

## MEMORANDUM

<b>Datum</b>	:	13 maart 2008
<b>Aan</b>	:	Arjen Jansen
<b>Kopie aan</b>	:	
<b>Van</b>	:	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Onderwijshuisvesting (Ben Neppelenbroek, afdeling MA)</li><li>2. Onderwijs ontwikkelingen (Richard Tennekes en Klazien Niemeijer-Hoekstra, afdeling MA)</li><li>3. Verkeer en parkeren (Matthijs Koops en Kristian Dekker, afdeling V&amp;I - verkeer)</li><li>4. Groen (Hennie Rodijk, afdeling V&amp;I – groen)</li><li>5. Ruimtelijke inpassing (Henk Klein Koerkamp, afdeling REO)</li></ol>
<b>Onderwerp</b>	:	Brede school Heino

### 1. Onderwijshuisvesting (Ben Neppelenbroek)

#### A. Prognoses en de verordening

In de plannen voor het realiseren van een brede school in Heino, waarvan alle 3 basisscholen deel uit zullen gaan maken is het antwoord op de volgende vraag van cruciaal belang:

*Welk aantal permanente leslokalen vormt de basis voor het totale plan?*

#### Wat zegt de verordening voorzieningen huisvesting onderwijs?

Een school heeft recht op een tijdelijk leslokaal als de prognose voor minimaal 4 jaar de behoefte daaraan laat zien.

Een school heeft recht op een permanent leslokaal als de prognose voor minimaal 15 jaar de behoefte daaraan laat zien.

#### Hoe ziet de leerlingenprognose eruit?

In de in januari 2007 gemaakte prognose voor de periode van 2007-2024 zijn de effecten van de structuurvisie verwerkt. Deze prognoses geeft een opmerkelijk sterk verloop van het aantal leerlingen te zien. Het aantal benodigde leslokalen laat een verloop zien van 31 op dit moment (op basis van teldatum 1 oktober 2007) oplopend naar een piek van 35 lokalen gedurende 3 schooljaren (2010 t/m 2013) en aflopend naar aan aantal van 21 in het schooljaar 2024/2025.

Huidige situatie:

De situatie van de betrokken scholen op dit moment (start schooljaar 2007/2008) is als volgt:

	<b>Aantal groepen</b>	<b>Permanente lokalen</b>	<b>Tijdelijke lokalen</b>
Dolfijn	11	9	2
Gouden Emmer	9	7	2
Springplank	11	8	3
<b>Totaal</b>	<b>31</b>	<b>24</b>	<b>7</b>

Toekomstige situatie:

Indien er aan het begin van het schooljaar 2008-2009 voor alle 3 scholen nieuwe huisvesting zou staan met een lokalensituatie op basis van de huidige prognose zou de nieuwe huisvestingssituatie er als volgt uitzien (tussen haakjes is aangegeven hoeveel dat zou zijn als gebouwd zou gaan worden voor de piekjaren 2010/2013):

	<b>Aantal groepen</b>	<b>Permanente lokalen</b>	<b>Tijdelijke lokalen</b>
Dolfijn	11 (13)	9	2 (4)
Gouden Emmer	9 (10)	6	3 (4)
Springplank	11 (12)	8	3 (4)
<b>Totaal</b>	<b>31 (35)</b>	<b>23</b>	<b>8 (12)</b>

Er is een verdeling aangebracht tussen permanente en tijdelijke lokalen, omdat geen van de scholen op basis van de prognose in aanmerking zou komen voor meer lokalen in permanente bouwjaar dan de reeds bestaande permanente lokalen.

## **B. Toekomstbestendigheid**

Echter, als er in de plannen zou worden uitgegaan van het scenario conform de huisvestingsverordening, dan biedt dit voor de betrokken scholen onvoldoende perspectief bieden voor de toekomst.

Zonder vooraf exact aan te (kunnen) geven voor hoeveel lokalen uiteindelijk gebouwd kan worden, is van de zijde van de gemeente in de plannen als uitgangspunt genomen dat een zo groot mogelijk aantal permanente leslokalen wordt gebouwd.

Dit kan worden gerealiseerd bijv. door:

- te werken met wissellokalen;
- door gefaseerd te bouwen in de tijd;
- voorafgaand aan de bouw van de laatste school een nieuwe leerlingenprognose te laten maken om een zo goed mogelijke indicatie te krijgen voor het aantal van de te bouwen resterende lokalen.

Voor lokalen die te zijner tijd structureel niet langer nodig zijn voor onderwijs kan, als de prognoses daadwerkelijk uitkomen, een andere bestemming worden gezocht. Op die wijze ontstaat de mogelijkheid om bijvoorbeeld de brede school te vullen met andere onderwijs gerelateerde voorzieningen.

### Mate van betrouwbaarheid van leerlingenprognoses

Tot nu toe is steeds gebleken dat de werkelijke aantallen leerlingen aanzienlijk hoger bleken te zijn dan in de prognoses werd aangegeven. Vooral als er sprake is van veel woningbouw. Meestal klopt de hoogte van de piek wel, maar is het benodigd aantal permanente lokalen op de lange termijn (>15 jaar) groter dan in de prognoses wordt voorspeld.

#### Flexibiliteit

Of deze lijn zich, gezien de vergrijzing, ook in de komende 15 jaren zal voortzetten, valt moeilijk te voorspellen. Wel is het mogelijk om de plannen zodanig te maken dat kan worden ingespeeld op wijzigingen in de behoefte aan leslokalen. Met andere woorden: flexibiliteit aanbrengen in de plannen.

#### **C. De speelruimten**

##### Wat zegt de verordening?

De verordening geeft voor een school voor basisonderwijs aan dat het *verharde gedeelte* van de speelruimte een minimum terreinoppervlakte moet hebben van 3 m<sup>2</sup> per leerling met een minimum van 300 m<sup>2</sup> netto. Vanaf 200 leerlingen kan worden volstaan met 600 m<sup>2</sup> netto *verharde speelruimte*.

Naar de mening van de scholen is 3 m<sup>2</sup> per leerling speelruimte een veel te krappe norm. Dit zou minimaal 5 m<sup>2</sup>. per leerling moeten zijn, temeer omdat de scholen in de huidige situatie over veel meer speelruimte beschikken dan 3 m<sup>2</sup> per leerling.

Daarom is in het inpassingsvoorstel uitgegaan van 1400 m<sup>2</sup> speelruimte per school, wat een oppervlakte is die de scholen in Heino acceptabel vinden. In het plangebied is daar ruimte voor, los van het feit OF de speelruimte in deze omvang daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Uitgaande van circa 735 leerlingen voor de 3 basisscholen in dit schooljaar en 810 leerlingen conform de nieuwste geprognosticeerde piek, komt een speelterrein van 3 x 1400 m<sup>2</sup> neer op een bandbreedte van 5,7 m<sup>2</sup> per leerling tot 5,2 m<sup>2</sup> per leerling. In principe is het aan de scholen zelf om te bepalen hoeveel daarvan verhard wordt aangelegd boven de in de verordening gestelde norm.

## **2. Onderwijs ontwikkelingen (Richard Tennekes en Klazien Niemeijer-Hoekstra)**

De belangrijkste ontwikkelingen voor de brede school zijn:

1. *Brede school ontwikkelingen;*
2. *Passend onderwijs.*

### **Ad.1 Brede school ontwikkelingen**

De brede school is primair een samenwerkingsverband tussen organisaties die rondom het kind staan. Het gaat hier om alle organisaties die rondom het kind staan. Enkele voorbeelden zijn: onderwijs, peuterspeelzalen, kinderopvang, logopedie, taalontwikkeling. De meest ideale vorm van het brede schoolconcept is een brede school in één gebouw of in één cluster van gebouwen met activiteitgebonden ruimtes. We spreken over ruimtes t.b.v. klassikaal lesgeven, eten/drinken, spelen, slapen, bewegen, handvaardigheid, vrije expressie e.d.

#### *Het brede school gebouw*

Voor een toekomstbestendige brede school moet er rek en krimp in de brede school activiteiten mogelijk zijn. Het is belangrijk daarmee rekening te houden bij de locatiekeuze en programma van eisen voor het ontwerp. Met andere woorden: bouw op een locatie waar je nog kunt uitbreiden in de toekomst en maak een ontwerp waarbij je én kunt aanhaken bij uitbreiding, maar eventueel in de toekomst ook een deel weer kunt afstoten voor andere functies zoals bijvoorbeeld wonen en/of zorg.

#### *Nadruk ontwikkeling kinderen in de leeftijd 0-8 jaar (VVE-periode)*

Op dit moment ligt de nadruk op een vroege aanpak van taalachterstanden. Door voor- en vroegschoolse educatie (VVE) kan een slechte start op de basisschool voorkomen worden. Dit houdt in dat jonge kinderen met kans op een taalachterstand educatieve programma's kunnen volgen bij de peuterspeelzaal of de kinderopvang. Daarnaast zullen de jonge leerlingen in groep 1 en 2 van het basisonderwijs allerlei educatieve programma's volgen om de taalachterstand zo vroeg mogelijk te bestrijden. Kortom, de meeste toekomstige ontwikkelingen zijn, in verband met de preventieve aanpak, voor de doelgroep 0-8 jaar te verwachten.

#### *Gevolgen huisvesting*

Er zullen in de toekomst meer extra ruimten binnen de scholen moeten worden gecreëerd ten behoeve van het kunnen uitvoeren van educatieve programma's voor jonge leerlingen met een taalachterstand. Er zal meer behoefte komen aan o.a. kleinere instructieruimtes.

#### *Conclusie*

Bij de bouw van een brede school moet er in verband met brede school - en nieuwe VVE-ontwikkelingen rekening gehouden worden met mogelijke groei van de brede school.

### **Ad. 2 Passend Onderwijs**

Door de invoering van passend onderwijs in 2011 zullen schoolbesturen alle leerlingen, dus ook degenen met een handicap, beperking of stoornis, een passend onderwijsaanbod moeten bieden.

#### *Centrale uitgangspunt*

Het centrale uitgangspunt bij passend onderwijs is maatwerk voor ieder kind. Waar heeft het kind de beste kansen: het regulier of het speciaal onderwijs? Of een combinatie van beiden? De komende jaren worden regionale netwerken gevormd en deze netwerken gaan deze vragen beantwoorden. Daarbinnen moet een passend onderwijs aanbod aan de zorgleerlingen worden geboden.

#### *Kerdoelen*

Alle leerlingen een plek, minder bureaucratie, geld bij de leerling, betere kwaliteit van onderwijs en zorg. Op basis van experimenten en veldinitiatieven wordt wetgeving uitgewerkt, welke in 2011 in werking zal treden.

#### *Huisvesting*

Er zullen extra ruimten binnen de scholen moeten worden gecreëerd ten behoeve van zorgleerlingen uit het Speciaal Onderwijs (SO) die naar basisonderwijs zullen gaan. Voorbeelden van ruimten zijn: aparte kleine ruimten t.b.v. van: 1 op 1 interactie tussen leerkracht SO en leerlingen SO, interactie tussen leerkracht SO en een klein groepje leerlingen SO en speciale instructieruimtes t.b.v. SO-leerlingen. Extra ruimte ten behoeve van passend onderwijs kan niet louter worden ingevuld door het creëren van een tweede bouwlaag.

#### *Conclusie*

Bij de bouw van een brede school moet er in verband met ontwikkeling van het 'Passend Onderwijs' rekening gehouden moet worden met de groei van de brede school.

#### **Aandachtspunten vanuit onderwijskundig perspectief**

1. Houd in het ontwerp rekening met eventuele ruimte voor een schoolmediatheek. Daarvoor is circa 200 m<sup>2</sup> nodig. Deze voorziening moet, indien deze ontwikkeling wordt betrokken bij de brede school, centraal binnen het complex liggen en ook toegankelijk zijn buiten schooltijden.
2. Let op: als de prognoses aangeven dat zich een piek manifesteert in het basisonderwijs in de periode tussen 2011 en 2013, dan moet deze piek al vanaf 2009 worden ondervangen omdat de piek zich dan voordoet in de voorschoolse voorzieningen KDV en PSZ.

### **3. Verkeer en parkeren (Matthijs Koops en Kristian Dekker)**

Hierbij de verkeerskundige beoordeling van de verwachte verkeerssituatie rondom de Brede Schoollocatie in Heino. Deze beoordeling is gebaseerd op de eindrapportage van SOAB van 12 maart 2008 en de massastudie van BRO van 11 maart 2008.

#### **Autoparkeren (van ouders & personeel)**

##### *Parkeerbehoefte versus parkeercapaciteit*

In zijn algemeenheid geldt dat het gewenst is binnen het scholeneiland rekening te houden met de mogelijkheid om het aantal parkeerplaatsen uit te bouwen om eventuele hinder dat voortvloeit uit een parkeertekort ook op termijn te kunnen voorkomen. Mogelijk is het aantal benodigde parkeerplaatsen te rooskleurig becijferd. Er zijn bedenkingen bij de becijfering van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Het benodigde aantal gaat uit van de situatie in de ochtendspits. Bij het halen is er ook sprake van wachtende ouders. Dit maakt dat het aantal gelijktijdig aanwezige auto's mogelijk hoger uitvalt dan het maximale aantal dat berekend is door SOAB. Het effect van het spreiden van de sluitingstijden van de school is mogelijk minder effectief dan het spreiden van de openingstijden.

De benodigde parkeerbehoefte voor de voorzieningen binnen het scholeneiland wordt in het advies van SOAB niet opgevangen binnen het eigen terrein. Dit is wat ons betreft niet alleen gewenst maar ook *noodzaak* aangezien de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen ook van derden verlangt dat op eigen terrein wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Hierbij is ons inziens het acceptabel af te wijken van het principe dat ook de weg waar de parkeervakken op worden ontsloten binnen het eigen terrein moet liggen. Voor het parkeren aan de Brinkweg zal het waarschijnlijk nodig zijn om van dit principe af te wijken vanwege de ruimtelijke beperkingen in het scholeneiland. Wij zijn van mening dat dit acceptabel is omdat hierbij bestaande parkeervakken (primair bedoeld voor de sporthal in de huidige situatie) worden aangesproken. Temeer omdat geldt dat uit het parkeeronderzoek van SOAB blijkt dat er voldoende ruimte aanwezig is op deze plaatsen tijdens het ingaan (en waarschijnlijk ook tijdens het uitgaan) van de scholen. Dit neemt niet weg dat er een aantal nadelen kleven aan het parkeren langs de Brinkweg.

Als wij de gegevens uit de rapportage van SOAB juist interpreteren dan zijn er maximaal 107 parkeerplaatsen nodig voor ouders en personeel. Het aantal van 45 parkeerplaatsen die door BRO nu in het plangebied is ingetekend schiet dus ernstig tekort. De dagelijkse praktijk wijst uit dat dit ongewenste negatieve gevolgen heeft voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de directe woonomgeving (parkeren op de stoep, parkeren voor inritten, belemmeringen doorstroming op de rijbaan, toename verkeersconflicten, extra verkeersbewegingen van zoekend autoverkeer).

Aangezien het parkeren veel ruimte in beslag neemt is het, gezien de aanwezige fysieke ruimte, waarschijnlijk noodzakelijk om gespreide openings- en sluitingstijden voor de scholen in te stellen. Hiermee kan de parkeerbehoefte fors worden gereduceerd. Het aantal auto's dat gelijktijdig aanwezig is voor het halen en brengen van de kinderen is door SOAB becijferd op maximaal 47 parkeerplaatsen indien gespreide openings- en sluitingstijden worden ingesteld. De 45 parkeerplaatsen die door BRO zijn ingetekend, voorziet dus grotendeels in deze parkeerbehoefte maar voorziet niet in de parkeerbehoefte van het personeel. Het maximale aantal benodigde parkeerplaatsen voor personeel is becijferd op 36 stuks in de huidige situatie en 42 in de piekjaren. Het moet mogelijk zijn het personeel gebruik te laten maken van de 44 huidige parkeerplaatsen aan de noordzijde van de Brinkweg. Regie voeren over het personeelparkeren is namelijk gemakkelijker en effectiever dan het voeren van regie over het parkeren van de ouders. Met het personeel moeten goede afspraken gemaakt kunnen worden over waar men parkeert. Daarnaast geldt dat de verkeersbewegingen van het personeel minder hinderlijk zijn. De verkeersbewegingen zijn namelijk minder gehaast, zijn minder in aantal en

vallen niet samen met de haal- en brengmomenten van de ouders. Opgemerkt wordt dat het zeer gewenst is om de huidige parkeervakken die onder een hoek zijn aangelegd te transformeren tot haakse parkeervakken. Hierop wordt later nader ingegaan.

#### *Ontbreken Kiss – and – Ride voorziening*

Een Kiss – and – Ride strook (strook waar auto's kunnen halteren om de kinderen vlot uit te kunnen laten stappen) is niet opgenomen in de schets van BRO. Ons inziens dient het realiseren van een dergelijke strook wel te worden overwogen. Een Kiss – and – Ride strook kan onder voorwaarde dat er medewerking is van ouders en de scholen een effectieve / verkeersveilige maatregel zijn waarmee ook ruimte kan worden gewonnen. In de nadere detaillering komt wat ons betreft deze maatregel aan de orde.

#### *Locatie parkeervoorzieningen*

Het realiseren van parkeervoorzieningen op de juiste locatie is essentieel. Parkeerplaatsen worden namelijk alleen effectief gebruikt wanneer ze binnen acceptabele loopafstand zijn gelegen t.o.v. de bestemming. In zijn algemeenheid geldt des te korter de parkeerduur des te korter de acceptabele loopafstand zal zijn. Voor het parkeren bij scholen is het reëel uit te gaan van een loopafstand van maximaal 50 meter.

De locatie van het ingetekende parkeerterrein is gunstig gelegen ten opzichte van de twee geclusterde basisscholen aan de westzijde van het scholeneiland. Het parkeerterrein ligt echter ongunstig ten opzichte van de school aan de oostzijde van het scholeneiland. De loopafstand bedraagt circa 200 meter. Deze afstand is te groot om effectief gebruikt te worden door de ouders van de leerlingen van de "oostelijke school". Het is ons inziens noodzakelijk om eveneens een parkeerterrein aan de oostzijde te realiseren. Gebeurt dit niet, dan is de consequentie dat de ouders gebruik zullen maken van de aanwezige ruimte aan de oostzijde, ook als deze ruimte niet bedoeld is voor het parkeren. Dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de directe woonomgeving. Het verdient daarom de sterke voorkeur ook een parkeerterrein aan de oostelijke zijde binnen het scholeneiland te realiseren. Zoals het zich nu laat aanzien, wordt dat een moeilijke opgave. De parkeerruimte moet, indien een parkeerterrein in het scholeneiland niet haalbaar is, worden gezocht aan de noordoostzijde van de Brinkweg.

#### **Fietsparkeren leerlingen / ouders**

Wij onderschrijven het advies om van De Horst een autoluwe straat te maken, primair bedoeld voor langzaam verkeer. Het is zaak om de fietsenstallingen gunstig t.o.v. De Horst te realiseren. Bovendien dient er voldoende ruimte te zijn voor de fietsen van halende en brengende ouders binnen het scholeneiland. Wanneer er onvoldoende ruimte wordt gereserveerd zal dit leiden tot een verminderd fietsgebruik / chaotische verkeerssituaties op het trottoir en de rijbaan van De Horst. Uit de schets van BRO wordt afgeleid dat de benodigde ruimte voor de fiets te beperkt is. Volgens SOAB is voor de fietsen van de leerlingen een capaciteit benodigd van 500 parkeerplaatsen. Hiervoor is een ruimte benodigd van circa 750 m<sup>2</sup>. De benodigde opstelruimte voor de ouders is niet direct te destilleren uit de rapportage. Dit verdient nadere aandacht.

#### **Parkeren op de Brinkweg**

Het gestoken parkeren op de Brinkweg wordt, afgaande op de schets van BRO, gehandhaafd. De huidige vakken zijn onder een hoek ingepast. Het is ongewenst dit te handhaven aangezien het insteken alleen soepel kan verlopen wanneer men vanuit oostelijke richting komt. De manoeuvres die gemaakt worden om het parkeervak in te kunnen draaien wanneer men vanuit westelijke richting komt zijn, uitgaande van het te verwachten parkeergedrag rondom scholen, wat ons betreft onacceptabel.

De parkeervakken onder een hoek kunnen met een relatief kleine ingreep haaks worden gemaakt. Het haakse parkeren langs de Brinkweg wordt door SOAB als acceptabel gezien. Zoals reeds aangegeven gaat onze voorkeur hier niet naar uit, maar we delen de opvatting van SOAB. Bovendien gaat het om bestaande parkeerplaatsen en niet om nieuwe parkeerplaatsen. Voor de goede orde hebben we de voor- en nadelen van het haaksparkeren op een rijtje gezet:

**Voordelen:**

1. geen in- en uitstappende mensen direct op de rijbaan;
2. geen gevaar van openen portieren voor fietsers / gemotoriseerd verkeer;
3. parkeerhavens zijn vanuit beide rijrichtingen bereikbaar.

**Nadelen:**

1. slecht zicht tussen geparkeerde auto's voor en op overstekende kinderen;
2. beperkt zicht op naderend rijverkeer bij verlaten van de parkeerplek;
3. haaks parkeren over een grote lengte heeft de eigenschap dat je slecht kan zien of ergens een leeg plekje is. Men zal geneigd zijn een parkeerplekje te vinden zo dicht mogelijk bij de bestemming;
4. voor een parkeermanoeuvre moet van beide rijstroken gebruik gemaakt worden;
5. het uitrijden van een parkeervak zal de doorstroming op de Brinkweg belemmeren. Ook bij het achterwaarts uitparkeren zal van beide rijstroken gebruik gemaakt moeten worden. Dit kan leiden tot oponthoud / chaotische situaties voor het naderende verkeer op de Brinkweg. Het achterwaarts verlaten van het parkeervak neemt samen met het optrekken enige tijd in beslag;
6. wanneer auto's op de Brinkweg langszij stilstaan kan men het parkeervak niet verlaten. Een parkeerverbod aan de zuidzijde van de Brinkweg lijkt noodzakelijk. De werking van het parkeerverbod staat en valt met continue handhaving en de medewerking van de scholen om overtreders aan te spreken. De ervaring leert dat een parkeerverbod rondom scholen, vanwege de kortstondige parkeerduur, door halende en brengende ouders dagelijks wordt genegeerd;
7. loopafstanden kunnen te groot worden waardoor de beschikbare parkeercapaciteit niet goed wordt benut en waardoor men buiten de vakken zal parkeren met alle hinderlijke gevolgen van dien (parkeren op de stoep, voor inritten, langs de rijbaan, extra verkeersbewegingen van zoekend autoverkeer).

De ernst van de genoemde nadelen 1, 2, 4 en 5 wordt groter naarmate de verkeerdruk op de Brinkweg toeneemt (zie onderstaande). Door met zorg het scholeneiland en de omliggende infrastructuur in te richten kunnen de nadelen 1, 3, 6 en 7 worden verzacht. Hierbij dient aandacht te zijn voor duidelijk in het oog springende oversteekpunten, een goede spreiding (rekening houdend met acceptabele loopafstanden) van de parkeerplaatsen en de parkeervakken primair te "bestemmen" voor het personeel.

**Verkeersdruk op de Brinkweg**

De verkeersdruk op de Brinkweg wordt als maatgevend beschouwd, aangezien deze weg is aangemerkt als autoroute voor de brengende en halende ouders en in de huidige situatie ook het zwaarst wordt belast met autoverkeer. M.a.w. als op deze weg een bepaalde verkeersbelasting toelaatbaar is, dan geldt dat ook voor de andere wegen aangezien deze wegen qua wegbreedte en uitstraling vergelijkbaar zijn. Dit geldt in mindere mate voor De Horst. Dit doet echter niet ter zake, aangezien er vanuit wordt gegaan dat deze weg autoluw wordt en wordt ingericht als fietsstraat.

*Richtintensiteit erftoegangswegen*

Alvorens in wordt gegaan op de berekening van de verkeersdruk op de Brinkweg van SOAB is het zinvol de betekenis van de maximale verkeersdruk aan te geven:

SOAB stelt dat een intensiteit van 4.000 mvt/etmaal op de Brinkweg toelaatbaar is uitgaande van de dimensionering van deze weg. Deze 4.000 mvt/etmaal is gerelateerd aan de norm die het CROW (landelijk toonaangevend instituut t.a.v. verkeerstechniek) stelt. Het CROW gaat uit van een maximale belasting van 4.000 à 5.000 mvt / etmaal voor erftoegangsweg. Bij deze intensiteit zijn er voldoende mogelijkheden om de verkeersveiligheid / verkeersleefbaarheid te kunnen waarborgen. Het aantal van 5.000 komt overeen met de richtintensiteit die in het vigerend Gemeentelijk Verkeers en VervoersPlan (GVVP) is opgenomen. In het GVVP is een nadere onderverdeling gemaakt in erftoegangswegen A en erftoegangswegen B (dit zijn (potentiële) 30 km/u wegen). Voor erftoegangswegen A wordt in het GVVP een richtintensiteit van 5.000 mvt / etmaal maximaal aangehouden. Voor erftoegangswegen B geldt een richtintensiteit van 1.500 mvt / etmaal. De Brinkweg is aangemerkt als een erftoegangsfunctie B (dit geldt ook voor de Grote Beukelaer, De Horst en de Grote Bisschop). Binnen betamelijke marges mag er afgeweken worden van deze richtintensiteit. Dit laat onverlet dat de dimensionering van de Brinkweg (en de andere wegen) een belasting van 4.000 mvt / etmaal kan verdragen.

#### *Berekening verkeerdruk op de Brinkweg*

Op de Brinkweg zijn door SOAB 113 mvt in de ochtend waargenomen tijdens het spitsuur. De huidige etmaalintensiteit bedraagt circa 1.100 mvt (uitgaande van de vuistregel dat de spitsuurintensiteit staat voor 10% van de etmaalintensiteit). De 1.100 mvt sluit overigens vrij nauwkeurig aan bij de geprognosticeerde intensiteit in de geluidsniveaukaart van de gemeente. Volgens ons zal de etmaalintensiteit met de voorzieningen circa 1.350 mvt (1.100 mvt + 2 x 116 mvt) bedragen. Dit aantal ligt dus rond de richtintensiteit. In de 1.350 mvt is de verkeerstoename t.g.v. de uitbreiding het aantal woningen niet verdisconteerd. Hierop wordt in het onderstaande ingegaan.

Conform de structuurvisie van Heino (periode 2006 t/m 2020) wordt ingezet op het reserveren van ruimte voor 400 woningen tot 2020. Zoals het zich nu laat aanzien zal deze ruimte voornamelijk gezocht worden aan de westzijde van Heino. De 400 woningen genereren circa 2.800 mvt/etmaal. Het is onduidelijk welk aandeel van dit verkeersaanbod gebruik zal maken van de wegen rondom het scholeneiland. De Molenweg zal het meeste verkeer naar zich toe trekken. Met name (externe) verkeer dat georiënteerd is op N35. Voor het verkeer dat een bestemming heeft in Heino is de route Grote Beukelaer – Brinkweg richting het centrum een voor de hand liggende route. Aangenomen wordt dat ¼ deel van de 2.800 mvt/etmaal gebruik zal maken van deze route. Dit is zeer indicatief. Op grond van het voornoemde wordt verwacht dat de belasting in 2020 rond de Brinkweg t.g.v. de woonuitbreiding circa 2.000 mvt/etmaal (1.350 mvt + (1/4 \* 2.800 mvt)) bedraagt. Aangezien het plan van de Brede School voor tenminste een periode van 30 jaar toekomstbesteding dient te zijn is het reëel de verwachte verkeerstoename tot circa 2040 te prognosticeren. De etmaalintensiteit in 2040 wordt geprognosticeerd op 3.000 mvt/etmaal, wat aansluit op de rapportage van SOAB. De volgende uitgangspunten zijn hierbij gebruikt:

- er is vraag naar 30 extra woningen per jaar (bron: structuurvisie Heino 2006 – 2020);
- het zwaartepunt van de woonuitbreiding ligt in het westen van Heino;
- ¼ deel van het verkeer kiest voor de route Grote Beukelaer – Brinkweg.

Met de etmaalintensiteit van 3.000 mvt/etmaal wordt de richtintensiteit met een factor 2 overschreden en dient een functiewijziging van een erftoegangsweg B naar een erftoegangsweg A te worden overwogen. Bijstellingen in het categoriseringsplan zijn sowieso onvermijdelijk voor de lange termijn. De 3.000 mvt/etmaal vallen echter nog ruim binnen de richtintensiteit van 4.000 mvt / etmaal voor erftoegangswegen.

#### **Verkeersveilige inrichting omliggende infrastructuur**

Met de omliggende infrastructuur wordt de Brinkweg, Grote Beukelaer, Grote Bisschop bedoeld. In de ontwerpoppaaf dient naast het parkeervraagstuk aandacht te zijn voor een verkeersveilige inrichting

van de infrastructuur in de directe schoolomgeving en op strategische punten op de belangrijkste schoolroutes. Uitgaande van de adviezen van SOAB wordt ingeschat dat met het verkeersveilig inrichten van de omliggende infrastructuur een bedrag van circa 300.000 euro gemoeid is.

### **Conclusie**

Uit de rapportage van SOAB blijkt dat er geen onoverkomelijke verkeerskundige bezwaren te verwachten zijn wanneer de beoogde voorzieningen in het eiland tussen de Grote Beukelaer, Brinkweg, Grote Bisschop en De Horst worden geprojecteerd. Hoewel een optimale situatie niet mogelijk is met betrekking tot verkeer en parkeren en het in een later stadium nodig kan zijn om de omliggende infrastructuur te reconstrueren in verband met de verkeerstoename, is het vanuit verkeerskundig oogpunt niet onverantwoord om de beoogde clustering van voorzieningen op deze locatie te realiseren. Daarom kunnen wij de conclusie van SOAB delen, mits het parkeervraagstuk voor auto en fiets in de nadere uitwerking de aandacht krijgt die het in onze ogen verdient.

Wij zijn van mening dat de parkeerbehoefte binnen het scholeneiland moet worden opgevangen. Het parkeren is momenteel nog niet naar behoren ingepast. We schatten in dit stadium in dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten kunnen worden in het scholeneiland. Ook zijn er mogelijkheden de omliggende infrastructuur in voldoende mate verkeersveilig in te richten.

Aangezien de inrichting binnen het scholeneiland in dit stadium nog niet is uitgekristalliseerd is het ons inziens gewenst om enige "rek" in het gebied te houden om onder meer verkeerskundige verbeteringen niet in de weg te staan. Met het oog op duurzaamheid is het eveneens gewenst enige "rek" te houden.

#### **4. Groen (Hennie Rodijk)**

Door het invullen van het gebied met de bebouwing en de ruimtes voor het parkeren wordt het groene karakter van het gebied ernstig aangetast. Er zal een gebied ontstaan met een stenig karakter. De groene inpassing wordt geminimaliseerd tot het groen langs de randen van het gebied. Bomen binnen het gebied kunnen niet op de huidige schaal worden gehandhaafd. Toekomstige speelvoorzieningen die het groene karakter kunnen waarborgen, dienen goed ontworpen te worden en ook als zodanig duurzaam in stand te houden zijn.

In het groenbeleidsplan, vastgesteld in november 2004, staat de wegbeplanting langs de Brinkweg aangegeven als een onderdeel van de groenhoofdstructuur, in de vorm van een bomenhoofdstructuur. De gewenste verschijningsvorm van deze hoofdstructuur bestaat uit bomenrijen langs beide zijden van de weg, bomen van de 1<sup>e</sup> grootte, verder op een regelmatige afstand te planten zodat een gesloten laan ontstaat. Het beleid is hierbij gericht op het handhaven en versterken van de groenhoofdstructuur.

Voor de wegbeplanting langs de Brinkweg houdt dit in dat ingezet moet worden op het handhaven van deze bomenrijen. Indien zich ruimtelijke ontwikkelingen voordoen kan kap van bomen worden overwogen, mits hieraan een maatschappelijk belang ten grondslag ligt, en vervolgens een herplant ter plaatse worden uitgevoerd. Dit geeft enige ruimte om bijvoorbeeld te schuiven met parkeerplaatsen, inritten e.d. Bij het handhaven van bomen is het van belang dat voldoende maatregelen worden genomen om bomen te beschermen. Het aanleggen van een verharding direct onder de boom dient te worden voorkomen, een gesloten verharding ca. 5 meter uit de stam van de boom, een halfopen verharding minimaal 1,5 meter uit de stam.

Het rapport van de Seko geeft aan dat de bomen die onderdeel zijn van de bomenhoofdstructuur als goed zijn beoordeeld. Dit houdt in dat bij een gelijkblijvend gebruik van de ruimte de bomen een goede toekomstverwachting hebben. Dit pleit voor het handhaven van een maximaal aantal bomen, en het maken van voorzieningen om tot bescherming van de bomen te komen bij een herinrichting van het gebied. Ruimte voor nieuwe bomen dient in voldoende mate aanwezig te zijn om tot een goede ontwikkeling van de bomen te komen.

## 5. Ruimtelijke inpassing (Henk Klein Koerkamp)

### Bestemmingsplan

Het gebied waar de brede-school gestalte dient te krijgen is gelegen in het bestemmingsplan Dorpsstraat-West, vastgesteld op 26 maart 1970 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd op 13 juli 1970.

### Bestemming

Het terrein heeft de bestemming; **Gebouwen met bijzondere bestemming**. Op deze gronden zijn toegestaan; scholen, kerken, verenigingsgebouwen e.d. met de daarbij behorende al dan niet vrijstaande dienstwoningen, bijgebouwen, andere bouwwerken, andere werken, parkeerplaatsen en tuin. De gebouwen mogen maximaal 10,00 meter hoog zijn en de dakhelling mag maximaal 50° zijn. Het niet bebouwde gedeelte van de voor de gebouwen met bijzondere bestemming bestemde grond is bestemd voor tuinen, speelplaatsen e.d.. Voorts mag maximaal 35% van het bouwperceel worden bebouwd. Rondom deze bestemming ligt een strook van 5,00 meter met de bestemming; openbare bermen, paden en groenstroken.

### Toelichting op het bestemmingsplan

Citaat uit de toelichting; Op het "schoolterrein" kunnen enige kleuterscholen en enige lagere scholen ruimschoots gebouwd worden. Er zal tevens plaats zijn voor een gymnastieklokaal met een klein sportveldje, waarnaast de mogelijkheid nog wel zal overblijven tot het aanleggen van een "schoopveldje". Hieruit kun je concluderen dat met ruimschoots wordt bedoeld het in ruime mate aanwezig zijn van de gebouwen en van ruimtelijke inpasbaarheid van wijkvoorzieningen, zoals bijvoorbeeld een trapveldje.

### Huidige beleving

Het beoogde gymnastieklokaal is een sporthal geworden (bovenwijkse voorziening). De huidige bebouwing is voor een groot deel verscholen achter bomen, struiken en opgaand groen. De scholen hebben een hoogte van maximaal 4,5 meter. De sporthal heeft een hoogte van ongeveer 8,00 meter. De ruime opzet van de huidige invulling is gebaseerd op het dorpse, groene karakter van Heino.

### Nieuwe inpassing van de brede school

De stedenbouwkundige massastudie (maart 2008) laat zien dat vestiging van de scholen praktisch bijna mogelijk is binnen de voorschriften van het bestemmingsplan. De oppervlakte van het terrein is ± 19.500 m<sup>2</sup>. Maximaal te bouwen oppervlakte is 35%, zijnde 6.825 m<sup>2</sup>. De voorgestelde oppervlakte aan bebouwing is 6920 m<sup>2</sup> excl. de fietsstallingen. .

**Overschrijding van 95 m<sup>2</sup>**, Indien deze worden overdekt zal hiervoor ± 750 m<sup>2</sup> nodig zijn.

Er zit dus geen rek meer in de oppervlakte wat bebouwing betreft. Uitbreiding van de Sporthal bijvoorbeeld is volgens het huidige bestemmingsplan dan niet meer mogelijk.

Door de scholen op deze plek samen te brengen zal het groene karakter niet te handhaven zijn en zal het gebied een steenachtig karakter krijgen. Dit wordt nog eens versterkt door het bouwen in 2 lagen. De inrichting van de schoolpleinen en de randen zal dus zeer zorgvuldig moeten geschieden. Dit is mogelijk doordat de bebouwing centraal op de locaties wordt gesitueerd.

Standaard wordt bij inbreidingslocaties verwacht dat parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Op de huidige schets worden de extra parkeerplaatsen op het terrein aangelegd. Verder worden op de schets de fietsstallingen aan de zijde van de straat De Horst gesitueerd op een strook grond waar geen bebouwing is toegestaan. Indien hiervoor wordt gekozen, krijgen de woningen aan De Horst een uitzicht op de achterzijde van deze fietsstallingen.

### **Resumé**

Praktisch kan er heel veel gebouwd worden. Het bestemmingsplan laat in deze heel veel toe, maar is geschreven op de inzichten die er toen waren: namelijk voorzieningen op wijkniveau. Met de bouw van de Sporthal, na de realisering van de wijk, is er al een bovenwijkse voorziening in het plangebied geplaatst. De bestaande, ruime opzet past binnen de toelichting van het bestemmingsplan. Met het samenbrengen van alle scholen van Heino op deze locatie wordt het een locatie met grote bovenwijkse voorzieningen die het groene karakter van de eerste opzet aantasten.

Anderzijds kan dit gebied wel een opfrissing gebruiken. Indien de oppervlakte in bebouwing in het huidige voorstel met 95 m<sup>2</sup> wordt teruggebracht zou het binnen de voorschriften passen. Vooral aan de architectonische opgave en ruimtelijke inpassing zal veel aandacht moeten worden besteed, alsmede de verkeersafwikkeling. Indien de thans geprojecteerde bouwmassa, speelterreinen en parkeerplaatsen worden gerealiseerd, zijn uitbreidingen van scholen en/of van de sporthal niet meer mogelijk binnen de huidige voorschriften.