Nota van beantwoording

Betreft: Stedenbouwkundig programma van eisen MFC Hagestein en verkeersstudie
Terinzagelegging: van 13 februari tot en met 26 maart 2025
Waar: Stadhuis Vianen, dorpshuis de Biezen in Hagestein, website
Grondslag: Participatie- en inspraakverordening

1. Inleiding

In 2019 heeft de raad van de gemeente Vijfheerenlanden een besluit genomen om vervangende nieuwbouw voor de huidige OBS mr. Vos in Hagestein te realiseren. De gedachte was toen dat dit schoolgebouw op of in de nabijheid van de huidige locatie gerealiseerd zou kunnen worden en dat de huidige gymzaal en het dorpshuis zouden blijven bestaan. Na dit besluit is er een initiatiefgroep gevormd die heeft gepleit voor een bredere aanpak van de nieuwbouw en ook het dorpshuis en de gymzaal hierin mee te nemen.
Ondertussen heeft de raad in haar besluit van juni 2024 dit initiatief omarmd en besloten om een MFC in Hagestein te bouwen en in plaats van een gymzaal een sportzaal.

Een participatieproces voor de dorps(woon)visie
In een participatief proces over de dorps(woon)visie is binnen het dorp de discussie gevoerd over de locatie voor het nieuwe MFC en in relatie daarmee ook over de vraag waar toekomstige woningbouw in het dorp zou moeten plaatsvinden. In de dorps(woon)visie die eveneens in juni 2024 door de raad is vastgesteld, zijn twee mogelijke locaties voor het MFC aangewezen, de locatie van de Boomgaard aan de Vogelenzangseweg en de locatie van de Stuwruiters. De locatie van de Boomgaard kreeg van de bewoners van Hagestein de voorkeur boven een locatie op of in de nabijheid van de huidige OBS mr. Vos. De locatie van de Stuwruiters is door de bewoners aangedragen als alternatief voor de boomgaard en de huidige locatie. Dit alternatief is door de gemeente verder onderzocht en meegenomen in de afweging om tot een locatiekeuze te komen.
Op 5 juni 2024 heeft de raad van de gemeente Vijfheerenlanden een keuze gemaakt voor de realisering van het MFC in de boomgaard aan de Vogelenzangseweg.

Het stedenbouwkundig programma van eisen (SPVE)
Na het besluit van de raad in 2024 heeft het college als eerste stap in de realisering van het MFC het SPVE opgesteld. Dit SPVE geeft aan waar het MFC precies is gepositioneerd, hoe de ontsluiting, de parkeeroplossingen, de fietsverbindingen, de flora- en faunacompensatie en de watercompensatie wordt geregeld. Dit stedenbouwkundig programma van eisen omvat de gehele boomgaard, waarin naast het MFC een beperkt aantal woningen (maximaal 6 woningen) gerealiseerd worden.

Participatie en inspraak SPVE
In het kader van de totstandkoming van het SPVE hebben twee bewonersbijeenkomsten plaatsgevonden, één met de direct aanwonenden en één voor de gehele gemeenschap. Hiervan is een participatieverslag gemaakt en bijgevoegd. Daarnaast is er een inspraakronde georganiseerd over het stedenbouwkundig programma van eisen. Het

SPVE heeft gedurende 6 weken van 13 februari tot en met 26 maart ter inzage gelegen. Binnen deze periode zijn 19 reacties op het SPVE binnengekomen.
In deze nota van beantwoording worden antwoorden gegeven op de gegeven reacties en aangegeven wat de gemeente daarmee heeft gedaan.

Waar gaat de inspraak over
Zoals hierboven vermeld heeft de raad in juni van 2024 een besluit genomen over de locatie van het MFC en daarbij besloten om deze in de Boomgaard aan de Vogelenzangseweg te realiseren. De locatiekeuze staat bij deze inspraak dus niet ter discussie. Het gaat om wat hierboven is genoemd: waar is het MFC precies gepositioneerd, hoe is de ontsluiting, de parkeerpoplossing, de fietsverbindingen, de flora- en faunacompensatie en de watercompensatie geregeld.
Niettemin hebben veel bewoners gemeend met de inspraakreactie het college en de raad op andere gedachte te moeten brengen. Wij zullen de argumenten die ten grondslag liggen aan deze reacties meenemen in deze nota van beantwoording. Ook omdat die argumenten dadelijk weer terugkomen in de bezwaar- en beroepsprocedure over de BOPA1.
Zowel het SPVE als de nota van beantwoording zijn niet gericht op een rechtsgevolg en kunnen dus niet direct als grondslag voor een beroep dienen. De relevante beslissing is de uiteindelijke BOPA-vergunning zelf. Dit volgt later in het traject.

De binnengekomen reacties en wijze van beantwoorden
De binnengekomen reacties kunnen grofweg in twee categorieën verdeeld worden,

- De verkeerstoename en de gehanteerde uitgangspunten
- De opname capaciteit van de wegenstructuur in Hagestein

Verder lopen een aantal reacties al vooruit op de BOPA-procedure, die nog moet starten. Voor zover mogelijk zullen die hier beantwoord worden.

Deze categorieën zullen hieronder in zijn algemeenheid behandeld en beantwoord worden. In de bijgevoegde excellijst zijn alle reacties apart opgenomen. In deze excellijst zal verwezen worden naar de algemene beantwoording. Wanneer dat niet kan wordt de reactie van een apart antwoord voorzien.

2. Verkeerstoename en de gehanteerde uitgangspunten

De verkeerstoename in Hagestein als gevolg van de bouw van het MFC en de zes woningen is geprognotiseerd. In de eerste plaats gaat het daarbij om de verkeersgeneratie door het plan zelf en gaat het niet om toekomstige plannen, zoals de bouw van de ENG en eventuele uitbreiding van de bestaande scholen als gevolg van de groeiende leerlingenaantallen.

2.1 Geprognotiseerde aantal leerlingen

Eén van de reacties is dat de gemeente uitgaat van achterhaalde leerlingenprognoses met de achterliggende gedachte dat er veel meer schoolgaande kinderen zijn dan

waarvan in het plan wordt uitgegaan. Er worden aantallen van 1000 en zelfs 1200 kinderen genoemd.

Het voorgenomen plan bestaat uit de vervangende nieuwbouw voor de OBS mr. Vos met 300 leerlingen, twee groepen voor kinderdagopvang met maximaal 32 kinderen en een peutergroep met 24 kinderen. Ten tijde van het besluit in 2024 gold het uitgangspunt, dat naast het MFC met school en kinderdagopvang de huidige OBS mr. Vos aan de Bongerd tot 2034 en de THV2 (elk met kinderdagopvang en school) tot uiterlijk 2029 in gebruik zouden blijven. De gedachte was toen dat er tussen 2030 en 2034 een piek in de leerlingenaantallen zou zijn en dat die piek zou kunnen worden opgevangen door de huidige OBS mr. Vos aan de Bongerd en de THV2 langer open te houden, in elk geval tot 2034 respectievelijk 2029. Na 2035/ 2036) zou met de school 'Het Avontuur' in Hoef en Haag en de vervangende nieuwbouw voor de OBS mr. Vos in het MFC voorzien kunnen worden in de huisvestingsbehoefte van alle schoolgaande kinderen in Hoef en Haag en Hagestein.

Inmiddels laten nieuwe prognoses andere leerlingenaantallen zien. De piekprognoses zijn hoger, houden langer aan en in de stabiele situatie zijn er meer kinderen, dan waar de twee bestaande basisscholen in kunnen voorzien. De oplossing voor dit probleem wordt niet gezocht in de vergroting van de capaciteit van het MFC, de huidige OBS mr. Vos of uitbreiding van THV2 of het langer openhouden van beide laatst genoemde locaties. Op 25 april 2025 heeft het college een voorstel naar de raad gestuurd om een locatie-onderzoek te doen naar twee potentiële locaties in Hoef en Haag voor een aanvullende tijdelijke locatie.

Een en ander betekent dat;

- De uitgangspunten voor leerlingenaantallen in het MFC en de daarop geprognotiseerde verkeersgeneratie juist zijn.
- Dat er voor de verkeersgeneratie geen rekening hoeft te worden gehouden met extra kinderen op de locatie aan de Bongerd of THV2.

2.2 Halen en brengen/gehanteerde normen

Een uitgangspunt voor het bepalen van de parkeerbalans c.q. het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor zoen en zoef (kort parkeren) is het aantal kinderen dat met de auto wordt gebracht. Omdat de meeste kinderen uit Hoef en Haag komen zouden meer kinderen dan gemiddeld met de auto worden gebracht. Met als gevolg een grotere verkeersdruk in de Dorpstraat en de Vogelenzangseweg en een tekort aan plaatsen voor kort parkeren.

In de nota parkeerbeleid van de gemeente Vijfheerenlanden wordt gesteld dat het percentage kinderen dat gebracht en gehaald wordt tussen de 1% en 60% ligt. Gemiddeld ligt dit percentage op:

- Groepen 1 t/m 3 op 30%
- Groepen 4 t/m 8 op 10%
- Peuterspeelzaal en kinderdagverblijf 50%.

De gemiddelden zijn gebaseerd op landelijk onderzoek en worden in de gemeente Vijfheerenlanden gehanteerd.

Deze gemiddelden worden ook in dit plan gehanteerd. Hoef en Haag is weliswaar een ander dorp en daar komen de meeste kinderen vandaan, maar de afstand tussen de kern van Hoef en Haag en het beoogde MFC is met de fiets slechts 1 tot 1,5 kilometer en is daarmee niet verder dan gemiddeld binnen een kern.

De genoemde percentages voor het halen en brengen liggen ten grondslag aan de parkeerbalans en de verkeersgeneratie. Op basis van deze cijfers komt het aantal benodigde plekken voor kor parkeren uit op 22, zoals opgenomen in het SVPE. Maar naast deze plaatsen voor kort parkeren zijn er 42 plaatsen opgenomen voor gewoon parkeren. Maatgevend voor de dimensionering van deze parkeerplaats is het gebruik van de sportzaal in de avonduren. Deze parkeerplaats kan dus ook gewoon gebruikt worden voor kort parkeren tijdens de uren van halen en brengen. De parkeerplaats zal juist in de uren van halen en brengen grotendeels leeg zijn. De angst daarmee dat er voor kort parkeren gebruik gemaakt zal worden van de Vogelenzangseweg, waar een stop- en parkeerverbod komt, is onzes inziens dan ook onterecht. Er zijn voldoende parkeerplaatsen. Hierbij rekening houdend dat de zoen en zoefstrook waar 22 parkeerplaatsen aanwezig zijn voor kort parkeren, tijdens een schoolspits ook vaker worden gebruikt, waarbij deze bijvoorbeeld wel 44 voertuigen kunnen faciliteren tijdens met name het brengen gedurende de ochtendschoolspits.

2.3 Tellingen 2021

In juni en september 2021 zijn er tellingen uitgevoerd. Dit was inderdaad coronatijd. De telling zijn toen uitgevoerd, terwijl de beperkingen in verband met corona niet meer van kracht waren en de scholen en bedrijven gewoon open waren en daarmee ook weer sprake was een normaal verkeersbeeld. THV2 was toen ook al in gebruik.

3. Verkeerstoename en de opnamecapaciteit van de wegenstructuur

3.1. Locatiekeuze

Op 5 juni 2024 heeft de raad een keuze gemaakt voor de realisering van het MFC in de Boomgaard aan de Vogelenzangseweg. De raad heeft daarbij het volgende overwogen. De Boomgaard is goedkoper dan de locatie van de Stuwruiters, de Boomgaard ligt centraler in het dorp en biedt betere kansen om uit te groeien tot een nieuw dorpshart en verbetering van de recreatieve verbindingen met de Put van Hagestein. Er is afgewogen dat de locatie van de Boomgaard voldoende veilig is voor fietsers en voetgangers als het sluipverkeer is geweerd en het gemotoriseerde verkeer zich houdt aan de schoolroute. Niettemin zal bij ene BOPA-aanvraag moeten worden aangetoond dat de verkeersgeneratie en de toename van de verkeersdruk geen belemmering vormt voor de bouw van het MFC en dat de bouw van het MFC geen onevenredige aantasting van leefbaarheid van Hagestein betekent.

3.2 Opnamecapaciteit van de verschillende wegen

Een groot aantal reacties gaan over de toename van de verkeersdruk in Hagestein als gevolg van de bouw van het MFC en de beperkte capaciteit van de Dorpstraat, Vogelenzangseweg en de Achterweg. Deze wegen zijn nu al overbelast en niet geschikt om nog meer verkeer op te nemen. Zo ontbreken in een groot deel van de Dorpsstraat trottoirs en/of is de weg te smal waardoor auto niet kunnen passeren. Bovendien wordt in het rapport gerekend met etmaalintensiteiten, terwijl de druk met name in de ochtendspits is te verwachten.

De gemeente erkent dat er incidenteel sprake kan zijn van kortstondige hinder door halen en brengen van kinderen met de auto, maar niet dat dit structureel tot langere wachttijden of filevorming danwel een verkeersinfarct leidt.

Verkeerstoename
Op figuur 1 in de verkeersstudie is de belasting van de huidige wegenstructuur aangegeven en de toename van de belasting als gevolg van de bouw van het MFC. Daaruit blijkt dat op de Dorpsstraat het aantal mvt/etmaal met 355 toeneemt en op de Vogelenzangseweg met 70 mvt/etmaal.

Binnen de verkeerskunde geldt de vuistregel dat een erftoegangsweg 30 km/uur, zoals de Dorpsstraat, maximaal 5.000 mvt/etmaal kan verwerken. Hoeveel verkeer een erftoegangsweg daadwerkelijk kan verwerken, hangt ook af van de inrichting en breedte van de weg.
De dorpsstraat kent smallere en bredere stukken. De meeste stukken hebben een wegbreedte van 5 a 5.20 meter, waardoor auto met gepaste snelheid elkaar kunnen passeren.
In het geval van de Dorpsstraat kan 2.250 mvt/etmaal veilig worden afgewikkeld en in geval van de Vogelenzangseweg 1.170 mvt/etmaal.

Inrichting van de wegen
De inrichting van de wegen bepaalt de opnamecapaciteit van de verkeertoenamen de veiligheid van de weggebruikers. Het klopt dat de Dorpstraat smal is, maar twee auto kunnen elkaar met gepaste snelheid passeren. Bovendien wordt met een verplichte rijrichting vanuit het MFC het verkeer geleid via de Vogelenzangseweg. Met een inrijverbod van de Achterweg gedurende spits wordt ook de Achterweg niet verder belast.

Op de Vogelenzangseweg zullen een aantal maatregelen worden genomen die de veiligheid vergroten, zoals het verbreden van de trottoirs, het maken van oversteekplaatsen, het gebruik van rode baksteen in plaats van asfalt over een deel van de Vogelenzangseweg.
Ook wordt het fietsverkeer en autoverkeer ter hoogte van de entree van het MFC gescheiden. Fietsers vanuit Hoef en Haag kunnen via een fietspad en een fietsstraat het MFC bereiken en ook vanuit de Vogelenzangseweg kan men gebruik maken van een nieuwe aan te leggen fietspad door de Boomgaard.

Fluctuatie
Het grootste aantal leerlingen in Hagestein wordt in 2028/ 2029 verwacht. In deze jaren zijn ook nog twee andere schoollocaties gebruik, waardoor er dan een piek zichtbaar is

van gemiddeld 197 mvt/etmaal dat te relateren is aan kinderen die met de auto naar school worden gebracht. Deze piek zal na 2034 afnemen, omdat dan alleen het MFC nog beschikbaar is als schoollocatie.

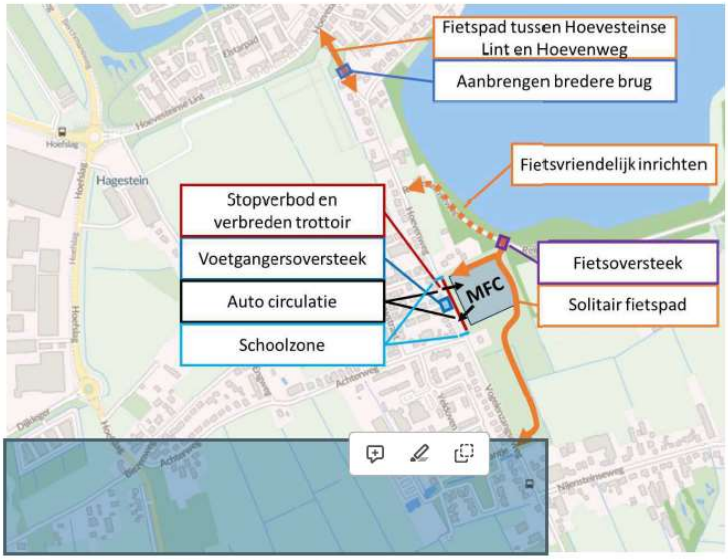
De schoolspits kan sterk fluctueren (bij zomers weer komen meer kinderen met de fiets, terwijl bij regen meer kinderen met de auto worden gebracht).

Daarnaast is de schoolspits erg geconcentreerd (vrijwel alle verkeersbewegingen vinden binnen een kwartier plaats, terwijl in een normaal spitsuur het verkeer zich meer verdeelt over het uur). Dit betekent dat het in een beperkt tijdsbestek zeer druk kan zijn. Met de hieronder voorgestelde verkeersmaatregelen, verplichte rijrichtingen en voldoende parkeergelegenheid denken wij de overlast zoveel mogelijk te kunnen beperkingen.
Daarnaast wordt er actief ingezet op stimulering van het fietsgebruik in het kader van gedragsbeïnvloeding en wordt de fietsstructuur sterk verbeterd.

3.3 Nieuwe fietsverbindingen en verkeersmaatregelen

Veel reacties hebben betrekking op de onveiligheid van fietsers en voetgangers, waarvan nu al sprake is en die met de toename van de verkeersdruk alleen maar groter zou worden. Daarbij gaat het niet alleen om fietsers uit Hoef en Haag, maar ook uit Hagestein zelf.
Om de veiligheid te bevorderen willen we zoveel mogelijk het gemotoriseerde verkeer scheiden van het fietsverkeer, veilige oversteekplaats maken, voldoende brede trottoirs etc. Daarnaast is het beleid van de gemeente Vijfheerenlanden gericht op het stimuleren van het fietsgebruik en dat kan door de verbetering van de fietsstructuur.

In dat kader hebben we wijziging van de fietsstructuur en verkeersmaatregelen voorgesteld. Hieronder zijn deze maatregelen schematisch weergegeven.



Figuur 11: Verkeersmaatregelen rond MFC Hagestein.

Fietsstructuur
Om het gebruik van de fiets te stimuleren hebben we de fietsstructuur tussen Hoef en Haag en het MFC aangebracht.
Deze maatregelen bevatten onder ander:

- De inrichting van de Hoevenweg als fietsstraat en de logische aansluiting op de Reijersteinseweg moedigt fietsers aan vanuit Hoef die route kiezen. In verband daarmee wordt de fietsenstalling bij het MFC alleen vanuit het noorden aangesloten en komt er vanaf de Vogelenzangseweg alleen een aansluiting voor fietsers tussen de Achterweg en de Stuwstraat. Op deze manier denken wij de fietsers van en naar het MFC los te koppelen van het autoverkeer en het gebruik van de fiets te stimuleren. Zolang echter de huidige OBS Mr. Vos aan de Bongerd en THV2 in gebruik blijven, zullen fietsers gebruik blijven maken van de Vogelenzangseweg.
- Er wordt een fietsverbinding gemaakt tussen de Hoevenweg en het Hoevensteinse lint. Op basis van de in 2024 uitgevoerde fietsentelling op de Hoevenweg bleek dat veel fietsers tussen Hoef en Haag en de kern Hagestein de route via de voetpad Rondeelpad richting Hoef en Haag nemen, tot ergernis van de bewoners aan het Rondeelpad. Met de aanleg van dit fietspad wordt de fietsstructuur versterkt, waardoor meer mensen gebruik zullen maken van deze fietsroute, verwachten wij.
- De aanleg van een fietsroute door de Boomgaard aan de oostzijde van het MFC. Hierdoor worden fietsers ten oosten van het MFC gestimuleerd om het fietspad te gebruiken. Dit is met name van belang wanneer de woningbouwlocatie de ENG wordt ontwikkeld, omdat dan ook meer kinderen uit dat deel van Hagestein naar het MFC zullen gaan. Bovendien is het een veilige (omrij)route voor de schoolgaande kinderen vanuit Hoef en Haag naar de huidige OBS Mr. Vos en THV2, waarbij het lastige knooppunt Dorpsstraat-Vogelenzangseweg door fietsers vermeden kan worden. Het is omrijden en de verwachting is dat niet veel fietsers dat zullen doen. Het blijft echter wel een alternatief.

Verkeersmaatregelen
In het voorstel wordt een aantal verkeersmaatregelen voorgesteld waaronder de aanleg van oversteekplaatsen, verbreding van de trottoirs, verplichte rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer en een inrijverbod in de Achterweg gedurende de spitsuren.

Sluipverkeer
De wegenstructuur in Hagestein wordt niet alleen belast door schoolgaand verkeer, maar ook door sluipverkeer van de A2 naar de A27 en vanuit Culemborg. Vooral met een calamiteit op de A27 is de overlast binnen Hagestein voelbaar. De gemeente Vijfheerenlanden is bezig met een onderzoek om het sluipverkeer te weren uit Hagestein en andere delen van de gemeente. De verwachting is dat uiterlijk medio 2027 deze maatregelen van kracht worden.