het woon-zorgcomplex te doorbreken, maar gelet op mogelijke combinaties wellicht interessant. Daarnaast kan overlast een punt van discussie zijn.

Deze locatie valt buiten de zogenaamde spuitcirkel van de verderop gelegen boomgaard.

Bestemmingsplan



Bestemming: agrarisch
Beperking: buitengebied
Wijzigingsbevoegdheid B&W: beperkt en uitsluitend binnen bouwvlak

Daar het beoogde gebied buiten de bebouwde kom ligt zal er goedkeuring moeten worden verleend door de Provincie. Het nut en noodzaak zal hierbij moeten worden aangetoond.

Verkeer, parkeren en veiligheid

Om een goede verkeersafwikkeling te verkrijgen zijn er een drietal opties denkbaar, te weten:

- Verkeersafwikkeling door de wijk (Dr. A. Booijsstraat), via aansluiting op de Raadhuisstraat
Is goed realiseerbaar, maar geeft wel enige druk op de naastgelegen woonwijk.
- Ontsluiting via parkeerterrein Hof van Leerbroek
Afgezien van medewerking hiertoe, wordt het privékarakter van het Hof van Leerbroek ernstig aangetast.
- Eigen ontsluiting om het Hof van Leerbroek om
Hierbij te rekenen op extra kosten > 100.000,-\

Langzaam verkeer zou ontsloten kunnen worden via het pad naast de woning Dr. Booijsstraat

Financieel/economisch

De locatie is eigendom van mevrouw N. Verrips.

Op 9 februari 2017 heeft er een informatief gesprek plaats gevonden met mevrouw Verrips omtrent de realisatie van een nieuwe school. Mevrouw Verrips heeft aangegeven bereid te zijn om de benodigde gronden voor de realisatie van een nieuwe school te verkopen. In het gesprek zijn geen bedragen genoemd.

In de investeringsopzet is een reële grondprijs aangehouden.

Om de school goed bereikbaar te maken zullen er extra (civiele)maatregelen moeten worden getroffen. Ten behoeve van een investeringsopzet dient men te rekenen op een extra bedrag van ten minste € 50.000,-.

Onderwijs

Toekomstige uitbreiding van de school is mogelijk. Eventuele (functie)combinaties met het Hof van Leerbroek zijn denkbaar.

Conclusie

Financieel gezien is dit een gunstige locatie. Dit ondanks de extra civiele maatregelen om de nieuwbouw school goed bereikbaar te maken. De decentrale ligging, mogelijke aantasting 'vrije' omgeving Hof van Leerbroek, het grote risico omtrent de wijziging van het bestemmingsplan en de verkeersafwikkeling door de wijk, zijn wij van mening dat deze locatie niet de voorkeur geniet.

Locatie Slagboom (4)

Situatie



Figuur 13. Situatie locatie Slagboom

Oppervlakte circa 4.500 m²
Eigenaar: de heer A. Slagboom

Foto's locatie



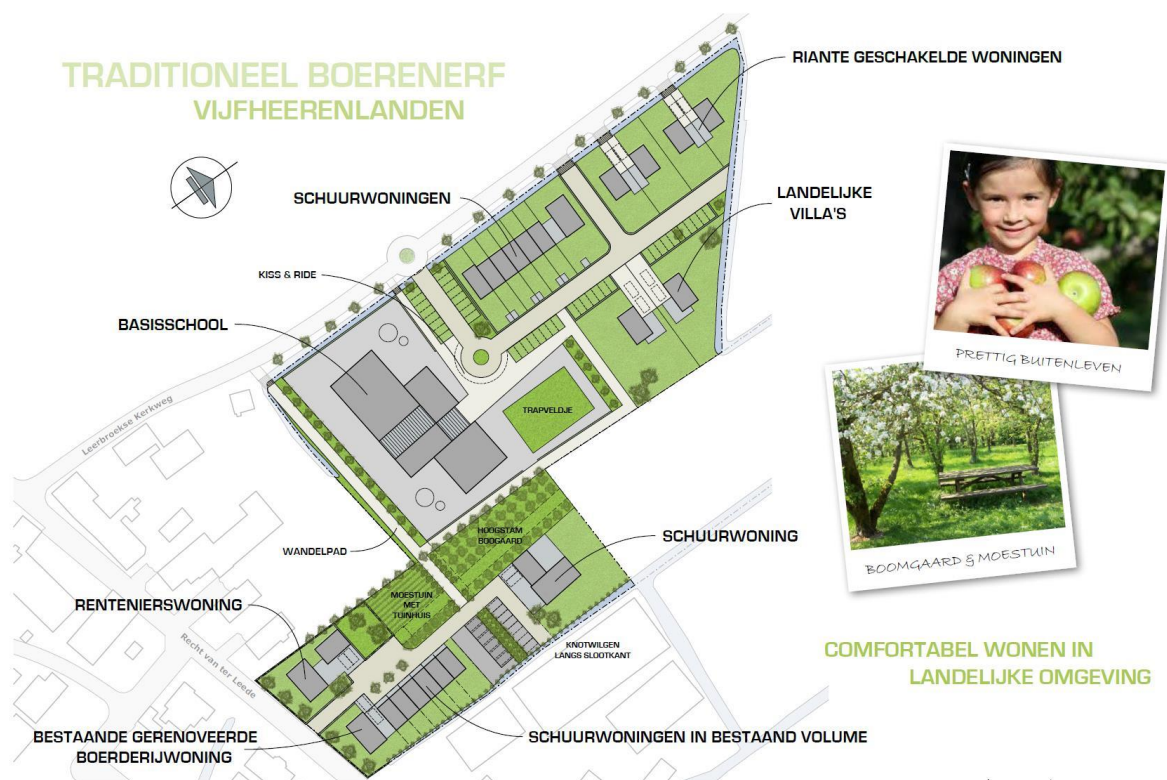
Ruimtelijke kwaliteit

Op verzoek van de Gemeente heeft bouwbedrijf Van Wiggen (namens de heer A. Slagboom) een studie verricht naar een mogelijke combinatie van eerdere woningbouwstudies aan de Recht van ter Leede en de realisatie van een nieuwe school.

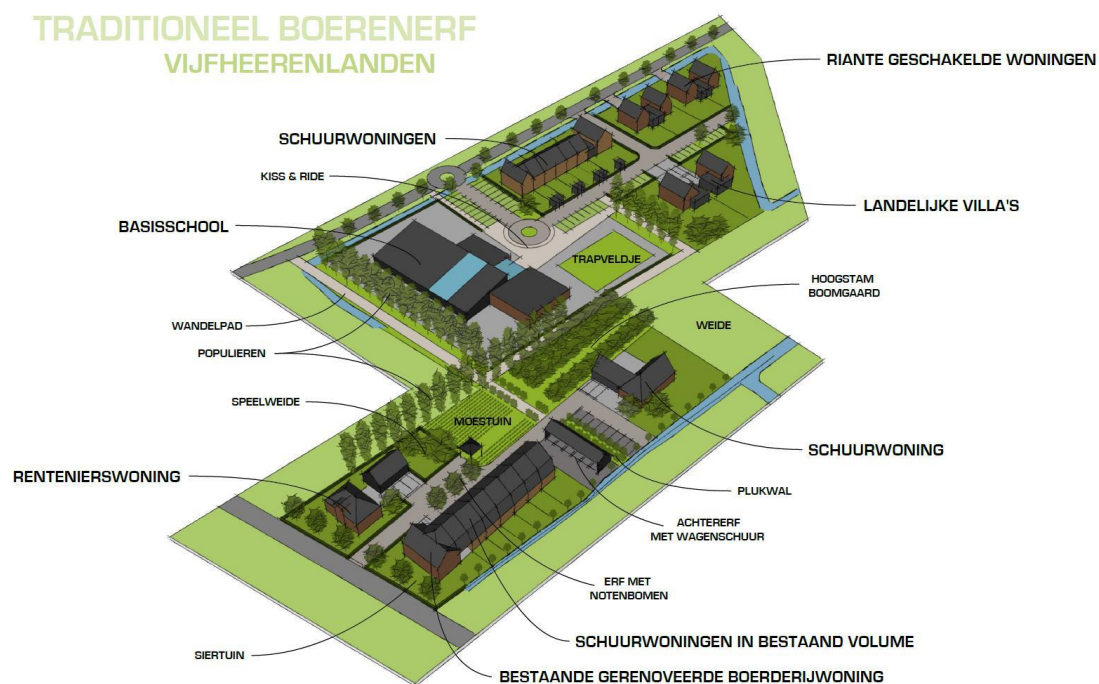
Onderstaand treft u de schetsen aan.

Ook hier is woningbouw toegevoegd om de grondprijs onder de nieuwe school aantrekkelijk (maatschappelijk) te houden. In de eerste schetsen is de locatie voor de school ruim bemeten (circa 4.500 m²), hetgeen mogelijkheden geeft om extra wijk gebonden onderdelen te realiseren. Daar het gebied zich bevindt in een ecologische-waarde-zone is in de schetsen extra aandacht besteed aan groen. De stedenbouwkundige opzet is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de financiële mogelijkheden.

De locatie maakt onderdeel uit van een eerdere zoeklocatie voor woningbouw door de Gemeente.



Figuur 14. Plattegrond stedenbouwkundig voorstel locatie Slagboom



Figuur 15. 3D-model stedenbouwkundige invulling locatie Slagboom

LANDELIJK WONEN EIGENTIJDSE UITSTRALING



Figuur 16. Referentiebeelden invulling locatie Slagboom

Bestemmingsplan



Bestemming: agrarisch

Beperking: ecologische waarde / buitengebied

Daar het beoogde gebied buiten de bebouwde kom ligt zal er goedkeuring moeten worden verleend door de Provincie. Nut en noodzaak dient te worden aangetoond.

Verkeer, parkeren en veiligheid

De ontsluiting van het verkeer van en naar de school zal evenals de woningbouw plaatsvinden via een indirecte verbinding op de Kerkweg. Evenals bij de locatie Schep zullen er voorzieningen moeten worden getroffen om dit veilig te laten verlopen. De realisatie van een rotonde is hierbij een van de mogelijkheden.

Financieel/economisch

Zoals eerder gemeld is er op verzoek van de Gemeente en in opdracht van de heer Slagboom een onderzoek verricht naar de stedenbouwkundige mogelijkheden en de daarbij behorende financiële consequenties. In dit stedenbouwkundig model is rekening gehouden met circa 4.500 m² aan oppervlak voor maatschappelijke functies waaronder de school. In de investeringsopzet is het genoemde oppervlak teruggebracht naar 2.500 m² (grondprijs blijft gelijk).

De grondprijs is weergegeven in de investeringsopzet, welke als bijlage bij dit onderzoek is bijgevoegd. De kosten voor het bouw- en woonrijp maken van de schoollocatie zijn in de kosten meegenomen, de kosten voor het bouw- en woonrijp maken van de overige locatie wordt betaald door de ontwikkelaar.

Onderwijs

Mogelijke uitbreiding in de toekomst is mogelijk. Door de ruime opzet is het denkbaar om binnen de schoollocatie educatieve onderdelen toe te voegen. Denk hierbij aan combinaties met de (noodzakelijke) ecologische toevoegingen.

Overige

Door de uitbreiding van het programma wordt de eerder voorgestelde verplaatsing van de boerderij van de heer Slagboom uit de kom naar de Lange Schenkel haalbaar. De aanvankelijke plannen waren door de recessie en veranderde regelgeving in de agrarische sector, gevolgd door lage melkprijzen, en terughoudendheid van de banken, uitgesteld.

Het bestuur van de school heeft zich eerder dit jaar (begin mei 2017) positief uitgesproken ten opzichte van deze locatie.

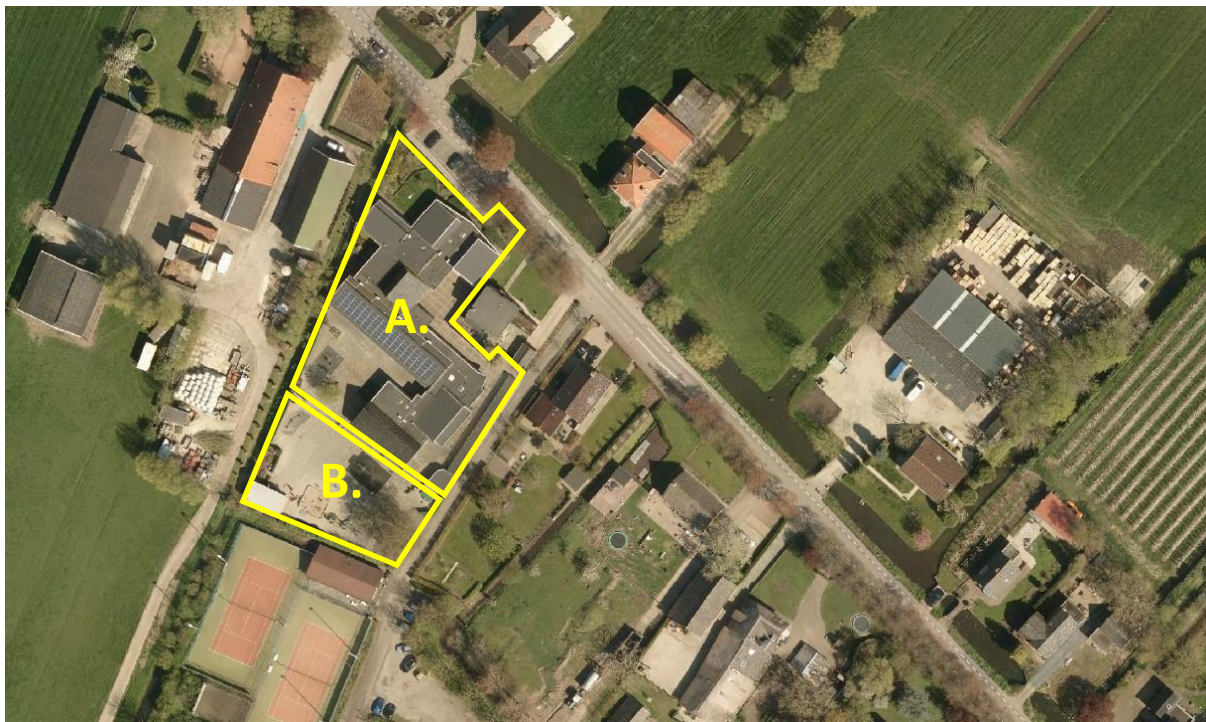
Conclusie

Deze locatie geeft de laagste investeringskosten, ligt centraal en ontstaat er een mooi nieuw gebied. Daarnaast worden de agrarische activiteiten van de heer Slagboom uit de kom verplaatst naar de Lange Schenkel. Het bestuur van de school heeft zich eerder dit jaar positief uitgelaten over deze locatie. De wijziging van de

bestemming kan mogelijk een probleem geven daar de locatie in het buitengebied ligt en in een ecologische zone ligt. Naar onze mening heeft deze locatie de meeste potentie voor een nieuwe school.

Bestaande locatie (5)

Situatie



Figuur 17. Situatie bestaande schoollocatie aan de Leerbroekseweg

Oppervlakte deel A: 2.600 m² (eigendom van de Vereniging Chr. Schoolonderwijs)

Oppervlakte deel B: circa 1.195 m² (eigendom gemeente Zederik)

Oppervlakte A+B: 3795 m²

Foto's





Ruimtelijke kwaliteit en -mogelijkheden

Hoewel de verkeerssituatie allesbehalve optimaal is (zie rapport VerkeerNED), is de locatie groot genoeg voor een nieuwe school.

Een prijsverhogende factor is wel het realiseren van een tijdelijke huisvesting gedurende de sloop en nieuwbouw van een nieuwe school.

Daarnaast blijft de school buiten het centrum gesitueerd en dient men rekening te houden met de aanwezigheid van de voormalige schoolwoning.

Bestemmingsplan



Bestemming: maatschappelijk
Maximale bouwhoogte: 7 meter
Maximale goothoogte: 3 meter
Beperking(en): zone archeologische waarde

Op de bestemming rust een archeologische waarde aanduiding. Dit betekent dat er nader onderzoek moet plaatsvinden naar mogelijke archeologische resten.

Verkeer, parkeren en veiligheid

Uit het verkeerskundig rapport van VerkeerNed is gebleken dat de verkeerssituatie veilig is, maar niet optimaal. Met name de zichtbaarheid van de school kan beter, het (haaks)parkeren voor bezoekers veiliger en het creëren van meer ruimte voor het uit- en instappen van leerlingen.

Bij een nieuwe opzet bestaat de mogelijkheid om de school meer naar achteren te situeren en het schoolplein (inclusief betere parkeermogelijkheden) aan de voorzijde vorm te geven. De 'krappe' situatie (schoolwoning) rondom de school is hiermee ook op te lossen.

Financieel/economisch

De huidige locatie is eigendom van de Eben-Haëzerschool en de gemeente Zederik. In de investeringsopzet is een maatschappelijke grondprijs opgenomen voor de aankoop van de gronden van de school. Uiteraard zijn hier meerdere varianten te bedenken, maar vanwege uniformiteit binnen de gemeente Zederik is de aankoop van de betreffende gronden meegenomen.

Om de verkeerssituatie en het parkeren te verbeteren zijn enige kosten opgenomen.

Een reële inschatting van de kosten van een tijdelijke school zijn opgenomen in de investeringsopzet. Naast de huur en plaatsingskosten dient ook nog gerekend te worden op huur van een locatie.

Onderwijs

Gelet op de locatie is toekomstige uitbreiding mogelijk. Een nadeel blijft dat de school decentraal is gelegen (ook kijkend naar eventuele nieuwe woningbouwlocaties). Door deze decentrale ligging zijn nevenfuncties wellicht minder aantrekkelijk.

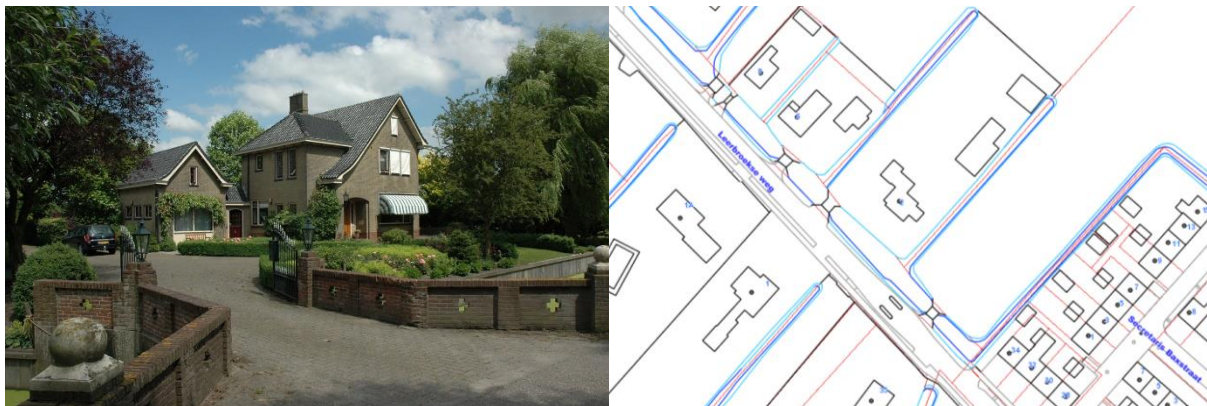
Conclusie

Met name door het realiseren van een tijdelijke huisvesting geeft deze locatie hogere investeringskosten voor de nieuwbouw van een nieuwe school. Daarnaast blijft de verkeersafwikkeling problematisch en de school decentraal gelegen. Daarentegen zal deze locatie weinig tot geen problemen geven met betrekking tot de realisatie van een nieuwe school.

Wij stellen voor om deze locatie te herontwikkelen naar woningbouw en een andere locatie te kiezen voor de nieuwe school.

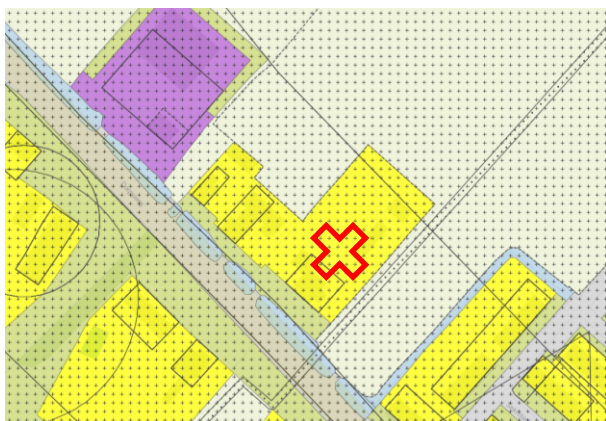
Overige locaties (te koop staande woningen en of bedrijven) (6)

Van de thans te koop staande woningen (en kavels) komt alleen de Leerbroekseweg 2 in aanmerking. De woning kent een perceeloppervlakte van circa 2.430 m² en een vraagprijs van € 598.000,- k.k. (03-08-2017).



Figuur 18. Mogelijke locatie Leerbroekseweg 2

Bestemmingsplan



Bestemming: wonen

Beperking: zone archeologische waarde

De woonbestemming zal moeten worden gewijzigd in een maatschappelijke bestemming. Op de bestemming rust een archeologische waarde aanduiding. Dit betekent dat er nader onderzoek moet plaatsvinden naar mogelijke archeologische resten.

Ruimtelijke inpassing en -mogelijkheden

De ruimte van de kavel is groot genoeg voor de realisatie van een nieuwe school. Wel is ook hier een spuitcirkel-zone aanwezig van de aangrenzende boomgaard. Deze spuitcirkel-zone ligt over de gehele kavel. Anderzijds is de vraag of je een beeldbepalend woonhuis zou moeten slopen voor de nieuwbouw van een nieuwe school.

Financieel

De investeringskosten om op deze locatie een nieuwe school te bouwen is in vergelijking met de andere locaties aan de hoge kant.

Conclusie

Ook deze locatie geeft hoge investeringskosten. Daarnaast zal de aanwezigheid van de spuitcirkel-zone grote problemen geven en het slopen van een markante woning ongewenst zijn. De locatie is derhalve ongeschikt.

Bouwkosten nieuwe basisschool

De investeringskosten van nieuwbouw worden onderverdeeld in drie componenten: grondkosten, bouwkosten en bijkomende kosten. De grondkosten en de bijkomende kosten zijn sterk locatieafhankelijk.

Normbedragen VNG

De bouwkosten van een school worden berekend aan de hand van de landelijk geldende normbedragen van de VNG. Deze normbedragen staan thans onder druk, daar ze in de praktijk onvoldoende blijken te zijn om vandaag de dag een redelijke school te kunnen bouwen. Waar de aanbestedingsprijzen sterk stijgen, dalen momenteel de normbedragen.

Onderstaand het verloop van de normbedragen aangegeven vanaf 2007 t/m 2017:

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1	Ontwikkeling normbedragen modelverordening voorzieningen huisvesting onderwijs											
2	index invullen als 1,03 bij een indexpercentage van 3 %											
3	jaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
4	index (vervangende) nieuwbouw, uitbreiding	-----	1,0371	1,0686	1,0036	0,9344	0,9774	0,9900	0,9338	0,9688	1,0215	0,9644
5	index onderwijsleerpakket en meubilair	-----	1,0146	1,0447	0,9826	1,0262	1,0212	1,03	1,0045	1,0016	1,0067	0,9966
6	Nieuwbouw met permanente bouwjaar											
7	A.3.2 Bouwkosten school voor basisonderwijs											
8	bouwkosten startbedrag	709.958,52	736.297,98	786.808,02	789.640,53	737.840,11	721.164,93	713.953,28	666.689,57	645.888,86	659.775,47	636.287,46
9	bouwkosten elke volgende m2 bvo	1.214,94	1.260,01	1.346,45	1.351,30	1.282,65	1.234,12	1.221,78	1.140,89	1.105,30	1.129,06	1.088,87

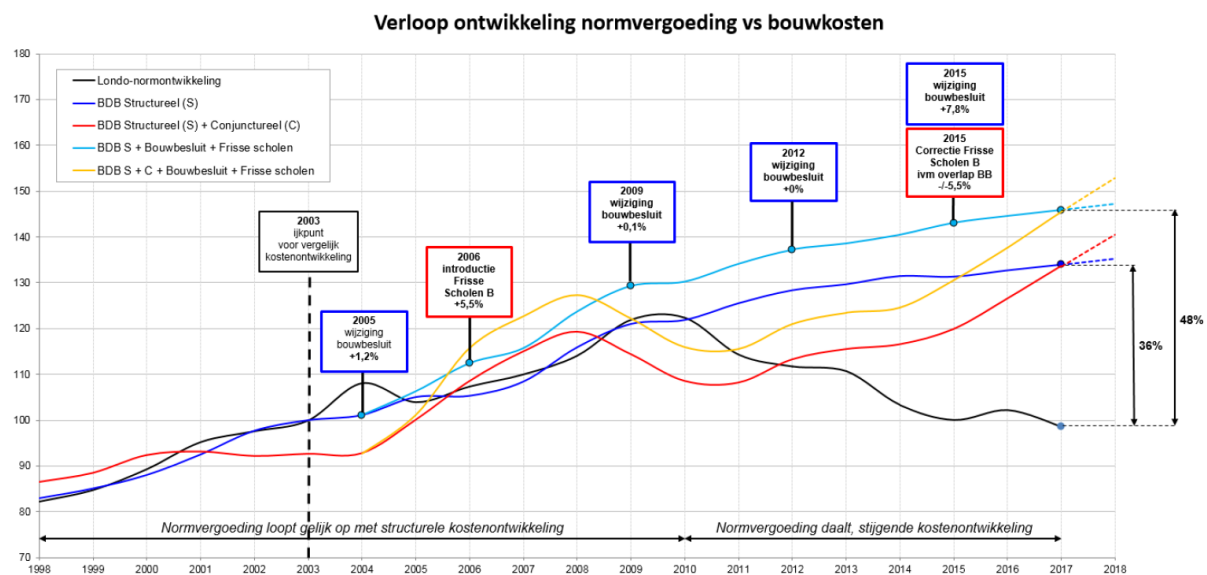
Startbedrag in 2010: € 789.808,-

Startbedrag in 2017: € 636.287,-

Bouwkosten per m2 in 2010 (> 350 m2): 1.351,-

Bouwkosten per m2 in 2017 (> 350 m2): 1.088,-

Een prijsdaling van de bouwkosten overeenkomstig de normbedragen van 2010 tot 2017 van circa € 400.000,- voor de nieuwbouw van een school met een oppervlakte van 1.282 m2. Hiertegen geeft de bouwkostenindex een verhoging weer van de bouwkosten in dezelfde periode van circa 15%.



Figuur 19. Verloop VNG-normkostenvergoeding en bouwkosten 1998 - 2018

Inmiddels is er een onderzoek gestart binnen de VNG omtrent het bijstellen van deze normbedragen. Enerzijds door een uitspraak van de rechter met betrekking tot de nieuwbouw van een school in Goirle en anderzijds vanuit publicaties van Stichting BDB.

Opbrengstpotentieel schoollocatie

Indien de basisschool op een andere locatie wordt gerealiseerd dan de huidige locatie, bestaat er de mogelijkheid om de huidige locatie te herontwikkelen. Uitgaande van een gangbare verdeling tussen uitgeefbaar en niet uitgeefbaar terrein (60%/40%) is een opbrengstverwachting gemaakt. De Opbrengst is in een aparte bijlage weergegeven.

Uitgangspunten hierbij zijn:

- Uitgeefbaar gebied: 60%
- Ontsluiting gebied n.t.b.
- Voorgestelde woningbouw: 40% duur, 30% middelduur en 30% goedkoop
- Marktconforme grondprijzen respectievelijk: € 500,- / € 350,- / € 200,- per m2 k.k.

Voor wat betreft het opbrengstpotentieel is de aankoop van de gronden van de school in de berekeningen meegenomen. Nadere discussie hierover zal nog moeten plaatsvinden.

Investeringskostenramingen

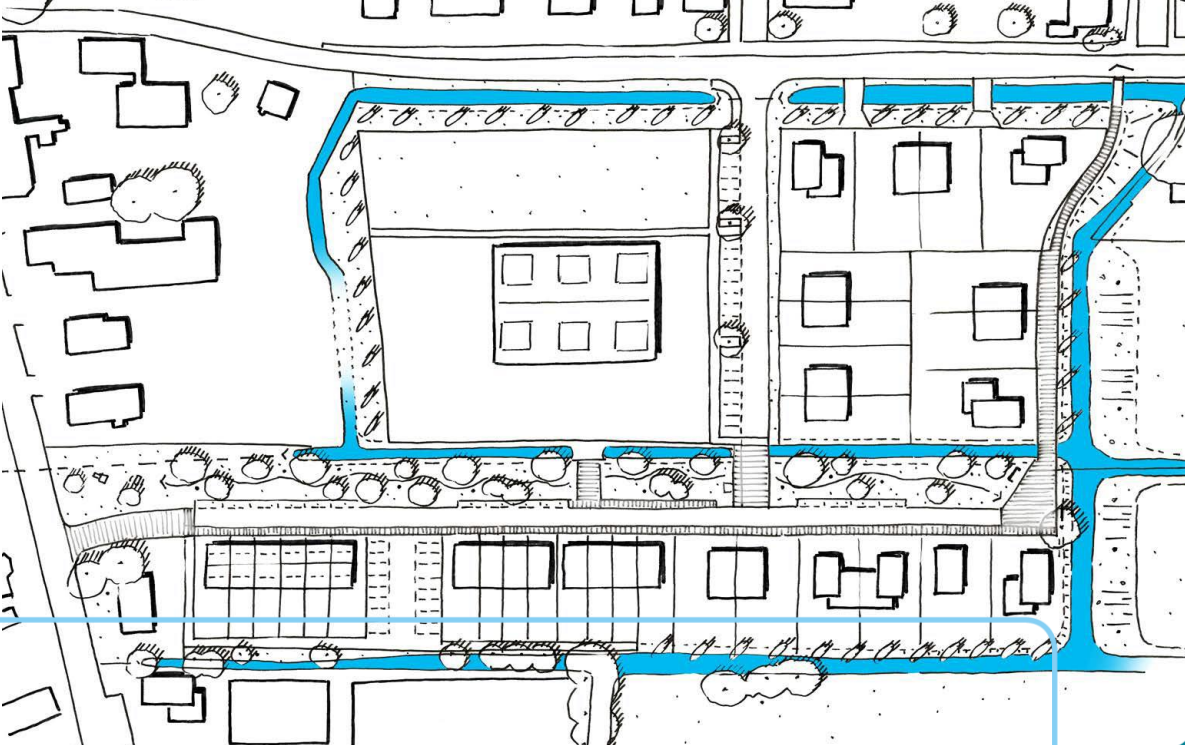
De investeringskosten per locatie zijn in een aparte bijlage weergegeven. Ook zijn de opbrengsten van de bestaande locatie (indien deze vrijkomt) in een bijlage weergegeven.

Uitdrukkelijk vermelden wij hierbij dat de voorgestelde bouwkosten zijn gecorrigeerd op basis van ervaringen nieuwbouw Brede school te Ameide.

Vervolgtraject

Fasen	Omschrijving	Periode
Initiatiefase	Principe besluit college over locatiekeuze en investeringskosten Principe besluit Raad over locatiekeuze en investeringskosten	Sept 2017
Definitiefase	Uitwerking PvE Vaststellen PvE en beschikbaar stellen budget(ten) door Raad	Okt/dec 2017
Ontwerpfase	Architectenselectie en overige (ontwerp)adviseurs Voorlopig ontwerp Definitief ontwerp Wijziging bestemmingsplan	Jan 2018 Feb/mrt 2018 April/mei 2018 Mei/dec 2018
Vorbereidingsfase	Bouwvoorbereidingsstukken Aanbesteding (afhankelijk van keuze)	Juni/juli 2018 Aug 2018
Realisatiefase	Bouwrijp maken nieuwe locatie (afhankelijk van locatiekeuze) Realisatie nieuwbouw	Sept/okt 2018 Nov 2018/nov 2019
Oplevering en nazorg	Verhuizing naar nieuwe school	Dec 2019

Bijlage II



Advies

Engineering

Realisatie

Management

Verkeersonderzoek
Locatie Slagboom
Leerbroek

GEMEENTE
VIJF
HEE
REN
LAN
DEN

Verkeersonderzoek

Locatie Slagboom

Leerbroek

Status	definitief	Opdrachtgever	Gemeente Vijfheerenlanden
Kenmerk	GVh1904	Contactpersoon	T. Meeuwsen
Versie	2.0		
Datum	24-06-2020		
Opdrachtnemer	Megaborn		
Opgesteld door	S. Montens		
Gecontroleerd door	E. Michels		

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding.....	2
1.2	Doelstelling	2
1.3	Uitgangspunten.....	3
1.4	Leeswijzer.....	3
2	Beleidskader	4
2.1	Verkeer.....	4
2.2	Parkeren.....	6
3	Huidige verkeerssituatie	8
3.1	Inrichting van de bestaande infrastructuur	8
3.2	Voorzieningen voor langzaam verkeer.....	10
3.3	Gebruik.....	10
3.4	Verkeersveiligheid	11
3.5	Verkeersstromen basisschool	11
3.6	Kruispunt Kerkweg - Dorpsweg	12
4	Toekomstige verkeerssituatie	14
4.1	Ontwikkeling locatie Slagboom	14
4.2	Verkeer.....	15
4.2.1	Verkeersgeneratie	15
4.2.2	Beoordeling toekomstige verkeerssituatie	16
4.3	Parkeren.....	18
4.3.1	Theoretische parkeervraag.....	18
4.3.2	Beoordeling toekomstige parkeersituatie.....	18
5	Conclusies en aanbevelingen.....	19
Bijlage 1:	Resultaten rekenprogramma Verkeer en parkeren	
Bijlage 2:	Berekening theoretische parkeervraag De Slagboom	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Vijfheerenlanden is bezig met de ontwikkeling van de Locatie Slagboom, gelegen in de hoek Rechts van Ter Leede – Kerkweg in Leerbroek. Het plan voor de ontwikkeling van deze locatie voorziet in de bouw van woningen en tevens de nieuwbouw van de Eben-Haëzerschool inclusief buitenschoolse opvang (BSO) en kinderopvang. Figuur 1.1 geeft de ligging van deze locatie weer.



Figuur 1.1: Locatie Slagboom in Leerbroek.

Naar aanleiding van de voorgenomen ontwikkeling van de locatie Slagboom is in 2017 door Megaborn een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de locatie. Sindsdien is de stedenbouwkundige inrichting van het plan gewijzigd en is dit onderzoek niet meer actueel. In het kader van het voor deze ontwikkeling benodigde bestemmingsplan is een update van het uitgevoerde onderzoek nodig. De gemeente Vijfheerenlanden heeft Megaborn hiervoor opdracht verleend.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van dit onderzoek is het verkrijgen van inzicht in de volgende zaken:

- De verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de nieuwe schoollocatie;
- De gewenste kruispuntvorm(en) ter hoogte van de aansluiting(en) van locatie Slagboom op de bestaande wegen;
- De verkeersgeneratie van de totale ontwikkeling van de locatie Slagboom;
- Wijziging in de verkeersstromen ten opzichte van de huidige situatie;
- Verkeersveiligheid kruispunt Kerkweg – Dorpsweg;
- Parkeerbehoefte van de te ontwikkelen locatie en de eventuele behoefte van kiss en ride bij de nieuwe schoollocatie.

1.3 Uitgangspunten

Bij de uitvoering van het onderzoek is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Leerbroek is gelegen in de voormalige gemeente Zederik. Per 1 januari 2019 zijn de gemeenten Zederik, Leerdam en Vianen gefuseerd tot één gemeente: Vijfheerenlanden. De nieuwe gemeente Vijfheerenlanden kent nog geen eigen beleidsdocumenten ten aanzien van verkeer en parkeren. Bij de toetsing van de verkeers- en parkeersituatie is daarom uitgegaan van de volgende beleidsdocumenten die voor de fusie van kracht waren in de gemeente Zederik:
 - Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (hierna: GVVP), maart 2015;
 - Nota Parkeerbeleid Gemeente Zederik (hierna: parkeerbeleid), oktober 2014;
- Rapport 'Verkeersveiligheid Eben-Haëzerschool Leerbroek', VerkeerNED, 16 november 2016 (hierna: verkeersveiligheidsonderzoek);
- Inrichtingen ontwikkeling locatie Leerbroek conform het ontwerp 'Ontwikkeling Kerkweg Leerbroek, situatie nieuw', d.d. 09-05-2018

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft het beleidskader ten aanzien van verkeer en parkeren. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de huidige verkeerssituatie in Leerbroek. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 de toekomstige verkeers- en parkeersituatie bepaald en beoordeeld. Tot slot worden in hoofdstuk 5 de conclusies samengevat en aanbevelingen gedaan.

2 Beleidskader

Dit hoofdstuk beschrijft het beleidskader ten aanzien van verkeer en parkeren. De maatregelen en oplossingen ten behoeve van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de te ontwikkelen locatie Slagboom dienen te passen binnen het beschreven beleidskader.

2.1 Verkeer

Ten behoeve van de verkeersveiligheid dienen de nieuwe schoollocatie en de aansluiting(en) op de bestaande infrastructuur ingericht en vormgegeven te worden op een manier die past binnen het beleid wat de gemeente voert op het gebied van verkeer. Het vigerende verkeersbeleid is beschreven in het GVVP. Dit document beschrijft het beleid ten aanzien van de hoofdthema's voetgangers, fietsers, landbouwverkeer, openbaar vervoer en verkeersveiligheid.

Knelpunten

Per thema bevat het GVVP een inventarisatie van knelpunten en de belangrijkste wensen van verschillende stakeholders. Per hoofdthema zijn voor de bebouwde kom van Leerbroek de volgende voor dit onderzoek relevante zaken genoemd:

- Voetgangers
 - Geen knelpunten.
- Fietsers
 - Leerbroekseweg / Kerkweg. Rijsnelheden en de aanwezigheid van zwaar verkeer zorgen voor een gevoel van onveiligheid onder schoolgaande jeugd op de fiets.
- Zwaar verkeer
 - Kerkweg. Door het gedeelde gebruik van de rijbaan wordt zwaar verkeer door fietsers als intimiderend ervaren.
 - Leerbroekseweg. De weg doorkruist een verblijfsgebied en ontsluit onder andere sportvoorzieningen en een basisschool. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is zwaar verkeer minder gewenst.
- Verkeersveiligheid
 - Ongevallen
 - Geen geregistreerde ongevallen;
 - Snelheid wegverkeer (op basis van speedprofiles¹ / gereden op rustige momenten)
 - Leerbroekseweg/Dorpsweg (20%> overschrijding);
 - Kerkweg (11%-20%> overschrijding).

Alle knelpunten zijn vervolgens geprioriteerd met concrete maatregelen. Dit is beschreven in het uitvoeringsprogramma behorende bij het GVVP (oktober 2015). Alle knelpunten ten aanzien van zwaar verkeer zijn gebundeld en worden integraal opgepakt. Hiervoor wordt een onderzoek naar de routing van zwaar verkeer uitgevoerd. Voor de Leerbroekseweg en Kerkweg in Leerbroek zijn nog geen concrete fysieke maatregelen opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Aangegeven is dat dit afhankelijk is van de uitkomsten van het routeringsonderzoek.

¹ Snelheidsdata afkomstig van TomTom-gebruikers

Wegcategorisering

In 2006 is het wegcategoryeringsplan vastgesteld. Binnen de bebouwde kom van Leerbroek hebben twee wegvakken de functie gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur):

- Kerkweg, tussen komgrens en huisnummer 1/2;
- Leerbroekseweg, tussen komgrens en huidige schoolzone basisschool.

Alle andere wegvakken en straten zijn erftoegangswegen (30 km/uur) en vormen samen de verblijfsgebieden binnen en buiten de bebouwde kom. De wegcategoryering is weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: Wegcategoryering Leerbroek

Met de maatregelen in het uitvoeringsprogramma wil de gemeente steeds meer invulling geven aan het wegcategoryeringsplan. Bij regulier onderhoud kunnen maatregelen worden getroffen ten behoeve van verkeersveiligheid.

Vormgeving

De gewenste vormgeving van de verschillende wegcategoryeën is niet beschreven in het GVVP. In CROW²-publicatie 315 'Basiskennmerken wegontwerp' is per wegcategorye beschreven wat er minimaal nodig is voor een duurzaam veilige inrichting en wat de ideale situatie is.

Op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom maken fietsers gebruik van de rijbaan. Er zijn geen aan- of vrijliggende fietsvoorzieningen. De verharding is open (elementen) of gesloten (asfalt) en er is openbare verlichting aanwezig. Langzaam verkeer mag oversteken, er zijn geen oversteekvoorzieningen vereist. De toegestane snelheid bedraagt 30 km/uur en korte rechtstanden zijn gewenst.

² CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, vervoer en openbare ruimte.

Gebiedsontsluitingswegen kennen binnen de bebouwde kom over het algemeen een toegestane maximale snelheid van 50 km/uur, incidenteel 70 km/uur. Er mag niet op de rijbaan geparkeerd worden. Er zijn minimaal fietsvoorzieningen in de vorm van rode fietsstroken aanwezig (geen suggestiestroken). Rijrichtingen worden gescheiden met minimaal een onderbroken asmarkering. Voorrang op kruispunten is geregeld. Er is openbare verlichting aanwezig.

Capaciteit

In het GVVP zijn geen maximaal toelaatbare intensiteiten per wegcategorie opgenomen. Over maximaal toelaatbare intensiteiten op erftoegangswegen is in CROW-richtlijnen het volgende opgenomen:

'In principe wordt er vanuit Duurzaam Veilig geen maximumgrens gesteld aan de intensiteit van het autoverkeer. Uiteraard geldt ook bij erftoegangswegen dat hoe hoger de intensiteit is, hoe groter de kans op overlast van het autoverkeer wordt. Voorbeelden hiervan zijn een verminderde oversteekbaarheid en een toename van de geluidhinder. De intensiteit die maximaal aanvaardbaar is, wordt echter uiteindelijk bepaald door de specifieke kenmerken van de locatie (centrumgebied, woonwijk, schoolomgeving, et cetera).'

Hoewel de daadwerkelijke capaciteit hoger ligt, wordt voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom in de praktijk vaak een gewenste toelaatbare intensiteit van 3.000 motorvoertuigen (m.v.t.) per etmaal gehanteerd. Op gebiedsontsluitingswegen is, afhankelijk van de vormgeving, een hogere intensiteit mogelijk.

2.2 Parkeren

Ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen is in het parkeerbeleid aangegeven dat ontwikkelaars moeten voldoen aan de door de gemeente gestelde parkeernormen.

Parkeernormen en bandbreedte

Ten aanzien van parkeernormen voor het bepalen van de theoretische parkeerbehoefte van ruimtelijke ontwikkelingen wordt aangesloten bij de kencijfers van het CROW. Het in het parkeerbeleid opgenomen normenschema is gebaseerd op CROW-publicatie 182 'Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering'. In het parkeerbeleid is aangegeven dat de gemeente uitgaat van nieuwe kencijfers zodra deze geactualiseerd worden. De meest actuele kencijfers zijn opgenomen in CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. In dit onderzoek is van deze kengetallen uitgegaan.

De kencijfers kennen een bepaalde bandbreedte. Binnen deze bandbreedte kunnen gemeenten, op basis van plaatselijke omstandigheden, parkeernormen vaststellen. In dit onderzoek is uitgegaan van het gemiddelde kencijfer.

Stedelijkheidsgraad en locatie

De te hanteren kencijfers voor parkeren worden bepaald door de mate van stedelijkheid. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de adressendichtheid van het gebied. Voor Leerbroek is de stedelijkheidsgraad 'Niet stedelijk'.

Daarnaast is er binnen de kencijfers van het CROW onderscheid gemaakt naar stedelijke zone. Er worden vier zones onderscheiden: centrum, schil/overloopgebied, rest bebouwde kom en buitengebied. Voor Leerbroek wordt uitgegaan van 'rest bebouwde kom'.

Dubbelgebruik

Wanneer minimaal twee functies (wonen, onderwijs, maatschappelijke dienstverlening etc.) binnen een gebied op verschillende tijden gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen is er sprake van gecombineerd gebruik (dubbelgebruik). De totale parkeerbehoefte is dan kleiner dan de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies. Om het dubbelgebruik van parkeervoorziening te kunnen bepalen, wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. De te hanteren aanwezigheidspercentages zijn vastgelegd in het parkeerbeleid. Op basis van aanwezigheidspercentages kan worden berekend wat het meest maatgevende moment (piekmoment) is.

3 Huidige verkeerssituatie

De huidige verkeerssituatie in Leerbroek is de uitgangssituatie op basis waarvan de toekomstige verkeerssituatie zal worden bepaald. De verkeerssituatie op de belangrijkste wegen voor de ontsluiting van de locatie Slagboom is in dit hoofdstuk beschreven.

3.1 Inrichting van de bestaande infrastructuur

Verkeersontsluiting Leerbroek

De kern Leerbroek wordt ontsloten door twee centrale assen:

- Van oost naar west door het Recht van te Leede, Dorpsweg en Leerbroekseweg;
- Van noord naar zuid door de Kerkweg.

Toegestane snelheid

Binnen de bebouwde kom geldt, overeenkomstig het wegcategoryeringsplan, op twee wegvakken van de centrale assen een toegestane rijsnelheid van 50 km/uur:

- Kerkweg, tussen komgrens en huisnummer 1/2;
- Leerbroekseweg, tussen komgrens en huidige schoolzone basisschool.

Alle andere wegvakken van de centrale assen én de woonstraten in Leerbroek vormen samen een 30 km/uur zone. Buiten de bebouwde geldt 60 km/uur.

De toegestane rijsnelheden zijn ook gevisualiseerd in zie figuur 2.1.

Vormgeving

Het meest zuidelijke deel van de Kerkweg, tussen de Dorpsweg en huisnr. 1/2, is gecategoriseerd als erftoegangsweg. De fietser maakt gebruik van de rijbaan (fietssuggestiestrook) en er is een trottoir aanwezig. De vormgeving van de weg past hier bij de functie. Figuur 3.1 geeft de inrichting van dit deel van de Kerkweg weer.



Figuur 3.1: Inrichting zuidelijk deel Kerkweg

Het noordelijke deel van de Kerkweg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. De vormgeving voldoet niet aan de inrichtingseisen voor gebiedsontsluitingswegen. Alleen ten noorden van de Hoogstraat ligt aan de westzijde van de rijbaan een aanliggend fietspad. Fietzers in noordelijke richting maken gebruik van de rijbaan. Ook ten zuiden van de Hoogstraat is er voor fietsers in zuidelijke richting geen aparte fietsvoorziening. Op kruispunten op de Kerkweg (met uitzondering van de Dorpsweg) is de voorrang geregeld met een uitritconstructie en/of verkeerstekens.



Figuur 3.2: Inrichting noordelijk deel Kerkweg

Het Recht van ter Leede en het oostelijke deel van de Dorpsweg zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg. De fietser maakt op deze wegen gebruik van de rijbaan. Kruispunten zijn gelijkwaardig en voorzien van een visueel plateau (afwijkende kleur en taludmarkering). Figuur 3.3 geeft de inrichting van de Dorpsweg en de vormgeving van het visuele plateau weer. Op de Dorpsweg en Leerbroekseweg zijn enkele snelheidsremmende maatregelen in de vorm van wegversmallingen aanwezig. Figuur 3.4 geeft de inrichting van het Recht van ter Leede weer.



Figuur 3.3: Inrichting oostelijk deel Dorpsweg + visueel kruispuntplateau



Figuur 3.4: Inrichting Recht van ter Leede

3.2 Voorzieningen voor langzaam verkeer

Langs beide centrale assen van Leerbroek zijn er voorzieningen voor voetgangers aanwezig. Binnen de bebouwde kom is er ten zuiden van de Leerbroekseweg, Dorpsweg en Recht van ter Leede een trottoir aanwezig. Langs de noordzijde van de Dorpsweg is ook een trottoir aanwezig tussen de Leerbroekseweg en huisnummer 4 (ten oosten van de kerk). Op de aansluiting tussen de Dorpsweg en de Leerbroekseweg is een voetgangersoversteekplaats (zebra) aanwezig. Ten westen van de Kerkweg is binnen de bebouwde kom een trottoir aanwezig.

3.3 Gebruik

Om inzicht te krijgen in het gebruik van de centrale assen zijn er een eerder stadium op twee locaties verkeerstellingen uitgevoerd:

- Kerkweg, tussen de Hoogstraat en de Raadhuisstraat;
- Dorpsweg, direct ten westen van de Kerkweg.

De metingen zijn uitgevoerd in de week van 12 tot en met 18 november 2017. In die week was er sprake van een normale, representatieve, verkeerssituatie. Er waren geen evenementen, feestdagen of wegafsluitingen. De belangrijkste resultaten van de uitgevoerde verkeerstellingen zijn voor de gemiddelde werkdag weergegeven in onderstaande tabel.

Straatnaam	Rijrichting	Intensiteit (m.v.t.)	Zwaar verkeer (%)	V85 (km/uur)
Kerkweg	Dorpsweg --> komgrens	728	3,4	51
	Komgrens --> Dorpsweg	774	4,3	51
	Totaal	1502	3,8	51
Dorpsweg	Kerkweg --> Leerbroekseweg	915	4,3	39
	Leerbroekseweg --> Kerkweg	872	3,7	38
	Totaal	1787	4	38

Figuur 3.5: Resultaten verkeersonderzoek – gemiddelde werkdag

Intensiteiten

Van beide centrale assen verwerkt de Dorpsweg (en Recht van Ter Leede) het meeste verkeer, bijna 1.800 motorvoertuigen per werkdagemaal. Deze intensiteit is acceptabel en past bij de functie en vormgeving van de erftoegangswegen in oost-westrichting. Op de Kerkweg passeren circa 1.500 motorvoertuigen per werkdagemaal. Voor een erftoegangsweg (zoals het zuidelijke deel van de Kerkweg) is dit acceptabel. Op een gebiedsontsluitingsweg, zoals het noordelijke deel van de Kerkweg nu is gecategoriseerd, is dit verkeersaanbod laag. Hierdoor kunnen rijsnelheden hoger liggen dan gewenst. Wanneer de inrichting niet overeenkomt met de wegfunctie, zoals op de Kerkweg het ontbreken van fietsvoorzieningen, kan dit leiden tot verkeersonveiligheid.

In het GVVP is niet omschreven welk percentage vrachtverkeer (binnen de bebouwde kom) acceptabel wordt geacht. Landelijk wordt als bovengrens, afhankelijk van de locatie, vaak 5% gehanteerd. Zowel op de Kerkweg als op de Dorpsweg bedraagt het percentage zwaar verkeer ongeveer 4 procent. Op een gemiddelde werkdag passeren er 58 zware voertuigen op de Kerkweg. Op de Dorpsweg zijn dat er 72. Tijdens waarnemingen op donderdag 30 november 2017 passeerden er op de Dorpsweg tijdens de ochtendspits tussen 07.30 uur en 08.30 uur 9 zware voertuigen. Op de Kerkweg waren dat er 4.

Rijsnelheden (V85)

Bij de uitvoering van verkeersonderzoeken is de V85 een algemeen begrip. Deze wordt gebruikt als aanduiding voor de feitelijke rijsnelheid van het autoverkeer en dient als indicator voor knelpunten op basis waarvan eventuele maatregelen worden getroffen. De V85 is gedefinieerd als de rijsnelheid die door 85% van de voertuigen niet wordt overschreden. Dat wil zeggen: 85% van de auto's rijdt niet sneller dan de aangegeven waarde. Wanneer de V85 waarde nagenoeg overeenkomt met de ter plaatse vastgestelde maximumsnelheid is het snelheidsregime in overeenstemming met de inrichting van de weg.

De V85 op de Kerkweg bedraagt 51 km/uur. Deze waarde is acceptabel voor wegen met een toegestane snelheid van 50 km/uur. Op de Dorpsweg bedraagt de V85 38 km/uur. Deze overschrijding kan leiden tot verkeersonveiligheid. Lagere rijsnelheden zijn wenselijk.

3.4 Verkeersveiligheid

In het verkeersveiligheidsonderzoek is ingegaan op zowel objectieve als subjectieve verkeersveiligheid. In de periode 2011-2015 zijn er binnen de bebouwde kom van Leerbroek geen ongevallen geregistreerd. Dat wil overigens niet zeggen dat er helemaal geen ongelukken hebben plaatsgevonden. De laatste jaren is de registratiegraad afgenomen waardoor ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) minder vaak geregistreerd worden.

Er zijn bij de gemeente Vijfheerenlanden geen recente klachten of meldingen bekend met betrekking tot verkeers(on)veiligheid op de centrale assen.

3.5 Verkeersstromen basisschool

In het verkeersveiligheidsonderzoek (VerkeerNED, 2016) is uitgebreid ingegaan op de verkeerssituatie bij aanvang en uitgaan van de huidige basisschool aan de Leerbroekseweg. De route te voet van en naar school is veruit het meest veilig door de aanwezigheid van goede trottoirs en een voetgangersoversteekplaats met verkeersbrigadiers op de Dorpsweg (zie figuur 3.6). Ten aanzien van halen en brengen met de auto is aangegeven dat op het drukste moment 15 tot 18 auto's gelijktijdig aanwezig zijn bij de school.



Figuur 3.6: Verkeersbrigadiers op de Dorpsweg

Om een beter beeld te krijgen van de verkeerssituatie tijdens de schoolspits zijn enkele waarnemingen uitgevoerd op dinsdag 7 november 2017 en donderdag 30 november 2017, in de ochtend. Op 7 november was het droog met een temperatuur rond het vriespunt. Op 30 november was er af en toe lichte neerslag en de temperatuur was circa 2°C. De verkeerssituatie was tijdens beide waarnemingen vergelijkbaar:

- Het overgrote deel van de kinderen komt vanuit oostelijke richting naar de school;
- De meeste kinderen komen te voet, al dan niet met begeleiding;
- Kinderen die met de fiets komen worden bijna allemaal begeleid door een ouder;
- De parkeerplaatsen voor de school zijn tijdens de schoolspits nagenoeg allemaal in gebruik, door ouders die hun kind halen of brengen. Personeel van de school parkeert op het parkeerterrein achter de school. De ouders die daar parkeren lopen met hun kind mee naar school;
- Op verschillende plaatsen rond de school, op of langs de rijbaan, stoppen ouders om hun kind uit te laten stappen.

Het aantal auto's wat gelijktijdig bij de school aanwezig is komt overeen met de aantallen die zijn genoemd in het verkeersveiligheidsonderzoek.

3.6 Kruispunt Kerkweg - Dorpsweg

Op dit kruispunt sluiten de twee centrale assen van Leerbroek op elkaar aan. Zoals beschreven in het GVVP wordt op beide assen onveiligheid ervaren door de aanwezigheid van zwaar verkeer. Wanneer de basisschool zich vestigt op de locatie Slagboom zal mogelijk meer school gerelateerd verkeer van dit kruispunt gebruik maken.

Figuur 3.7 geeft het kruispunt weer, gezien vanuit de Kerkweg. Alle aansluitende wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg, 30 km/uur. Er is sprake van gelijkwaardige voorrang. Dit is geaccentueerd met een visueel kruispuntplateau, voorzien van een rood kruisingsvlak. Ten zuiden van de Dorpsweg en het Recht van ter Leede ligt een trottoir. Ook aan de westzijde van de Kerkweg ligt een trottoir, maar dit stopt ter hoogte van de kruising.

De kruising is geen haakse aansluiting. De hoek tussen de Kerkweg en het Recht van ter Leede is kleiner dan 90 graden. In deze hoek van het kruispunt staat de bebouwing dicht op de rijbaan. Het zicht is hierdoor beperkt. Om deze woning te beschermen is een zwerfkei in de berm geplaatst. Uit waarnemingen in november 2017 blijkt dat vrachtverkeer vanaf de Kerkweg richting het Recht van ter Leede en vice versa regelmatig over de trottoirs langs beide wegen rijdt. Dit is ook te zien aan bandensporen die aanwezig zijn op de trottoirs.

De hoek tussen de Kerkweg en de Dorpsweg is groter dan 90 graden, waardoor deze beweging voor vrachtverkeer eenvoudiger is. In deze hoek van het kruispunt is geen bebouwing aanwezig waardoor er voldoende zicht is.



Figuur 3.7: Kruispunt Kerkweg - Dorpsweg

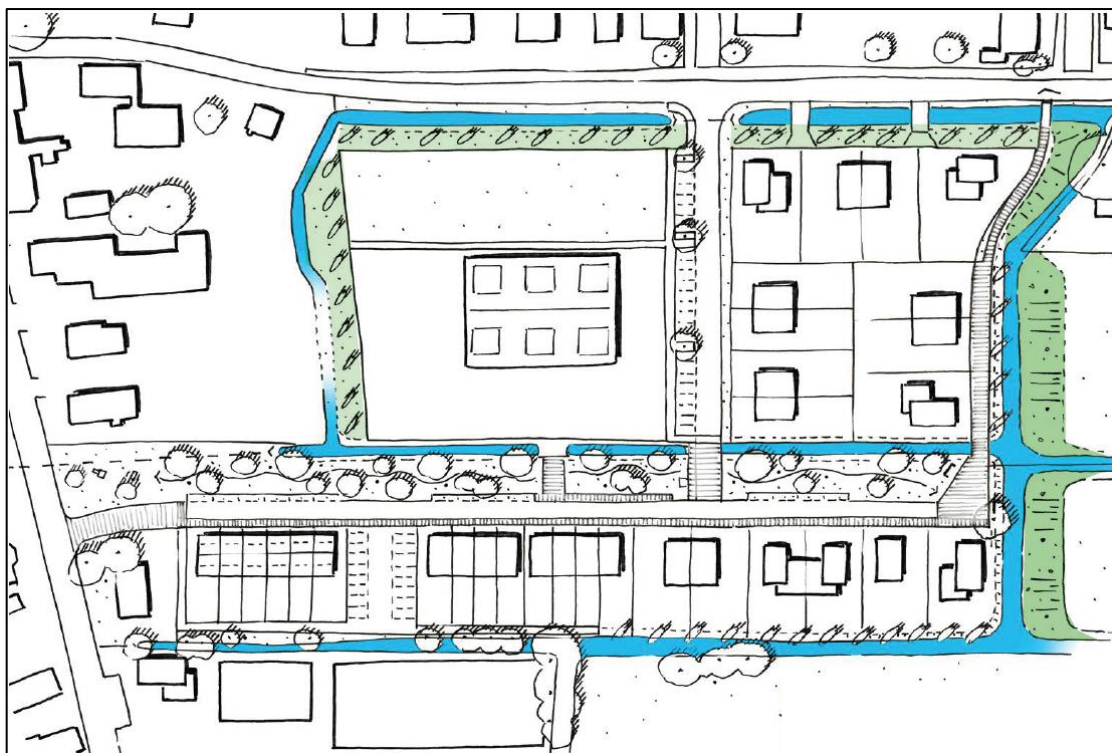
Gedurende enkele momenten in zowel de ochtend- als de avondspits in november 2017 is de verkeerssituatie op het kruispunt geobserveerd. Er zijn geen conflicten waargenomen. Verkeer remt voor de kruising af om vervolgens met gematigde snelheid te passeren. De hoeveelheid zwaar verkeer tijdens de spitsperioden lijkt niet te leiden tot verkeersonveiligheid voor fietsverkeer, voornamelijk schoolgaande jeugd in de richting Leerdam.

4 Toekomstige verkeerssituatie

Op basis van de huidige verkeerssituatie en de geplande ontwikkelingen op locatie Slagboom is in dit hoofdstuk een prognose gemaakt van de toekomstige verkeerssituatie.

4.1 Ontwikkeling locatie Slagboom

Onderstaande figuur geeft het stedenbouwkundig ontwerp voor de locatie Slagboom weer. Dit ontwerp is als uitgangspunt gehanteerd voor de toekomstige verkeerssituatie.



Figuur 4.1: Stedenbouwkundig ontwerp locatie Slagboom

Door het te ontwikkelen gebied loopt een weg die een verbinding vormt tussen de Kerkweg en het Recht va Ter Leede. Het plan voorziet, naast het nieuwe schoolgebouw, in de bouw van 32 woningen. 6 vrijstaande woningen, 12 2-onder-een-kapwoningen en 14 tussen/hoekwoningen.

In het haalbaarheidsonderzoek is aangegeven dat voor de basisschool wordt uitgegaan van een gemiddeld aantal leerlingen van 200. Daarnaast is er behoefte aan 16 kindplaatsen voor kinderopvang/BSO en peuterspeelwerk. Een beperkte ruimte voor een bibliotheekfunctie zal worden gevonden in de school zelf. Deze functie is niet meegenomen in de berekeningen.

4.2 Verkeer

4.2.1 Verkeersgeneratie

Het CROW heeft kengetallen ontwikkeld voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer die wordt gegenereerd bij nieuwe ontwikkelingen. Voor het verkrijgen van een indicatie van de verkeersgeneratie (som van de verkeersproductie en verkeersattractie) is de werkwijze als volgt:

1. *Bepalen van de stedelijkheidsgraad*
Zoals beschreven in paragraaf 2.2 kan worden uitgegaan van de categorie 'Niet stedelijk'
2. *Bepalen van de ligging in het stedelijke gebied*
Conform het parkeerbeleid van de gemeente zijn alle kernen in de gemeente gelegen in de 'rest bebouwde kom'. Voor de berekening van de verkeersgeneratie wordt deze ligging ook gehanteerd.
3. *Bepalen van de te ontwikkelen functies (+omvang) in het gebied*
De kencijfers voor het bepalen van de verkeersgeneratie zijn opgenomen in CROW-publicatie 381, 'Toekomstbestendig parkeren'. Binnen de hoofdgroep wonen is onderscheid gemaakt in koop- en huurwoningen. Voor dit plan wordt uitgegaan van koopwoningen. Binnen de categorie koopwoningen is vervolgens onderscheid gemaakt in vrijstaand, twee-onder-een-kap en tussen/hoek. Voor de berekening is uitgegaan van de volgende woningaantallen:
 - 6x koop, vrijstaand, 12x koop, twee-onder-een-kap, 14x koop, tussen/hoek.

Naast woningen is de ontwikkeling een basisschool met circa 200 kinderen en daarnaast een kinderopvang/BSO met 16 kindplaatsen voorzien.
4. *Vermenigvuldigen met het kencijfer dat van toepassing is*
Zowel bij de kencijfers voor parkeren als voor de verkeersgeneratie is sprake van een bandbreedte (minimum en maximum). Ook voor de verkeersgeneratie wordt uitgegaan van het gemiddelde kengetal per functie.

Op basis van het voorgaande zijn te hanteren kencijfers, weergegeven in motorvoertuigen per weekdag (gemiddelde van maandag tot en met zondag, voor verkeersgeneratie als volgt.

- Woning koop, vrijstaand: 8,2 ritten per woning per dag;
- Woning koop, twee-onder-een-kap: 7,8 ritten per woning per dag;
- Woning koop, tussen/hoek: 7,4 ritten per woning per dag.

De verkeersgeneratie van de woningen binnen de ontwikkeling is vervolgens bepaald door de aantallen geplande woningen te vermenigvuldigen met de bijbehorende kencijfers. Dit is weergegeven in figuur 4.2 op de volgende pagina. De weekdag is omgerekend naar werkdag door de kencijfers, conform de hiervoor geldende richtlijn, te vermenigvuldigen met 1,11.

Woningen		Kengetal (per woning)	Verkeersgeneratie	
Woningtype	Aantal		Totaal weekdag (m.v.t. / etmaal)	Totaal werkdag (m.v.t. / etmaal)
Koop, vrijstaand	6	8,2	49	55
Koop, twee-onder-een-kap	12	7,8	94	104
Koop, tussen/hoek	14	7,4	104	115
TOTAAL			246	274

Figuur 4.2: Verkeersgeneratie woningen

De grootste parkeer- en verkeersdruk bij basisscholen en kinderdagverblijven ontstaat door het brengen en halen van kinderen. De hoeveelheid auto's is afhankelijk van het aantal kinderen op de betreffende locatie, de hoeveelheid kinderen die begeleid naar school gaat of met de auto wordt gebracht en hoeveel kinderen er overblijven. Door CROW is het rekenprogramma 'Parkeren en verkeer' ontwikkeld waarmee de hoeveelheid auto's kan worden berekend.

Uitgaande van de standaardinstellingen van het programma ten aanzien van halen/brengen en overblijven (landelijk gemiddelde op basis van ervaringscijfers) is de verkeersgeneratie van de schoollocatie als volgt:

Periode	Verkeersgeneratie (ritten, aankomst+vertrek)						
	Basisschool				BSO / kinderdagopvang		Totaal
	Onderbouw	Bovenbouw	Docenten	Overig personeel	Ouders/ verzorgers	Mede-werkers	
voor begin schooldag	0	0	6	0	0	1	7
begin schooldag	42	28	0	0	12	0	82
begin middagpauze	30	19	0	0	3	0	52
eind middagpauze	30	19	0	0	3	0	52
eind schooldag	42	28	0	0	12	0	82
na eind schooldag	0	0	6	0	0	1	7
Totaal	144	94	12	0	30	2	282

Figuur 4.3: Verkeersgeneratie schoollocatie

In theorie genereert het plangebied $274 + 282 = 556$ m.v.t. per werkdagemaal.

4.2.2 Beoordeling toekomstige verkeerssituatie

Halen en brengen

Halen en brengen van kinderen bij de schoollocatie vindt plaats vanaf de nieuw aan te leggen weg in het plangebied. Hier is geen sprake van doorgaand verkeer en vrachtverkeer. Dit is qua verkeersveiligheid positief en een vooruitgang ten opzichte van de huidige situatie.

Uit waarnemingen is gebleken dat het grootste deel van de kinderen op de huidige schoollocatie uit oostelijke richting aankomt. De nieuwe locatie ligt tegen de bestaande bebouwing van de kern Leerbroek. De verwachting is dat voor veel kinderen de schoolroute daardoor korter wordt. Mogelijk stimuleert dit om nog meer te voet of met de fiets naar school te komen.

Verkeerssituatie centrale assen

Door de ontwikkeling van locatie De Slagboom zal het verkeersaanbod op de centrale assen toenemen. Ervan uitgaande dat het verkeer van en naar de locatie Slagboom zich gelijkmatig verdeelt over beide ontsluitingen zal de intensiteit op Dorpsweg en het Recht van Ter Leede toenemen tot ongeveer 2.100 motorvoertuigen per werkdagemaal. Deze wegen hebben voldoende restcapaciteit om het extra verkeer ten gevolge van de ontwikkeling op een verkeersveilige manier te verwerken. Naar verwachting zullen er in de toekomstige situatie ongeveer 1.800 motorvoertuigen per werkdagemaal gebruik maken van de Kerkweg. Gelet op de bebouwde omgeving, het huidig en toekomstig gebruik van de Kerkweg (hoeveelheid verkeer) en de beperkte ruimte om aparte fietsvoorzieningen aan te leggen, is het wenselijk om de Kerkweg binnen de kom af te waarderen naar een erftoegangsweg. Daarbij is het van belang dat de weg dusdanig wordt ingericht dat de rijsnelheden omlaag gaan.

Langs beide centrale assen zijn goede voorzieningen voor voetgangers aanwezig. Binnen 30 km/uur zones worden in principe geen oversteekvoorzieningen aangebracht. Alleen wanneer er sprake is van geconcentreerde oversteekbewegingen is dit aan de orde. Het is wenselijk om een oversteekvoorziening te creëren op de Kerkweg, ter hoogte van de ontsluiting van de locatie Slagboom. Tijdens schoolspitsen kan oversteken worden begeleid door verkeersbrigadiers, zoals in de huidige situatie ook gebeurt op de Dorpsweg. Om kinderen veilig de Dorpsweg over te laten steken is ook een oversteekvoorziening gewenst ter hoogte van het kruispunt Kerkweg – Dorpsweg. Deze oversteek dient ten westen van het kruispunt te worden gesitueerd. Het trottoir langs de Kerkweg ligt ook aan de westzijde. Daarnaast is het zicht op langzaam verkeer aan de westzijde van het kruispunt beter.

Oversteekbaarheid centrale assen

Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten van gemotoriseerd verkeer, de breedte van de rijbaan en de snelheid van de voetganger is met behulp van het programma Capacito de gemiddelde wachttijd voor overstekende voetgangers op de Kerkweg en Dorpsweg berekend. Hiermee kan een kwalificatie voor de oversteekbaarheid worden gegeven. Bij de berekening is uitgegaan van een rijbaanbreedte van 6 meter, een loopsnelheid van 1,0 meter per seconde en een verkeersintensiteit op beide wegen van 210 motorvoertuigen per uur (vuistregel: spitsperiode is 10% van de etmaalintensiteit). Het resultaat is dat er geen of nauwelijks wachttijden zijn. Dit wordt als 'goed' gekwalificeerd. Er zijn ruim voldoende hiaten in het autoverkeer om op een veilige manier over te steken. De Dorpsweg en Kerkweg kunnen veilig worden overgestoken.

Ontsluiting locatie Slagboom

De locatie heeft twee ontsluitingen. Eén op de Kerkweg en één op het Recht van Ter Leede. Uitgaande van het afwaarderend van de Kerkweg naar erftoegangsweg (30 km/uur) is op beide ontsluitingen een gelijkwaardig kruispunt gewenst. Gezien de nabijheid van de school zijn op beide locaties attentieverhogende / snelheidsremmende maatregelen gewenst.

Kruispunt Kerkweg – Dorpsweg

In de toekomstige situatie zullen meer voetgangers gebruik maken van het trottoir ten westen van de Kerkweg. In de huidige situatie maakt afslaand vrachtverkeer regelmatig gebruik van een gedeelte van dit trottoir. Voor de veiligheid van de voetganger gewenst om het kruispunt in westelijke richting uit te breiden zodat vrachtverkeer kan afslaan zonder de trottoirs te berijden.

Eerder is aangegeven dat een oversteekvoorziening ten westen van het kruispunt gewenst is. Hiervoor dient het trottoir langs de Kerkweg in westelijke richting verlengd te worden tot de oversteek op de Dorpsweg.

Interne toegankelijkheid

Rijbaan

De rijbaanbreedte is voor het gehele gebied 6 meter. Deze breedte is voldoende voor het in- en uitparkeren van voertuigen uit de haakspaarkeerplaatsen. Tevens is er voldoende ruimte voor de fietser op de rijbaan.

Trottoirs

Voor de trottoirs is uitgegaan van een minimale vereiste breedte van 1,5 meter en een wenselijke breedte van 1,80 meter over grotere lengten. Op basis van het ontwerp is de exacte breedte van de trottoirs niet te bepalen. Alle trottoirs lijken een breedte van ca. 2 meter te hebben met uitzondering van het trottoir aan de zuidzijde van de noordelijke zijstraat. De trottoirs zijn voldoende breed.

4.3 Parkeren

4.3.1 Theoretische parkeervraag

Voor de totale ontwikkeling van het gebied is de parkeerbehoefte bepaald, waarbij is uitgegaan van gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen.

Zoals beschreven in paragraaf 2.2 is gerekend met de gemiddelde kencijfers. Voor woningen zijn deze als volgt:

- Woning koop, vrijstaand: 2,3 parkeerplaatsen per woning;
- Woning koop, twee-onder-een-kap: 2,2 parkeerplaatsen per woning;
- Woning koop, tussen/hoek: 2,0 parkeerplaatsen per woning.

Bij de berekeningen is er van uitgegaan dat de woningen 'duur' (vrijstaand) en 'middel' (twee-onder-een-kap) over één parkeerplaats op eigen terrein beschikken. Deze plaatsen zijn niet openbaar en zijn daarom niet in de berekeningen meegenomen. Voor de functies basisschool en BSO/kinderopvang is gebruik gemaakt van rekenprogramma 'Parkeren en verkeer'. De resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 1 van dit rapport.

In onderstaande tabel is aangegeven wat de theoretische parkeervraag naar openbare parkeerplaatsen is op verschillende maatgevende momenten. De volledige berekening per deelgebied zijn opgenomen in bijlage 2.

Parkeervraag (p.p.)							
Werkdag-				Koop-	Zaterdag-		Zondag-
ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
55	55	47	51	42	32	42	37

Figuur 4.4: Parkeervraag (openbare plaatsen) locatie Slagboom

De werkdagochtend en –middag zijn maatgevend. In theorie is er dan behoefte aan 55 openbare parkeerplaatsen. Door het halen en brengen is deze piekbehoefte maar kortstondig.

4.3.2 Beoordeling toekomstige parkeersituatie

De vraag naar parkeerplaatsen is meestal maar voor een korte periode. Het soort en de locatie van de voorzieningen moet zorgvuldig worden gekozen. Voor een veilige schoolomgeving is het belangrijk om kortparkeerplaatsen aan te leggen in de nabijheid van de school voor het halen en brengen van kinderen. Voor personeel dienen aparte parkeervoorzieningen beschikbaar te zijn. De berekende parkeervraag is inclusief het halen en brengen van kinderen.

Het stedenbouwkundige plan voor de ontwikkeling van de locatie Slagboom lijkt te voorzien in 56 openbare parkeerplaatsen. Zoals hiervoor beschreven is er in de berekening van de parkeercapaciteit van uitgegaan dat de vrijstaande en twee-onder-een-kapwoningen beschikken over (minimaal) één parkeerplaats op eigen terrein. In dat geval wordt er voldaan aan de parkeereis.

Voor de bruikbaarheid/bereikbaarheid van de openbare parkeerplaatsen dient er aandacht te zijn voor de maatvoering ervan. Op basis van het nu bekende plan is dit niet te beoordelen. De gewenste maatvoering van openbare parkeerplaatsen is als volgt:

- Langsparkeerplaatsen: 6 meter lang x 2 meter breed;
- Haaksparkeerplaatsen: 5 meter lang x 2,5 meter breed.

5 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk zijn de conclusies uit de voorgaande hoofdstukken opgesomd en zijn aanbevelingen gedaan ten aanzien van de toekomstige verkeers- en parkeersituatie.

Conclusies

Naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

Verkeersveiligheid schoolomgeving

- Het halen en brengen van kinderen vindt plaats in het plangebied en niet meer vanaf de doorgaande weg door het dorp. Dit is qua verkeersveiligheid positief en een vooruitgang ten opzichte van de huidige situatie;
- Het oversteken van de centrale assen kan op basis van de verwachte verkeersintensiteiten op een verkeersveilige manier plaatsvinden;
- De belangrijkste oversteek naar de school komt te liggen op de Kerkweg. Het verkeersaanbod (inclusief het zware verkeer) op de Kerkweg is lager dan op de Dorpsweg / Leerbroekseweg;
- Om de verkeersveiligheid te optimaliseren zijn wel aanpassingen aan de infrastructuur gewenst. Deze worden hierna beschreven.

Vormgeving huidige infrastructuur

- De huidige vormgeving van het noordelijke deel van de Kerkweg voldoet niet aan de inrichtingseisen voor gebiedsontsluitingswegen. Fietzers in noordelijke richting maken gebruik van de rijbaan, waar op basis van de functie van de weg een vrijliggende fietsvoorziening wenselijk is;
- De centrale as Dorpsweg/Leerbroekseweg/Recht van ter Leede voldoet aan de minimale inrichtingseisen voor een erftoegangsweg;
- Langs de centrale assen van Leerbroek zijn goede voorzieningen voor voetgangers aanwezig;

Gebruik huidige infrastructuur

- De Dorpsweg verwerkt bijna 1.800 motorvoertuigen per werkdagemaal. Dit is acceptabel en past bij de functie en vormgeving van de weg;
- Op de Kerkweg rijden ongeveer 1.500 motorvoertuigen per werkdagemaal. Voor een weg met een gebiedsontsluitende functie is dit verkeersaanbod laag. In combinatie met een vormgeving die niet overeenkomt met de functie van de weg kan dit leiden tot verkeersonveiligheid;
- Op de Kerkweg en de Dorpsweg is het percentage zwaar verkeer ongeveer 4 procent. Per werkdagemaal passeren er 58 zware voertuigen op de Kerkweg en 72 op de Dorpsweg;
- De werkelijke rijsnelheden van het gemotoriseerde verkeer op de Kerkweg zijn acceptabel. Op de Dorpsweg wordt de toegestane snelheid overschreden. Dit kan leiden tot verkeersonveiligheid. Lagere rijsnelheden zijn gewenst.

Verkeersveiligheid huidige situatie

- In het GVVP is aangegeven dat op de centrale assen door langzaam verkeer verkeersonveiligheid wordt ervaren door de aanwezigheid van zwaar verkeer. In het uitvoeringsprogramma bij het GVVP is een onderzoek naar de routing van vrachtverkeer opgenomen;
- Vanaf 2011 zijn er geen ongevallen geregistreerd in de bebouwde kom van Leerbroek. Dit geeft slechts een indicatie van de verkeersveiligheid omdat de registratiegraad van ongevallen de laatste jaren is afgenomen;
- Er zijn bij de gemeente geen recente meldingen bekend met betrekking tot de verkeersveiligheid op de centrale assen.

Verkeersstromen basisschool huidige situatie

- Het overgrote deel van de kinderen komt vanuit oostelijke richting naar de huidige schoollocatie;
- De meeste kinderen komen te voet, al dan niet met begeleiding. Kinderen die met de fiets komen worden bijna allemaal begeleid door een ouder;
- Tijdens de schoolspits zijn de parkeerplaatsen bij de school nagenoeg allemaal bezet. Hier en der wordt langs de rijbaan gestopt of geparkeerd.

Kruispunt Kerkweg – Dorpsweg, huidige situatie

- Het zicht op de hoek Kerkweg – Recht van ter Leede is beperkt door de bebouwing die dicht op de rijbaan staat;
- De hoek tussen de Kerkweg en het Recht van ter Leede is kleiner dan 90 graden. Hierdoor rijdt afslaand vrachtverkeer tussen deze wegen regelmatig over de trottoirs;
- Het trottoir langs de Kerkweg stopt bij het kruispunt.

Halen en brengen van kinderen, nieuwe schoollocatie

- Bij de nieuwe schoollocatie is geen sprake van doorgaand verkeer en vrachtverkeer. Dit is positief en een vooruitgang ten opzichte van de huidige situatie;
- De verwachting is dat voor veel kinderen de schoolroute korter wordt. Mogelijk stimuleert dit om nog meer te voet of met de fiets naar school te gaan;

Verkeerssituatie centrale assen, toekomstige situatie

- Beide centrale assen hebben ruim voldoende restcapaciteit om het extra verkeer ten gevolge van de ontwikkeling op een goede manier te kunnen verwerken;
- Gelet op de bebouwde omgeving, het huidige en toekomstig gebruik van de Kerkweg (hoeveelheid verkeer) en de beperkte ruimte om aparte fietsvoorzieningen aan te leggen, is het wenselijk om de Kerkweg binnen de kom af te waarderen naar een erftoegangsweg. Daarbij is het van belang dat de weg dusdanig wordt ingericht dat de rijnsnelheden omlaag gaan;
- De intensiteiten op de Kerkweg passen beter bij de functie erftoegangsweg. Ook omdat de Kerkweg de ontsluiting van de nieuwe schoollocatie wordt past deze functie beter;
- Alleen bij geconcentreerde oversteeklocaties wordt oversteken binnen 30 km/uur-zones gefaciliteerd. Op de Kerkweg ter hoogte van de nieuwe school en op de Dorpsweg nabij het kruispunt met de Kerkweg is een oversteekvoorziening gewenst;
- Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten in de toekomst is de oversteekbaarheid van de centrale assen goed. Er zijn geen of nauwelijks wachttijden en voldoende hiaten in het autoverkeer om veilig te kunnen oversteken.

Ontsluiting locatie De Slagboom

- De locatie heeft twee ontsluitingen. Eén op de Kerkweg en één op het Recht van Ter Leede. Uitgaande van het afwaarderen van de Kerkweg naar erftoegangsweg (30 km/uur) is op beide ontsluitingen een gelijkwaardig kruispunt gewenst. Gezien de nabijheid van de school zijn op beide locaties attentieverhogende / snelheidsremmende maatregelen gewenst.

Kruispunt Kerkweg – Dorpsweg, toekomstige situatie

- Er zullen meer voetgangers gebruik gaan maken van het trottoir langs de Kerkweg. Daarom is het gewenst het kruispunt in westelijk richting uit te breiden zodat afslaand vrachtverkeer niet meer (of minder vaak) over de trottoir rijdt;
- Om een oversteekvoorziening op de Dorpsweg te kunnen realiseren moet het trottoir langs de Kerkweg worden doorgetrokken tot op de Dorpsweg.

Parkeren

- Het plan lijkt te voorzien in voldoende openbare parkeerplaatsen;
- Ook tijdens piektijden bij de basisschool zijn er voldoende plekken.

Aanbevelingen

Op basis van de conclusies van het uitgevoerde onderzoek worden de volgende aanbevelingen gedaan:

Ontsluiting locatie De Slagboom

- Locatie Slagboom laten aansluiten op de Kerkweg en het Recht van Ter Leede met een gelijkwaardig kruispunt. Aanbevolen wordt om dit kruispunt vorm te geven als kruispuntplateau: een verhoogd kruisingsvlak met bij voorkeur een afwijkende kleur en textuur. Een voorbeeld is weergegeven in figuur 5.1 (kruispunt Zijlkade – Torenstraat, Nieuwland). Wanneer dit niet mogelijk is wordt minimaal een vormgeving voorgesteld overeenkomstig de kruispunten op de Dorpsweg;

Kerkweg

- Afwaarderen van de Kerkweg binnen de bebouwde kom naar erftoegangsweg (30 km/uur);
- Herinrichten van de Kerkweg als erftoegangsweg (minimaal overeenkomstig de vormgeving van de Dorpsweg). Hiervoor zal een ontwerp opgesteld moeten worden. Benodigde aanpassingen op hoofdlijnen:
 - Gelijkwaardig maken van bestaande kruisingen (eventueel in combinatie met kruispuntplateau);
 - Verwijderen van het aanliggende fietspad ten noorden van de Hoogstraat;
 - Verbreden trottoir ten noorden van de Hoogstraat. De gewenste breedte is 1,80 meter;
 - Aanbrengen fietssuggestiestroken aan beide zijden van de weg;
 - Aanbrengen van een snelheidsremmende maatregel ter hoogte van de aansluiting van De Slagboom (kruispuntplateau);
- Aanleggen van een oversteekvoorziening op de Kerkweg, direct ten zuiden van de aansluiting van de locatie Slagboom op de Kerkweg. In principe worden er binnen 30 km/uur-zones geen voetgangersoversteekplaatsen (zebra) aangelegd. Wanneer er sprake is van een geconcentreerde oversteekbeweging kan dit wel overwogen worden. Geadviseerd wordt om een voetgangersoversteekplaats aan te leggen en deze te combineren met het hiervoor geadviseerde kruispuntplateau.

Kruispunt Kerkweg – Dorpsweg

- Verbreden van het kruispunt in westelijke richting om te voorkomen dat vrachtverkeer over de trottoirs rijdt;
- Trottoir langs de Kerkweg verlengen tot op de Dorpsweg;
- Aanleggen van een oversteekvoorziening op de Dorpsweg, direct ten westen van het kruispunt.



Figuur 5.1: Kruispunt Zijlkade – Torenstraat, Nieuwland

Bijlage 1: Resultaten rekenprogramma Verkeer en parkeren



Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

BASISSCHOOL

Functieprofiel

	onderbouw	bovenbouw
aantal klassen	3	5

Profiel - op basis eigen voorkeursinstellingen

	onderbouw	bovenbouw
leerlingen per klas	25.0	25.0
overblijf percentage	30	30 %
leerlingen begeleid naar school	80	30 %
aantal leerlingen per ouder/verzorger (per auto)	1.33	1.18
aantal leerlingen per ouder/verzorger (overige vervoerswijzen)	1.20	1.20
turnover parkeerruimte ouders/verzorgers	2.0	4.0
% ouders/verzorgers per auto		45 %
% personeel per auto		80 %
docenten per klas		1.0
overig personeel per klas		0.3
turnover parkeerplaatsen personeel		1.0

Resultaat - Verkeersgeneratie

	onderbouw	bovenbouw	docenten	overig pers.	totaal
autoritten per openingsdag	144	94	12	0	250
voor begin schooldag	0	0	6	0	6
begin schooldag	42	28	0	0	70
begin middagpauze	30	19	0	0	49
eind middagpauze	30	19	0	0	49
eind schooldag	42	28	0	0	70
na eind schooldag	0	0	6	0	6

Resultaat - Parkeren

	onderbouw	bovenbouw	docenten	overig pers.	totaal
benodigde parkeerplaatsen			7	2	9
benodigde parkeerruimte K&R	11	4			15



Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

KINDERDAGVERBLIJF

Functieprofiel

aantal groepen : 1

Profiel - op basis eigen voorkeursinstellingen

kindplaatsen per groep	16.0
medewerkers per groep	3.0
% kinderen dat gehele dag blijft	75 %
% ouders/verzorgers per auto	50 %
% medewerkers per auto	50 %
aantal kinderen per ouder/verzorger (per auto)	1.33
aantal kinderen per ouder/verzorger (overige vervoerwijze)	1.33
turnover parkeerruimte ouders/verzorgers	3
turnover parkeerplaatsen personeel	1

Resultaat - Verkeersgeneratie

	ouders/verzorgers	medewerkers	totaal
autoritten per openingsdag (aankomst+vertrek)	30	3	33
- voor begin kinderdagverblijfdag	0	1	1
- begin kinderdagverblijfdag	12	0	12
- begin middagpauze	3	0	3
- eind middagpauze	3	0	3
- eind kinderdagverblijfdag	12	0	12
- na eind kinderdagverblijfdag	0	1	1

Resultaat - Parkeren

	ouders/verzorgers	medewerkers	totaal
benodigde parkeerplaatsen		2	2
benodigde parkeerruimte K&R	3		3

Bijlage 2: Berekening theoretische parkeervraag De Slagboom

Theoretische parkeervraag De Slagboom

Hoofdgroep	Categorie	Parkeernorm p.p. eenheid	Aantal / hoeveel- heid	Parkeervraag								
				Theore- tisch maximum	Op basis van dubbelgebruik							
					Werkdag-				Koop- avond	Zaterdag-		Zondag- middag
					ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Wonen					50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
	Koop, vrijstaand	1,3 / woning	6	8	4	4	8	8	7	5	7	6
	Koop, 2-onder-1-kap	1,2 / woning	12	15	8	8	14	15	12	9	12	11
	Koop, tussen/hoek	2 / woning	14	28	14	14	26	28	23	17	23	20
Onderwijs					100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Basisschool	O.b.v. rekentool CROW	24	24	24	24	0	0	0	0	0	0
	BSO / Kinderopvang	'Parkeren en verkeer'	5	5	5	5	0	0	0	0	0	0
Totaal				80	55	55	48	51	42	31	42	37

Apeldoorn

Linie 608

7325 DZ Apeldoorn

Postbus 4131

7320 AC Apeldoorn

T 055 711 3 711

Breda

Brieltjenspolder 28b

4921 PJ Made

Postbus 7013

4800 GA Breda

T 076 820 00 70

Leiderdorp

Postbus 38

2350 AA Leiderdorp

T 071 820 09 80

Waardenburg

Steenweg 17b

4181 AJ Waardenburg

Postbus 56

4180 BB Waardenburg

T 0418 65 49 00

Is uw interesse gewekt?

Neem dan gerust

contact met ons op via

info@megaborn.com

megaborn.com

