Nota Beantwoording Zienswijzen

(Ontwerp)bestemmingsplan Scholencomplex Montfoort

Gemeente Montfoort

26 oktober 2021

Inleiding
Het bestemmingsplan “Scholencomplex, Montfoort” voorziet in een planologische regeling voor de percelen aan de noordkant van de Parklaan waar de tennisvereniging, hockeyclub en voormalige Hoflandschool zijn gelegen. Het bestemmingsplan heeft als doel de realisatie van een nieuw scholencomplex mogelijk te maken en dit goed en veilig in te passen.

Zienswijzen
Het ontwerpbestemmingsplan inclusief bijbehorende stukken heeft vanaf 30 september tot en met 10 oktober 2021 ter inzage gelegen bij de publieksbalie van het stadskantoor van Montfoort en digitaal op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Binnen de gestelde termijn zijn 3 zienswijzen ingediend op het ontwerpbestemmingsplan. Hieronder staan de reacties gesorteerd op datum van binnenkomst:

1. VVE Bovenkerkweg 48-72, 4 oktober 2021;
2. Bewoner(s) Fonteinkruid 23, 6 oktober 2021;
3. Bewoner(s) Bovenkerkweg 23, 8 oktober 2021.

Ambtshalve wijzigingen
Er worden geen ambtshalve wijzigingen toegepast.

Bijlage
In zowel zienswijze 1 als zienswijze 3 wordt verwezen naar het ‘Rapport contra-expertise verkeersrapporten scholencomplex Hofland’ (VAGN, 8 mei 2021), welke eerder als bijlage bij een inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan was ingediend. Dit rapport wordt als bijlage bij deze Nota gevoegd.

1. VVE Bovenkerkweg 48-72, 4 oktober 2021

	Deelreactie zienswijze	Beantwoording gemeente
	Algemeen	
	De algemene reactie begint met een opsomming van de punten uit de inspraakreactie eerder in mei gegeven en gaat vervolgens in op het vervolgproces: Inmiddels is het september en kijkend naar vervolg sindsdien is er sindsdien behoorlijk wat gebeurd. Terugpakkend op de genoemde punten uit de zienswijze van mei jl. - Is de gemeente nu een participatietraject gestart om de bewoners mee te nemen in het traject. Dat participatietraject moet extern begeleid worden wat de gemeente fors extra gemeenschapsgeld kost. Daarnaast is het traject alleen maar ingericht om te participeren in de realisatie van het door de gemeente voorgenomen plan. - Zijn aan het definitieve ontwerp de nodige ontbrekende onderzoeken toegevoegd, maar ervarende bewoners het wel alsof er redelijk selectief met onderzoeken onderzoeksvragen etc. Wordt omgegaan. - Heeft de gemeente mede op basis van onze zienswijze op het voorontwerp tot een aantal aanpassingen moeten besluiten waaronder het oppervlak van het ontwerp uit te breiden ten op zichten van het voorontwerp omdat er inderdaad een gebrek aan m2 bleekte zijn. Deze aanpassingen zou je kunnen uitleggen als luisteren naar de bewoners echter ervaren de bewoners het ook als een slecht doordacht voorontwerp.	Deze opmerkingen over de beantwoording van de inspraakreacties en het participatietraject worden voor kennisname aangenomen. In de latere beantwoording bij parkeren en verkeer wordt nader ingegaan op dit traject.
	Proces-technisch kan dit wellicht allemaal echter kwam in september 2021 een onderzoek van de raadsfractie van de SGP naar boven (bijgevoegd als bijlage * **). Daaruit blijkt kort samengevat het volgende. Aanvankelijk heeft de gemeenteraad van Montfoort unaniem gekozen voor een andere locatie van dit project. Bij een later raadsbesluit met een minieme meerderheid is de raad alsnog akkoord gegaan met de huidige locatie waarvoor nu een bestemmingsplan voor ligt. Het onderzoek toont aan dat de onderbouwing van het college van B&W dat de oorspronkelijke locatie te klein was onjuist is. Dit was het hoofdargument om alsnog van locatie te switchen naar de voorliggende locatie.	Het raadsvoorstel zoals bedoeld is gebaseerd op gegevens en uitgangspunten. De raad is hierover in 2019 juist en volledig geïnformeerd. De stelling dat het raadsbesluit zou zijn genomen op basis van onjuiste gegevens is niet correct. In een raadsinformatiebrief zijn nogmaals alle feiten zijn vernoemd, deze feiten en de daaraan verbonden berekeningen en conclusies bevatten ons inziens geen fouten maar worden helaas niet door iedereen op dezelfde wijze geïnterpreteerd.

	Het onderzoek van de SGP toont aan dat dit (herziene) raadsbesluit is genomen op basis van onjuiste gegevens met betrekking tot de oorspronkelijke locatie die unaniem door de raad is gekozen. Nog Scherper gezegd het college van B&W heeft de raad al dan niet bewust onjuist en/of onvolledig geïnformeerd op dit cruciale moment voor het proces. Kernpunt van de wijziging was dat de oorspronkelijk gekozen locatie voor dit gehele project volgens college van B&W te klein zou zijn. De gemeente claimt in het voorontwerp van maart jongstleden (mede op basis van oude en ontbrekende onderzoeken) dat de ruimte op de nieuwe locatie voldoende is voor het gehele project. Dit was ook een van de belangrijkste argumenten voor herziening van de locatie. Meerdere zienswijze vanuit bewoners en andere belanghebbenden wijzen erop dat de locatie wel te klein is. Zeer opvallend is dat een van de verschillen tussen het voorontwerp en het definitief ontwerp is dat de gemeente het plangebied van het bestemmingsplan uitbreidt met een strook grond langs de parklaan om het gebrek aan ruimte voor te realiseren parkeerplaatsen op te lossen.	Een en ander impliceert voor de locatie aan de Parklaan niet dat een gebrek aan ruimte voor parkeerplaatsen zou bestaan, noch dat dit geleid zou hebben tot een wijziging in het bestemmingsplan.
	Ofschoon een zienswijze zich met name moet richten op de inhoud van het voorliggend plan hechten de bewoners eraan dat bovenstaande wordt meegenomen in de overwegingen van de gemeente naar aanleiding van de zienswijzen. - De bewoners ervaren bovenstaande als het doordrukken van een project door het college van B&W om voor hen onverklaarbare redenen - Het raakt de bewoners in hun vertrouwen in de overheid - Het raakt in zijn algemeenheid de betrouwbaarheid van de onderbouwingen en rapporten van dit bestemmingsplan - Zoals zal blijken uit de inhoudelijke zienswijze hierna bevestigt bovenstaande het vermoeden dat de gemeente zoekende is naar de passende onderzoeksresultaten om haar zin door te drijven. - Het zet de toegevoegde waarde van deelname aan het participatietraject door de bewoners (waarvoor zij zich wel hebben aangemeld) onderdruk als dat traject moet worden gelopen met diezelfde gemeente die er al niet in lijkt te slagen haar eigen raad volledig en juist te informeren.	Deze opmerkingen worden voor kennisname aangenomen.

1.	<u>Geluid:</u>	
1.1	In paragraaf 4.3 van het ontwerp wordt met name beschreven in hoeverre een schoolgebouw last zou kunnen hebben van geluid. Onder andere wordt verwezen naar lawaai van wegverkeer, spoorwegen/of industrie. Hiertoe is in juli 2021 onderzoek gedaan. Dit onderzoek ontbrak nog bij het voorontwerp. In onze zienswijze op het voorontwerp maakten wij al melding dat opvallend was dat het onderzoek zich alleen richt op de hinder die het schoolgebouw van de omgeving zou kunnen ondervinden en in het geheel niet op de hinder die de bestaande bewoners zou kunnen gaan ondervinden van het schoolgebouw. Daarbij doelen we op extra verkeersdruk en de plaatsing van schoolpleinen ten opzichte van bestaande woningen.	Het onderzoek wegverkeerslawaai was bij het voorontwerpbestemmingsplan inderdaad nog in uitvoering. Voor de akoestisch effecten die de bestaande omliggende woningen kunnen gaan ondervinden vanuit het nieuwe Scholencomplex is inderdaad geen aanvullend onderzoek uitgevoerd, omdat de locatie van de uiteindelijke gevels van het schoolgebouw en de schoolpleinen bij het gebouw nog niet vastliggen. Met de mogelijkheid van het stellen van nadere eisen wordt deze motiveringsplicht richting een aanvraag omgevingsvergunning opgeschoven, zoals ook in deelreactie 1.3 wordt benoemd.
1.2	Wij verwezen in onze eerdere zienswijze hiervoor ook naar paragraaf 2.2 van het onderdeel geluid van de QuickScan ROM van de omgevingsdienst regio Utrecht d.d. 4 februari 2020 opgesteld in opdracht van de gemeente Montfoort. Deze paragraaf benoemt expliciet de potentiële overlast uit voorgaande alinea. Wij verzochten de gemeente om de nog te verrichten onderzoeken deze aspecten mee te willen nemen en ons over de uitkomsten te willen berichten. Lezende het onderzoek van Haskoning dat als bijlage 2 bij het ontwerp is bijgevoegd, is dit verzoek volledig genegeerd.	Deze potentiële overlast erkent de gemeente en dat zal zoals in het vorige punt ook benoemd onderzocht moeten worden als een ontwerp van het gebouw is gekozen alvorens een omgevingsvergunning wordt aangevraagd. Deze bijlage 2 – het onderzoek wegverkeerslawaai – onderzoekt het effect van de provinciale weg N228 op de schoollocatie, omdat de locatie binnen de wettelijke onderzoek grens van 200 meter vanaf de provinciale weg ligt. Het effect van de provinciale weg op bestaande woningen wordt daarbij niet onderzocht, want betreft een bestaande situatie. De Parklaan is vanuit een goede ruimtelijke ordening in dit onderzoek meegenomen. Hierbij is het verwachte aantal aan extra verkeersbewegingen door de komst van het Scholencomplex toegevoegd.
1.3	In haar antwoord in de nota van inspraak van 20 juli jl. antwoord de gemeente aan de bewoners dat de omwonenden slechts voor een deel zullen worden afgeschermd door het gebouw. Verder stelt ze dat het bestemmingsplan zal worden uitgebreid met de mogelijkheid om nadere regels te stellen. Het bestemmingsplan verwijst in dat kader naar de aanvraag omgevingsvergunning, nader gedetailleerd onderzoek met een mogelijkheid tot het stellen van nadere eisen en een voorwaardelijke verplichting te voldoen aan deze eisen.	In hoeverre de omliggende woningen worden afgeschermd door het gebouw is afhankelijke van het ontwerp van het gebouw en de schoolpleinen. Omdat er meerdere zullen komen is het zeer aannemelijk dat omliggende woningen door het gebouw afgeschermd zullen worden. Bij een ontwerp van het gebouw waarbij er geen afscherming is, gelden inderdaad de aanvullende kaders in de planregels zoals in de deelreactie is omschreven.

1.4	Conclusie van de bewoners in deze is dat de gemeente het verzoek van de bewoners tot uitbreiding van het onderzoek door Haskoning heeft genegeerd terwijl daar in het chronologisch verloop wel ruimte voor was. Daarnaast zijn de randvoorwaarden die in het bestemmingsplan worden toegevoegd flinterdun en vatbaar voor meerdere manieren van uitwerken. Mede gelet op hetgeen gesteld in de algemene inleiding verwachten de bewoners dat de gemeente zichzelf zo de ruimte heeft gecreëerd om haar wil door te drijven en de vragen/opmerkingen van bewoners in het vervolgtraject te negeren.	De randvoorwaarden die in het bestemmingsplan zijn toegevoegd moeten zorgen voor een goede ruimtelijke ordening. Voor de gemeente is dit de beste manier om hier invulling aan te geven, door vanuit bredere kaders steeds verder richting de definitieve uitwerking te gaan. Het is daarbij niet de intentie een wil door te drijven en bewoners te negeren. De invulling wordt juist in het participatietraject opgepakt, hierbij zijn dus juist ook de omwonenden/bewoners betrokken.
1.5	De bewoners verzoekende gemeente om voorafgaand aan start van een eventueel traject een nulmeting te doen qua geluid zodat ook achteraf objectief is vast te stellen of de geluidsoverlast binnen de gestelde normen is gebleven.	Een nulmeting is niet zinvol. Er moet voldaan worden aan een norm. Als akoestisch onderzoek plaats vindt zal hieraan getoetst worden om te bepalen of aan de gestelde normen wordt voldaan.
1.6	Tot slot vermelden we nog dat in de bijlage 2 de feitelijke onderzoeksresultaten benoemd als bijlage 1, bijlage 2 en bijlage 3 niet zijn weergegeven en dus niet beschikbaar voor opstellen van zienswijze. Deze was wel beschikbaar in het geactualiseerde rapport van de sportvelden opgesteld door Haskoning.	Van het akoestisch onderzoek is een nieuwe versie toegevoegd. De conclusies van de rapporten zijn gelijk gebleven en niet veranderd. Het onderzoek geeft dus geen aanleiding iets te wijzigen aan het plan.
2.	<u>Uitzicht en zichtlijnen</u>	
2.1	Voor een aantal bewoners van het appartementencomplex zal het uitzicht na realisatie van het geplande drastisch veranderen. Nu staat er een éénlaags gebouw. In paragraaf 5.5 van het voorontwerp werd verwezen naar de maximale bouwhoogte zoals weergegeven in de verbeelding die is gepubliceerd. Deze bouwhoogte was 12 meter en is in het definitief ontwerp verlaagd naar 8 meter. Graag ontvangen we de bevestiging dat we deze verlaging van 12 naar 8 meter goed hebben geïnterpreteerd uit de stukken.	Deze verlaging van de maximale bouwhoogte van 12 naar 8 meter is goed geïnterpreteerd. Het bestemmingsplan biedt wel een afwijkingsmogelijkheid om voor een deel af te wijken van deze bouwhoogte van 8 meter, als onderbouwd wordt dat het afwijken voor geen aantasting zorgt van het woon- en leefmilieu, de stedenbouwkundige structuur en het straatbeeld, en de gebruiksmogelijkheden en bezonning van de aangrenzende percelen (zie artikel 3.4 van de planregels van het bestemmingsplan.
2.2	Ondanks dat deze verlaging als een stap vooruit wordt ervaren blijven er een aantal bewoners die hun volledige wijde uitzicht zullen verliezen. Voor deze individuele bewoners melden wij op voorhand dat zij voornemens zijn een verzoek tot planschade in te dienen als het moment daarvoor daar is.	Bij planontwikkelingen waar een planologisch besluit wordt genomen staat het vrij om een verzoek tot planschade in te dienen. Een verzoek moet binnen vijf jaar nadat het besluit onherroepelijk is bij de gemeente ingediend worden.
3.	<u>Ecologie</u>	
3.1	In onze zienswijze op het voorlopig ontwerp merkten we al op dat een de zoeklocatie parkeren vanuit de Bovenkerkweg ook een stuk structureel groen beslaat. In haar beantwoording via de nota van inspraak erkent de gemeente	Een randvoorwaarde die in het bestemmingsplan is vastgelegd is dat wanneer er verharding plaatsvindt van meer dan 500 m2 (en het is zeer aannemelijk dat dit zal gebeuren) er gecompenseerd

	dit, maar geeft geen oplossing. Het wordt doorverwezen naar het participatietraject waarbij wordt aangegeven dat er wellicht ergens moet worden voorzien in vervangend groen. Deze toezegging in de nota van inspraak oogt flinterdun en geeft hooguit een matige inspanningsverplichting voor de gemeente. Graag zien wij een concretere toezegging op dit punt in de reactie op onze zienswijze.	moet worden. Dus we zijn daarmee gebonden om groen terug te laten komen in het plangebied. Het standpunt blijft wel dat het terug laten komen van groen in het participatietraject vorm zal krijgen omdat dit over de invulling van de openbare ruimte gaat.
4.	<u>Beschikbare ruimte</u>	
4.1	In zijn algemeenheid blijven de bewoners vraagtekens houden of het geplande gebouw met buitenruimtes en parkeerbehoeften past op het plangebied. Daarvoor verwijzen we tevens naar de algemene reactie aan het begin van de zienswijze. Ook hier blijft het gevoel dat de gemeente de normen her en der aanpast om het passend te maken. De bewoners hebben sterk het gevoel dat als het allemaal niet past zij daarvan na realisatie de rekening gepresenteerd krijgen in de vorm van overlast, onveilige situaties. Voor wat betreft verkeer is ook de veiligheid van met name kinderen en ouders in het geding, maar op gezette momenten wellicht ook die van bewoners.	Zoals in hoofdstuk 2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan aangegeven past het toekomstige gebouw met benodigde schoolpleinen aantoonbaar op deze locatie. Het voordeel van deze locatie is juist dat met name langs de Parklaan veel ruimte is om oplossingen voor verkeer en parkeren vorm te geven om te zorgen dat er geen onveilige situaties zullen ontstaan.
4.2	Een aantal items die we onze eerdere zienswijze hebben benoemd onder dit kopje hebben we op andere plaatsen in deze zienswijze al benadrukt. We beperken ons hier tot het punt van fietsparkeerplekken: In onze zienswijze op het voorontwerp benoemde we dat in dit plan wordt uitgegaan van 379 plekken voorfietsen waarvoor 1,15 m2 per fiets wordt genomen. De algemene gehanteerde norm ons bekend is 1,6 m2. De norm lijkt hier gebruikt om de beperkt beschikbare m2toch bruikbaar te maken voor de ruimte. Het verschil is 166 m2. De gemeente antwoord hierop dat voldoende ruimte is voor opvangen als de norm van 1,15 m2 per fiets niet toereikend blijkt. Die ruimte zou dan beschikbaar moeten zijn door aanpassing van de tenniscomplexen. Opvallend is dat dit in het definitieve ontwerp verder niet wordt beschreven, maar dat het definitieve ontwerp wel een uitbreiding van het plangebied beoogt omdat er toch te weinig ruimte was voor auto-parkeerplaatsen. Ook hier weer een verwijzing naar het algemene deel in onze zienswijze. De gemeente ontkent in haar antwoord niet dat de algemeen gehanteerde norm voorfiets parkeren 1,6m2 is, maar omdat de 1,15m2 haar beter past hanteert ze die.	Goede fietsparkeervoorzieningen hebben veel invloed op de aantrekkelijkheid van verplaatsingen per fiets. Omdat de gemeente Montfoort fietsen wil stimuleren (en daarmee autogebruik kan verlagen) is het van belang dat ook het fietsparkeren goed gefaciliteerd wordt. Naast autoparkeernormen publiceert het CROW ook fietsparkeernormen (publicatie: Fietsparkeerkencijfers 2019, CROW). In toenemende mate gebruiken gemeenten deze kentallen om goede voorzieningen voor het stallen van de fiets te waarborgen. Zo ook de gemeente Montfoort. De gehanteerde norm van 1,15m2 komt hieruit voort.
5.	<u>Wijze van bestemmen</u>	

5.1	Voor zover hieronder niet specifiek benoemd tekenen de bewoners aan dat in eerdere zienswijzen en aparte brieven al veel aandacht aan dit onderwerp is besteed. In onze eerste zienswijze gaven wij aan bezwaar te maken tegen de aanpassing in het bestemmingsplan van rustige woonwijk naar gemengd gebied. Dit was gebaseerd op de volgende zin in het voorontwerp: "Het gehele plangebied wordt voorzien van een passende gemengde bestemming met onder andere mogelijkheden voor onderwijs, sporten maatschappelijke doeleinden." In uw separate brief van 9 augustus licht u een en ander toe en geeft aan dat er verwarring lijkt te zijn ontstaan tussen de begrippen wijzigen van het bestemmingsplan van rustige woonwijk naar gemengd versus de wijziging van typologie van rustig naar gemengd. U geeft in deze brief aan dat er alleen sprake is van wijziging van typologie en geen sprake is van wijziging van bestemming. In uw conclusie bij onze zienswijze in uw nota van inspraak d.d. 20 juli 2021 geeft u echter aan dat u de bestemming gemengd splitst in "Sport" en "maatschappelijk - onderwijs". Uiteindelijk zien we in de toelichting bij het definitief ontwerp de volgende tekst staan: " Voor het kindcentrum wordt een maatschappelijke bestemming opgenomen. De tennisbanen en hockeyvelden krijgen een sportbestemming. Voor de sportvoorzieningen geldt dat er geen grootschalige wijzigingen plaatsvinden." Er is dus wel degelijk sprake van een wijziging van bestemming ondanks dat u als gemeente in uw reacties wisselend antwoord. Als bewoners en goedwillende burgers zonder expliciete opleiding op dit onderwerp maken we bezwaar tegen de verwarring die staat door uw wisselende communicatie.	Er is altijd sprake geweest van het wijzigen van de bestemming. De reden dat een bestemmingsplanprocedure doorlopen wordt is om de bestemmingen van het huidige bestemmingsplan te wijzigen. In het voorontwerpbestemmingsplan was de voorgenomen nieuwe bestemming 'Gemengd', omdat voor de toekomstige locatie van de tennisbanen en de ontwikkellocatie van het Scholencomplex binnen het plangebied nog meerdere scenario's denkbaar waren. In het ontwerpbestemmingsplan hebben we gekozen om niet langer de bestemming 'Gemengd' te hanteren maar een bestemming 'Sport' voor de sportvelden en 'Maatschappelijk – Onderwijs' voor het Scholencomplex, omdat daar wel een definitief uitgangspunt voor de locatie van de nieuwe tennisbanen en ontwikkellocatie van het Scholencomplex bekend was. Per brief aan de afgevaardigde van de VVE gericht met datum 9 augustus is juist gebruikt duidelijk te maken dat er wel sprake is van een wijziging van de bestemming, maar geen sprake is van een wijziging in het omgevingstype (wat we dus kennen in de varianten 'gemengd gebied' en 'rustige woonwijk'). Het is vervelend dat hier verwarring over is ontstaan.
5.2	Voor wat betreft de typering; Relevant voorde typering van het gebied is de categorisering rustige woonwijk of gemengd gebied. Meer specifiek is deze typering relevant als het gaat om de richtafstanden tot het gebouw die afhankelijk van de typering 10 meter (gemengd) of 30 meter (rustige woonwijk) is. Aangezien de gemeente al zeer beperkt is in de ruimte op de locatie (en naar mening van de bewoners ruimte te kort komt) is een type ring van gemengd zeer gewenst voor de gemeente omdat ze daardoor dichter bij de bestaande woningen kan bouwen. In de	In navolging van het vorige punt: er is geen sprake van een wijziging van het omgevingstype van 'rustige woonwijk' naar 'gemengd gebied'. De typering 'gemengd gebied' is naar onze mening op deze locatie van toepassing op basis van de bestaande situatie, waarbij sportvoorzieningen, een kinderopvang en woningen al dicht op elkaar aanwezig zijn.

	toelichting bij het bestemmingsplan onder "plan specifiek bij paragraaf 4.5" dat de meest nabijgelegen woningen zich ongeveer 20 meter ten oosten van het beoogde kindcentrum bevinden. De plangrens bevindt zich echter binnen 20 meter van de meest nabijgelegen woningen te weten het appartementencomplex van de bewoners. Aangezien het ontwerp van de scholen geen onderdeel is van dit plan en ook niet bekend is gemaakt aan de bewoners tot op heden. De typering naar gemengd gebruik kan dus ertoe leiden dat het te bouwen gebouw hoger wordt dan de bestaande bebouwingen ook nog dichterbij. De bewoners maken daarom bezwaren tegen de typering gemengd gebruik die ze als wijziging ervaart ten opzichte van de typering zoals ze nu ervaart. Meer in het bijzonder betreft dit bezwaar ook de mogelijkheid voor de gemeente om door deze typering in combinatie met gebrek aan ruimte, het hogere gebouw veel dichter op het appartementencomplex te kunnen bouwen. Het wordt als storend ervaren dat de gemeente niet transparanter is in haar plannen in deze.	Het klopt dat de typering ‘gemengd gebied’ inhoudt dat er richtafstanden tussen een school en een woning 10 meter kan zijn. Daarbij is het belangrijk aan te geven dat de richtafstanden met name richtgeven in wat over het algemeen goede afstanden zijn voor een goede ruimtelijke ordening. Het beeld lijkt te zijn ontstaan dat het omgevingstype een middel is dat de gemeente gebruikt om meer te mogen dan nu is toegestaan. Dat is niet het geval. Het wijzigen van het bestemmingsplan is dit middel.
6.	<u>Verkeer en parkeren</u>	
6.1	In onze zienswijze bij het voorlopig ontwerp gaven we al aan onze twijfels te hebben. Die twijfel spitste zich onder andere toe op het percentage van 23% dat staat voor het aantal kinderen dat met de auto naar school wordt gebracht. Dit percentage is een van de cruciale pijlers voor alle berekeningen omtrent verkeer en parkeren. Die berekeningen zijn op hun beurt weer de pijlers onder de benodigde ruimte voor verkeer en parkeren en een van de redenen waarom in het definitief ontwerp de gemeente het plangebied moest uitbreiden omdat ze het onvoldoende had ingeschat (zie ook algemene deel aan het begin van deze zienswijze). Het percentage is gebaseerd op een onderzoek uit 2015 van Van Stiphout die zich op haar beurt weer baseerde op een onderzoek wat door de scholen zelf destijds is gedaan. In dit onderzoek werd onder andere ook onderscheid gemaakt tussen bovenbouw (groep 5 t/m 8) en onderbouw (groep 1 t/m 4). Wij hebben bij het voorontwerp reeds onze vraagtekens gesteld bij de betrouwbaarheid en met name de actualiteit van deze meting op de scholen. In haar antwoord in de nota van inspraak doet de gemeente dit simpelweg af	De parkeerkencijfers vormen een landelijk gemiddelde. Hierdoor is niet altijd een kant-en-klaar antwoord te geven op de vraag hoeveel parkeerplaatsen in een bepaalde situatie moeten worden gerealiseerd. Daarom hebben de parkeerkencijfers van CROW waarop de gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd een bandbreedte. Door deze bandbreedte ontstaat de mogelijkheid om maatwerk te leveren. Om de juiste kencijfers te bepalen wordt rekening gehouden met de volgende invloedfactoren: • Bereikbaarheidskenmerken van de locatie • Specifieke kenmerken van de functie • Mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van het gebouw Aan de hand van specifieke kenmerken van de betreffende voorziening kan met kennis van zaken beargumenteerd afgeweken worden van de CROW-parkeerkencijfer. Als de lokale situatie daar aanleiding tot geeft, is het juist aan te bevelen om een norm te kiezen die buiten de bandbreedte ligt van de kencijfers.

	door te zeggen dat zij dit onderzoek wel betrouwbaar vindt en ervan uitgaat dat er niets zal veranderen aan dit percentage. Wij maken bezwaar tegen dit uitgangspunt. We zijn 6 jaar verder sinds de vorige meting. De percentages tussen de scholen onderling verschilden destijds al in het onderzoek (variërend per groep van 15% tot 35 %). Het aantal leerlingen bedroeg destijds 768 terwijl er nu sprake is van 567 leerlingen wat betekent dat de scholen een significant aantal leerlingen zijn verloren. De leerlingen uit de onderbouw zijn inmiddels leerlingen in de bovenbouw. Alle onderzoeken zijn herzien behalve dit criterium.	Voor wat betreft het mobiliteitsprofiel is er geen reden om aan te nemen dat het percentage kinderen dat met de auto gebracht wordt is gewijzigd sinds 2015: de omvang van het dorp is niet wezenlijk gewijzigd en ook is de afstand tot de school niet wezenlijk gewijzigd. In de berekening van de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie is overigens wel onderscheid gemaakt naar boven- en onderbouw.
6.2	We hebben in onze eerdere zienswijze op het voorontwerp al laten zien wat een significante afwijkingen een klein verschil in de uitgangspunten kan veroorzaken voor het benodigd aantal parkeerplaatsen en de daarvoor benodigde ruimte. In de nota van inspraak worden deze bezwaren allemaal in een zin afgedaan zonder inhoudelijke argumenten. Derhalve herhalen we nogmaals onze bezwaren: Als eerste het aantal leerlingen. Het onderzoek is gebaseerd op het aantal leerlingen uit de leerlingenprognose van Pronexus van januari 2020. Uit deze prognose wordt het leerlingenaantal 2020 en 2040 gehaald, respectievelijk 567 en 534. Opvallend is dat wordt verder gerekend met het laagste van de twee getallen welk getal pas in 2040 van toepassing is. Het verschil tussen beide getallen is 33 leerlingen wat bij het gerekend gemiddelde van 23,4 leerlingen per lokaal ongeveer neerkomt op 1,5 lokaal minder dan feitelijk op basis van de aantallen nodig is op dit moment.	Zie 6.1
6.3	Vervolgens wordt als uitgangspunt genomen dat 23% van de kinderen met de auto wordt gebracht. Daarbij wordt volledig gesteund op een onderzoek van SVA Stiphout uit 2015. Daarbij is op dat moment gekeken naar de toen geldende normen van CROW en een onderzoek op scholen waarvan uit het rapport 2015 op geen enkele manier blijkt hoe betrouwbaar dat onderzoek vanuit de scholen is geweest. Het aantal kinderen op de scholen was op dat moment groter dan het huidige aantal (768 toen vs. 567 nu). Een verandering van de deler (lees het aantal leerlingen) in deze berekening kan een significante invloed hebben op de uitkomsten. Als we de tabel van pagina 31 in het voorgenomen bestemmingsplan als leidend nemen, en daar kijken wat de afwijking van het percentage van 23% doet valt op te maken bij gelijkblijvende andere kengetallen dat 1% stijging van dit percentage gelijkstaat aan ongeveer	Zie 6.1.

	1,5 parkeerplaats. Bij 6 leerlingen die meer met de auto gebracht wordt is al sprake van 1% stijging (6/567). Het valt te raden wat er op dit punt gebeurt wanneer in herfst en winter het weer slecht wordt en ouders toch meer kiezen voor de auto.	
6.4	In de eerdergenoemde tabel wordt uitgegaan van een reductiefactor parkeerduur van 0,5 voor onderbouwen 0,25 voor bovenbouw. Deze reductiefactor verondersteld dat niet alle ouders tegelijk komen met de auto. Dit percentage lijkt in het onderzoek van 2020 direct als aanname te zijn overgenomen uit het onderzoek van 2015. In dat laatste onderzoek is ook niet exact weergegeven op basis waarvan deze factor is aangenomen. Als je kijkt naar het risico van deze factor op de berekeningen is dat groot. Als de factor 0,1 stijgt dan betekent dat al een behoefte van 10 parkeerplaatsen meer. De haal en brengtijden van de scholen zijn korte perioden met een hoge piekbelasting van verkeer binnen een halfuur tijd.	Het is reëel te veronderstellen dat niet alle ouders tegelijkertijd de kinderen komen brengen met de auto. De aannames zijn gebaseerd op de verwachte parkeerduur bij het brengen en halen van kinderen: ouders van kinderen in de bovenbouw mogen bijvoorbeeld niet mee het klaslokaal in (en zullen in de praktijk enkel kort stoppen om een kind uit te laten stappen). In de gemeentelijke berekening is verder nog geen rekening gehouden met de gespreide aanvangstijden van de scholen en kinderopvang. Personeel, ouders en bezoekers van kinderopvang en scholen komen in een tijdsbestek tussen 7.30 uur en 9.30 uur aan (in de berekeningen wordt ervan uitgegaan dat dit in 1 uur tijd plaatsvindt). De gemeentelijke berekening geeft in dit opzicht een zeer robuust beeld van de te verwachten parkeerbehoefte en verkeersdruk. Ook hier is geen reden om andere aannames als uitgangspunt te nemen.
6.5	Samengevat: - Verkeer en parkeren is een van de meest gevoelige punten uit deze voorgenomen wijzigingen in het bestemmingsplan. - In het onderzoek zijn aannames gedaan op basis van verouderd en beperkt onderbouwd onderzoek. In het traject van voorontwerp naar definitief ontwerp zijn sommige criteria herzien en sommige niet zonder daadwerkelijke onderbouwing waarom wel of niet. - Er is geen rekening gehouden bij halen en brengen met verschillen in weer per seizoenen waarvoor zeer aannemelijk te maken is dat die verschillen er wel zijn. - Om de risico's te onderstrepen hebben de tabel van pagina 31 omgezet in twee negatievere scenario's waarbij we beperkt aan de factoren hebben veranderd. *In de zienswijze zijn vervolgens twee tabellen toegevoegd met alternatieve scenario's. Bij de eerste wordt het aantal leerlingen naar 567 verhoogt, het % kinderen met de auto +1%, reductiefactor + 0,1 wat resulteert in totaal 48 parkeerplaatsen in plaats van 33. Bij de tweede variant wordt ook het aantal*	Zie 6.4

	leerlingen naar 567 verhoogt, % kinderen met de auto +2%, reductiefactor +0,2 wat resulteert in totaal 61 parkeerplaatsen in plaats van 33.	
6.6	De kinderen op de kinderopvang waren in het voorontwerp niet meegeteld. Dat is wel hersteld. Er is echter niets gedaan met de telling van de bewoners waaruit bleek dat 60% van de kinderen wordt gehaald en gebracht met de auto.	In de gemeentelijke berekening is aangenomen dat 80% van de kinderen naar de kinderopvang met de auto wordt gebracht.
6.7	Als bijlage voegen wij tevens nog een rapport contra expertise bij opgesteld door VAGN, opgesteld op verzoek van bewoners van de Bovenkerkweg. Dit rapport gaat zelfs uit van nog hogere getallen dan wij in onze tabellen hierboven hebben genoemd. Tevens stel dit rapport vooral vraagtekens bij het uitgangspunt van 23% van de kinderen die met de auto worden gebracht. Herderin deze paragraaf trokken wij de betrouwbaarheid van dit percentage al in twijfel. Dit rapport onderschrijft dat volledig. Voorde rest verwijzen we naar de inhoud van het rapport wat naar onze mening voor zich spreekt. *Het Rapport contra-expertise verkeersrapporten scholencomplex Hofland (VAGN, 8 mei 2021) wordt als bijlage bij deze Nota Beantwoording Zienswijzen gevoegd.*	Zie 6.1
6.8	Opvallend is tevens nog dat in de argumentaties door de gemeente voor het afwijzen van de bouwlocatie van de sporthal er steeds een argument terugkwam dat er overdag 60 parkeerplaatsen vrij moesten blijven voor sporters. Voor parkeren overdag op deze locatie voor Hockey en tennis wordt nu volstaan met 8 plaatsen waarvan ook nog eens 5 in de wijk. Dat zijn verschillende maten waarmee wordt gemeten.	Het vertrekpunt in beide berekeningen is dat voldoende parkeerplekken beschikbaar blijven voor de sportfuncties in de directe omgeving van het plangebied.
6.9	In het verlengde hiervan voegen wij een aantal pagina's toe van de site van de lokale SGP. De gegevens op deze site zijn gebaseerd op openbare stukken op o.a. de site van de gemeente. Deze zienswijze gaat over de locatie aan de Parkweg en de bijlagen trekken met name een vergelijk tussen de locaties bij de sporthal vs. de nu voorliggende locatie. De reden om deze bijlage toe te voegen aan onze zienswijze is dat ze het gevoel onderbouwen dat de gemeente willekeurig omgaat met criteria op het gebied van verkeer en parkeren. De bijlage tonen tevens aan dat de gemeentezaken verkeerd uitlegt en in de onderbouwing vaak getallen zoekt die aansluiten bij de wens van de uitkomst.	Deze opmerking nemen wij voor kennisgeving aan. Voor beantwoording verwijzen wij naar de raadsinformatiebrief waarin de vragen van de SGP zijn beantwoord (d.d. 28 oktober 2021, zaaknummer 1058898). De feiten, gegevens en uitgangspunten zoals gehanteerd, zijn transparant en herleidbaar.

6.10	De zienswijze van de bewoners van het appartementencomplex Parkzicht blijft dat een kleine afwijking van de gedane aannames voldoende is om het aantal benodigde parkeerplaatsen zoals nu berekend bijna te verdubbelen. Hiervoor is onvoldoende ruimte. Daarbij is geen rekening gehouden met seizoensinvloeden. Vast staat dat bij slecht weer het autoverkeer toeneemt en de concept berekeningen geven aan dat het gebied dit op basis van het voorgenomen plan in zijn geheel niet aan kan. Feitelijk maakt dit naar inzicht van de bewoners dat het plan niet haalbaar is vanwege overbelasting van de locatie en beschikbare wegen op piekmomenten. Het verzoek naar aanvullend onderzoek door de bewoners gedaan bij de zienswijze in het voorontwerp is genegeerd.	De berekeningen geven juist een erg robuust beeld van de te verwachten parkeerdruk: zo is (zoals ook aangeven onder beantwoording 6.4) in de berekeningen nog geen rekening gehouden met gespreide aankomst en vertrek door afwijkende openingstijden van scholen en kinderopvang. Daarbij is in de berekeningen ook niet uitgaan van meerdere kinderen die door 1 ouder met de auto worden gebracht. Het realiseren van een overschot aan parkeerruimte gaat verder ten koste van (groene) openbare ruimte en past ook niet in maatschappelijke trend om autogebruik te dempen en mobiliteitsalternatieven (fietsen wandelen) te bevorderen.
	<u>Tot slot</u>	
	Ik eindig met hoe ik ben begonnen. De bewoners ervaren dat de gemeente selectief met criteria en uitgangspunten omgaat op een zodanig manier dat alle uitkomsten passend worden voor hetgeen het college van B&W lijkt te willen doordrukken. De bewoners snappen dat het onderwijs nieuwe scholen behoeven. Er lag echter in 2015 al een unaniem besluit van het college voor een locatie. Het college heeft vervolgens een switch gemaakt naar de nu voorliggende locatie. Zoals we al bij aanvang van de zienswijze constateerden is dat op verkeerde informatie gebeurd en met een zeer krappe meerderheid. De bewoners zijn en blijven van mening dat hetgeen de gemeente wil op deze locatie niet kan en/of grote problemen gaat geven omdat de locatie te klein is zelfs na uitbreiding van het plangebied. De bewoners verzoeken derhalve de gemeente om dit bestemmingsplan niet op deze wijze en met deze inhoud voor te leggen aan de raad, maar te heroverwegen op basis van correcte onderzoeken en in betere afstemming met omwonenden en andere belanghebbenden.	Zie eerdere antwoorden onder ‘Algemeen’ en 6.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen op het bestemmingsplan.

2. Indiener zienswijze, Fonteinkruid 23, 6 oktober 2021

	Deelreactie zienswijze	Beantwoording gemeente
	Algemeen	
7.1	De indiener geeft aan dat tot de ontdekking te zijn gekomen dat er een rotonde is ingetekend bij de kruising Parklaan – Wederiksingel. Daarnaast is naar voren gekomen dat er een voetpad wordt aangelegd langs het bestaande fietspad aan de Bovenkerkweg – Fonteinkruid. Hierop is de indiener tegen.	De maatregelen waar indiener naar verwijst komen voort uit de verkeersstudie bij het bestemmingsplan. In de verkenning naar veilige/onveilige schoolroutes en situaties zijn deze maatregelen als mogelijke oplossingen benoemd voor voorziene knelpunten. Of dit wordt uitgevoerd is niet over besloten.
7.2	Door de indiener wordt aangegeven dat er geen communicatie is geweest over verkeersmaatregelen rond de school.	Met een klankbordgroep bestaande uit direct belanghebbenden zijn sessies gestart om onveilige locaties van verkeersveiligheid te bespreken. Wanneer er maatregelen concreet worden zal dat ook met betrokkenen buiten deze klankbordgroep worden gecommuniceerd.
	Verkeer en parkeren	
8.1	Indiener vindt verkeerskundige maatregelen niet nodig omdat er zich nooit ongelukken hebben voorgedaan.	Als wegbeheerder is de gemeente verantwoordelijk voor een verkeersveilige inrichting. Als gevolg van de uitbreiding van het parkeerareaal en de wijzigingen in de verkeersstromen zijn aanpassingen in de openbare ruimte nodig om de veiligheid van schoolgaande jeugd voldoende te waarborgen. In samenspraak met omwonenden worden de plannen uitgewerkt.
8.2	De indiener is van mening dat er veel openbaar groen verdwijnt door de aanpassingen.	Bij de verdere planuitwerking van openbare ruimte bekijken we (in samenspraak met betrokkenen/ omwonenden) hoe het openbaar groen ingevuld kan worden.
8.3	Daarnaast geeft de indiener aan dat de kosten die met de aanpassingen gemoeid zijn niet te verantwoorden zijn.	De aanpak van de openbare ruimte rond het plangebied maakt (ook financieel) onlosmakelijk onderdeel uit de bouw van het scholencomplex. Zo kan de school bijvoorbeeld niet goed functioneren zonder deugdelijke ontsluiting of voldoende parkeerruimte. Binnen het projectbudget is rekening gehouden met een kostenpost voor aanpassingen aan de openbare ruimte.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen op het bestemmingsplan.

3. Indiener zienswijze Bovenkerkweg 23, 6 oktober 2021

	Deelreactie zienswijze	Beantwoording gemeente
	Algemeen	
9.1	De algemene reactie begint met het aangeven van het gevoel dat de inspraakreactie van de indiener in mei niet serieus bekeken en beantwoord is. Omdat een passende beantwoording achterwege is gebleven is nu een zienswijze ingediend.	De opmerking kunnen wij niet plaatsen. Alle inspraakreacties zijn zo zorgvuldig mogelijk en uitgebreid beantwoord.
9.2	De indiener betreurt dat uit het contra-expertise rapport van VAGN alleen iets met de aanbeveling over de aanpassing aan het wegtracé van de Parklaan wordt gedaan en niet de andere aanbevelingen.	Het wegtracé van de Parklaan is meegenomen in het plangebied om meer mogelijkheden voor de uitwerking van parkeeroplossingen te bieden ten opzichte van het huidige bestemmingsplan. Bij de verdere planuitwerking bekijken we (in samenspraak met betrokkenen/ omwonenden) welke aanvullende/ regulerende maatregelen eventueel wenselijk zijn.
9.3	De indiener is van mening dat het participatietraject niet serieus is aangepakt en dat de inbreng voor de vorm is. De uitkomsten van het traject staan al vast.	Voor het participatietraject zijn belanghebbenden en omwonenden benaderd. Zo zijn alle betrokken partijen zo goed mogelijk vertegenwoordigd om binnen de kaders tot een invulling te komen van de inrichting van het gebied (openbare inrichting, verkeer, parkeren etc.) en de situering van het scholencomplex.
9.4	De indiener geeft aan dat alle reacties maar tot marginale wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan hebben geleid. Zij geeft aan zienswijze 1 te onderschrijven.	Deze opmerking van de indiener nemen wij voor kennisgeving aan. Voor beantwoording verwijzen wij naar de eerste zienswijzen in deze nota.
	Parkeren en verkeer	
10.1	De uitkomst van het aantal parkeerplaatsen voor het Scholencomplex en de tennisbaan is op onjuiste manier tot stand gekomen. Het is onduidelijk of bij de berekening voor gedeelde functies ook het parkeren door buurtbewoners is inbegrepen. Volgens de indiener wordt aan het huidige gebruik en de bestaande parkeerdruk voorbijgegaan.	Bij de berekening voor het aantal parkeerplaatsen dat toegevoegd moet worden is alleen gekeken naar de parkeerbehoefte van de scholen en de sportverenigingen omdat deze zonder meer gecombineerd gaan worden en aanrijroutes delen. Het vertrekpunt in de berekeningen is dat voldoende parkeerplekken beschikbaar blijven andere functies in de directe omgeving van het plangebied (dus ook omwonenden) en het uitgangspunt is dat de extra behoefte die ontstaat door deze ontwikkeling van een scholencomplex extra wordt aangelegd. Op die manier wordt niet voorbijgegaan aan het huidige gebruik.

		Voor toelichting over de totstandkoming van de berekening zie 6.1.
10.2	De indiener stelt zich de vraag over het scheiden van verkeersstromen: “Wat als ouders hun kind bij de ingang van de kinderopvang aan de Bovenkerkweg afgaan zetten? Gaat u op de openbare weg zonder rechtsgrond verkeersbewegingen verbieden en hoe gaat u dit handhaven. Graag wil ik weten hoe u de landelijke verkeersregelgeving voor openbare wegen denkt te gaan omzeilen.”	In de bestemmingsplanprocedure reserveren we de ruimte om de ontwikkeling (waaronder voldoende parkeerplekken) mogelijk te maken. Hiermee wordt voldaan aan de gestelde norm en wordt verwacht dat er zich geen overlast of parkeerproblemen voor gaan doen. De visie van de gemeente om een veilige schoolomgeving te bereiken is om verkeersstromen zo goed mogelijk te scheiden. Het passende middel daarvoor werken we uit (in samenspraak met betrokkenen/ omwonenden). Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan maatregelen die het gebruik van bepaalden wegen/routes stimuleren/ontmoedigen of om parkeerplaatsen aan bepaalde doelgroepen te bestemmen. Bij de verdere planuitwerking bekijken we (in samenspraak met betrokkenen/ omwonenden) welke aanvullende/ regulerende maatregelen eventueel wenselijk zijn.
10.3	De indiener geeft aan dat: "Het verbieden van regulier verkeer bij de ontsluiting aan de Bovenkerkweg onder schooltijden, zodat al het verkeer voor halen-brengen langs de Parklaan wordt geleid" niet te handhaven is. Eerder is aangegeven dat de huidige parkeerplaatsen ook door bewoners worden gebruikt en uiteraard ook door de sporters. Wat is dan regulier verkeer? Vallen parkeerbewegingen van omwonenden daar ook onder of juist helemaal niet of wordt deze parkeerfaciliteit aan de openbaarheid onttrokken?	Bij de verdere planuitwerking bekijken we (in samenspraak met betrokkenen/ omwonenden) welke aanvullende/ regulerende maatregelen nodig of wenselijk zijn. Als harde regulering (het aan de openbaarheid onttrekken) een wenselijke maatregel blijkt dan dient hiervoor een aparte procedure in de vorm van een verkeersbesluit voor doorlopen te worden.
10.4	Indiener is van mening dat ook de ontsluitingsweg moet behoren tot het plangebied omdat verkeerskundige aanpassingen ten behoeve van het Scholencomplex gelijktijdig gerealiseerd moeten worden met de bouw van de school.	Deze ontsluitingsweg heeft een verkeersbestemming waarbinnen het mogelijk is om verkeerskundige aanpassingen te doen. Als bij de verdere planuitwerking (in samenspraak met betrokkenen/ omwonenden) blijkt dat verkeerskundige aanpassingen nodig of wenselijk zijn worden deze gelijktijdig met de bouw van de school gerealiseerd.
10.5	Indiener is van mening dat met niet te handhaven, onnavolgbare verkeersbeperkingen wordt gewerkt en een deel van de openbare weg een (aan een doelgroep) toegekend aantal parkeerplaatsen krijgt. Dit is niet reëel.	Zie 10.2 en 10.3.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen op het bestemmingsplan.

Projectcode
UT-2104A
Datum
8 mei 2021
Versie
D1 (Definitief)
Opdrachtgever
Dhr. R. van Iterson
Opsteller(s)
J.A.J. Vermeeren
Opdrachtnemer
VAGN Postbus 185 5100 AD Dongen www.vagn.nl

Contra-expertise verkeersrapporten scholencomplex Hofland - Montfoort

In het kader van voorontwerp bestemmingsplan

Documentinformatie

Projectcode:	UT-2104A
Titel:	Contra-expertise verkeersrapporten scholencomplex Hofland - Montfoort
Ondertitel:	In het kader van voorontwerp bestemmingsplan
Datum:	8 mei 2021
Versie:	D1 (definitief)
Opdrachtgever:	Dhr. R. van Iterson, Montfoort
Opdrachtnemer:	VAGN - Adviseurs voor verkeer, vervoer en infrastructuur Postbus 185 5100 AD Dongen
Opsteller(s):	J.A.J. Vermeeren (VAGN)
Documentnaam:	UT-2104A Rapport contra-expertise verkeersrapporten scholencomplex Hofland_D1

© VAGN 2021 | Niets uit dit document mag door anderen dan door de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, kopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van VAGN, behoudens dit document wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit document mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

1.1 Aanleiding contra-expertise 4

1.2 Onderzochte documenten 4

2. Contra expertise 5

2.1 Verkeerskundig onderzoek scholencomplex Hofland 5

2.1.1 Paragraaf 2.3 Modal split 5
2.1.2 Paragraaf 3.1 Parkeren 5
2.1.3 Paragraaf 3.2 Verkeersgeneratie (auto). 6
2.1.4 Paragraaf 3.3 verkeersgeneratie scholencomplex fiets 7
2.1.5 Paragraaf 3.4.4 Knel- en conflictpunten 8
2.1.6 Paragraaf 4.1 Infrastructurele maatregelen 8
2.1.7 Paragraaf 4.2 gedragsmaatregelen 9
2.1.8 Paragraaf 4.3 inrichting scholencomplex 10
2.1.9 Paragraaf 4.4 uitwerking parkeerlocatie halen en brengen 10

2.2 Voorontwerp bestemmingsplan 10

2.2.1 Paragraaf 2.2 Toekomstige situatie 10

2.2.2 Paragraaf 3.3 Gemeentelijk beleid 11
2.2.3 Paragraaf 4.11.1 Parkeren 11
2.2.4 Paragraaf 4.11.2 Verkeer 11

3. Samenvatting 12

3.1 Onderzoek 12

3.2 Infrastructurele maatregelen 12

Inleiding

Aanleiding contra-expertise

De gemeente Montfoort gaat een scholencomplex realiseren aan de Parklaan. In dit complex worden 3 scholen gehuisvest, namelijk:

- PC Graaf Jan van Montfoortschool;
- Basisschool Howiblo;
- Basisschool de Hobbitstee.

In totaal heeft dit scholencomplex tweeëntwintig klaslokalen. Ook is er een ruimte van 581 m^2 voor een kinderdagverblijf in het complex opgenomen.

Op dit moment ligt een voorontwerp bestemmingsplan ter inzage. Opdrachtgever heeft hier bezwaren tegen en heeft VAGN gevraagd om een contra-expertise uit te voeren op het ontwerp bestemmingsplan en de onderliggende verkeersonderzoeken. In dit rapport wordt verslag gedaan van de bevindingen van deze contra-expertise.

Onderzochte documenten

Er zijn door de opdrachtgever verschillende documenten aangeleverd die betrekking hebben op de eerdere verkeersonderzoeken. Daarbij was een locatie elders In de gemeente onderwerp van onderzoek. Inmiddels is besloten deze locatie niet verder uit te werken en een bestemmingsplan in procedure te brengen. Dat ziet op een planontwikkeling aan de Parklaan.

Ten behoeve van de contra expertise zijn daarom alleen de relevante stukken betrokken die betrekking hebben op de locatie van de voormalige Hoflandschool. De contra expertise gaat om die reden uitsluitend over het “Verkeerskundig onderzoek scholencomplex Hofland” van HGCA van 6 november 2020 en het voorontwerp bestemmingsplan “Scholencomplex, Montfoort”.

Contra expertise

Er is een contra expertise uitgevoerd op het door HGCA opgestelde “verkeerskundig onderzoek scholencomplex Hofland” en op het voorontwerp bestemmingsplan “Scholencomplex, Montfoort”. In de navolgende paragrafen zullen per onderdeel de bevindingen worden gerapporteerd.

Verkeerskundig onderzoek scholencomplex Hofland

Het onderzoek betreft een rapportage over de verkeerskundige aspecten locatie Parklaan van het scholencomplex Hofland te Montfoort. Dit rapport is opgesteld op 6 november 2020 in opdracht van de gemeente Montfoort.

Paragraaf 2.3 Modal split

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de resultaten van een onderzoek uit 2015. Daaruit bleek dat gemiddeld drieëntwintig procent van de schoolkinderen met de auto gehaald en/of gebracht wordt en dat 77% van de schoolkinderen - al dan niet onder begeleiding van een ouder - te voet of met de fiets naar het scholencomplex komt. Belangrijk is daarbij om te vermelden dat dit onderzoek is uitgevoerd voor de bestaande locatie van het scholencomplex. De huidige ligging is beduidend anders dan de toekomstige ligging van de scholen. Dat heeft uiteraard z'n effecten op de bereikbaarheid en daarmee ook op de wijze waarop men naar school komt. Het huidige scholencomplex ligt ingeklemd in een woonwijk en is eigenlijk alleen maar bereikbaar via smalle en kronkelige routes door de wijk heen. Dat maakt de route onaantrekkelijk voor autoverkeer. Onaantrekkelijke routes zorgen ook voor een lager gebruik van de auto als vervoermiddel naar school.

Ten onrechte is ervan uitgegaan dat de resultaten uit 2015 toegepast kunnen worden op de nieuwe locatie aan de Parklaan. De Parklaan is immers een heel ander type weg. De auto bereikbaarheid wordt vele malen beter waardoor het de verwachting is dat ook het autogebruik zal toenemen. In het eigen gemeentelijke beleid wordt daar overigens ook al van uitgegaan. In de ‘gemeentelijke nota parkeernormen2015’ is opgenomen dat “het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald door middel van locatiespecifiek parkeeronderzoek kan worden vastgesteld. Zijn er geen locatiespecifieke cijfers beschikbaar, dan wordt uitgegaan van de volgende percentages:

- Groepen 1 t/m 3: 60%
- Groepen 4 t/m 8: 40%
- Kinderdagverblijf/crèche: 80%.

Uit het voorstaande blijkt dat ten onrechte uitgegaan wordt van een gemiddelde aantal leerlingen van 23% dat per auto wordt gebracht en gehaald. Op basis van de gemeentelijke regelgeving zou dat percentage tussen de 40 en 80% moeten bedragen. Welke effecten dat heeft, wordt toegelicht in paragraaf 2.1.2.

Paragraaf 3.1 Parkeren

Zoals in voorgaande paragrafen reeds beschreven, is gerekend met de verkeerde aannames wat betreft het percentage leerlingen dat met de auto wordt gebracht en gehaald. Als de berekeningen die in het onderzoek zijn opgenomen met de juiste percentages worden uitgevoerd leidt dit tot de volgende resultaten.

basisschool	Onder- en	Aantal	% kinderen	Reductie	Reductie	Totale

	bovenbouw	leer-lingen (2040)	gebracht met auto	parkeerduur	meerdere kinderen per auto	parkeerbehoefte (halen en brengen)
Graaf Jan van Montfoort	Onderbouw	52	60%	0,5	0,75	11,7
	Bovenbouw	74	40%	0,25	0,85	9,4
De Hoobitstee	Onderbouw	47	60%	0,5	0,75	10,6
	Bovenbouw	91	40%	0,25	0,85	7,7
Howiblo	Onderbouw	90	60%	0,5	0,75	13,5
	Bovenbouw	180	40%	0,25	0,85	15,3
Totalen		534				68,2

De oorspronkelijke berekening in het verkeersonderzoek kwam uit op een totale parkeerbehoefte voor halen en brengen van 33. Daarbij is men er abusievelijk ook nog van uitgegaan dat men 33,1 kon afronden naar 33. Maar omdat de parkeervraag altijd afgerond wordt naar boven, zou dit uitkomen op 34. Bovenstaande tabel toont aan dat de Parkeerbehoefte op basis van eigen gemeentelijke regelgeving ruim het dubbele bedraagt ten opzichte van wat berekend is in het verkeersonderzoek.

- **Paragraaf 3.2 Verkeersgeneratie (auto).**

Evenals bij het berekenen van de parkeerbehoefte heeft ook hier het percentage van 23% weer - onterecht - een leidende functie gekregen in de berekeningen. Het CROW heeft landelijke verkeersgeneratiecijfers (opgenomen In het ASVV) voor verschillende functies, waaronder ook onderwijsfuncties. Onderstaande tabel is daarvan een uitsnede voor de functies kinderdagverblijf (crèche). Montfoort is op basis van woningdichtheid gekenmerkt als een weinig stedelijke gebied en de ligging van de planontwikkeling ligt in de rest van de bebouwde kom.

Verkeersgeneratie kinderdagverblijf (crèche) (per 100 m 2 bvo)									
centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers	
min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.		
zeer sterk stedelijk	17,7	22,7	21,6	26,7	25,7	30,8	34,9	39,9	91%
sterk stedelijk	19,8	24,9	24,2	29,3	28,7	33,7	34,9	39,9	
matig stedelijk	22,6	27,7	27,5	32,6	32,6	37,7	34,9	39,9	
weinig stedelijk	22,9	27,9	27,9	32,9	33,0	38,0	34,9	39,9	
niet stedelijk	23,0	28,0	28,0	33,1	33,1	38,2	34,9	39,9	
Opmerking Inclusief kiss & ride									

Bovenstaande tabel geeft aan dat tussen de 32,9 en de 33 ritten per dag per 100 m2 bvo worden gegenereerd als gevolg van een kinderdagverblijf. Voor de voorliggende situatie betekent dit een minimale verkeersgeneratie van 32,9 x 5,81 = 191 ritten en een te verwachten maximum van 33 x 5,81 = 192 ritten per dag.
De grootste parkeer- en verkeersdruk bij basisscholen ontstaat door het brengen en halen van kinderen. De hoeveelheid auto's die hiermee gemoeid is, is mede afhankelijk van de grootte van de school (aantal kinderen), hoeveel kinderen begeleid naar school komen, hoeveel kinderen met de auto

worden gebracht en hoeveel kinderen er overblijven. Door deze grote variatie kan het CROW hiervoor geen kencijfers geven wat betreft de verkeersgeneratie.

Als de berekende methode gehanteerd wordt zoals die in de verkeersonderzoeken is toegepast, maar dan met de juiste percentages van 40 en 60% voor respectievelijk onder- en bovenbouw, leidt dat tot de volgende tabel.

basisschool	Onder- en bovenbouw	Aantal leer-lingen (2040)	% kinderen gebracht met auto	Reductie meerdere kinderen per auto	Totaal (enkele reis)	Totaal (brengen en halen)
Graaf Jan van Montfoort	Onderbouw	52	60%	0,75	23,4	46,8
	Bovenbouw	74	40%	0,85	25,16	50,32
De Hoobitstee	Onderbouw	47	60%	0,75	21,15	42,3
	Bovenbouw	91	40%	0,85	30,9	61,8
Howiblo	Onderbouw	90	60%	0,75	40,5	81
	Bovenbouw	180	40%	0,85	61,2	122,4
				Totaal	202,3	404,6
				2x / dag	404,6	809,2

Bovenstaande tabel laat zien dat de totale verkeersgeneratie als gevolg van het halen en brengen van de basisschoolleerlingen ruim het dubbele bedraagt ten opzichte van wat berekend is In de verkeersonderzoeken. De verwachte hoeveelheid autoverkeer bedraagt daarbij bijna net zoveel als de berekende hoeveelheid fietsers die als gevolg van de ontwikkeling naar de locatie zullen komen (zie 2.1.4).

- **Paragraaf 3.3 verkeersgeneratie scholencomplex fiets**

Bij het berekenen van de verkeersgeneratie voor de fietsers gaat men er opnieuw vanuit dat 69% van de leerlingen, al dan niet onder begeleiding van een ouder, met de fiets naar het scholencomplex komt. Op basis van de cijfers in de gemeentelijke parkeernota 2015 moet echter geconcludeerd worden dat het percentage van 69% ruim is genomen. In de parkeernota gaat men er immers van uit dat 40 tot 60% van de leerlingen per auto gebracht wordt, dus dat maximaal 40 tot 60% van de leerlingen per fiets komt.

Als we uit kunnen gaan dat 40 tot 60% van de leerlingen per fiets komt, levert dat de volgende berekeningen op:
534 leerlingen x 60% = 320 leerlingen per fiets.
534 leerlingen x 40% = 214 leerlingen per fiets.

Vervolgens is de vraag hoe vaak de leerlingen naar school fietsen en vanuit school weer naar huis fietsen. Dit verschilt per dag. Bijvoorbeeld basisschool Graaf Jan van Montfoort hanteert een continurooster, dat inhoudt dat de kinderen s'morgens komen en in de loop van de middag aan het eind van de schooldag weer naar huis gaan. Alle kinderen blijven dus over op school en komen gelijktijdig aan en gaan gelijktijdig weg. Op basis van de 136 leerlingen in 2040 betekent dit een totale hoeveelheid fietsers van 272 per dag.

Voor de andere school is het wat lastiger om de hoeveelheid fietsverkeer te berekenen. Onbekend is hoeveel kinderen er iedere dag overblijven op school en hoeveel kinderen dus iedere middag naar huis fietsen en weer terug naar school rijden. Wel is zeker dat op de woensdagen de kinderen maar één keer naar school gaan en dan dus maximaal twee ritten per leerling te verwachten zijn. Op alle andere

dagen gaan ze twee delen naar school. De verwachting is dat de berekende hoeveelheid van circa 1.000 fietsers per dag een redelijk realistische inschatting is.

- **Paragraaf 3.4.4 Knel- en conflictpunten**

Afbeelding 6 op pagina 12 in het verkeersonderzoek geeft aan wat de mogelijke loop- en benaderingsroutes zijn. Daarbij is ook de oversteek over de Provincialeweg (N228) aangeduid. Vanaf hier is via het Grote Bospad de schoollocatie bereikbaar. De noodzaak voor een extra oversteek op het wegvak tussen Hofplein en Joop Westerweelstraat wordt niet gedeeld. Een extra oversteek zou namelijk ook leiden tot een extra hoeveelheid infrastructuur door het park om de school op die manier te bereiken. De huidige routes zouden daarin echter kunnen volstaan. Bovendien is een extra oversteekplaats over de Provincialeweg, een extra risico dat vermeden moet worden.

In het overzicht van mogelijke knelpunten en conflictpunten ontbreekt de mogelijkheid dat er parkeeroverlast in de omgeving kan optreden. Dit speelt met name op het parkeerterrein rond de appartementengebouwen en op de Parklaan. Uiteraard zal de overlast zich hoofdzakelijk beperken tot de breng- en haaltijden van de schoolleerlingen, maar omdat de hoeveelheid verkeer die gegenereerd wordt door de schoolontwikkeling vele malen hoger is dan voorgesteld is ook de kans dat overlast ontstaat voor de omgeving en vele malen groter als niet op adequate wijze wordt voorzien in voldoende parkeerruimte of haal- en brengvoorzieningen.

Ander zorgpunt is dat In het hele onderzoek niet gesproken wordt over verkeersintensiteiten. Daardoor is onduidelijk hoeveel het verkeer in relatieve zin toeneemt. De absolute aantallen zijn wel redelijk te berekenen, maar het onderzoek zegt niets over de hoeveelheid verkeer die er nu al rijdt. Dit is met name van belang voor het bepalen van de ernst van de conflictpunten, Zoals het kruispunt van de Bovenkerkweg met de Parklaan.

Ten aanzien van het Fonteinkruid, nog het volgende. Hier wordt enkel gesproken over het voetpad in noordelijke richting. Dus het voetpad richting Parklaan. Echter aan de zuidzijde richting de Valeriaan ontbreekt een voetpad. Als het gewenst is om in die inrichting deze route op orde te brengen zou het de gemeente sieren om ook hier een voetpad aan te leggen.

- **Paragraaf 4.1 Infrastructurele maatregelen**

De eerste aanbeveling/voorgestelde infrastructurele maatregel om een extra oversteekplaats over de Provincialeweg aan te leggen ter hoogte van de Bovenkerkweg wordt niet gedeeld. Deze heeft een zeer geringe toegevoegde waarde voor slechts een zeer kleine groep gebruikers. Veel leerlingen en hun ouders kunnen gebruik maken van de met verkeerslichten geregelde oversteekplaatsen ter hoogte van de het stadskantoor (Hofplein) en Heeswijkerpoort/Joop Westerweelstraat. Daarentegen heeft een oversteekplaats ter hoogte van de Bovenkerkweg wel grote veiligheidsrisico's als gevolg van de hoeveelheid verkeer, de ligging in een bocht en het beperking in zicht daardoor. De toepassing van deze maatregel wordt dringend afgeraden.

De derde maatregel betreft het parkeerterrein aan het Bovenkerkpad om dit terrein exclusief te bestemmen voor bewoners is op zich een charmante maatregel, maar blijkt in de praktijk vaak een 'papieren maatregel' die meer stuurt op de maatschappelijke goedheid van de weggebruiker dan dat het daadwerkelijk bepaald gedrag onmogelijk maakt. Gezien de omgeving en het gebruik is dit een maatregel die snel met voeten getreden wordt, om zo 'alleen maar even iemand af te zetten'. Handhaving is eveneens lastig en arbeidsintensief en zal vaak kunnen leiden tot discussie over in hoeverre er geparkeerd wordt of niet. Tot slot zal er duidelijk gemaakt moeten worden wat bewoners zijn, en wat niet. Daarvoor zullen bewoners een ontheffing of vergunning moeten hebben. Vraag daarbij is ook hoe omgegaan gaat worden met bezoekers die nu nog gebruik mogen maken van de

parkeervoorzieningen, maar in de toekomst een parkeerplek zouden moeten zoeken buiten dit gebied. De parkeerdruk voor de bestaande omgeving zal daardoor toenemen.

In het onderzoek van HGCA wordt de optie benoemd om de Bovenkerkweg in te richten als fietsstraat ter hoogte van het kruispunt met de Parklaan en deze fietsstraat voorrang te geven op de overige richtingen. Dat is een maatregel die zeker kan bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op voornoemd kruispunt. Aanvullend is wel het advies om de fietsstraat te verlengen op de rest van de Bovenkerkweg in noordelijke richting, dus tot aan de Provincialeweg (N228). Aan de uiteinden kan de fietsstraat aansluiten op de fietspaden langs de Provincialeweg en naar het Fonteinkruid.

Op het Fonteinkruid is ook nog het zorgpunt dat aan de noordzijde, tussen Fonteinkruid en Parklaan een voetpad toegevoegd wordt. Aan de zuidzijde is dat echter niet voorzien, tussen Fonteinkruid en Valeriaan. Door ook hier een voetpad te creëren kan een verkeersluwe looproute vanuit het zuidoosten worden gerealiseerd, vrij van doorgaand verkeer en gehaaste ouders die kinderen met de auto naar school brengen.

Het verbeteren van de situatie op het kruispunt Parklaan - Wederiksingel is beslist wenselijk. De genoemde opties zijn daarbij positief te noemen, waarbij de aanleg van een rotonde de meeste investering vergt, maar ook de grootste verkeersveiligheidswinst zal boeken. Enige kanttekening is wel dat een twee richtingen fietspad aan de zuidzijde rond de rotonde niet de voorkeur geniet. Veiliger is om de gehele rotonde te voorzien van éénrichtingfietspaden.

Bij de aansluitingen parallelweg Wederiksingel geniet het de voorkeur om de bestaande uitrit duidelijker vorm te geven ten opzichte van het aanpassen van de voorrangsregeling. De gelijkwaardigheid in voorrang past beter binnen dit verblijfsgebied. Een nieuwe voorrangsregeling kan leiden tot verkeersdoorstromingproblemen waardoor er stagnatie optreedt op de Wederiksingel, met daarbij mogelijke verkeersveiligheidsrisico's.

De wens om de route vanaf het Hofplein richting het zuiden richting Grote Bospad en Kleine Bospad te strekken heeft tot gevolg dat het gehele kruispunt op de Provincialeweg verplaatst moet worden. Dit zijn rigoureuze ingrepen voor een beperkte winst in comfort en nog niet eens in verkeersveiligheid. De aanbeveling om in overleg te treden met de provincie als wegbeheerder van de N228 wordt niet onderschreven. Het strekken van de route heeft namelijk verkeersveiligheidsrisico's bij het oversteken tot gevolg. In de huidige situatie is de naderingssnelheid laag en het attentieniveau hoog. Weliswaar is de route enigszins langer, maar dat verschil is verwaarloosbaar.

- **Paragraaf 4.2 gedragsmaatregelen**
  Hier wordt de optie benoemd om verkeersregelaars in te zetten. Dit wordt ten sterkste afgeraden. De inzet van dergelijke verkeersregelaars is een teken van een slecht ontwerp of een onvoldoende goede inrichting van de openbare ruimte. Door het verbeteren van de inrichting kan de inzet van verkeersregelaars overbodig worden gemaakt. Juist daar zou de focus op moeten liggen.

- **Paragraaf 4.3 inrichting scholencomplex**
  In deze paragraaf wordt aangegeven dat er een voorkeur is om de verkeersafwikkeling vanuit gemotoriseerd verkeer via de Parklaan te Laten verlopen. Reden hiervoor is dat deze weg minder intensief gebruikt wordt door langzaam verkeer dan de andere wegen rondom de planlocatie. Op zich geen onlogische gedachte, maar nergens In de onderzoeken is opgenomen dat de mogelijkheid onderzocht is om het gedeelte Parklaan tussen de Bovenkerkweg en Heulestein volledig af te sluiten voor doorgaand autoverkeer en in te richten als fietspad en voetpad. Op die manier ontstaat een volledig verkeersluwe veiligere route voor fietsers en voetgangers, is er geen doorgaand verkeer mogelijk door het woongebied en wordt het halen en brengen per auto ontmoedigd. de vrijgekomen

ruimte kan tevens efficiënt benut worden voor het realiseren van bijvoorbeeld kiss+ride-voorzieningen of parkeervoorzieningen.

- **Paragraaf 4.4 uitwerking parkeerlocatie halen en brengen**

De in deze paragraaf genoemde optie voor het lang parkeren met een vrije doorgang van circa 2,5 meter is volstrekt onacceptabel en zou nimmer als reële optie genoemd mogen worden.
De doorgang is veel te krap voor normaal verkeer, laat staan voor hulpdiensten. Ook de opties waarbij een rijbaan resteert van 4,5 meter zijn als kwetsbaar aan te duiden. Indien er dan geparkeerd wordt aan weerszijden van de weg resteert alsnog een te smalle rijloper voor het overige verkeer. Fietsers worden dan in de knel gedrongen en kunnen niet passeren bij drukte. Als er op dit weggedeelte maatregelen genomen worden ten behoeve van parkeren dan wel halen en brengen dan moet er niet worden voortgeborduurd op de bestaande weginrichting van de Parklaan, maar zal een compleet nieuw ontwerp gemaakt moeten worden waarbij een totale herinrichting aan de orde is. Daarbij dient zeker ook de overweging meegenomen te worden om het gedeelte van de Parklaan tussen Bovenkerkweg en Heulestein af te sluiten voor het autoverkeer. De stelling dat op drukke tijden rekening moet worden gehouden met fietsverkeer én gemotoriseerd verkeer in twee richtingen wordt dan ook niet gevolgd; autoverkeer lijkt hier niet noodzakelijk. Een goed ingericht fietspad dat toegankelijk is voor hulpdiensten kan ook voor deze groep de bereikbaarheid garanderen.

Tot slot wordt nog opgemerkt dat het haaks parkeren ook een aantal grote nadelen kent, ook In de variant met een schrikstrook achter de parkeervakken. Ten eerste ontstaat een veel breder wegbeeld wat kan leiden tot hogere rijsnelheden. Ook kan de extra ruimte aanleiding geven om hier nog even snel te stoppen om iemand te laten in- of uitstappen, waardoor ander gebruik in de hand wordt gewerkt. Als derde vraagt haaks parkeren om een brede rijbaan in verband met het goed kunnen in en uitrijden van de parkeervakken.

- ## Voorontwerp bestemmingsplan

Op dit moment ligt er een voorontwerp bestemmingsplan ter inzage die de realisatie van een scholencomplex aan de Parklaan in Montfoort mogelijk maakt. Ook dit bestemmingsplan is inhoudelijk beoordeeld in deze contra expertise.

uiteraard betreft een groot deel van de opmerkingen zaken die ook al In het verkeersonderzoek naar voren zijn gekomen. Deze zullen hier niet herhaald worden.

- **Paragraaf 2.2 Toekomstige situatie**

In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat er ook een ontwikkeling mogelijk is voor kinderopvang. De verkeerseffecten daarvan zijn maar in beperkte mate meegenomen In het verkeersonderzoek. In deze paragraaf is eveneens aangegeven dat uitgangspunt voor de ontsluiting van het schoencomplex en het parkeren binnen het plangebied moeten worden opgelost. Echter, het plangebied omvat niet de Parklaan en ook een groot aantal maatregelen uit het verkeersonderzoek vallen buiten de plangebiedsgrenzen.

- **Paragraaf 3.3 Gemeentelijk beleid**

Door opdrachtgever is de zorg uitgesproken voor de mogelijkheden van buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf en peuterspeelzaal naast de functies van basisschool. Uit het voorontwerp bestemmingsplan blijkt niet dat deze functies allen gerealiseerd worden. In deze paragraaf wordt echter wel aangegeven dat binnen een multifunctioneel scholencomplex er ruimte geboden zou kunnen worden voor dergelijke functies. Dat ze ook daadwerkelijk worden gerealiseerd binnen dit plan staat niet zodanig benoemd, alleen het kinderdagverblijf naast de basisscholen is benoemd. Uiteraard is het wel mogelijk dat in de toekomst dergelijke ontwikkelingen alsnog gaan plaatsvinden.

- **Paragraaf 4.11.1 Parkeren**
  Uiteraard wordt ook hier uitgegaan van een te laag percentage kinderen dat gebracht en gehaald wordt met de auto waardoor de berekeningen niet juist zijn en de geschetste verkeerseffecten te positief worden neergezet.

- **Paragraaf 4.11.2 Verkeer**
  Opnieuw moet geconstateerd worden dat er In het geheel geen inzicht is gegeven in de bestaande parkeersituatie in en rond het plangebied. Er is geen nulmeting uitgevoerd wat betreft de parkeerdruk en ook over intensiteiten wordt niets gezegd, terwijl dit voor direct belanghebbende een essentieel onderdeel is van de verkeersaspecten waarop het plan beoordeeld zou moeten worden. Dat is nu niet mogelijk en wordt gezien als manco In het voorontwerp bestemmingsplan.

  Het is eigenlijk als een randvoorwaarde voor een goede ruimtelijke onderbouwing te benoemen om inzicht te geven in de huidige verkeersintensiteiten van het plangebied en haar omgeving. Aangezien ook het parkeren een belangrijk onderdeel vormt van de ontwikkelingsopgave is het van belang daarin eveneens goed beeld krijgen van de huidige situatie. Omdat er geen enkel vooronderzoek is gedaan naar de parkeersituatie en naar de hoeveelheid verkeer dat nu gebruik maakt van de bestaande infrastructuur, kan niet beoordeeld worden wat de relatieve verkeerseffecten zijn voor de omgeving.

Samenvatting

Onderzoek

De contra expertise die is uitgevoerd op het verkeersonderzoek en het voorontwerp van het bestemmingsplan brengen aan het licht dat op onderdelen verbetering mogelijk en nodig is.
In het verkeersonderzoek en in de goede ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan uit zich dit onder andere in een gebrekkig vooronderzoek, verkeerde aannames van verkeerscijfers uit het verleden en het niet bekend zijn met geldende richtlijnen voor de berekening van verkeersgeneratie.

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte en de hoeveelheid verkeer die ontstaat als gevolg van de ontwikkeling is bijvoorbeeld gebruik gemaakt van resultaten uit een onderzoek uit 2015 naar het haal en breng gedrag van de bestaande schoollocaties. Dit gedrag is één op één gekopieerd naar de huidige ontwikkelingslocatie voor het planjaar 2040. Maar de resultaten uit het onderzoek zijn erg locatiespecifiek en kunnen niet één op één gekopieerd worden. Hier moet nieuw onafhankelijk onderzoek naar plaatsvinden, of men moet gebruik maken van de berekeningsmethode zoals die vastgesteld is in het eigen gemeentelijk beleid van de gemeente Montfoort. Omdat onderzoek voor de huidige locatie ontbreekt is deze rekenslag alvast uitgevoerd In het kader van deze contra expertise. Daaruit blijkt dat de verkeersgeneratie ruim twee maal zo hoog is dan In het rapport wordt voorgesteld.

Ook is In het verkeersonderzoek en in het voorontwerp bestemmingsplan geen inzicht gegeven in de huidige feitelijke verkeerssituatie wat betreft parkeerdruk en verkeersintensiteit in en rond het plangebied. daardoor is het niet mogelijk om de verkeerseffecten die optreden als gevolg van de ontwikkeling te vertalen naar de effecten voor de omgeving. Er is immers geen referentie. Zorgen voor verkeersoverlast in de vorm van fout parkeren of een hoge parkeerdruk In de omgeving lijken daarom vooralsnog niet ongegrond. Het niet in beeld brengen van de huidige situatie wordt gekwalificeerd als een gebrek In het verkeersonderzoek en in de goede ruimtelijke onderbouwing van het voorontwerp bestemmingsplan.

Infrastructurele maatregelen

De infrastructurele maatregelen die worden voorgesteld in het verkeersonderzoek worden niet allemaal onderschreven. Een deel ervan is zeker van toegevoegde waarde, maar een deel ervan heeft ook zeker een verkeersveiligheid effect in negatieve zin en moet worden ontraden. De fietsstraat die wordt voorgesteld op de Bovenkerkweg zal een positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Die bijdrage kan nog vergroot worden door de fietsstraat te verlengen in noordelijke richting tot aan de Provincialeweg waardoor een volledig doorgaande fietsroute ontstaat tussen laatstgenoemde weg en het Fonteinkruid. Met name het bestaande knelpunt op het kruispunt met de Parklaan wordt hierbij aangepakt. In die omgeving kan ook nog een rotonde worden gerealiseerd op de Wederiksingel om op die manier de oversteekbaarheid te verbeteren voor voetgangers en fietsers, maar ook voor verkeer op de Parklaan. Daarnaast heeft de rotonde een snelheidverlagend effect voor het verkeer op de Wederiksingel.

Een maatregel die niet is benoemd maar zeker het onderzoeken waard is het afsluiten van de Parklaan voor autoverkeer tussen de Bovenkerkweg en Heulestein. Dit biedt de mogelijkheid voor een goede langzaam verkeersverbinding van oost naar west aan de zuidzijde van het plangebied. Bovendien wordt met de maatregel het halen en brengen ontmoedigd omdat doorgaand verkeer door de wijk niet meer mogelijk is en op die manier kan gerealiseerd worden dat het percentage leerlingen dat met de auto gebracht en gehaald wordt omlaag gaat en het fietsgebruik en lopen toeneemt.