





## Inhoud

1. Inleiding .....	5
1.1 Kader .....	5
1.2 Doel .....	5
2. Programma .....	7
3. Locatie Margrietplantsoen .....	8
4. Randvoorwaarden en uitgangspunten .....	11
4.1 Stedenbouw en Architectuur .....	11
4.2 Verkeer en Parkeren .....	15
4.3 Openbare ruimte en groen .....	23
5. Uitvoeringsaspecten .....	25
5.1 Juridisch planologisch kader .....	25
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....	25

Bijlage 1 Samenvatting participatietraject

Bijlage 2 Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Bijlage 3 Parkeeronderzoek IKC Margrietplantsoen

Bijlage 4 Ontwerpstudie Herinrichting Oranje Nassastraat



# 1. Inleiding

## 1.1 Kader

Op 21 april 2015 heeft de gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude de Gebiedsvisie ontwikkeling Dorpskern Halfweg vastgesteld. Het betreft een integrale ruimtelijke gebiedsvisie met als kernopgave:

*Een sterker dorpshart, met meer woningen, meer ruimte voor ontmoeting en betere maatschappelijke voorzieningen.*

Specifiek is gekeken naar drie mogelijke verandergebieden. Eén van de belangrijkste ruimtelijke veranderingen is een beoogde nieuwe locatie voor de basisscholen in Halfweg, door het samengaan van de Jozefschool, Margrietschool en de Halverwegeschool. Daarbij wordt onderzocht of de realisatie van een Integraal Kind Centrum (IKC) mogelijk is. Bij de vaststelling van de Gebiedsvisie heeft de gemeenteraad er voor gekozen om in eerste instantie de locatie Margrietplantsoen uit te werken voor de realisatie van het IKC. Tevens worden er voorstellen gedaan voor een mogelijke invulling voor de vrijkomende schoollocaties.

Na vaststelling van de Gebiedsvisie is in samenspraak met de schoolbesturen het programma verder uitgewerkt en de stedenbouwkundige, landschappelijk, verkeerskundige en financiële haalbaarheid van de locatie Margrietplantsoen verder onderzocht. Op 31 mei 2016 heeft de gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude besloten om de locatie Margrietplantsoen aan te wijzen als locatie voor de nieuw te realiseren school. Daarbij is tevens aangegeven dat de verdere uitwerking van de ontwerpogave, de situatie rondom verkeer en parkeren en openbare ruimte in samenwerking met belanghebbenden en scholen wordt opgepakt. In september 2016 zijn een drietal werkgroepen rondom deze thema's aan de slag gegaan. De input vanuit dit participatietraject is waar mogelijk meegenomen in het Programma van Eisen. Een samenvatting van het participatietraject is opgenomen in bijlage 1.

De volgende beleidsstukken en besluiten vormen de kaders voor voorliggend PvE:

- De Gebiedsvisie Ontwikkeling Dorpskern Halfweg;
- Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs Haarlemmerliede en Spaarnwoude 2015;
- Haalbaarheidsonderzoek Margrietplantsoen;
- Groenstructuurplan;
- Parkeerbeleid Halfweg Zuid
- Welstandnota;
- Raadsbesluit 31 mei 2016

Het schoolbestuur treedt op als bouwheer en is integraal verantwoordelijk voor de realisatie van het schoolgebouw binnen de gestelde kaders en (financiële) randvoorwaarden.

De rol van de gemeente bestaat uit het beschikbaar stellen van het benodigde investeringskrediet, leveren van de bouwrijpe grond en het opstellen en toetsen van de kaders waarbinnen de ontwikkeling plaats kan vinden.

## 1.2 Doel

Doel van voorliggend Gemeentelijk Programma van Eisen is aan te geven aan welke randvoorwaarden en uitgangspunten de realisatie van het IKC op het Margrietplantsoen dient te voldoen. Het gaat daarbij om de onderwerpen Stedenbouw en Architectuur, Parkeren en Verkeer, Openbare Ruimte en Groen. Het Programma van Eisen dient enerzijds als basis voor de verdere

uitwerking en het ontwerp van de te herinrichten wegen, aanleg parkeervoorzieningen voor het IKC en de herinrichting van het openbaar groen (Margrietplantsoen) door de gemeente. Anderzijds biedt het, gezamenlijk met het ruimtelijk-functioneel PvE van het schoolbestuur, de kaders voor de architect om te ontwerpen.

## 2. Programma

De gemeenteraad heeft in de vergadering op 31 mei 2016 besloten om het Margrietplantsoen aan te wijzen als locatie voor de nieuw te realiseren school. Tevens is besloten dat de omvang maximaal 330 leerlingen mag bedragen. Deze omvang is noodzakelijk om een 'levensvatbare' school' te realiseren en daarmee voor de lange termijn de kwaliteit van het onderwijs te kunnen waarborgen. Het beoogde aantal leerlingen is overigens lager dan de huidige omvang van de scholen gezamenlijk en lager dan waarmee rekening wordt gehouden in de actuele leerlingenprognose.

Het streven is om te komen tot de realisatie van een Integraal Kindcentrum (IKC). Dat betekent dat naast de drie scholen ook een vorm van kinderopvang in het gebouw wordt gerealiseerd.

In de Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs zijn de normen opgenomen met betrekking tot de ruimtebehoefte per leerling en de oppervlakte buitenspeelruimte. Ten aanzien van de kinderopvang 0-4 jaar wordt uitgegaan van een oppervlakte van 350-400 m<sup>2</sup> en een buitenruimte van 100m<sup>2</sup>.

Vaste voet (= 200 m <sup>2</sup> per instituut)	400 m <sup>2</sup>
330 leerlingen (=5,03 m <sup>2</sup> per leerling)	1660 m <sup>2</sup>
besparing ten gevolge van één speellokaal	-40 m <sup>2</sup>
<b>Totaal gebouw</b>	<b>2020 m<sup>2</sup></b>
Gymzaal	<b>450 m<sup>2</sup></b>
Buitenspeelruimte	<b>990 m<sup>2</sup></b>
Kinderopvang	<b>400 m<sup>2</sup></b>
Buitenspeelruimte kinderopvang	<b>100 m<sup>2</sup></b>

### 3. Locatie Margrietplantsoen

Het Margrietplantsoen vormt ruimtelijk en sociaaleconomisch oorspronkelijk het hart van het dorp. In de onmiddellijke nabijheid zijn publieke voorzieningen te vinden als het politiebureau, twee scholen en twee kerken, alsmede andere voorzieningen als een winkelstrip met bovenwoningen en een cafetaria. Daaromheen liggen woonwijken uit verschillende periodes met her en der bedrijfsbebouwing. De N200 vormt een harde grens en barrière voor de buurt. Het plantsoen zelf biedt gelegenheid voor verschillende doelgroepen om te spelen en samen te komen in de open lucht.

Het Margrietplantsoen heeft een oppervlakte van circa 3800 m<sup>2</sup>.

Stedenbouwkundig heeft het Margrietplantsoen een belangrijke functie. Het is de centrale open plek in de buurt met verblijfsruimte voor verschillende doelgroepen, qua functie vergelijkbaar met een brink, met daaromheen voorzieningen. Daarnaast is het een oriëntatiepunt voor het functioneren van de wijk. Vanaf dit punt met openbare voorzieningen trek je je terug in je eigen buurt. Je ziet de verschillende kerktorens die de buurt herkenningspunten en identiteit geven.

De woonbebouwing en voorzieningen bestaan overal uit twee lagen met een kap. De scholen zijn voornamelijk 1 laag (behalve de gymzaal). De bedrijfsbebouwing is twee lagen. De kerken domineren door zowel hun hoogte als bouwstijl het beeld.









Stedenbouwkundige randvoorwaarden (zie ook bijlage 2)



## 4. Randvoorwaarden en uitgangspunten

### 4.1 Stedenbouw en Architectuur

Omdat het plein zowel een centraal punt voor de buurt als een oriëntatiepunt is, is een zorgvuldige inpassing belangrijk. Behoud van de publieke functie en de plek als oriëntatiepunt moeten voorop staan. Daarnaast kan dubbelgebruik van zowel de open ruimte als de bebouwde ruimte de functie en beleving van de plek juist versterken.

Een van de kwaliteiten is dat de plek een bepaalde intimiteit heeft door de kleine schaal van de omringende bebouwing en begrenzing door groen, maar tegelijk zicht biedt op de verschillende kerktorens. Toevoeging van een nieuwe publieke functie kan het karakter van het Margrietplantsoen als centrale plek in het dorp versterken. De rooilijnen van de woningen aan de Julianastraat worden doorgezet zodat de bebouwing opgenomen wordt in het stedelijk weefsel en het eigenlijk een aanhechting van de bestaande structuur vormt.

De architectonische inpassing van het gebouw zal een hoge kwaliteit moeten kennen om recht te doen aan de plek. Om de bestaande omgeving niet te veel te domineren, waardoor het karakter van de buurt verloren zou kunnen gaan, wordt een maximum van twee bouwlagen aangeraden. De omliggende bebouwing bestaat uit twee lagen met een kap.

Door zijn situering recht tegenover Dr. Schaepmanstraat wordt de invloed van de nieuwbouw op de omgeving nog versterkt en daarmee wordt de noodzaak onderschreven het gebouw qua architectuur te kunnen omschrijven als hoogwaardig en 'special'.

Het Margrietplantsoen heeft een oppervlakte van circa 3800 m<sup>2</sup>. Rekening houdend met aansluiting op bestaande rooilijnen en afstand tot belendende woonbebouwing is het bebouwbaar oppervlakte circa 3300 m<sup>2</sup>. Een programma van 1010m<sup>2</sup> per bouwlaag over 2 lagen en kinderdagverblijf van 400 m<sup>2</sup> zijn te realiseren binnen het bouwvlak van circa 1325 m<sup>2</sup>. De gymzaal dient op een andere locatie te worden gerealiseerd, om er voor te zorgen dat er nog voldoende ruimte over blijft voor openbaar groen en een schoolplein. Het gebied van de huidige Margrietschool is het meest geschikt als locatie voor de nieuwe gymzaal.

Stedenbouwkundig zijn de volgende randvoorwaarden en uitgangspunten te formuleren:

- Zowel de locatie in het centrum van Halfweg als het deels openbare en prominente karakter van de nieuwbouw vraagt om een zorgvuldige architectuur.
- Gebouw situeren aan oostzijde van Margrietplantsoen. Hierdoor wordt geborgd dat publieke functie en centraal oriëntatiepunt behouden blijft.
- Het gebouw dient aan te sluiten op de omgeving:
  - o Aansluiten op de bestaande rooilijn van de woningen aan de Julianastraat;
  - o Maximaal twee bouwlagen, maximale bouwhoogte 8 meter;
  - o Dorps karakter.
- Voor wat betreft materialisatie dient aansluiting te worden gezocht op de omgeving: baksteen of organische materialen (hout, groene gevel).
- Afstand van minimaal 10 meter tussen gevel omringende woningen en IKC.
- Bij ontwerp en inpassing van het gebouw rekening houden met de privacy ten opzichte van omringende woningen.
- Integraal ontwerp gebouw en buitenspeelruimte/park, zonder dat de buitenspeelruimte/park alleen bij de school hoort.

## Referentiebeelden



Dorps karakter



Materialisering Baksteen



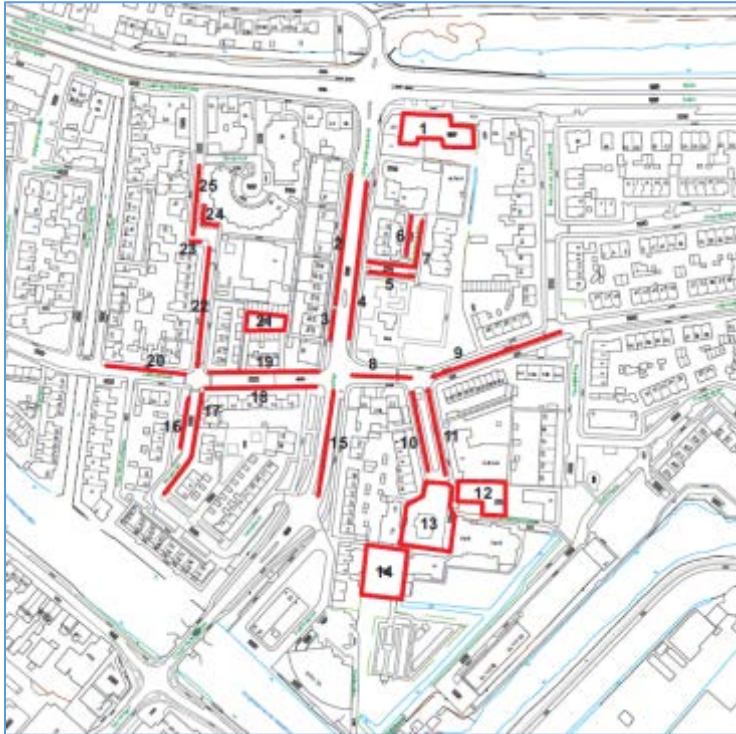
Materialisering: organische materialen

- Spelen in een groene omgeving, beperkte toepassing van verharding.

Bij de uitwerking dient rekening gehouden te worden met specifieke wensen t.b.v. scholenbouw zoals daglicht toetreding en interne logistieke wensen/eisen.

Groep	aantal leerlingen	% met de auto	correctie parkeerduur	reductie aantal kinderen per v oertuig	aantal parkeerplaatsen (K+R)
1 - 3	165	60%	0,5	0,75	37,1
4 - 8	165	40%	0,25	0,85	14,0
KDV	51	65%	0,25	0,75	6,2
Totaal					57,4

Tabel 1: Berekening parkeerbehoefte IKC Halfweg (CROW methode)



Figuur 1 Onderzoeksgebied en sectie-indeling parkeeronderzoek

	omvang	eenheid	kencijfer	doelgroep	basisvraag	Aanwezigheid				Parkeervraag per moment			
						werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	werkdagnacht	werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	werkdagnacht
Parkeerbehoefte huidige situatie (sectie 2 t/m 9) <i>(exclusief functie school o.b.v. parkeeronderzoek)</i>					56*	-	-	-	-	53	53	50	56
Parkeerbehoefte docenten en overig personeel <i>(o.b.v. kengetallen parkeerbeleid Halfweg-zuid)</i>	11 groep		0,8 p.p. per groep	docenten	8,8	100%	100%	0%	0%	8,8	8,8	0,0	0,0
			0,24 p.p. per groep	overig personeel	2,6	100%	100%	0%	0%	2,6	2,6	0,0	0,0
Parkeerbehoefte halen en brengen <i>(obv waarnemingen parkeeronderzoek)</i>					71,0	-	-	-	-	71,0	71,0	0,0	0,0
Parkeerbehoefte personeel KDV <i>(o.b.v. kengetallen parkeerbeleid Halfweg-zuid)</i>	400 m2 bvo		1,1 p.p. per 100 m2 bvo	personeel	4,4	100%	100%	0%	0%	4,4	4,4	0,0	0,0
Parkeerbehoefte halen en brengen KDV <i>(o.b.v. kengetallen CROW)</i>					7,0	100%	100%	0%	0%	7,0	7,0	0,0	0,0
<b>Totale parkeerbehoefte inclusief halen en brengen schoolkinderen</b>										<b>146,8</b>	<b>146,8</b>	<b>50,0</b>	<b>56,0</b>
<b>Totale parkeerbehoefte exclusief halen en brengen schoolkinderen</b>										<b>68,8</b>	<b>68,8</b>	<b>50,0</b>	<b>56,0</b>

\* uit parkeeronderzoek 2015 blijkt dat de parkeerbehoefte van de secties 2 t/m 11 buiten de openingstijden van de school maximaal 56 bedraagt, aantal voor verschillende perioden gebaseerd op onderzoek uit 2016.

Tabel 2: Parkeerbehoefte toekomstige situatie (parkeeronderzoek)

## 4.2 Verkeer en Parkeren

Scholieren komen naar de school op de fiets, lopend of worden door de ouders met de auto gebracht. De gebruikte vervoerwijze is afhankelijk van de afstand van huis tot school, de omgeving van de school (ligt de school langs een doorgaande weg) en van de werktijden van de ouders of verzorgers. Voor de verkeersveiligheid moeten de routes voor fietsers en voetgangers naar de school worden onderzocht. Daarnaast zal een voorziening moeten worden gerealiseerd voor halen en brengen per auto en voor het parkeren van de leerkrachten.

Er zijn verschillende methoden om de parkeerbehoefte van personeel en het aantal plaatsen dat nodig is voor halen en brengen van leerlingen te bepalen. Het CROW heeft hiervoor een tool ontwikkeld. Het betreft echter een algemene tool, terwijl in deze situatie vanwege het feit dat veel kinderen over grotere afstand naar school komen (met name vanuit Amsterdam), er mogelijk sprake is van een afwijkende situatie. Om deze reden is besloten de huidige parkeerbehoefte ook te bepalen aan de hand van onderzoek. Hieruit kan de parkeerbehoefte voor het IKC in de toekomst voor zowel personeel als voor het halen en brengen van kinderen met de auto worden bepaald.

### Rekentool CROW

De tool is gebaseerd op het aantal leerlingen, het aandeel daarvan dat met de auto wordt gebracht en het aantal inzittende kinderen per voertuig. Op basis van de CROW normen zouden circa 57 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd voor halen&brengen (zie tabel 1)

### Parkeeronderzoek

Naast de theoretische rekenmethoden is ter plaatse ook onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek bestond uit het registreren van het aantal geparkeerde voertuigen in de perioden rondom het in- en uitgaan van de scholen. Daarnaast zijn in de perioden voor het ingaan van de scholen, tussen het in-/uitgaan en na het uitgaan van de scholen de kentekens van geparkeerde voertuigen geregistreerd. Op deze wijze kan worden bepaald hoeveel voertuigen er tijdens die registratiemomenten aan bewoners, werknemers en bezoekers zijn toe te schrijven.

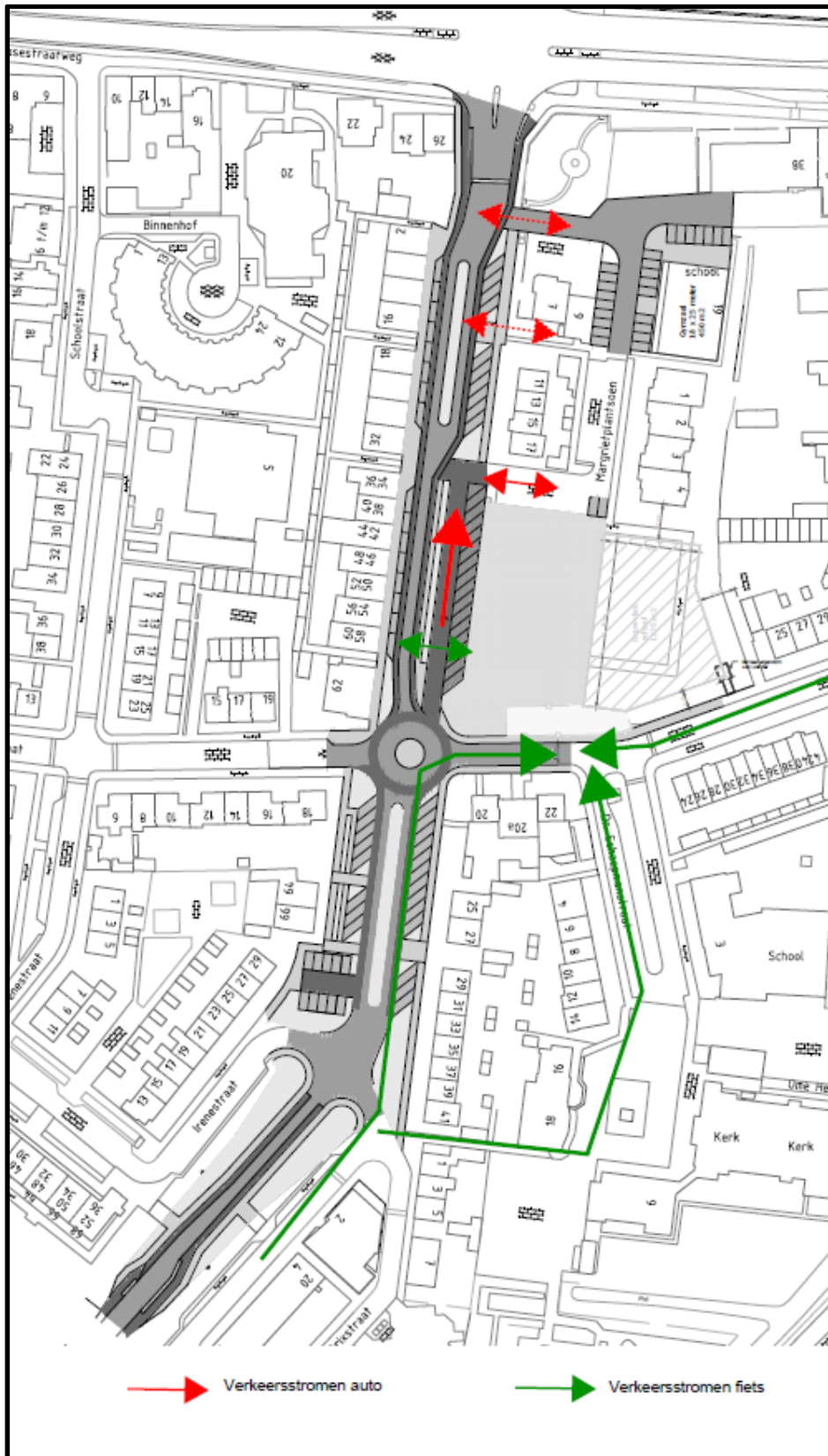
Uit het onderzoek blijkt dat, rekening houdend met een afname van het aantal leerlingen in de nieuwe situatie, er 71 parkeerplaatsen nodig zijn voor voertuigen van halende en brengende ouders en 16 parkeerplaatsen voor personeelsleden.

### Parkeerbalans

Doelstelling bij het opstellen van de parkeerbalans is om de overlast voor de omgeving, met name in de woonstraten, tot een minimum te beperken. Dit betekent dat overloop naar omliggende gebieden zoveel mogelijk moet worden voorkomen en de parkeercapaciteit binnen het gebied toereikend moet zijn om fout parkeren te voorkomen. In principe dient het gebied dus te voorzien in voldoende capaciteit om de parkeervraag te faciliteren.

Er is derhalve gekeken naar de parkeercapaciteit direct rondom het Margrietplantsoen (sectie 2 t/m 11, figuur 1). Om een goed beeld te krijgen van de toekomstige parkeerbehoefte is een berekening uitgevoerd, waarbij rekening is gehouden met de reguliere parkeerders en de toekomstig te verwachten parkeerders. De resultaten hiervan zijn weergegeven in tabel 2.

Uit de tabel blijkt dat de maximale parkeervraag zich voordoet op de werkdagmiddag en ochtend. Op dat moment is er een behoefte van 147 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er in het gebied, waar de parkeercapaciteit 79 parkeerplaatsen bedraagt, 68 parkeerplaatsen moeten worden toegevoegd.



Verkeersstromen



### Oplossingsrichtingen verminderen parkeerbehoefte

Uit de parkeerbalans blijkt dat een substantieel aantal parkeerplaatsen moet worden toegevoegd in het gebied waarvan een groot deel grotendeels leeg zal blijven buiten de haal- en brengtijden.

Mogelijke oplossing voor deze problematiek:

#### *Personeelsparkeren elders*

Overwogen kan worden om de werknemers van de school en het KDV op een grotere afstand, buiten de secties 2 t/m 11 een parkeerplaats aan te bieden. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen binnen het gebied bedraagt dan nog 52.

#### *Spreiding schooltijden*

Een tweede (aanvullende) oplossingsrichting zou kunnen zijn om de begin- en eindtijden van de scholen te laten variëren en om op deze wijze de parkeervraag te beperken. Uitgaande van een spreiding van 15 minuten in begin en eindtijden, dienen er in het gebied nog 52 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd en 35 parkeerplaatsen indien het personeel elders parkeert.

### Verkeersstromen

Voor een schoolomgeving zijn verkeersveilige en directe routes voor langzaam verkeer belangrijk. Belangrijk daarbij is ook het zo veel mogelijk scheiden van de verkeersstromen van autoverkeer en langzaam verkeer (voetganger, fiets). De verkeersstromen voor de fiets vanuit Halfweg-Oost, Zwanenburg en Amsterdam zullen zich met name concentreren in de Julianastraat. De fietsroutes en oversteekmogelijkheden voor dit fietsverkeer is in principe voldoende veilig. Voor het fietsverkeer vanuit Halfweg-West dient een voldoende veilige oversteekmogelijkheid ten noorden van de kruising Oranje Nassaustraat-Julianastraat te worden gecreëerd. Een mogelijke oplossing is het instellen van een schoolzone in de Oranje Nassaustraat ten noorden van de Julianastraat. Voor het fietsverkeer vanuit Halfweg-Noord zijn voldoende veilige fietsroutes via de Oranje Nassaustraat en/of de Cor v.d. Lindenstraat.

De verkeersstromen van het autoverkeer zijn grofweg te scheiden in het autoverkeer vanuit Halfweg-Noord/Amsterdam en het autoverkeer vanuit Halfweg-Zuid/Zwanenburg. Voor beide verkeersstromen moeten voldoende goed bereikbare parkeerplaatsen voor halen&brenge worden gecreëerd.

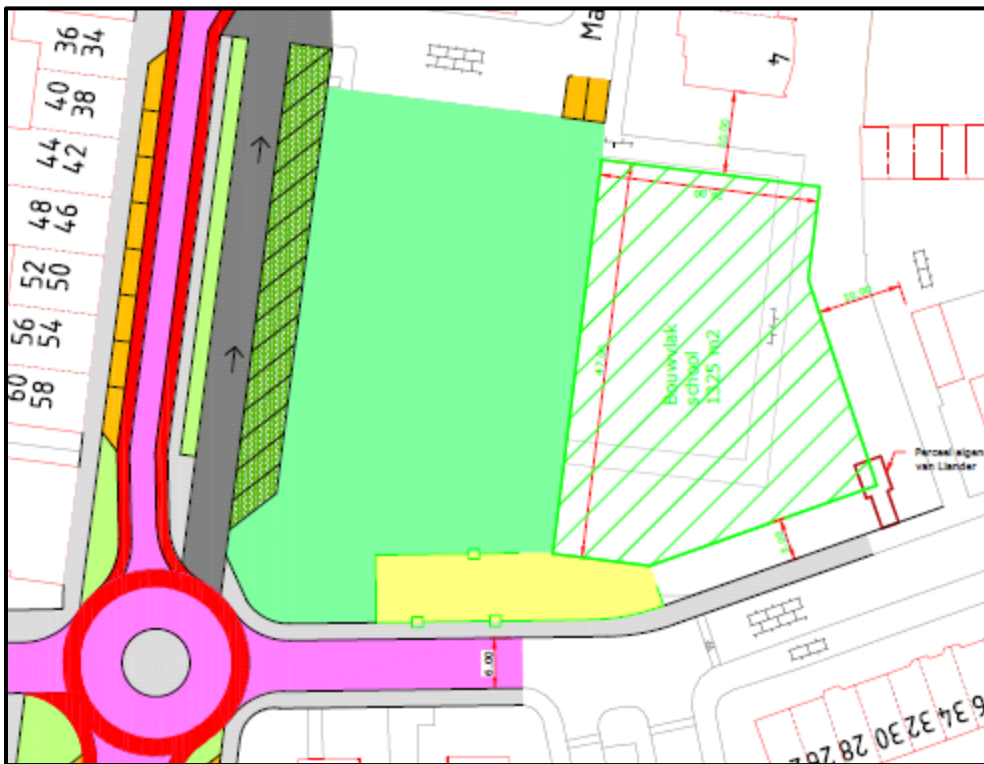
### Algemene uitgangspunten en randvoorwaarden

Ten aanzien van Verkeer en parkeren zijn de volgende algemene uitgangspunten en randvoorwaarden te formuleren:

- Aantal benodigde parkeerplaatsen voor halen&brenge en personeel vast te stellen op grond van parkeeronderzoek.
- Parkeeroverlast voor de (woon)omgeving tot een minimum beperken.
- Veilige oversteekplaatsen.
- Zo veel mogelijk scheiden verkeersstromen autoverkeer en langzaam verkeer (voetganger, fiets).
- Zorgen voor doorstroming verkeer, voorkomen draai- en keerbewegingen.
- Voldoende stallingsruimte fietsen op korte afstand van het IKC.
- Halen&brenge op zo'n kort mogelijke afstand van het IKC. Maximale loopafstand 100 meter.
- Zo min mogelijk parkeerplaatsen aanleggen voor alleen halen&brenge (groot gedeelte onbenut). Onderzoeken dubbelgebruik en dubbele functie parkeerplaatsen.
- Kiss&ride strook in Margrietplantsoen niet wenselijk in verband met beperken verharding.
- Spreiding schooltijden
- Parkeerplaatsen voor personeel realiseren buiten secties 2 t/m 11



Ontwerpstudie toevoegen 25 parkeerplaatsen locatie Margrietschool



Ontwerpstudie toevoegen 15 parkeerplaatsen Oranje Nassaustraat

### Locaties uitbreiding parkeercapaciteit

Op basis van het parkeeronderzoek en de geformuleerde algemene uitgangspunten en randvoorwaarden zijn mogelijke locaties voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit aan te wijzen.

#### *Oranje Nassaustraat/Julianastraat*

De herinrichting van de Oranje Nassaustraat biedt mogelijkheden om extra parkeercapaciteit te realiseren. Door het instellen van een 30 km/u regime, afname van verkeersintensiteiten en weren vrachtverkeer, kan het profiel van de weg worden aangepast. Er is een aantal varianten uitgewerkt waaruit blijkt dat direct aan het Margrietplantsoen circa 15 parkeerplaatsen voor halen&brenge kunnen worden gerealiseerd. Bij voorkeur krijgen deze plaatsen geen permanent karakter en wordt onderzocht of een dubbele functie mogelijk is met het park/speelruimte. In het profiel van de Oranje Nassaustraat ten zuiden van de Julianastraat is voldoende ruimte voor het toevoegen van parkeerplaatsen voor het personeel van het IKC.

De versmalling van het westelijk deel van de Julianastraat door het laten vervallen van het voorsoortevak biedt mogelijkheden voor het realiseren van fietsenstallingen.

Uitgangspunten en randvoorwaarden Oranje Nassaustraat/Julianastraat:

- De uiteindelijke uitwerking en het ontwerp van de herinrichting van de Oranje Nassaustraat en Julianastraat dient in samenhang plaats te vinden met de reconstructie van de N200 en het ontwerp van het park/buitenspeelruimte IKC.
- Onderzoeken mogelijkheden voor een rotonde op het kruispunt Julianastraat-Oranje Nassaustraat.
- Onderzoeken dubbele functie parkeerplaatsen halen&brenge direct grenzend aan Margrietplantsoen.
- Veilige oversteekplaatsen Oranje Nassaustraat.
- Behoud laad&los mogelijkheden .

#### *Herontwikkeling hoek Oranje Nassaustraat/Amsterdamsestraatweg*

Dit betreft het gebied van de huidige Margrietschool, het (tijdelijke) parkje en de parkeergelegenheid van Hotel De Keizerskroon. De herontwikkeling van dit gebied biedt mogelijkheden voor het toevoegen van parkeercapaciteit. Rondom de nieuwe gymzaal kunnen circa 25 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De herontwikkeling van dit gebied moet in samenhang worden gezien met de herinrichting van de Oranje Nassaustraat, de reconstructie van de N200 en de ambitie om in dit gebied woningbouw te realiseren (Gebiedsvisie dorpskern Halfweg). Daarnaast verdient het aanbeveling om in overleg met Hotel De Keizerskroon de mogelijkheid van dubbelgebruik van parkeerplaatsen te onderzoeken. Bij de uitwerking dient aandacht te zijn voor de ontsluiting van dit gebied op de Oranje Nassaustraat en de aansluiting op de weg Margrietplantsoen. De weg Margrietplantsoen zou bij voorkeur doodlopend blijven om het karakter van woonerf te behouden.

Uitgangspunten en randvoorwaarden hoek Oranje Nassaustraat/Amsterdamsestraatweg

- Herontwikkeling van dit gebied in samenhang met herinrichting Oranje Nassaustraat, reconstructie N200 en toekomstige woningbouwontwikkeling.
- Onderzoeken mogelijkheid dubbelgebruik parkeerplaatsen Hotel De Keizerskroon.
- Handhaven weg Margrietplantsoen als doodlopende weg.

## Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de parkeerbehoefte van het IKC kan worden ingevuld door het toevoegen van parkeergelegenheid bij de herinrichting van de Oranje Nassaustraat en bij de gymzaal op de locatie Margrietschool. Indien de spreiding van schooltijden onverhoopt geen doorgang kan vinden, is ook in de maximale variant de parkeerbehoefte in te vullen door de aanleg van extra parkeerplaatsen bij de herinrichting van de Oranje Nassaustraat.

	<b>Met spreiding schooltijden</b>	<b>Zonder spreiding schooltijden</b>
Personeelsparkeren Oranje Nassaustraat	16	16
Halen&brenge locatie Margrietschool	25	25
Halen&brenge locatie Margrietplantsoen-Oranje Nassaustraat	15	15
Extra parkeerplaatsen Oranje Nassaustraat	-	12
<b>Totaal benodigd</b>	<b>52</b>	<b>68</b>





### 4.3 Openbare ruimte en groen

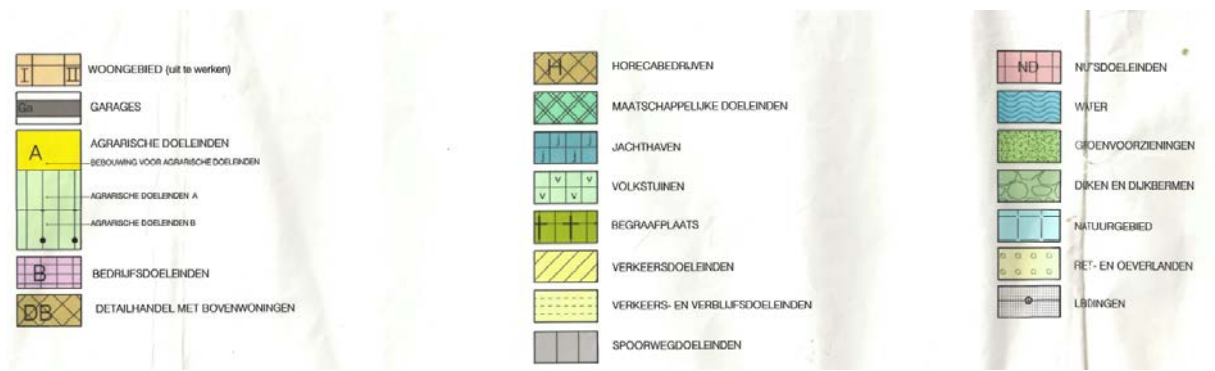
Door de realisatie van het IKC zal een gedeelte van het groen en het voetbalveld op het Margrietplantsoen verdwijnen. Na realisatie van het gebouw blijft voor de buitenspeelruimte en het openbaar groen aan de voorzijde van het gebouw nog circa 1750 m<sup>2</sup> beschikbaar. Op basis van de normen uit de Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs dient voor het IKC 990 m<sup>2</sup> buitenspeelruimte te worden gerealiseerd. Daarnaast is voor de kinderopvang een buitenruimte van circa 100 m<sup>2</sup> benodigd.

Van belang is dat het Margrietplantsoen haar openbare en publieke functie zo veel mogelijk behoudt. Om dit te waarborgen zal de buitenspeelruimte van het IKC voor een groot deel een openbaar karakter krijgen. Dat biedt de mogelijkheid om de buitenspeelruimte te combineren met openbare speelvoorzieningen en een ontmoetingsplek. Het ontwerp van openbare ruimte wordt dan ook verder uitgewerkt samen met omwonenden, scholen en (schoolgaande) kinderen.

Het groen dat verdwijnt op het Margrietplantsoen zal worden gecompenseerd bij de herontwikkeling van de locatie Jozefschool. Mogelijk wordt bij de locatie Jozefschool dan ook een voetbalvoorziening gerealiseerd indien daar in het ontwerp van de buitenspeelruimte Margrietplantsoen onvoldoende ruimte voor is. Tot slot is het wenselijk om bij de herinrichting van de Oranje Nassaustraat groene kwaliteit toe te voegen.

De volgende uitgangspunten en randvoorwaarden dienen te worden meegenomen in het ontwerp:

- Buitenspeelruimte IKC dient op basis van Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs 990 m<sup>2</sup> te bedragen.
- Voor de kinderopvang een aparte afsluitbare buitenruimte van circa 100 m<sup>2</sup>.
- Integraal ontwerp buitenruimte en gebouw
- Buitenspeelruimte en openbare ruimte Margrietplantsoen in samenhang ontwerpen.
- Behoud openbare en publieke functie Margrietplantsoen.
- Buitenspeelruimte IKC voor een groot gedeelte openbaar.
- In ontwerp aandacht voor veiligheid van buitenspelende kinderen van de kinderopvang en jongste kinderen van de basisschool.
- Behoud/creëren ontmoetingsplek voor volwassenen.
- Spelen in een groene omgeving. Beperkte toepassing van verharding.
- Compensatie groen bij herontwikkeling van de locatie Jozefschool.
- Toevoegen groen bij herinrichting Oranje Nassaustraat.
- Behoud voetbalvoorziening in Halfweg. Bij voorkeur op Margrietplantsoen, maar indien daar in het ontwerp geen ruimte voor is bij de Jozefschool.
- De rode beuken op het Margrietplantsoen zo veel mogelijk behouden en integreren in het ontwerp.
- Groene inpassing schoolgebouw .



Uitsnede bestemmingsplan Halfweg 2007



## 5. Uitvoeringsaspecten

### 5.1 Juridisch planologisch kader

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan "Halfweg 2007" (vastgesteld 27 januari 2008, goedgekeurd 13 juli 2009). Het Margrietplantsoen heeft de bestemming 'Groenvoorzieningen' en deze gronden zijn bestemd voor:

*Gazon, beplanting, verhardingen, parkeervoorzieningen en voetpaden met de voor het onderhoud hiervan nodige bouwwerken, waaronder lichtmasten en straatmeubilair.*

De realisatie van het Integraal Kindcentrum met buitenspeelruimte is in strijd met deze bestemming.

Ter plaatse van de toekomstige gymzaal en parkeerplaatsen hebben de gronden de bestemming 'Maatschappelijke doeleinden' en zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen de daarbij behorende bouwwerken en open terreinen, zoals opslag- en parkeerplaatsen. Het bebouwingspercentage bedraagt 80%, de maximale goothoogte is 4 meter en maximale bouwhoogte 5 meter. De gymzaal krijgt een oppervlakte van 450 m<sup>2</sup> en een bouwhoogte van 5 meter. De realisatie van de gymzaal en parkeerplaatsen past binnen de doeleindenbeschrijving, maar is in strijd met de bouwvoorschriften voor wat betreft de maximale goothoogte.

De realisatie van parkeervoorzieningen en herinrichting Oranje Nassaustraat is mogelijk binnen de bestemming Verkeersdoeleinden

### 5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Omdat de gemeente het van belang vindt om de verschillende belanghebbenden te betrekken bij het opstellen van het PvE, is een participatietraject doorlopen. Er zijn een drietal werkgroepen samengesteld rondom de thema's Stedenbouw en Architectuur, Parkeren en Verkeer en Openbare Ruimte en Groen. De werkgroepen hadden een brede samenstelling met omwonenden, ondernemer, ouder en leraar van de scholen en een afvaardiging van de dorpsraad Halfweg-Zwanenburg. De werkgroepen zijn in een tweetal bijeenkomsten bij elkaar gekomen.

Voor een uitgebreide beschrijving van de uitkomsten van het participatietraject wordt verwezen naar de bijlage bij dit raadsvoorstel. De uitkomsten van het participatietraject zijn voor het overgrote gedeelte meegenomen in het Programma van Eisen.

In het vervolgtraject worden belanghebbenden betrokken bij het ontwerp en de inrichting van de buitenspeelruimte/park en de herinrichting van de Oranje Nassaustraat.



## BIJLAGEN

## **Participatietraject**

**IKC Margrietplantsoen**

## Inhoud

1.	Inleiding .....	3
1.1	Aanleiding .....	3
1.2	Doel Participatietraject.....	3
1.3	Opzet .....	3
2.	Werkgroep Stedenbouw en Architectuur .....	5
3.	Werkgroep Openbare ruimte en Groen .....	9
4.	Werkgroep Verkeer en Parkeren.....	13

Bijlage 1 : verslagen bijeenkomsten werkgroepen

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Op 31 mei 2016 heeft de gemeenteraad besloten om de locatie Margrietplantsoen aan te wijzen als locatie voor de realisatie van een Integraal Kindcentrum (IKC). In het IKC worden de 3 bestaande basisscholen (Jozefschool, Margrietschool en Halverwege) bijeen gebracht in één gebouw inclusief kinderopvang en peuterspeelzaal. De ideeën voor een IKC vinden zijn oorsprong in de Structuurvisie “samen naar 2035” (uit 2012) en zijn verder uitgewerkt in de Gebiedsvisie Ontwikkeling Dorpskern Halfweg (uit 2015). Vervolgens is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat het Margrietplantsoen de beste en een haalbare locatie is voor de realisatie van een IKC. De volgende stap is dat de gemeente een Programma van Eisen op gaat stellen waarin is opgenomen aan welke uitgangspunten het IKC moet voldoen en bekeken wordt wat de gevolgen zijn voor de omgeving. Het gaat dan vooral om de onderwerpen Parkeren en Verkeer, Stedenbouw en Architectuur en Openbare Ruimte en Groen.

Het schoolbestuur treedt op als bouwheer en is integraal verantwoordelijk voor de realisatie van het schoolgebouw binnen de gestelde kaders en (financiële) randvoorwaarden. De rol van de gemeente bestaat uit het beschikbaar stellen van het benodigde investeringskrediet, leveren van de bouwrijpe grond en het opstellen en toetsen van de kaders waarbinnen de ontwikkeling plaats kan vinden. Het Programma van Eisen dient enerzijds als basis voor de verdere uitwerking en het ontwerp van de te herinrichten wegen, aanleg parkeervoorzieningen voor het IKC en de herinrichting van het openbaar groen door de gemeente. Anderzijds biedt het, gezamenlijk met het ruimtelijk-functioneel PVE van het schoolbestuur, de kaders voor de architect om te ontwerpen.

## 1.2 Doel Participatietraject

De gemeente vindt het belangrijk om de verschillende belanghebbenden te betrekken bij het opstellen van Programma van Eisen. Er is daarom een participatietraject opgestart met als doelstelling:

- Informeren over het project IKC, het proces en de randvoorwaarden, uitgangspunten en ambities met betrekking tot de belangrijkste thema's;
- De mogelijkheid geven te reageren en mee te denken over gemeentelijke uitgangspunten en van gedachten wisselen over oplossingsrichtingen;
- De kwaliteit van het plan verhogen door gebruik te maken van de kennis en ervaring van belanghebbenden;
- Creëren van betrokkenheid bij de beoogde veranderingen.

## 1.3 Opzet

Er zijn drie werkgroepen samengesteld rondom de thema's Stedenbouw en Architectuur, Parkeren en verkeer en Openbare Ruimte en Groen. Voor de werkgroepen zijn de volgende deelnemers uitgenodigd:

- Omwonenden Margrietplantsoen
- Ondernemers: VVE Oranje Nassaustraat, Hotel de Keizerskroon.
- Ouders van schoolgaande kinderen.
- Leraren van de 3 basisscholen.
- Afvaardiging Dorpsraad Halfweg-Zwanenburg

Voor elke werkgroep zijn twee bijeenkomsten georganiseerd in de eerste en derde week van september. In de eerste bijeenkomst zijn per thema de randvoorwaarden, uitgangspunten en ambities<sup>1</sup> besproken met wat eerste inspiratie en beeldmateriaal. De deelnemers aan de werkgroep

reageren daarop en brengen gedachten en ideeën in en daarmee is de gemeente aan de slag gegaan voor de volgende bijeenkomst van de werkgroepen.

#### **<sup>1</sup> Uitleg Randvoorwaarden-Uitgangspunten-Ambities**

**Randvoorwaarden** zijn zaken die vastliggen vanuit eerdere besluiten, beleid, wetten en regelgeving.

**Uitgangspunten** zijn belangrijke richtinggevende keuzes voor de ontwikkeling. Deze uitgangspunten wil de gemeente zeker overeind houden, maar het is denkbaar dat op de uitgangspunten concessies worden gedaan als dit nodig is om aan de randvoorwaarden te voldoen.

**Ambities** zijn de zaken die de gemeente ook heel graag in de planvorming verwezenlijkt zou willen zien. Maar ze zijn minder zwaarwegend dan de uitgangspunten. Als de haalbaarheid van het project in het gedrang komt, zullen deze punten als eerste ter discussie staan.

## 2. Werkgroep Stedenbouw en Architectuur

### Dorps karakter

De werkgroep kan zich goed vinden in het uitgangspunt dat het gebouw een dorps karakter moet hebben. Het gebouw zou aan moet sluiten bij de omgeving, zowel voor wat betreft architectuur als materiaalgebruik.

In het PvE is opgenomen dat het gebouw dient aan te sluiten op de omgeving:

- Aansluiten op de bestaande rooilijn van de woningen aan de Julianastraat;
- Maximaal twee bouwlagen, maximale bouwhoogte 8 meter;
- Dorps karakter.

Ook voor wat betreft materialisatie dient aansluiting te worden gezocht op de omgeving: baksteen of organische materialen (hout, groene gevel).

### Rooilijn gebouw aansluiten bij de omgeving

De gevel van het gebouw zou in de rooilijn van de woningen aan de Julianstraat gebouwd moeten worden. De werkgroep vindt de volgende zaken nog van belang:

- Zorg voor voldoende afstand van het gebouw tot achterliggende woningen in verband met privacy omwonenden en afleiden kinderen;
- Bouw niet te hoog aan de zijde waar de woningen aan grenzen;
- Zorg voor groene inpassing van het gebouw, inrichting van de randen in samenspraak met de omwonenden.

In het PvE is opgenomen dat het gebouw dient aan te sluiten bij de woningen aan de Julianastraat. Daarnaast is een afstand van 10 meter tussen gebouw en de gevels van de omringende woningen opgenomen. Die randen krijgen een groene inpassing in samenspraak met de omwonenden. Bij de inrichting moet wel rekening worden gehouden met een pad rondom het gebouw voor noodzakelijk onderhoud.

### Transparant, benaderbaar en toegankelijk

- Veel glas kan hinderlijk zijn voor de omgeving (reflectie licht en inkijk) en voor de kinderen (snel afgeleid);
- Let bij toegankelijkheid op voor hangjongeren en vandalisme.

Ten aanzien van de materialisering is in het PvE opgenomen dat wat betreft materialisatie dient aansluiting te worden gezocht op de omgeving: baksteen of organische materialen (hout, groene gevel). Aan voorkomen van vandalisme wordt aandacht geschonken bij het ontwerp

### Buitenspeelruimte geheel openbaar

- Behoud openbare speelruimte is belangrijk voor de kinderen in Halfweg. Let bij inrichting op veiligheid kleine kinderen, voorkomen aantrekken hangjongeren en vandalisme;
- Groene openbare ruimte is wenselijk en kan ook geïntegreerd worden in lesprogramma's;
- Zo veel mogelijk groen van Margrietplantsoen behouden.



## Referentiebeelden



Dorps karakter



Materialisering Baksteen



Materialisering: organische materialen

In het PvE zijn verschillende uitgangspunten opgenomen om de openbaarheid en het groene karakter van de speelruimte en openbare ruimte te waarborgen.

#### Positie van entree bepalen in relatie tot parkeeroplossing

- Kies voor één entree. Meerdere entrees gaan ten koste van speelruimte en leslokalen
- Zorg voor een goede fietsenstalling. Gebruik bijvoorbeeld de kelder voor fietsparkeerruimte

De keuze voor de entree wordt uiteindelijk gemaakt bij het ontwerp van het gebouw, omdat dit ook afhankelijk is van de indeling van de ruimtes in het gebouw. Voor de fietsparkeerruimte is ruimte gereserveerd ten zuiden van het Margrietplantsoen

#### Accent op het gebouw in een derde laag

- Een derde laag alleen als het functioneel is, mooi is, aan de zijde van de Oranje Nassaustraat en er voor zorgt dat er minder ruimte in beslag wordt genomen.

In verband met de massa van het gebouw in 2 bouwlagen en de bijbehorende maximale bouwhoogte van 8 meter is geen mogelijkheid opgenomen voor een accent op de derde laag. Het gebouw zou dan namelijk te hoog worden.

#### Hoofdmateriaal is baksteen aan de zijde van de openbare weg

- Materiaal kiezen dat past bij én opgaat in de omgeving
- Organische materialen (hout, groene gevel)

Ten aanzien van de materialisering is in het PvE opgenomen dat wat betreft materialisatie dient aansluiting te worden gezocht op de omgeving: baksteen of organische materialen (hout, groene gevel).

#### Groen dak en groene gevels

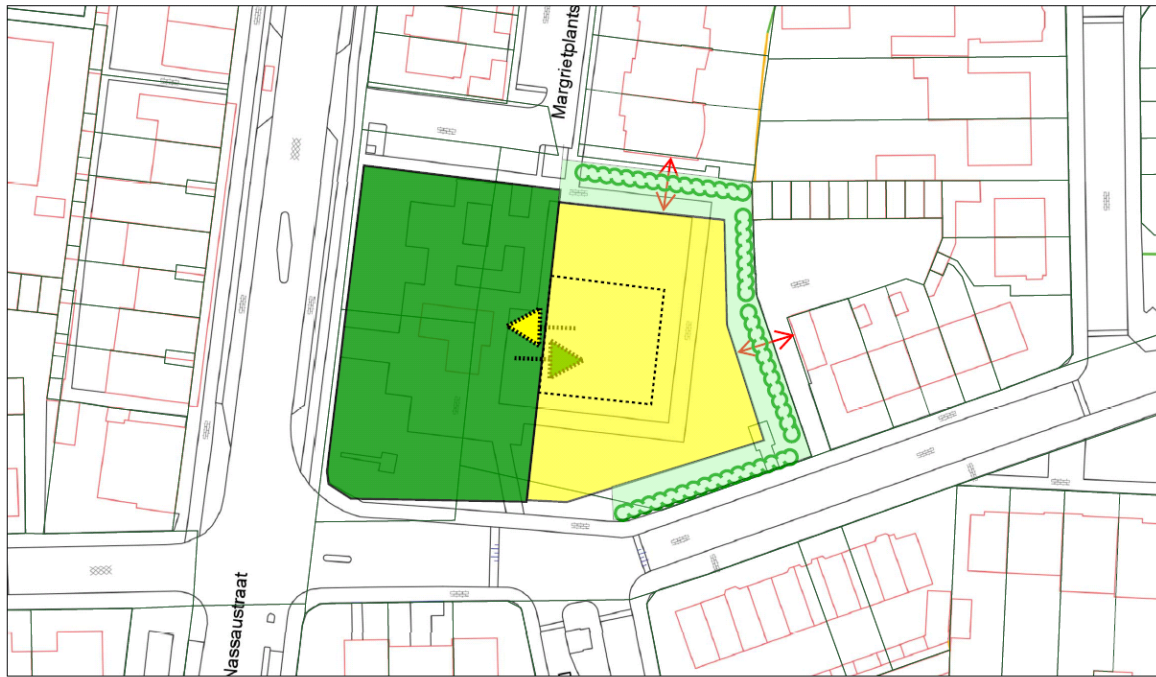
- Bouw voor de langere termijn, energieneutraal en maak gebruik van duurzame energie
- Organische vormen en veel groen.







Duurzaamheid heeft de aandacht van de gemeente en de schoolbesturen. Er wordt nader onderzocht welke duurzaamheidsmaatregelen er mogelijk zijn.

#### Overige zaken

- De gymzaal op de locatie Margrietschool is ongewenst. Het is niet ideaal als de kinderen voor de gymles naar een andere locatie moeten want dat gaat van de lestijd af. Daarnaast lopen de kinderen dan heen en weer langs de woningen aan het Margrietplantsoen en dat geeft geluidsoverlast.
- Vanuit de werkgroep komt het idee om de gymzaal in het gebouw van het IKC te realiseren maar dan verdiept.

Er is op de locatie Margrietplantsoen onvoldoende ruimte om de gymzaal te realiseren. Dit zou namelijk ten koste gaan van groen/buitenspeelruimte of als consequentie hebben dat het gebouw hoger wordt (gymzaal wordt circa 5 meter hoog). Dat is onwenselijk en daarom is er gekozen voor de locatie Margrietschool.



-  Bouwvlak  
Maximaal 2 bouwlagen
-  Openbaar groen  
Buitenspeelruimte IKC
-  Integraal ontwerpen  
buitenuimte-IKC
-  Accent 3e laag
-  Behouden afstand tot  
woningen
-  Groene inpassing

### 3. Werkgroep Openbare ruimte en Groen

#### Behoud openbare karakter en ontmoetingsplek Margrietplantsoen

De werkgroepleden vinden het belangrijk dat er centraal in het dorp een ontmoetingsplek blijft. De volgende zaken vind men daarbij van belang:

- Ontmoetingsplek voor jong en oud;
- Groene inrichting;
- Aandacht voor goed onderhoud.

In het PvE is opgenomen dat de openbare en publieke functie van het Margrietplantsoen behouden dient te blijven. De buitenspeelruimte zal daardoor voor een groot gedeelte een openbaar karakter krijgen en er moet plaats zijn voor een ontmoetingsplek voor volwassenen. Daarnaast is als uitgangspunt opgenomen spelen in groene omgeving met beperkte toepassing van verharding.

#### Buitenspeelruimte IKC geheel openbaar

De buitenspeelruimte zou (gedeeltelijk) openbaar moeten zijn, zodat ook buurt er gebruik van kan blijven maken.

- Let bij de inrichting op de veiligheid voor met name de jongere kinderen, bijvoorbeeld door een gedeelte van het speelterrein af te bakenen;
- Let bij de inrichting op het mengen van de kinderen met andere bezoekers van het parkje.;
- Aandacht voor goed onderhoud.

Bij het ontwerpen en de inrichting van de buitenspeelruimte zal er aandacht zijn voor de veiligheid van de buitenspelende jongere kinderen.

#### De buitenspeelruimte heeft een groen karakter

De werkgroepleden kunnen zich goed vinden in een groene buitenspeelruimte en dit wordt alom gewaardeerd. Belangrijk is dat het groen goed onderhouden wordt.

Spelen in een groene omgeving is opgenomen als uitgangspunt. Er zal beperkt verharding worden toegepast. Goed onderhoud heeft de aandacht van de gemeente.




#### Meer groen in de Oranje Nassastraat

Indien de Oranje Nassastraat wordt heringericht ontstaat er ook meer ruimte voor groen. De werkgroep is positief over een rustigere straat met meer groen. Een groene laan zou mooi zijn, zeker als er een bepaald ritme in de inrichting zit.

Bij de herinrichting van de Oranje Nassastraat is als uitgangspunt opgenomen dat meer groen wordt toegevoegd in een rustigere straat (30 km zone)

OPENBARE RUIMTE EN GROEN



- |                                                                                     |                   |                                                                                     |                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
|  | Bouwlak           |  | bestaande te handhaven bomen |
|  | Openbaar groen    |  | toevoegen groen              |
|  | Compensatie groen |                                                                                     |                              |

#### Compensatie groen bij herontwikkeling Jozefschool

Het groen dat verdwijnt door de realisatie van het IKC kan worden gecompenseerd bij de herontwikkeling van de Jozefschool. De werkgroep is van mening dat het groen op die locatie niet dezelfde functie kan hebben als het Margrietplantsoen. Voor een ontmoetingsplek is een centrale ligging vooral van belang.

Voor het Margrietplantsoen is het behoud van de openbare en publieke functie het uitgangspunt. Compensatie van het groen dat verdwijnt op het Margrietplantsoen zal worden gecompenseerd bij de Jozefschool.

#### Behoud van (tijdelijk) parkje op de hoek van de Oranje Nassaustraat-Amsterdamsestraatweg

Op deze hoek bij de entree van het dorp is enkele jaren geleden een (tijdelijk) parkje aangelegd. Bij de herontwikkeling van deze hoek (inclusief de locatie van de Margrietschool) zal bekeken worden of het parkje behouden blijft. De werkgroepleden zijn van mening dat het parkje voor wat betreft inrichting en ligging nabij de N200 niet de functie van park heeft. Een andere invulling zou mogelijk zijn.

De functie van dit parkje wordt meegenomen in de herontwikkeling van de hoek Oranje Nassaustraat-Amsterdamsestraatweg. Mogelijk leidt dit tot een andere invulling van deze hoek.

#### Voetbalvoorziening behouden

Het behouden van een voetbalvoorziening is belangrijk omdat er veel gebruik van wordt gemaakt. Men heeft een voorkeur voor een voetbalvoorziening op het Margrietplantsoen. Indien dat niet mogelijk is dan is de locatie Jozefschool ook een optie.

Er is als uitgangspunt opgenomen dat een voetbalvoorziening dient te worden behouden. Indien daar in het ontwerp van het Margrietplantsoen geen ruimte voor is, wordt bij de herontwikkeling van de Jozefschool een voetbalvoorziening gerealiseerd.

#### Rode beuken aan de Oranje Nassaustraat zo veel mogelijk behouden

In het Margrietplantsoen aan de zijde van de Oranje Nassaustraat staan een viertal gezonde rode beuken. Deze bomen zijn het behouden waard.

De rode beuken op het Margrietplantsoen worden zo veel mogelijk behouden en geïntegreerd in het ontwerp van de buitenspeelruimte.

#### Overige zaken

- De werkgroepleden uiten hun zorgen over het onderhoud van de toekomstige buitenspeelruimte/park. In de huidige situatie wordt het groen en de speelruimte slecht onderhouden. Duidelijk afspraken zijn nodig over wie er verantwoordelijk is voor het onderhoud.

Goed onderhoud heeft de aandacht van de gemeente. Met de schoolbesturen worden afspraken gemaakt over wie er verantwoordelijk is voor het onderhoud van de buitenspeelruimte.

- De gymzaal op de locatie van de Margrietschool vindt men geen goed idee. Liever had men gezien dat die ruimte wordt benut voor extra groen en de gymzaal in het gebouw van IKC komt.

Er is op de locatie Margrietplantsoen onvoldoende ruimte om de gymzaal te realiseren. Dit zou namelijk ten koste gaan van groen/buitenspeelruimte of als consequentie hebben dat het gebouw hoger wordt (gymzaal wordt circa 5 meter hoog). Dat is onwenselijk en daarom is er gekozen voor de locatie Margrietschool.

- De werkgroepleden zijn van mening dat de randen rondom het gebouw een groene inrichting zou moeten krijgen.

Tussen het gebouw en de gevels van de omringende woningen is een afstand van 10 meter opgenomen die groen zal worden ingericht. Bij de inrichting moet wel rekening worden gehouden met een pad rondom het gebouw voor noodzakelijk onderhoud.

## 4. Werkgroep Verkeer en Parkeren

### Zo min mogelijk parkeerplaatsen aanleggen voor alleen halen en brengen

De parkeerplaatsen die moeten worden aangelegd voor alleen halen&brengen zullen een groot gedeelte van de dag onbenut zijn. Er moet dus naar oplossingen worden gezocht om zo min mogelijk van deze plekken aan te leggen. De werkgroep is van mening dat een kiss and ride zone in praktijk niet werkt. Ouders blijven over het algemeen toch langer op het schoolplein hangen.

In het ontwerp zal worden meegenomen of de parkeerplaatsen direct aan het Margrietplantsoen een dubbele functie kunnen krijgen door ze aan te leggen in een groene setting en mogelijk te betrekken bij het park. Dubbelgebruik van de parkeerplaatsen met Hotel De Keizerskroon wordt onderzocht. Het uitgangspunt is dat de parkeerplaatsen die nodig zijn op basis van het uitgevoerde parkeeronderzoek dienen te worden aangelegd.

### Halen&brengen op zo'n kort mogelijke afstand van het IKC. Maximale afstand 100 meter.

Men is van mening dat in de directe omgeving van het IKC parkeergelegenheid gerealiseerd zou moeten worden. Parkeren op grotere afstand zal er toe leiden dat ouders gaan rondrijden in de woonwijken met overlast tot gevolg.

Uitgangspunt is dat overlast voor de (woon)omgeving tot een minimum moet worden beperkt. De locaties voor uitbreiding van de parkeercapaciteit (Oranje Nassaustraat, locatie Margrietschool en direct aan het Margrietplantsoen) zijn gelegen binnen een straal van 100 meter van het IKC.

### Spreiding van schooltijden en personeel op grotere afstand

Door het spreiden van schooltijden zal het aantal aan te leggen parkeerplaatsen af kunnen nemen. Als het personeel ook op grotere afstand van het IKC parkeert, hoeven er in de directe omgeving van het IKC een stuk minder parkeerplaatsen aangelegd worden. De werkgroepleden hebben twijfels bij de spreiding van de schooltijden. Men vraagt zich met name af hoe voorkomen kan worden dat dit later wordt teruggedraaid en alsnog parkeerplaatsen aangelegd moeten worden. Voor het parkeren van het personeel ziet men mogelijkheden bij de herontwikkeling van de locatie Margrietschool of in combinatie (dubbelgebruik) met de parkeergelegenheid van Hotel de Keizerskroon. Parkeren voor het personeel op té grote afstand van het IKC is niet wenselijk.

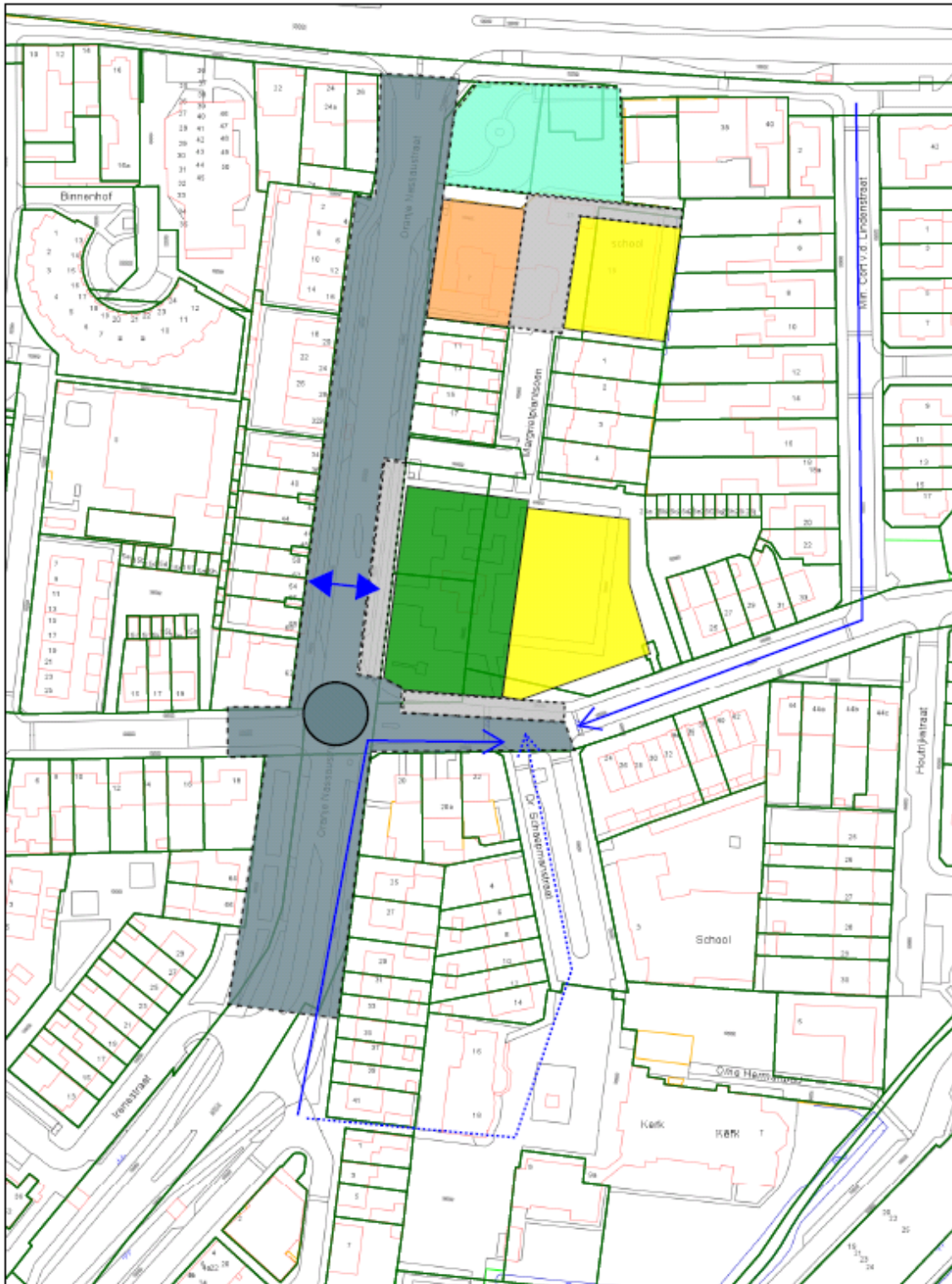
De spreiding van schooltijden is als uitgangspunt opgenomen in het PvE. Mocht dit geen doorgang vinden of later teruggedraaid worden dan is er voldoende ruimte in de Oranje Nassaustraat om parkeerplaatsen aan te leggen. Het parkeren voor het personeel is voorgesteld op de Oranje Nassaustraat ten zuiden van de kruising met de Julianastraat. Dit is op een acceptabele afstand van het IKC. In verband met de verkeersstromen is de locatie van de Margrietschool en dubbelgebruik met hotel De Keizerskroon meer geschikt voor het halen&brengen.

### Herinrichting Oranje Nassaustraat

Men is positief over een mogelijke herinrichting van de Oranje Nassaustraat, het creëren van extra parkeerplaatsen, instellen van een 30 km zone, het weren van vrachtverkeer en een mogelijke rotonde ter hoogte van de Julianastraat. De straat is nu heel druk, met veel



Werkgroep Parkeren en Verkeer



- uitbreidingslocatie parkeercapaciteit
  - onderzoekslocatie dubbelgebruik pp Keizerskroon
  - veilige oversteekvoorziening
- herinrichting Oranje Nassaustraat
  - veilige fietsroutes

vrachtverkeer en er wordt te hard gereden wat gevaarlijke situaties op kan leveren. De volgende aandachtspunten bij de herinrichting worden benoemd:

- Er moet gezorgd worden voor een goede doorstroming van het verkeer. Keren, draaien en fout parkeren van auto's moet voorkomen worden;

Bij het bepalen van de mogelijke uitbreidingslocaties voor het parkeren is rekening gehouden met een goede doorstroming van het verkeer.

- Er moeten voldoende (permanente) parkeerplaatsen zijn, ook voor laden&lossen van de winkels;

Bij het berekenen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor het IKC is rekening gehouden met de huidige parkeerbehoefte. Behoud van laad&los mogelijkheden is bovendien als uitgangspunt opgenomen.

- Voorkomen moet worden de realisatie van parkeerplaatsen ten koste gaat van het groen;

De parkeerplaatsen voor halen&brenge direct aan het Margrietplantsoen zijn buiten het huidige park geprojecteerd in het profiel van de Oranje Nassaustraat.

- Er moet veel aandacht zijn voor de veiligheid van fietsers en voetgangers. Veilige oversteekplaatsen en waarborgen veiligheid fietsers indien de vrij liggende fietspaden vervallen en fietsers van de rijbaan gebruik maken.

Uitgangspunten zijn veilige oversteekplaatsen (Oranje Nassaustraat), zo veel mogelijk scheiden van de verkeersstromen van autoverkeer en langzaam verkeer IKC.

- Toevoegen van groen is gewenst.

Bij de herinrichting van de Oranje Nassaustraat is als uitgangspunt opgenomen dat meer groen wordt toegevoegd in een rustigere straat (30 km zone)

Mogelijke locaties om parkeerruimte te creëren: Julianastraat-west, ten noorden van Margrietplantsoen, bij de toekomstige gymzaal Margrietschool.

De werkgroepleden zijn overwegend positief over deze locaties. Wel worden de volgende opmerkingen gemaakt:

- Bij de herinrichting van de Julianastraat-West rekening houden met het verkeer dat vanuit de Dr. Schaepmanstraat komt;

De Julianastraat-West is minder wenselijk om extra parkeerruimte te creëren in verband met de benodigde ruimte. Rekening houdend met de verkeersstromen van het fietsverkeer is deze locatie eerder geschikt voor fietsparkeervoorzieningen.

- Het parkje op de hoek Oranje Nassaustraat-Amsterdamsestraatweg zou onderzocht kunnen worden als mogelijke parkeerplek;

De functie van het parkje op de hoek van de Oranje Nassaustraat-Amsterdamsestraatweg wordt bekeken in de herontwikkeling van de gehele hoek (inclusief de locatie van de Margrietschool).

- De ontsluiting en doorstroming van het verkeer voor de parkeerplaatsen ten noorden van het Margrietplantsoen en bij de toekomstige gymzaal is een aandachtspunt.

Uitgangspunt is dat ontsluiting van deze parkeerplaatsen direct op de Oranje Nassaustraat plaats zal vinden. De weg Margrietplantsoen blijft doodlopend.

- Onderzoeken dubbele functie schoolplein met parkeerplaatsen halen&brenge.

Een mogelijke dubbelfunctie van de parkeerplaatsen voor halen&brenge direct aan het Margrietplantsoen wordt meegenomen in het ontwerp.

- Laat de scholen ook een rol spelen bij het regelen van het verkeer, bijvoorbeeld met 'klaar-overs'. In de huidige situatie wordt bij het Margrietplantsoen een hek geplaatst als de parkeerplaatsen vol zijn.

Met de scholen zal worden overlegd op welke wijze er gezorgd kan worden voor veilige oversteekplaatsen en welke rol zij daarin kunnen spelen.

## **Bijlage 1 Verslagen bijeenkomsten werkgroepen**

## **Verslag bijeenkomst werkgroep 'Stedenbouw en Architectuur', in verband met de realisatie van het Integraal Kindcentrum (IKC) op het Margrietplantsoen te Halfweg.**

Datum: maandag 5 september 2016

Locatie: Gemeentehuis, Halfweg

Aanwezig:

Werkgroep: Ingrid van der Veldt, Debbie Velten, Marjan Koenders, Marion Groot, John Bruijntjes

Gemeente: Leonard Silva, Thomas van Hulst, Raymond van Haeften (bij begin), Cecile Seignette (verslag)

### **1. Ontvangst en introductie**

Wethouder Raymond van Haeften heet de aanwezigen welkom. Hij heeft o.a. onderwijs en ruimtelijke ordening in zijn portefeuille en is als zodanig vanaf de start betrokken bij dit project. Bovendien is hij wethouder voor de dorpskern Halfweg.

Hij blikt terug en vertelt wat er aan is voorafgegaan. Er is in 2012 een structuurvisie opgesteld voor de gemeente die in grote lijnen weergeeft welke kant we willen opgaan tot 2035. Daarvan is in 2015 een gebiedsvisie voor Halfweg afgeleid. Daarin staan punten die we in Halfweg willen aanpakken in de toekomst met als doel het dorp voor nu en in de toekomst aantrekkelijk te houden voor bewoners en andere betrokkenen.

Eén van de punten daarin is het Integraal Kindcentrum (IKC). De drie basisscholen in Halfweg dreigen onder de opheffingsnorm te komen. Door samengaan van de scholen wordt gegarandeerd dat de kinderen uit Halfweg ook in de toekomst in Halfweg naar school kunnen. Er is een haalbaarheidsonderzoek gedaan waar zo'n school het beste kon komen. Drie locaties zijn onderzocht. Uiteindelijk kwam daaruit dat het Margrietplantsoen de enige locatie is die haalbaar is, gezien de beschikbare ruimte. De raad heeft in mei van dit jaar zich uitgesproken voor deze locatie. Dat is de stand van zaken nu. De keuze voor het Margrietplantsoen is gemaakt, Nog niet bepaald is hoe de school er uit komt te zien, hoe we het parkeren rond de school gaan oplossen, hoe de verkeersstromen gaan lopen, hoe we de kern groen behouden en hoe we de ruimte rond de school aantrekkelijk gaan indelen. Daarvoor willen we graag in gesprek met de belanghebbenden. Daarvoor zijn er nu drie werkgroepen samengesteld.

De informatie die uit de werkgroepen komt, zullen we meenemen in de verdere besluitvorming. Volgens de planning zal in november een voorstel worden behandeld in de Gemeenteraad over de uitwerking van de belangrijkste onderwerpen en de definitieve financiering. Mocht de Raad daarmee instemmen, dan zal aansluitend een procedure voor wijziging van het bestemmingsplan in gang worden gezet.

Nog belangrijk om te melden: de school is opdrachtgever voor de bouw (de 'bouwheer'); de gemeente gaat dus niet zelf de school (laten) bouwen. De gemeente geeft wel een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten mee waaraan het IKC moet voldoen.

## **2. Voorstelrondje**

De aanwezige werkgroepleden stellen zich voor:

- Marion Groot, neemt deel namens de Dorpsraad Halfweg-Zwanenburg
- Marjan Koenders, leerkracht Jozefschool
- Ingrid van der Veldt, woont naast het plantsoen en heeft zich hevig verzet tegen de plannen. Is er niet blij mee, maar wil zich wel proactief opstellen.
- Debbie Velten, heeft twee dochters, de oudste nu op de Halverwege-school zit. Woont in Halfweg-Noord
- John Bruijntjes, woont op het Margrietplantsoen, pal naast de plek waar het IKC gaat komen. Is beslist niet blij met die beslissing en is het er eigenlijk niet mee eens, maar wil wel meedoen in de werkgroep om invloed uit te oefenen. Maakt zich zorgen over het verkeer en de invloed van het gebouw op de naastgelegen woningen.

Namens de gemeente zijn aanwezig:

- Leonard Silva, projectleider
- Thomas van Hulst, stedenbouwkundige
- Cecile Seignette, communicatieadviseur

## **3. Inleiding en doel van de werkgroepen**

Leonard Silva vertelt wat de bedoeling is van de werkgroepen.

Zoals de wethouder al vertelde, wil de gemeente in november een Programma van Eisen aanbieden aan de Gemeenteraad. In dit Programma van Eisen staan de eisen waaraan het IKC moet voldoen. Die hebben betrekking op stedenbouw, architectuur, inrichting openbare ruimte, groen, verkeer en parkeren. Dit programma wil de gemeente uitwerken samen met belanghebbenden in een drietal werkgroepen rondom de drie thema's: parkeren en verkeer, openbare ruimte en groen, stedenbouw en architectuur. De werkgroepen hebben een brede samenstelling met omwonenden, ondernemer, leraar, een ouder en afvaardiging van de dorpsraad.

Het is belangrijk dat de werkgroepleden niet alleen vanuit persoonlijke titel en vanuit hun eigen persoonlijke belang hun inbreng geven maar ook vanuit hun 'achterban', dus andere bewoners, collega's van school of andere ondernemers of ouders.

Er gelden bij dit project enkele randvoorwaarden die al vast liggen. Daarnaast zijn er uitgangspunten en ambities waarover we graag de mening van de werkgroepleden horen. Deze uitgangspunten en ambities hebben nog geen status en zijn niet vastgesteld, maar meer denkrichtingen voor gesprekken en discussies. Uitgangspunten van de verschillende onderwerpen kunnen ook met elkaar conflicteren en de gemeente maakt daarin de belangenafweging. Hoe de input vanuit de werkgroepen wordt

meegenomen is afhankelijk van onder andere de belangenafweging, besluitvorming in college en gemeenteraad, financiële haalbaarheid en overleg met de schoolbesturen.

Belangrijkste algemene randvoorwaarden:

- 3 scholen gaan samen op één locatie (Margrietplantsoen) met daarbij een kinderopvang
- De kinderopvang wordt ook op de locatie Margrietplantsoen gerealiseerd
- De gymzaal komt niet op het Margrietplantsoen maar op de locatie Margrietschool
- Het aantal leerlingen voor de locatie betreft maximaal 330
- Het aantal m<sup>2</sup> schooloppervlak bedraagt circa 2020, daarnaast circa 400 m<sup>2</sup> voor de kinderopvang
- De buitenspeelruimte bedraagt minimaal 990 m<sup>2</sup>
- Voor het kinderdagverblijf is circa 100 m<sup>2</sup> buitenspeelruimte nodig.
- Gezien het beschikbare krediet wordt uitgegaan van een gemiddeld kwaliteitsniveau.

Er zijn veel vragen over het parkeeronderzoek dat heeft plaatsgevonden. Ingrid van der Veldt en John Bruijntjes hebben ernstige twijfels over de kwaliteit van dit onderzoek. Leonard Silva legt uit dat het onderzoek representatief is. Het onderzoek wordt kort toegelicht en zal in een andere werkgroep uitgebreid aan bod komen.

#### **4. Bespreken uitgangspunten en discussie**

Thomas van Hulst vertelt dat er op stedenbouwkundig gebied ook een paar punten al vastliggen. Deze randvoorwaarde zijn:

- De locatie van de school: het oostelijk deel van het Margrietplantsoen
- Gebouw en buitenruimte integraal ontwerpen
- Massa: 2 bouwlagen
- Het gebouw past in het dorpse karakter van Halfweg

Daarnaast zijn er de uitgangspunten en de ambities. Die staan nog niet vast en de gemeente wil graag horen wat de werkgroepleden daarover denken. Deze punten worden toegelicht aan de hand van referentiebeelden; foto's van bestaande gebouwen elders in het land.

**Rooilijn aansluiten bij omgeving** (De gevels van het gebouw sluiten aan bij de woningen in de omgeving)

Reacties afzonderlijke werkgroepleden:

- Zorg voor voldoende afstand tot de achterliggende woningen; let daarbij op zon en schaduw; zorg voor behoud privacy van de bewoners, let bij de bouw erop dat de kinderen niet in de achterliggende woningen kunnen kijken, dat leidt af. Datzelfde geldt richting plein en trottoir.
- Bouw niet te hoog aan de zijde waar de woningen aan grenzen
- Zorg voor zoveel mogelijk groen; groene afscheidingen
- Let erop dat de school zodanig is gesitueerd dat het niet te warm wordt binnen in de school

vragen:

Blijft het hek met de begroeiing aan de achterkant? Waar komt het penhuisje en de glasbak? Blijven de bomen staan? Antwoord: Deze zaken zijn nog niet bepaald en nog niet te beantwoorden.

### **Transparant, benaderbaar en toegankelijk**

Reacties afzonderlijke werkgroepleden:

- Toegankelijk klinkt mooi, maar kan ook leiden tot hangjongeren 's avonds, vandalisme
- Een grote glazen wand kan ook hinderlijk zijn voor de omgeving. Veel licht dat schijnt. Veel inkijk
- Veel glas kan ook hinderlijk zijn voor de kinderen, die dan snel afgeleid zijn

### **Buitenspeelruimte IKC geheel openbaar**

Reacties afzonderlijke werkgroepleden:

- Behoud van openbare speelruimte is belangrijk voor de kinderen in Halfweg. Het is de enige plek!
- Let goed op de veiligheid als de buitenspeelruimte openbaar is; vooral voor de kleine kinderen
- Een groene openbare ruimte kan ook heel goed functioneel zijn; kan ook worden geïntegreerd in lesprogramma's
- Openbare buitenruimte is prima, maar let op bij inrichting. Maak het zodanig dat het geen hangjongeren aantrekt en vandalisme uitlokt
- Kijk naar bestaande voorbeelden in Amsterdam, veel goede voorbeelden hiervan
- Het trapveldje wordt veel gebruikt; zorg dat dit ergens terugkomt

### **Positie van de entree bepalen in relatie tot de parkeeroplossing**

Reactie afzonderlijke werkgroepleden:

- Kies voor één entree, meerdere entrees gaat ten kosten van de speelruimte en leslokalen
- Eén centrale toegang, één toegang voor de speelplaats
- Niet meer dan twee ingangen
- Meerdere entrees kan goed uitpakken tijdens de verkeerspieken. Wel goed in de gaten houden wie er binnenkomt i.v.m. de veiligheid
- Gebruik de kelder als fietsparkeerruimte
- Zorg voor een goede fietsstalling. Zo stimuleer je het fietsen
- Zorg dat het verkeer doorstroomt en niet hoeft te keren!

**Er wordt uitgegaan van twee bouwlagen, maar een deel kan wel een derde laag krijgen, dat geeft een accent aan het gebouw. Een centraal gebouw in het hart van het dorp**

- Een derde laag alleen als het functioneel is, bijvoorbeeld voor de BSO, met speelruimte op dak
- Een derde laag is te hoog! Geeft te veel schaduw aan de omliggende woningen



- Geen drie lagen, mits alleen aan de kant van de Oranje Nassaustraat, waar de school niet direct grenst aan de huizen
- Een derde laag midden op het gebouw als accent kan mooi zijn, bijv. St Lucas, El Amien in Amsterdam
- Een derde laag (in de hoogte bouwen) kan ervoor zorgen dat er minder ruimte in beslag wordt genomen, zodat er meer groen overblijft.

### **Hoofdmateriaal is baksteen, aan de zijde van de openbare weg**

Reacties afzonderlijke werkgroepleden:

- Hoeft niet per se baksteen te zijn, een groene uitstraling of hout kan ook mooi zijn!
- Kies voor lichte baksteen
- Kies materiaal dat past bij de huizen in de omgeving
- De school moet opgaan in zijn omgeving

### **Ambitie: Groen dak, groene gevels, duurzaamheid**

- Bouw voor de toekomst: een goed degelijk gebouw dat de komende 50/60 jaar staat als een huis (school)
- Bouw voor de langere termijn; bouw energieneutraal
- Duurzame energie; bijvoorbeeld zonnepanelen, warmtepomp. Het is niet meer van deze tijd om afhankelijk te zijn van olie en gas
- Groene daken en gevels
- Organische vormen, veel groen
- Een groene trap kan mooi zijn!

## **5. Afsluiting**

Leonard Silva meldt dat er een verslag van deze bijeenkomst zal worden rondgestuurd en dat de input zal worden verwerkt voor de volgende bijeenkomst. Als 'huiswerk' krijgen de deelnemers mee dat zij de uitgangspunten die aan de orde kwamen, ook bespreken met hun achterban. In de volgende bijeenkomst kunnen zij daar (kort) verslag van doen. Werkgroepleden kunnen goede referenties (beelden) aanleveren met motivatie.

Het verslag van de andere werkgroepen zal ook naar de leden van deze werkgroep worden gestuurd. Zo krijgt iedereen een beeld van het geheel.

Er wordt nog gevraagd of er straks keuze zal zijn uit drie ontwerpen, zoals dat ook was bij de wandelbrug in Zwanenbrug. Antwoord: Daar is nog niets over te zeggen in dit stadium en daar gaat het schoolbestuur uiteindelijk over.

Alle aanwezige worden bedankt voor hun inbreng!

**Tot ziens op de volgende bijeenkomst op:**

- **Dinsdag 20 september, 19.00 uur – 21.00 uur, Gemeentehuis Halfweg**



## **Verslag bijeenkomst werkgroep ‘Stedenbouw en Architectuur’, in verband met de realisatie van het Integraal Kindcentrum (IKC) op het Margrietplantsoen te Halfweg.**

Datum: dinsdag 20 september 2016

Locatie: Gemeentehuis, Halfweg

Aanwezig:

Werkgroep: Ingrid van der Veldt (omwonende), Anke Kluijt (Leerkracht Halverwege-school), Marjan Koenders (leerkracht Jozefschool), Marion Groot (Dorpsraad Halfweg-Zwanenburg), John Bruijntjes (omwonende)

Gemeente: Leonard Silva (projectleider), Thomas van Hulst (Stedenbouwkundige), Cecile Seignette (verslag).

### **1. Opening**

Leonard Silva heet alle aanwezigen van harte welkom. Anke Kluijt is er vandaag voor het eerst. Zij is ouder van een kind op de Halverwege-school.

### **2. Verslag vorige bijeenkomst**

Het verslag is zonder wijzigingen goedgekeurd.

### **3. Terugkoppeling vanuit de achterban**

Marjan Koenders van de Jozefschool vertelt dat er tussen de scholen niet veel contact is, dus ze heeft het alleen in haar eigen team besproken. De meeste leerkrachten zijn nauwelijks op de hoogte van de plannen, omdat de gesprekken tot nu toe voornamelijk tussen gemeente en schoolbesturen hebben plaatsgevonden. Wat men belangrijk vindt is: licht, ramen die open kunnen, goede ventilatie, liefst meerder ingangen.

Marion Groot vertelt dat de Dorpsraad het belangrijk vindt dat er een speelveld behouden blijft. Het is het enige centrale speelveld in Halfweg en heeft daarom een belangrijke functie. De veiligheid van de Oranje Nassaustraat is een grote zorg. Ook maakt de Dorpsraad zich zorgen over het samengaan van drie totaal verschillende scholen met verschillende culturen in één gebouw. Verder vindt de Dorpsraad het belangrijk dat de omwonenden goed geïnformeerd worden.

Anke Kluijt, ouder van een kind op de Halverwege-school, meldt dat alle ouders op de school het verslag hebben toegestuurd gekregen. Daar is een reactie op gekomen van een ouder die zich zorgen maakt over het parkeren. De drukte leidt tot gevaarlijke situaties. Verder vinden ouders het teleurstellend dat de gymzaal op een andere locatie komt. Kan de gymzaal niet op het Margriet Plantsoen komen? Het is niet ideaal als de kinderen voor gym naar een andere locatie moeten, dat gaat van de lestijd af.

Leonard Silva vertelt dat er niet voldoende ruimte is om ook de gymzaal op de locatie Margriet Plantsoen te plaatsen. Dat zou betekenen dat het gebouw aanmerkelijk hoger wordt, wat de omwonenden niet prettig zullen vinden. Ook als de gymzaal in een kelder wordt gebouwd, zal toch een deel van de zaal bovengronds zijn, ook voor het licht. Een gymzaal heeft doorgaans een hoogte van 5 meter. Een andere mogelijkheid is om het park meer te bebouwen, maar dat zullen de omwonenden ook jammer vinden.

Enkele werkgroepleden hebben twijfels of één centrale entree wel voldoende is voor een school met 330 leerlingen. Bovendien hebben de scholen heel verschillende leerlingen. Is dat wel wenselijk om dat allemaal via één ingang te doen? En blijft het wel bij 330 kinderen? Als die kinderen broertjes en zusjes hebben, dan worden die ook toegelaten op school en kom je boven dat aantal uit. Silva stelt dat 330 echt het maximum is. Het is eenvoudigweg volgens de regels niet toegestaan om meer dan 330 leerlingen te huisvesten in een schoolgebouw van de omvang, waar nu van uitgegaan wordt.

John Bruijntjes geeft aan dat de buurtbewoners die hij heeft gesproken niet blij zijn met een gymzaal tegen hun achtertuin aan. Ook vinden zij het verdwijnen van het plantsoen jammer en hopen dat er nog zoveel mogelijk groen over blijft. Bewoners vrezen dat het parkeren een chaos gaat worden. Het is nu al druk en het zal straks alleen maar drukker worden en dan krijg je ook nog al die kinderen die langs je achtertuin lopen richting de gymzaal. Geeft toch veel lawaai en het taalgebruik van sommige kinderen is soms ronduit storend. Hij wil nogmaals benadrukken dat hij weliswaar deelneemt in de werkgroep maar als persoon nog steeds niet blij is met de plannen.

Ingrid van der Veldt heeft gesproken met haar buurtgenoten en meldt dat buurtbewoners groen heel belangrijk vinden. Ook willen zij voldoende afstand tussen het gebouw en de aangrenzende woningen. Belangrijk is ook dat de omwonenden voldoende privacy behouden, dus geen inkijk vanuit de school. Bewoners willen ook niet tegen een blinde muur aankijken. Een groene haag rondom de school, of een andere vorm van groene afscheiding lijkt de beste oplossing.

#### **4. Bespreken schetsen en reacties werkgroepleden**

Er is een schets gemaakt van waar het schoolgebouw, de gymzaal en de buitenruimte bij de school gelegen is. Verder worden, net als in de eerste werkgroep Stedenbouw en Architectuur, referentiebeelden getoond van schoolgebouwen elders in het land. Eén van de uitgangspunten voor het schoolgebouw is, dat het gebouw een dorps karakter heeft. De aanwezige werkgroepleden kunnen zich hier goed in vinden en geven aan welke referentiebeelden naar hun mening het meest een dorps karakter uitstralen.

De plattegrond waarop is aangegeven hoe het gebouw is gesitueerd, roept een paar vragen op. Aan de achterkant en zijkanten van de school is in de schets een ruimte van 10 meter tot de woningen aangehouden. Maar van wie is die ruimte? Van de gemeente of van de school? En hoe wordt deze ruimte ingericht? Het maakt voor de bewoners nogal een verschil of dit een groene haag wordt, of dat dit een ruimte is waar de kinderen kunnen spelen en rennen.

Leonard Silva vertelt dat het om een eerste schets en ideeënvorming gaat en dus nog niet bekend is hoe de randen worden ingevuld en wie daar verantwoordelijk voor wordt. De omwonenden in deze werkgroep pleiten er voor om de inrichting van de randen in samenspraak met de bewoners te bepalen. Kan dat toegezegd worden?

## **5. Afronding en hoe nu verder?**

Leonard Silva dankt alle aanwezigen en sluit de bijeenkomst. Er komt nog een terugkoppeling van de input vanuit de verschillende werkgroepen. Ook wordt dan aangegeven hoe het proces verder gaat.

# **Verslag bijeenkomst werkgroep 'Verkeer en parkeren', in verband met de realisatie van het Integraal Kindcentrum (IKC) op het Margrietplantsoen te Halfweg.**

Datum: dinsdag 6 september 2016

Locatie: Gemeentehuis, Halfweg

Aanwezig:

Werkgroep: Theo Janssen, Peter Vreeswijk, Bart de Koning, Jaap Oudejans, Eelco Herfst, Barry Nuisker

Gemeente: Leonard Silva, Jan Haveman, Raymond van Haeften (bij begin), Cecile Seignette (verslag)

Afwezig: Angelique Willemse, leraar Margrietschool

## **1. Ontvangst en introductie**

Wethouder Raymond van Haeften heet de aanwezigen welkom. Hij heeft o.a. onderwijs en ruimtelijke ordening in zijn portefeuille en is als zodanig vanaf de start betrokken bij dit project. Bovendien is hij wethouder voor de dorpskern Halfweg.

Hij blikt terug en vertelt wat er aan is voorafgegaan. Er is in 2012 een structuurvisie opgesteld voor de gemeente die in grote lijnen weergeeft welke kant we willen opgaan tot 2035. Daarvan is in 2015 een gebiedsvisie voor Halfweg afgeleid. Daarin staan punten die we in Halfweg willen aanpakken in de toekomst met als doel het dorp voor nu en in de toekomst aantrekkelijk te houden voor bewoners en andere betrokkenen.

Eén van de punten daarin is het Integraal Kindcentrum (IKC). De drie basisscholen in Halfweg dreigen onder de opheffingsnorm te komen. Door samengaan van de scholen wordt gegarandeerd dat de kinderen uit Halfweg ook in de toekomst in Halfweg naar school kunnen. Er is een haalbaarheidsonderzoek gedaan waar zo'n school het beste kon komen. Drie locaties zijn onderzocht. Uiteindelijk kwam daaruit dat het Margrietplantsoen de enige locatie is die haalbaar is, gezien de beschikbare ruimte. De raad heeft in mei van dit jaar zich uitgesproken voor deze locatie. Dat is de stand van zaken nu. De keuze voor het Margrietplantsoen is gemaakt.

Nog niet bepaald is hoe de school er uit komt te zien, hoe we het parkeren rond de school gaan oplossen, hoe de verkeersstromen gaan lopen, hoe we de kern groen behouden en hoe we de ruimte rond de school aantrekkelijk gaan indelen. Daarvoor willen we graag in gesprek met de belanghebbenden. Daarvoor zijn er nu drie werkgroepen samengesteld.

De informatie die uit de werkgroepen komt, zullen we meenemen in de verdere besluitvorming. Volgens de planning zal in november een voorstel worden behandeld in de Gemeenteraad over de uitwerking van de belangrijkste onderwerpen en de definitieve financiering. Mocht de Raad daarmee

instemmen, dan zal aansluitend een procedure voor wijziging van het bestemmingsplan in gang worden gezet.

Nog belangrijk om te melden: de school is opdrachtgever voor de bouw (de 'bouwheer'); de gemeente gaat dus niet zelf de school (laten) bouwen. De gemeente geeft wel een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten mee waaraan het IKC moet voldoen.

## **2. Voorstelrondje**

De aanwezige werkgroepleden stellen zich voor:

- Theo Janssen, bewoner Julianastraat
- Peter Vreeswijk, dorpsraad Zwanenburg-Halfweg
- Bart de Koning, ouder van kind op Jozefschool, woont in Halfweg
- Jaap Oudejans, bewoner Schaepmanstraat
- Eelco Herfst, PC-depot
- Barry Nuisker, Hotel de Keizerskroon

Namens de gemeente zijn aanwezig:

- Leonard Silva, projectleider
- Jan Haveman, verkeerskundige BVA
- Cecile Seignette, communicatieadviseur

## **3. Inleiding en doel van de werkgroepen**

Leonard Silva vertelt wat de bedoeling is van de werkgroepen.

Zoals de wethouder al vertelde, wil de gemeente in november een Programma van Eisen aanbieden aan de Gemeenteraad. In dit Programma van Eisen staan de eisen waaraan het IKC de school moet voldoen. Die hebben betrekking op de stedenbouw, architectuur, inrichting openbare ruimte, groen, verkeer en parkeren. Dit programma wil de gemeente uitwerken samen met belanghebbenden in een drietal werkgroepen rondom de drie thema's: parkeren en verkeer, openbare ruimte en groen, stedenbouw en architectuur. De werkgroepen hebben een brede samenstelling met omwonenden, ondernemer, leraar, een ouder en afvaardiging van de dorpsraad.

Het is belangrijk dat de werkgroepleden niet alleen vanuit persoonlijke titel en vanuit hun eigen persoonlijke belang hun inbreng geven maar ook vanuit hun 'achterban', dus andere bewoners, collega's van school of andere ondernemers of ouders.

Er gelden bij dit project enkele randvoorwaarden die al vast liggen. Daarnaast zijn er uitgangspunten en ambities waarover we graag de mening van de werkgroepleden willen horen. Deze uitgangspunten en ambities hebben nog geen status en zijn niet vastgesteld, maar meer denkrichtingen voor gesprekken en discussies. Uitgangspunten van de verschillende onderwerpen kunnen ook met elkaar conflicteren en de gemeente maakt daarin de belangenafweging. Hoe de input vanuit de werkgroepen wordt meegenomen is afhankelijk van onder andere de

belangenafweging, besluitvorming in college en gemeenteraad, financiële haalbaarheid en overleg met de schoolbesturen.

Belangrijkste algemene randvoorwaarden:

- 3 scholen gaan samen op één locatie (Margrietplantsoen) met daarbij een kinderopvang
- De kinderopvang wordt ook op de locatie Margrietplantsoen gerealiseerd
- De gymzaal komt niet op het Margrietplantsoen maar op de locatie Margrietschool
- Het aantal leerlingen voor de locatie betreft maximaal 330
- Het aantal m2 schooloppervlak bedraagt circa 2020, daarnaast circa 400 m2 voor de kinderopvang
- De buitenspeelruimte bedraagt minimaal 990 m2
- Voor het kinderdagverblijf is circa 100 m2 buitenspeelruimte nodig.
- Gezien het beschikbare krediet wordt uitgegaan van een gemiddeld kwaliteitsniveau

#### **4. Bespreken uitgangspunten en discussie**

Jan Haveman werkt als verkeersdeskundige voor de gemeente. Hij vertelt over het parkeeronderzoek dat in juni is gehouden. Gekeken is naar de verkeerssituatie rond de bestaande scholen. Er blijken duidelijk twee piekmomenten te zijn. In de ochtend als de kinderen worden gebracht; in de middag bij het ophalen. Tussen de middag is het relatief rustig; blijkbaar blijven de meeste kinderen dan op school. Tijdens de piekmomenten is het druk en ontstaat een onwenselijke situatie. Veel dubbel parkeren, op de stoep, voor uitritten.

Als je uitgaat van algemene richtlijnen zou je bij 330 leerlingen ongeveer 30 parkeerplaatsen nodig hebben voor halen en brengen van leerlingen. De tellingen in Halfweg laten zien dat er hier naar verhouding veel kinderen met de auto worden gebracht, waardoor de parkeerbehoefte duidelijk boven de norm uitkomt.

In de berekeningen komen we uit op 78 plaatsen voor halen en brengen van leerlingen aan de scholen en kinderen naar het kinderdagverblijf. Daarnaast 16 plaatsen voor personeel. Als we dan uitgaan van de bestaande parkeerplaatsen en de behoefte van overige parkeerders (bewoners, werknemers en bezoekers winkels et cetera) dienen er 68 parkeerplaatsen te worden toegevoegd. Dat is geen geringe opgave.

De vraag is hoe ga je dat doen? Willen we wel zoveel parkeerplaatsen erbij? Het mooiste zou zijn als de ouders hun kind op de fiets of lopend brengen, maar de praktijk leert dat dit niet gebeurt. Je kunt het stimuleren maar een groot deel zal toch met de auto komen. Ongeveer 60 procent van de kinderen op de scholen komt uit Amsterdam.

Vragen van de werkgroepleden:



- Zijn er – boven op het berekende aantal – nog extra parkeerplaatsen nodig omdat er ook nieuwe woningen in het dorp worden gebouwd. Bij de kerk bijvoorbeeld. En op de Mientekade, daar worden meer woningen gebouwd dan dat er gesloopt worden. Dat leidt tot extra parkeerbehoefte. Antwoord: bij de bouw van deze nieuwe woningen is al rekening gehouden met de parkeerbehoefte voor bewoners en bezoek van bewoners. Nieuwe ontwikkelingen moeten voldoen aan de parkeernormen.
- Waren de tellingen wel representatief? Het was de laatste week voor de schoolvakantie. Kinderen waren misschien al met vakantie of vrij. Antwoord: het berekende aantal parkeerplaatsen is echt heel hoog, ongeveer 1 op 4. We zijn dus uitgegaan van de reële parkeerbehoefte, het probleem wordt niet onderschat.
- Waarom zitten er zo veel kinderen uit Amsterdam hier op school? Antwoord: men is vrij om zelf een school uit te zoeken. Feit is wel dat de scholen in Halfweg niet kunnen voortbestaan zonder de kinderen uit Amsterdam. Met alleen de kinderen uit Halfweg zijn de scholen te klein. Dan zouden de scholen moeten sluiten en de kinderen in Halfweg naar Zwanenburg of elders naar school moeten.

Jan Haveman hervat en gaat verder met de randvoorwaarden, die de Raad heeft gesteld. Dit zijn dus eisen die al vaststaan en terug moeten komen in het definitieve plan. De belangrijkste randvoorwaarden zijn:

- parkeeroverlast omgeving beperken tot minimum
- voldoende stallingsruimte voor fietsen op eigen terrein
- scheiden van in- en uitgang auto versus fiets/voetganger; dat betekent dat het verkeer van de auto's niet door het verkeer van fietsers en voetgangers moet lopen; dat is veiliger
- veilige oversteekplaatsen

Jan Haveman licht toe. Als je de overlast in de woonstraten wilt voorkomen, dan moet je voldoende parkeergelegenheid dicht bij de school bieden. Anders gaan mensen toch weer in de straten erom heen zoeken. Als je kijkt naar de verkeerstromen en de wegen, dan kun je verwachten dat het autoverkeer vooral van noord naar zuid gaat (van N200 over de Oranje Nassaustraat) of van zuid naar noord (Van Zwanenburg over de brug richting Oranje Nassaustraat). Het langzame verkeer zal vooral oost-west richting gaan, en andersom. Belangrijk om die stromen van elkaar gescheiden te houden, zodat fietsers niet door het autoverkeer zigzaggen. Dat is onveilig. Dat zou kunnen betekenen dat je kiest voor een ingang voor mensen die met de fiets komen en een andere ingang voor diegenen die met de auto komen.

De gemeente heeft nu enkele uitgangspunten opgesteld, die ze graag met de werkgroepleden wil bespreken. Hoe denken zij hierover? Deze punten staan nog niet vast.

- *Zo min mogelijk parkeerplaatsen aanleggen voor alleen halen en brengen; deze plekken zullen een groot deel van de dag onbenut zijn*

De werkgroepleden hebben ook geen goed gevoel bij 'kiss-and-ride'plekken. In Spaarndam heeft het niet gewerkt. Vooral 's middags werkt het niet. De moeders blijven toch langer op het schoolplein hangen.

- *Halen en brengen op zo'n kort mogelijke afstand van het IKC. Maximale afstand 100 meter.*

De werkgroepleden kunnen zich hier in vinden. Parkeren op grotere afstand gaat niet werken en dan gaan ouders weer rond rijden in de woonwijken, met overlast tot gevolg. Het is beter om in de directe omgeving parkeerruimte te creëren.

- *De parkeerbehoefte kan mogelijk lager uit vallen als schooltijden worden gespreid en personeel op grotere afstand parkeert.*

De meeste werkgroepleden hebben hun twijfels bij spreiding van de schooltijden. Kan vaak niet en je moet je daar niet op vastpinnen. Als later blijkt dat het wordt teruggedraaid, heb je alsnog meer parkeerplaatsen nodig. Dus daar niet op voorhand van uitgaan. Jan Haveman vertelt dat spreiding van de tijden wel kan bijdragen, maar dat een halvering van het aantal benodigde plaatsen voor halen en brengen er niet inzit. In verband met ongelijke groottes van de scholen en de overlap die naar verwachting nog altijd enigszins aanwezig is, zal de reductie in parkeerplaatsen maximaal circa 25% bedragen. Om overlap te voorkomen moet er namelijk minstens een half uur tussen de tijden zitten. Personeel op grotere afstand laten parkeren is wel een mogelijkheid. Hierdoor kan het aantal in het gebied te realiseren parkeerplaatsen met 16 worden teruggebracht tot ruim 50 te realiseren plaatsen.

- *Herinrichting van de Oranje Nassaustraat kan meer parkeerplaatsen opleveren. De gedachte is om van de straat een 30 km zone te maken, het profiel aan te passen, een rotonde te maken ter hoogte van de Julianastraat en het vrachtverkeer te weren. Doordat het profiel smaller wordt, is er ruimte voor parkeerplekken. Mogelijk zou er ook een ventweg kunnen komen*

De werkgroepleden staan in principe positief tegenover een aanpak van de Oranje Nassaustraat. Het lijkt nu soms wel een snelweg en er gaat heel veel vrachtverkeer doorheen. Maar houd je die tegen door een nieuwe inrichting? Daar hebben sommigen hun twijfels bij. En gaat een rotonde echt tot een betere doorstroming leiden? Extra parkeerplekken daar is zeker welkom. Niet alleen voor de school, ook de ondernemers in de straat hebben last van de drukte en gebrek aan parkeerruimte. En hoe zit het met het vrij liggende fietspad? Is daar dan nog wel plaats voor als het profiel smaller wordt? Op die vragen is nu niet direct een antwoord te geven, maar het is zeker de moeite waard om dit verder uit te werken. Afgesproken wordt dat hier in de volgende sessie op teruggekomen wordt.

- *Andere locaties waar mogelijk meer parkeerruimte te creëren is: Julianastraat-west na herinrichting, ten noorden van Margrietplantsoen, bij gymzaal Margrietschool.*

De werkgroepleden zijn wel positief over deze locaties. Houd bij de Julianastraat-west wel rekening met het verkeer dat vanuit de Dr. Schaepmanstraat komt (bijv. bij begrafenissen).

Vanuit de werkgroep wordt ook het parkje langs de N200 bij ingang Oranje Nassaustraat genoemd als mogelijk parkeerplek. Sommige werkgroepleden vinden dat weer jammer; het parkje heeft veel geld gekost. .

Opgemerkt wordt ook dat op het Margrietplantsoen zelf parkeerplaatsen kunnen komen, die dan buiten de drukke momenten (halen, brengen) als speelplek kunnen fungeren. Leonard Silva vertelt dat er vermoedelijk een sterke wens is vanuit de bewoners om zo veel mogelijk groen te behouden. Dat parkje is dan niet alleen voor de school maar ook voor de buurt, dus openbaar. Wel is het een optie om tijdelijk parkeren op het schoolplein toe te staan en dit te combineren met ander gebruik. Hiermee kan het aantal in het openbare gebied te realiseren permanente parkeerplaatsen worden beperkt.

Enkele werkgroepleden merken op dat een openbare speelruimte/park een goed idee is, maar vaak averechts uitpakt. Met hangjongeren, vandalen.

Samengevat: het halen en brengen bij voorkeur direct rondom het Margrietplantsoen.

Het parkeren voor het personeel kan een plek krijgen bij de herontwikkeling van de Margrietschool en de nieuwe gymzaal of in combinatie met Hotel de Keizerskroon.

### **Afsluiting**

Leonard Silva vat nog even de bijeenkomst kort samen en dankt alle aanwezigen voor hun inbreng. Gevraagd wordt om voor de volgende keer de uitgangspunten te bespreken met de 'achterban'. Hoe denken andere bewoners, ondernemers, ouders hierover?

Tot ziens op de volgende bijeenkomst op **maandag 19 september om 19.00 uur** in gemeentehuis Halfweg.

# **Verslag bijeenkomst werkgroep 'Verkeer en parkeren', in verband met de realisatie van het Integraal Kindcentrum (IKC) op het Margrietplantsoen te Halfweg.**

Datum: maandag 19 september 2016

Locatie: Gemeentehuis, Halfweg

Aanwezig:

Werkgroep: Theo Janssen (bewoner Julianastraat), Gerard van Houwelingen (Dorpsraad), Bart de Koning (ouder van kind op Jozefschool), Jaap Oudejans (bewoner Schaezmanstraat), Eelco Herfst (PC-depot), Angelique Willemsen (leerkracht Margrietschool).

Gemeente: Leonard Silva (projectleider), Jan Haveman (verkeerskundige), Cecile Seignette (verslag)

Afwezig met bericht: Barry Nuisker (Hotel de Keizerskroon)

## **1. Opening**

Leonard Silva opent de bijeenkomst. Vandaag gaan we verder in op de verkeer- en parkeersituatie rond het toekomstige Integraal Kindcentrum (IKC) op het Margrietplantsoen. Er zijn twee nieuwe gezichten bij deze werkgroep. Zij stellen zich even voor.

Angelique Willemsen is leerkracht op de Margrietschool, zij woont zelf niet in Halfweg.

Gerard van Houwelingen is vertegenwoordiger van de Dorpsraad Halfweg-Zwanenburg.

## **2. Verslag van de vorige bijeenkomst - 6 september 2016**

Bart de Koning merkt op dat in het verslag staat dat sommige werkgroepleden het jammer vinden als het parkje langs de N200 zou verdwijnen. Dat is volgens hem niet juist weergegeven. Zij vinden het niet jammer als het parkje zou verdwijnen maar vinden het jammer dat het parkje zoveel geld heeft gekost.

Verder geen wijzigingen op het verslag.

## **3. Terugkoppeling vanuit de achterban**

Leonard Silva vraagt of de werkgroepleden de uitgangspunten en ambities zoals besproken in de vorige bijeenkomst, hebben besproken met hun achterban.

Bart de Koning zegt dat het nog te vroeg was om nu al te bespreken met de achterban. Hij verwacht dat hij na deze bijeenkomst meer concrete informatie heeft om te delen en zal dit dan later per mail of telefoon terugkoppelen met Leonard Silva.

Wel meldt hij dat er veel zorgen zijn over de Oranje Nassaustraat. Deze straat is erg druk, veel vrachtverkeer, er wordt vaak door rood gereden. Alles bij elkaar levert dat een gevaarlijke situatie op. Hij wil graag weten hoe dit op te lossen is.

Jaap Oudejans vertelt dat er zorgen zijn bij de bewoners over de parkeersituatie. Als straks meer woningen worden gebouwd bij het kerkplein zullen er ook meer parkeerplekken nodig zijn, terwijl er juist parkeerplekken gaan verdwijnen. Hoe gaat de gemeente dat oplossen? Er parkeren daar ook veel ouders die hun kind naar school brengen of afhalen.

Gerard van Houweligen vertelt dat bij de Dorpsraad de veiligheid voorop staat. Daar zijn veel zorgen over. Het verkeer moet goed doorstromen en niet – zoals nu het geval is – veel chaos veroorzaken door keren en draaien en fout parkeren. De Dorpsraad heeft weinig vertrouwen in een Kiss-and-Ride strook. In Spaarndam is dat mislukt.

Angelique Willemsen meldt dat voor onderwijzend personeel het 'parkeren op afstand' bezwaarlijk kan zijn. Veel leerkrachten komen 's-ochtends bepak en bezakt naar school. En gaan in de middag ook weer met veel werkspullen naar huis. Redelijk dicht in de buurt van de school parkeren is dan wel nodig.

Verder meldt zij dat er nu ook al sprake is van spreiding van begintijden tussen de Margrietschool en de Jozefschool. Het heeft wel consequenties voor de lunchtijden en kan ook lastig zijn voor de BSO. Voor de BSO is het niet wenselijk als de eindtijden in de middag sterk uiteenlopen.

Theo Janssen heeft met zijn buurtbewoners gesproken en die maken zich zorgen over de parkeerplaatsen. Er zijn erg veel parkeerplaatsen nodig. Er moeten genoeg plekken komen maar het dorpshart moet ook niet veranderen in een grote stenen vlakte van parkeerplekken. Bewoners vinden behoud van groen belangrijk. Verder vraagt hij zich af of er sprake is van een echte rotonde of van een witte stip. Jan Haveman gaat daar straks verder op in.

Eelco Herfst heeft nog niet met zijn achterban gesproken. Wel meldt hij dat ondernemers zich ook zorgen maken om het parkeren. Er moeten voldoende plekken zijn, ook voor laden en lossen.

#### **4. Toelichting op schetsen**

Jan Haveman licht de eerste schetsen toe die de gemeente heeft gemaakt voor een nieuwe inrichting. De schetsen zijn gemaakt op basis van de uitgangspunten zoals vorige keer besproken. Belangrijke punten zijn:

- doorstroming zodanig dat autoverkeer van noord naar zuid en andersom zo vlot mogelijk loopt en niet hoeft te keren
- voldoende parkeerplaatsen realiseren zo dicht mogelijk bij de school, om overlast in de woonstraten te voorkomen
- de routes van auto-, fiets- en loopverkeer zo veel mogelijk scheiden; om zo een veilige situatie te scheppen

Er zijn drie varianten gemaakt, die van elkaar een beetje verschillen. De varianten zijn opgesteld om te bekijken of het benodigde aantal parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden en hoe het zit met

de verkeersstromen. Het gaat dus om een eerste verkenning en de daadwerkelijke inrichting volgt later.

In alle varianten krijgt de Oranje Nassaustraat een nieuw profiel. De straat wordt een 30-kilometer straat, met een smallere rijbaan en zonder een aparte fietsstrook. De fietsers gaan over de weg waar ook de auto's over gaan. Door de herinrichting van de ON straat ontstaat er ruimte om parkeerplaatsen te realiseren. Daarnaast worden er parkeerplaatsen bij de nieuwe gymzaal gerealiseerd en in de Julianastraat. In totaliteit bevatten alle varianten circa 130 parkeerplaatsen. Dit zijn er ruim 50 meer dan in de huidige situatie, waarmee er ruimte wordt geboden aan alle parkeerders (reguliere parkeerders en halen en brengen basisschool) met uitzondering van het personeel van de scholen. Deze zullen buiten het gebied moeten parkeren. Mogelijkheden hiervoor worden gezien langs de ON straat ten zuiden van de Julianastraat. Langs de On straat ter hoogte van de school zijn veel nieuwe plekken gecreëerd. Hierbij is gekozen voor een parallelweggetje langs de ON straat en onder een hoek parkeren, waarbij de gedachte is dat deze weg en plaatsen alleen tijdens halen en brengen (kunnen) worden gebruikt en de rest van de dag ter beschikking staan aan de schoolomgeving. De exacte invulling hiervan dient nog nader te worden uitgewerkt.

De verkeerslichten bij de Julianastraat verdwijnen en maken plaats voor een rotonde. Dit is beter voor de doorstroming. De ruimte is echter beperkt en nog onderzocht moet worden of dit past en tot de mogelijkheden behoort. Het zal een rotonde zijn waarbij er sprake is van een gemengde verkeersafwikkeling op de rotonde.

De verkeersstromen worden besproken. Ouders die hun kinderen naar school brengen vanuit Amsterdam zullen meestal via de N200 komen en nemen dan de Oranje Nassaustraat. Bij de kruising met de Julianastraat gaan ze via de nieuwe rotonde naar de andere kant van de Oranje Nassaustraat waar parkeerplaatsen zijn. Ze brengen hun kinderen naar school en komen dan later weer terug om vervolgens via de Oranje Nassaustraat weer richting N200 te gaan. Vanuit Zwanenburg loopt de stroom noordwaarts en via de Oranje Nassaustraat.

De laad- en losplaatsen blijven in takt. Doorgaand vrachtverkeer moet zoveel mogelijk worden geweerd. De bus kan wel blijven.

Belangrijk uitgangspunt is om het fiets- en autoverkeer zo veel mogelijk te scheiden. Het fietsverkeer vanuit Amsterdam, Halfweg-Oost zal zich vooral in de Julianastraat concentreren. In principe zijn er in de huidige situatie al voldoende veilige fietsroutes te maken. Voor het fietsverkeer uit Halfweg-Oost zal een oversteekvoorziening op de Oranje Nassaustraat gemaakt moeten worden.

Voetgangers komen uit alle richtingen maar zullen vooral vanuit het zuiden en het westen komen. Voor deze groep wordt ter hoogte van het Margrietplantsoen een veilige oversteekvoorziening gerealiseerd, in ieder geval over de ON straat. ...

## **5. Reacties werkgroepleden op de getoonde schetsen**

Gerard van Houwelingen (Dorpsraad) vraagt zich af of deze plannen niet strijdig zijn met de plannen van Rijkswaterstaat om een fietssnelweg door het gebied te creëren. Verder maakt hij zich wel zorgen over de ontsluiting en de doorstroming ten noorden van het Margrietplantsoen. Wellicht is het beter om daar een eenrichtingsweg van te maken.

Angelique Willemsen maakt zich zorgen over het verdwijnen van het fietspad. Jan Haveman legt uit dat het misschien minder veilig lijkt als auto's en fietsers over dezelfde baan gaan, maar in de praktijk blijkt dat niet zo te zijn. Automobilisten gaan dan ook meer opletten en worden gedwongen snelheid te minderen. Nu is het zo dat de fietsers een aparte baan hebben maar zodra ze bij de brug komen moeten ze ineens samen met de auto's op een baan. Dat is juist een erg gevaarlijke situatie omdat automobilisten dat niet verwachten en er dus geen rekening mee houden.

Eelco Herfst vraagt of er nog wel visueel iets van een fietsstrook is te zien op de weg. Jan Haveman verwacht dat daar geen ruimte voor is. Herfst vindt de rotonde een goed plan. Beter dan de huidige stoplichten die voor veel opstopping zorgen. Verder pleit hij ervoor om vooral de laad- en losplekken te handhaven, de stoepen ruim te houden en voor voldoende parkeerplaatsen te zorgen, ook overdag.

Theo Janssen benadrukt dat hij graag zo veel mogelijk groen terugziet in de nieuwe inrichting. Het zou mooi zijn als de bestrating tussen de brug en rotonde wordt doorgetrokken en wordt onderbroken door groen. Hij vraagt verder wat er gebeurt met het hoekje bij de N200, blijft dat parkje daar? Silva antwoordt dat dit nog niet duidelijk is.

Jaap Oudejans heeft net als de andere werkgroepleden de voorkeur voor de eerst getoonde variant. Wel lijkt het hem beter als het Margriet Plantsoen dan eenrichtingsverkeer wordt omdat anders mensen gaan keren en dat veroorzaakt weer ellende.

Bart de Koning denkt dat een eenrichtingsweg ook kan leiden tot veel 'hufte' gedrag en fout parkeren. Nu staat er op sommige tijden bij het Margriet Plantsoen een hek dat verkeer tegenhoudt. Er staat dan iemand bij die daar op let. Verder vraagt hij aandacht voor de overstekende fietsers en voetgangers. Waar kunnen voetgangers veilig oversteken? Jan Haveman antwoordt dat dit zeker een punt van aandacht is. Daar moet een voorziening voor komen, mogelijk een zebrapad. Enkele werkgroepleden merken op dat 'klaar-overs' ook kunnen bijdrage aan de veiligheid. De Koning pleit er verder voor om ook voor de leraren dicht bij school parkeervoorzieningen te treffen en ouders te stimuleren om vooral met de fiets te komen of te carpoolen.

Van de getoonde varianten heeft de eerste variant de voorkeur van de werkgroepleden.

## **6. Afsluiting**

Leonard Silva dankt alle aanwezigen en sluit de bijeenkomst. Er komt nog een terugkoppeling van de input vanuit de verschillende werkgroepen. Ook wordt dan aangegeven hoe het proces verder gaat.

# **Verslag bijeenkomst werkgroep ‘Openbare ruimte en groen’, in verband met de realisatie van het Integraal Kindcentrum (IKC) op het Margrietplantsoen te Halfweg.**

Datum: woensdag 7 september 2016

Locatie: Gemeentehuis, Halfweg

Aanwezig:

Werkgroep: Laura Janssen-van Ommeren, Martin ten Hagen, Jelka van Galien, Marcel Kleef

Gemeente: Leonard Silva, Raymond van Haeften (bij begin), Cecile Seignette (verslag)

Afwezig met bericht: Hanny Meijer (Dorpsraad Zwanenburg-Halfweg), Alco van der Marel (groendeskundige, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude)

## **1. Ontvangst en introductie**

Wethouder Raymond van Haeften opent de bijeenkomst. Hij heeft o.a. onderwijs en ruimtelijke ordening in zijn portefeuille en is als zodanig vanaf de start betrokken bij dit project. Bovendien is hij wethouder voor de dorpskern Halfweg.

Hij blikt terug en vertelt wat er aan is voorafgegaan. Er is in 2012 een structuurvisie opgesteld voor de gemeente die in grote lijnen weergeeft welke kant we willen opgaan tot 2035. Daarvan is in 2015 een gebiedsvisie voor Halfweg afgeleid. Daarin staan punten die we in Halfweg willen aanpakken in de toekomst met als doel het dorp voor nu en in de toekomst aantrekkelijk te houden voor bewoners en andere betrokkenen.

Eén van de punten daarin is het Integraal Kindcentrum (IKC). De drie basisscholen in Halfweg dreigen onder de opheffingsnorm te komen. Door samengaan van de scholen wordt gegarandeerd dat de kinderen uit Halfweg ook in de toekomst in Halfweg naar school kunnen. Er is een haalbaarheidsonderzoek gedaan waar zo'n school het beste kon komen. Drie locaties zijn onderzocht. Uiteindelijk kwam daaruit dat het Margrietplantsoen de enige locatie is die haalbaar is, gezien de beschikbare ruimte. De raad heeft in mei van dit jaar zich uitgesproken voor deze locatie. Dat is de stand van zaken nu. De keuze voor het Margrietplantsoen is gemaakt.

Nog niet bepaald is hoe de school er uit komt te zien, hoe we het parkeren rond de school gaan oplossen, hoe de verkeersstromen gaan lopen, hoe we de kern groen behouden en hoe we de ruimte rond de school aantrekkelijk gaan indelen. Daarvoor willen we graag in gesprek met de belanghebbenden. Daarvoor zijn er nu drie werkgroepen samengesteld.

De informatie die uit de werkgroepen komt, zullen we meenemen in de verdere besluitvorming. Volgens de planning zal in november een voorstel worden behandeld in de Gemeenteraad over de uitwerking van de belangrijkste onderwerpen en de definitieve financiering. Mocht de Raad daarmee instemmen, dan zal aansluitend een procedure voor wijziging van het bestemmingsplan in gang worden gezet.



Nog belangrijk om te melden: de school is opdrachtgever voor de bouw (de 'bouwheer'); de gemeente gaat dus niet zelf de school (laten) bouwen. De gemeente geeft wel een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten mee waaraan het IKC moet voldoen.

## **2. Voorstelrondje**

De aanwezige werkgroepleden stellen zich voor:

- Laura Janssen, woont op de Julianastraat en vertegenwoordigt de bewoners daar die zich zorgen maken over de plannen. Laura heeft diverse keren met de gemeente contact gehad en zich ingezet tegen een IKC op de locatie Margrietplantsoen. Laura blijft nog steeds tegen de locatie, maar wil echter wel graag constructief meedenken over een zo goed mogelijke inpassing van het IKC.
- Jelka van Galien, werkt als leerkracht op de Halverwege-school, zij woont niet in Halfweg.
- Marcel Kleef, heeft twee zoontjes die op de Margrietschool zitten. Woont in Halfweg-Noord.
- Martin ten Hagen, woont op het Margrietplantsoen en maakt zich zorgen over de plannen. Heeft drie kinderen die op de Jozelfschool zitten. Kinderen spelen ook veel op het plantsoen. Wil net als Laura graag constructief meedenken over een zo goed mogelijke inpassing.

Namens de gemeente zijn aanwezig:

- Leonard Silva, projectleider
- Cecile Seignette, communicatieadviseur

Bij de volgende bijeenkomst zal ook Alco van der Marel aanwezig zijn, de groendeskundige van de gemeente.

Verder heeft Hanny Meijer van de Dorpsraad Halfweg-Zwanenburg zich afgemeld voor deze bijeenkomst. Zij zal er de volgende keer wel bij zijn.

## **3. Inleiding en doel van de werkgroepen**

Leonard Silva vertelt wat de bedoeling is van de werkgroepen.

Zoals de wethouder al vertelde, wil de gemeente in november een Programma van Eisen aanbieden aan de Gemeenteraad. In dit Programma van Eisen staan de eisen waaraan het IKC moet voldoen. Die hebben betrekking op stedenbouw, architectuur, inrichting openbare ruimte, groen, verkeer en parkeren. Dit programma wil de gemeente uitwerken samen met belanghebbenden in een drietal werkgroepen rondom de drie thema's: parkeren en verkeer, openbare ruimte en groen, stedenbouw en architectuur. De werkgroepen hebben een brede samenstelling met omwonenden, ondernemer, leraar, een ouder en afvaardiging van de dorpsraad.

Het is belangrijk dat de werkgroepleden niet alleen vanuit persoonlijke titel en vanuit hun eigen persoonlijke belang hun inbreng geven maar ook vanuit hun 'achterban', dus andere bewoners, collega's van school of andere ondernemers of ouders.

Er gelden bij dit project enkele randvoorwaarden die al vast liggen. Daarnaast zijn er uitgangspunten en ambities waarover we graag de mening van de werkgroepleden willen horen. Deze uitgangspunten en ambities hebben nog geen status en zijn niet vastgesteld, maar meer

denkrichtingen voor gesprekken en discussies. Uitgangspunten van de verschillende onderwerpen kunnen ook met elkaar conflicteren en de gemeente maakt daarin de belangenafweging. Of de input vanuit de werkgroepen wordt meegenomen is afhankelijk van onder andere de belangenafweging, besluitvorming in college en gemeenteraad, financiële haalbaarheid en overleg met de schoolbesturen.

Belangrijkste algemene randvoorwaarden:

- 3 scholen gaan samen op één locatie (Margrietplantsoen) met daarbij een kinderopvang
- De kinderopvang wordt ook op de locatie Margrietplantsoen gerealiseerd
- De gymzaal komt niet op het Margrietplantsoen maar op de locatie Margrietschool
- Het aantal leerlingen voor de locatie betreft maximaal 330
- Het aantal m2 schooloppervlak bedraagt circa 2020, daarnaast circa 400 m2 voor de kinderopvang
- De buitenspeelruimte bedraagt minimaal 990 m2
- Voor het kinderdagverblijf is circa 100 m2 buitenspeelruimte nodig.
- Gezien het beschikbare krediet wordt uitgegaan van een gemiddeld kwaliteitsniveau.

Vragen naar aanleiding hiervan:

Waar gaat het pand nu precies komen? Loopt de gevel van de school straks gelijk met die van de overige bebouwing in de omgeving? Antwoord: de rooilijn aan de Julianastraat zal gelijk lopen aan de woningen. De achtergevel van het gebouw is nog niet precies bepaald; voor het bouwvlak is op de kaart nu de kadastrale grens aangehouden.

Waarom wordt de kinderopvang niet bij de gymzaal geplaatst in de locatie Margrietschool?

Antwoord: voor de visie van het IKC is het belangrijk dat de kinderopvang in hetzelfde gebouw komt.

Betekent een gemiddeld kwaliteitsniveau dat er geen duurzame maatregelen genomen worden?

Antwoord: er is wel ruimte voor duurzame maatregelen, maar minder dan bij het allerhoogste kwaliteitsniveau.

Krijgen de bewoners en andere belanghebbenden straks een stem, bijvoorbeeld dat er gekozen kan worden tussen drie ontwerpen? Antwoord: het zijn uiteindelijk de schoolbesturen die dat bepalen, maar deze wens werd ook al in een andere werkgroep geuit, dus zal worden voorgelegd aan de schoolbesturen.

#### **4. Bespreken uitgangspunten en discussie**

Leonard Silva benoemt de randvoorwaarden, uitgangspunten en ambities, die betrekking hebben op groen en openbare ruimte.

**De randvoorwaarden**, die al vast liggen zijn:

- Buitenspeelruimte dient minimaal 990 m2 te zijn. Dit ligt vast op basis van de verordening huisvesting voorzieningen onderwijs.
- Voor kinderopvang is een buitenruimte van circa 100 m2 nodig. Dit zal waarschijnlijk een aparte en afsluitbare buitenruimte moeten zijn.

- Groen dat verdwijnt door bouw IKC moet gecompenseerd worden. Daarbij gaat het uiteraard niet alleen om vierkante meters maar vooral om kwaliteit.

**Uitgangspunten en ambities.** Hierover hoort de gemeente graag de mening van de werkgroepleden. Hieronder een samenvatting van de discussie over die punten.

- *Behoud openbare karakter en ontmoetingsplek Margrietplantsoen*

De aanwezigen vinden het belangrijk dat er centraal in het dorp een ontmoetingsplek blijft. In het verleden was het Margrietplantsoen de ontmoetingsplek bij uitstek. De laatste jaren is dat minder geworden. Er is bijna geen onderhoud, waardoor het plantsoen er vaak niet uitziet. Heel jammer. Dus als de gemeente een centrale ontmoetingsplek wil creëren, dan is goed onderhoud een voorwaarde. Als het schoon is en bijgehouden wordt, blijft het schoon, het station is daar een voorbeeld van. Een centrale ontmoetingsplek voor jong en oud is wenselijk. Met bijvoorbeeld een bankje rond bomen, met voorzieningen voor activiteiten (bijvoorbeeld hardloop, sporttoestellen) En vooral veel groen.

- *Buitenspeelruimte IKC geheel openbaar*

Buiten de school om blijft er niet zo veel ruimte over. Dus is het goed om de buitenspeelruimte openbaar te laten zijn. Dan kan de buurt er ook gebruik van maken. Er kleeft wel een nadeel aan. Een openbare ruimte kan al snel hangjongeren aantrekken, die rotzooi achterlaten. Moet dus heel goed (dagelijks) schoongehouden worden. Goede afspraken tussen gemeente en schoolbesturen zijn dus nodig. Wie is waar verantwoordelijk voor?

Er zijn nog meer vragen bij de werkgroepleden. Hoe gaat dat, als je dan even over het parkje loopt, te midden van 330 kinderen? Kan dat zomaar? Onderwijzers Jelka van Galien ziet daar wel een nadeel in. Het is lastig om de groep in de gaten te houden als er buitenstaanders doorheen kunnen lopen. Zeker voor de kleintjes is een afgebakend terrein nodig voor de veiligheid. Je zou kunnen denken aan een afgebakend terrein voor de onderbouw en een openbaar terrein waar dan ook de bovenbouw kan spelen. Ook wordt geopperd dat het wel prettig is als er een brede stoep langs het terrein loopt, voor diegenen die zich niet tussen de kinderen willen mengen. Ook nu vindt buitengym al vaak plaats op het plantsoen, dus helemaal nieuw is deze 'menging' niet. De werkgroepleden denken dat er wel goede oplossingen voor mogelijk zijn.

- *De buitenspeelruimte heeft een groen karakter*

Daar kunnen de werkgroepleden zich goed in vinden. Een groene uitstraling wordt alom gewaardeerd. Belangrijk bij intensief gebruik is dat dit groen goed onderhouden wordt!

- *Meer groen op de Oranje Nassaustraat. De gemeente wil deze straat herontwikkelen. De gedachte is om er een 30 km zone van te maken, het brede profiel smaller te maken, vrachtverkeer te mijden, daardoor is er meer plek voor parkeren en ook voor groen. Er kunnen meer bomen bijkomen*

De werkgroepleden staan positief tegenover een rustiger straat en meer groen is ook welkom. Een groene laan zou mooi kunnen zijn, zeker als er een bepaald ritme/regelmaat in de inrichting zit. Meer parkeerplekken is ook nodig. Maar meer parkeerplekken trekken al snel ook meer parkeerders aan. Ook nu gebeurt het dat er 's ochtends personen hun auto parkeren en die gaan dan samen in een

busje elders heen. Of ze parkeren hier hun auto om vervolgens de trein te nemen. Dus er zijn wellicht meer plekken nodig dan is berekend.

- *Bij de herontwikkeling van de locatie Jozefschool kan extra groen bijkomen, ter compensatie van het groen dat verloren gaat bij het plantsoen.*

De locatie Jozefschool ligt verder weg. Het groen daar zal niet dezelfde functie hebben als bij het plantsoen. Voor een ontmoetingsplek is het vooral van belang dat het centraal ligt.

- *Behoud van (tijdelijk) parkje op de hoek van de Oranje Nassaustraat-Amsterdamsestraatweg*

Niet alle werkgroepleden kennen dit parkje. Anderen vinden de benaming 'parkje' wel erg veel eer voor deze groenstrook. Het stukje groen is een flinke verbetering met wat het was, maar het zal nooit de functie van een park krijgen. De ligging langs de N200 leent zich daar niet voor; de inrichting ook niet. Er zit bijna nooit iemand. Enkele werkgroepleden zouden het niet erg vinden als hier een mooie parkeerplaats wordt gecreëerd.

- *Voetbalvoorziening behouden*

Er wordt veel gevoetbald op het plantsoen. Als dat straks niet meer kan, moet er elders in de buurt een goede plek komen. Kan er straks een veldje komen naast de gymzaal bij de locatie Margrietschool? De gemeente acht die kans niet groot. Er zijn plannen voor woningbouw, voor een voetbalveldje is waarschijnlijk geen ruimte. En op het schoolplein zelf? Dat zie je ook geregeld, een voetbalkooi op het schoolplein die dan na schooltijden openbaar te gebruiken is. De werkgroepleden zijn het erover eens dat behoud van een voetbalplek belangrijk is voor de jongeren van Halfweg.

- *Rode beuken aan Oranje Nassaustraat zo veel mogelijk behouden*

De meeste werkgroepleden weten niet meteen welke bomen dit zijn. Laura Janssen vindt ze erg mooi. Als deze behouden kunnen blijven, zou dat zeker mooi zijn.

## **5. Afsluiting**

Leonard Silva meldt dat er een verslag van deze bijeenkomst wordt rondgestuurd. Als 'huiswerk' krijgen de deelnemers mee dat zij de uitgangspunten/ambities die aan de orde kwamen, ook bespreken met hun achterban. In de volgende bijeenkomst kunnen zij daar (kort) verslag van doen. Het verslag van de andere werkgroepen wordt ook gestuurd. Zo krijgt iedereen een beeld van het geheel.

Martin ten Hagen heeft een tijdje terug een schetsontwerp laten maken voor het plantsoen. Hij zal dat de volgende keer meenemen.

Alle aanwezigen worden bedankt voor hun inbreng!

**Tot ziens op de volgende bijeenkomst op:**

- **Woensdag 21 september, 19.00 uur – 21.00 uur, Gemeentehuis Halfweg**

# **Verslag bijeenkomst werkgroep 'Openbare ruimte en groen', in verband met de realisatie van het Integraal Kindcentrum (IKC) op het Margrietplantsoen te Halfweg.**

Datum: woensdag 21 september 2016

Locatie: Gemeentehuis, Halfweg

Aanwezig:

Werkgroep: Laura Janssen-van Ommeren (omwonende), Martin ten Hagen (omwonende, kinderen op de Jozefschool), Jelka van Galien (leerkracht Halverwege-school), Marcel Kleef (ouder van kinderen op Margrietschool), Hanny Meijer (Dorpsraad Halfweg-Zwanenburg).

Gemeente: Leonard Silva (projectleider), Alco van der Marel (beleidsmedewerker groen), Cecile Seignette (verslag)

## **1. Opening**

Leonard Silva heet de aanwezigen welkom. Er is nu ook een vertegenwoordiger van de Dorpsraad Halfweg-Zwanenburg: Hanny Meijer en vanuit de gemeente is de beleidsmedewerker Groen aangeschoven: Alco van der Marel.

## **2. Verslag vorige werkgroep**

Het verslag van de vorige werkgroep (woensdag 7 september) is goedgekeurd.

## **3. Terugkoppeling achterban**

Laura Janssen vertelt dat er via Facebook en de Buurtapp informatie is uitgewisseld met buurtbewoners over dit project. Ook heeft ze een aantal burens persoonlijk gesproken. Er is een algemene wens om zo veel mogelijk groen te behouden, maar dat groen moet beter onderhouden worden. De bomen met rode besjes mogen wel weg. Naast de glasbak staat zo'n boom en verderop in de Julianastraat, voorbij de kruising met de Minister Cort van der Lindenstraat en die geven veel troep. Verder is het onduidelijk wie nu verantwoordelijk is voor het onderhoud van groen. Het resultaat is dat niemand het doet en het er slecht uitziet. Dat is beslist een verbeterpunt voor de toekomst. Duidelijke afspraken zijn nodig. Ook zouden bewoners het fijn vinden als de afvalbakken (glasbak, kunststofbak) worden vervangen door ondergrondse containers.

Hanny Meijer was er de vorige keer niet bij en heeft dus niet gesproken met de achterban. Wel uit ze haar zorgen: drie scholen met heel verschillende culturen in één gebouw.

Marcel Kleef heeft gesproken met zijn buurtgenoten. De meesten vinden het jammer dat de gymzaal op een andere locatie komt. Men had liever gezien dat de ruimte, die gereserveerd is voor de gymzaal, wordt benut voor extra groen, een mooi veld of zoiets.

Martin ten Hagen vertelt dat de bewoners van het Margrietplantsoen niet blij zijn met de toekomstige bebouwing. Ze maken zich zorgen over het zonlicht dat minder wordt door de bebouwing en het plantsoen als centrale groene ruimte zal zeker gemist worden. Er is een duidelijke wens vanuit de bewoners om weer een multifunctioneel groenveld terug te krijgen. Bewoners van het Margrietplantsoen maken zich verder zorgen over het verkeer. Als de straat straks een doorgaande route wordt zal het erg druk worden. Rond schooltijd is het chaotisch druk.

Jelka van Galien vertelt dat de informatie uit de vorige werkgroep is teruggekoppeld naar de school en ook naar de ouders. Vanuit de ouders kwamen niet veel reacties. De collega's van school vinden het jammer dat de gymzaal niet bij het schoolgebouw zit. Verder zijn er bedenkingen bij een geheel openbaar terrein als schoolveld. Voor de onderbouw is het nodig om het terrein af te kunnen scheiden. Anders kun je de kleintjes niet goed in de gaten houden. Op zich wordt veel groen op het plein enthousiast ontvangen. Ook mag best een deel openbaar of semi-openbaar zijn.

Leonard Silva legt uit dat ervoor gekozen is om de gymzaal op een andere locatie te plaatsen omdat er geen ruimte is op de locatie Margrietplantsoen. Een gymzaal is doorgaans 5 meter hoog. Dat zou betekenen dat het gebouw veel hoger wordt of het park wordt een stuk kleiner. Zelfs als je de gymzaal ondergronds probeert te maken, zal het gebouw hoger worden, want de kans dat je 5 meter onder de grond kunt bouwen is niet waarschijnlijk. Je hebt daglicht nodig. Het is maar de vraag of de grond geschikt is en ondergronds bouwen maakt het extra duur.

#### **4. Bespreken schets**

Op een plattegrond van het gebied is globaal aangegeven hoe de openbare ruimte is ingedeeld en waar het groen zou kunnen komen. Voor de school is een openbare groene speelplek en ontmoetingsruimte. De Oranje Nassaustraat krijgt een nieuw profiel waardoor er meer ruimte is voor parkeren en groen. In plaats van vele kleine boompjes wordt gedacht aan grotere bomen, iets verder uit elkaar, met haagjes erom heen. De zon krijgt dan meer vrij spel, er ontstaat een groene laan. Het streven is om de rode beuken op het veld in te passen in het ontwerp.

De werkgroepleden vragen zich af wat er aan de zij- en achterkant van het schoolgebouw komt. Tussen de school en de aangrenzende woningen is in de schets een ruimte van 10 meter aangegeven. Het zou mooi zijn als dat een groene ruimte zou zijn, anders kijken de omwonenden uit op kale bakstenen muren.

Ook zijn er zorgen over de verkeersdrukte rond het plantsoen. Nu staat er 's ochtend een hek bij het Margrietplantsoen dat verkeer tegenhoudt. Dat werkt goed, maar als dat straks een doorgaande route wordt, wordt het heel druk.

Martin ten Hagen benadrukt dat het plantsoen nu heel veel gebruikt wordt. Er spelen heel veel kinderen van verschillende scholen. Maar het onderhoud is niet goed en er is veel zwerfvuil. Hij maakt zich zorgen. Straks gaat alles veranderen, maar dat mag niet betekenen dat de gemeente het er nu maar bij laat zitten. Recentelijk is het gazon wel netjes opgeknapt. Dat is een hele verbetering.

Alco van der Marel zal de zorgen over het onderhoud nog eens onder de aandacht brengen bij de gemeente.

Laura Janssen vraagt wat er nu gebeurt met alle opmerkingen vanuit de werkgroep. Zij zou graag nog een bijeenkomst willen hebben met alle werkgroepleden en de schoolbesturen bij elkaar. Hoe kunnen we borgen dat de inbreng uit de werkgroepen ook straks terug te zien is in de plannen? Bij de totstandkoming van de brandweerkazerne werden de bewoners ook gehoord maar uiteindelijk is er niets gedaan met de inbreng van bewoners. Er is een gebouw gekomen dat niet past in de omgeving. Daardoor is er geen vertrouwen meer bij bewoners. Laura wil weten hoe we zeker kunnen zijn dat de schoolbesturen ook wat doen met de inbreng vanuit de werkgroepen.

Leonard Silva licht het vervolgproces toe. De volgende stap is te komen tot een Programma van Eisen (PvE) Daar zal de inbreng vanuit de werkgroepen zeker meegenomen worden. Ook wordt er nog met de schoolbesturen gesproken over het PvE. Vervolgens wordt het PvE voorgelegd aan B&W en de Gemeenteraad. Als het PvE is vastgesteld is dat een document wat als basis geldt voor het toekomstige gebouw, de inrichting van de openbare ruimte en de verkeers- en parkeeroplossingen. De gemeente gaat over de inrichting van de openbare ruimte; de schoolbesturen over het gebouw, maar ze moeten dan wel een school laten bouwen volgens de uitgangspunten zoals die staan in het PvE. De architect die aan de slag gaat, zal met iets moeten komen dat voldoet aan de eisen die in het programma staan.

#### **5. Afsluiting en hoe nu verder**

Leonard Silva dankt alle aanwezigen en sluit de bijeenkomst. Er komt nog een terugkoppeling van de input vanuit de verschillende werkgroepen. Ook wordt dan aangegeven hoe het proces verder gaat.

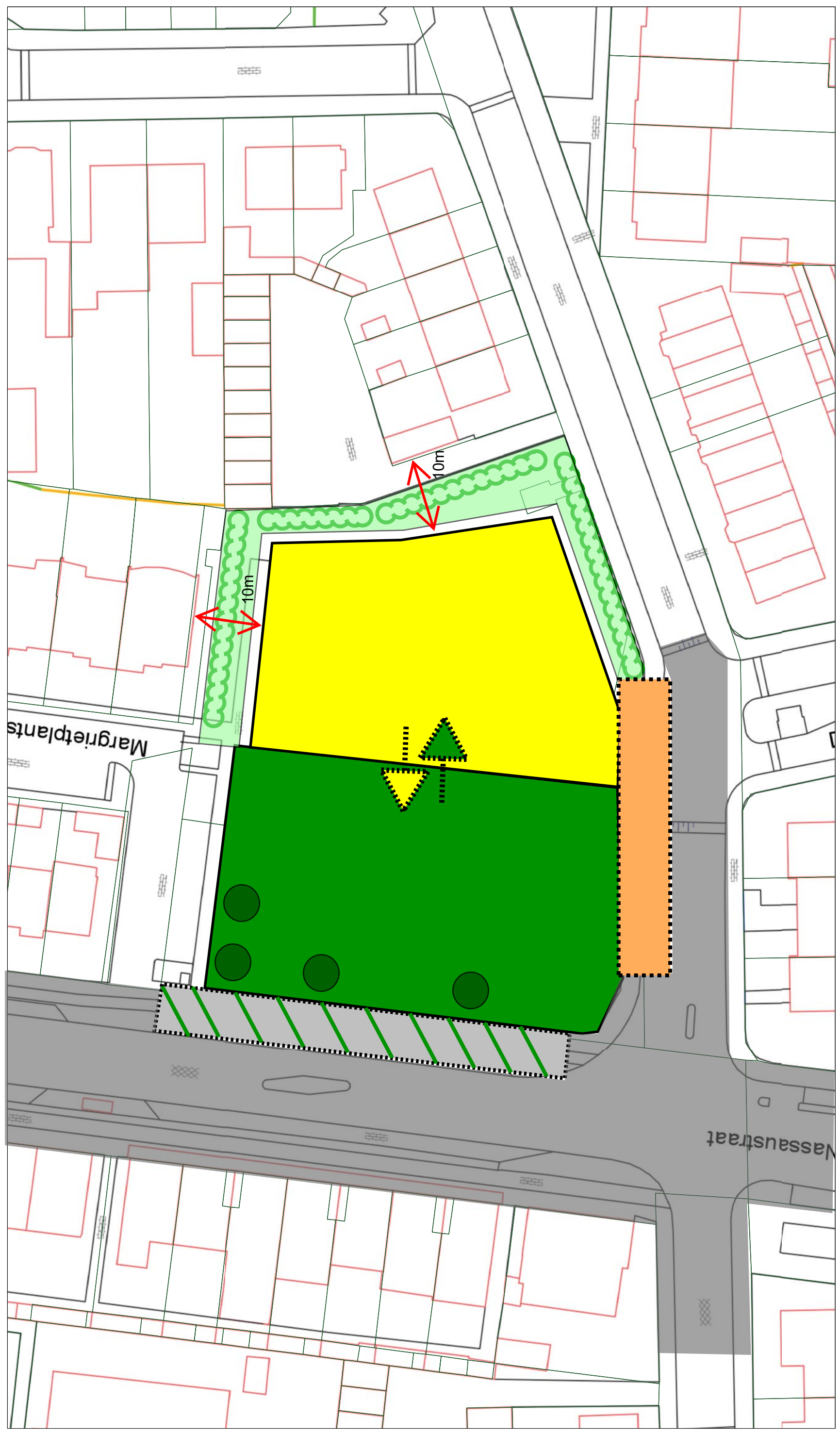
## **Bijlage 2**





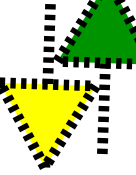




### **Stedenbouwkundige randvoorwaarden**





STEDENBOUWKUNDIGE RANDVOORWAARDEN



- |                                                                                       |                                         |                                                                                       |                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
|  | Bouvlak<br>Maximaal 2 bouwlagen         |  | afstand gebouw-woning                            |
|  | Openbaar groen<br>Buitenspeelruimte IKC |  | bestaande te handhaven bomen                     |
|  | Integraal ontwerpen<br>buitenruimte-IKC |  | groene inpassing                                 |
|  | zone herinrichting<br>wegprofiel        |  | zone halen en brengen<br>onderzoek dubbelgebruik |
|  | zone fietsparkeren                      |                                                                                       |                                                  |

**AAN** LEONARD SILVA  
**VAN** JAN HAVEMAN  
**ONDERWERP** PARKEERBALANS IKC HALFWEG  
**DATUM** 1 SEPTEMBER 2016

---

## **I. Inleiding**

Binnen de kern Halfweg bestaan er plannen om de drie huidig aanwezige basisscholen (Christelijke basisschool Halverwege, Margrietschool en RK school Sint Jozef) samen te brengen in een Integraal Kind Centrum (IKC). Deze school zal worden gevestigd in het Margrietplantsoen, ten zuiden van de bestaande Margrietschool. De school krijgt een omvang van maximaal 330 leerlingen. Uitgaande van circa 30 leerlingen per groep betekent dit circa 11 groepen. Daarnaast wordt in het IKC een kinderdagverblijf met een omvang van 400 m2 bvo gevestigd. Dit kinderdagverblijf zal bestaan uit 3 groepen dagopvang (circa 35 kinderen), een peuterspeelzaal (circa 16 kinderen) en BuitenSchoolse Opvang BSO, (maximaal 40 kinderen).

Het IKC zal na realisatie een parkeervraag genereren. Enerzijds is er een parkeervraag van onderwyzend en ondersteunend personeel, anderzijds hebben de ouders die hun kinderen met de auto brengen en/of halen een vraag naar parkeerruimte. Deze laatste vraag manifesteert zich op een beperkt aantal momenten van de dag en is overwegend kort durend, maar kan desondanks, zoals ook in de huidige situatie bij de afzonderlijke scholen blijkt, belastend zijn voor de omgeving.

Er zijn verschillende methoden om de parkeerbehoefte van personeel en het aantal plaatsen dat nodig is voor halen en brengen van leerlingen te bepalen. Het CROW heeft hiervoor een tool ontwikkeld. Het betreft echter een algemene tool, terwijl in deze situatie vanwege het feit dat veel kinderen over grotere afstand naar school komen (met name vanuit Amsterdam), er mogelijk sprake is van een afwijkende situatie. Om deze reden is besloten de huidige parkeerbehoefte ook te bepalen aan de hand van onderzoek. Hieruit kan de parkeerbehoefte voor het IKC in de toekomst voor zowel personeel als voor het halen en brengen van kinderen met de auto worden bepaald. Vervolgens rijst de vraag of deze gewenste parkeercapaciteit (volledig) moet worden gefaciliteerd of dat gezocht moet

worden naar andere oplossingen waarbij de parkeerdruk in de omgeving van de school kan worden beperkt.

In voorliggende notitie gaan wij in op de bepaling van het aantal parkeerplaatsen dat nodig is en de wijze waarop dit is bepaald. Daarnaast stellen wij een parkeerbalans op voor de schoolomgeving. Een parkeerbalans geeft inzicht in het aantal benodigde parkeerplaatsen versus de beschikbare (of beschikbaar te maken) parkeercapaciteit. In het vervolg van deze notitie gaan wij in paragraaf 2 in op de te verwachten parkeerbehoefte van het IKC. In paragraaf 3 wordt vervolgens een parkeerbalans opgesteld en wordt aangegeven op welke wijze de parkeersituatie rondom het IKC op acceptabele wijze kan worden ingepast. In paragraaf 4 ten slotte vatten wij de belangrijkste bevindingen nog eens samen.

## 2. Parkeerbehoefte bepaling

Zoals in de inleiding al is aangegeven zijn er meerdere methoden om de parkeerbehoefte te bepalen. Op basis van kengetallen en op basis van empirisch onderzoek. Beide berekeningsmethoden en de resultaten hiervan komen in deze paragraaf aan de orde.

- *Rekentool CROW*

Een van de berekeningsmogelijkheden is de tool die door CROW (het kennisinstituut op het gebied van verkeer en vervoer) is bepaald. In de uit 2008 daterende en dus inmiddels verouderde CROW publicatie 182 Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering is hiervoor een tool ontwikkeld. Publicatie 182 is in 2012 vervangen door publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie en door de digitale rekentool Parkeren en verkeersgeneratie.

De tool is gebaseerd op het aantal leerlingen, het aandeel daarvan dat met de auto wordt gebracht en het aantal inzittende kinderen per voertuig. Hierbij wordt rekening gehouden met een verschil in groepen leerlingen, dat wil zeggen dat de leerlingen uit de lagere groepen in grotere mate (met de auto) worden gebracht dan leerlingen uit de hogere groepen. De berekening vindt plaats aan de hand van de volgende parameters:

Het aantal benodigde parkeerplaatsen is het product van het aantal leerlingen \* het percentage van de leerlingen dat met de auto wordt gebracht \* een reductiefactor voor de verblijfstijd en een reductiefactor voor het aantal leerlingen per auto.

Het percentage van de leerlingen die worden gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en de 60% en is mede afhankelijk van de stedelijkheidsgraad, de stedelijke zone en de gemiddelde afstand naar school. Gemiddeld ligt het percentage op de volgende waarden:

- Groep 1 t/m 3: 30% – 60%;
- Groep 4 t/m 8: 5% - 40%;
- KDV: 50% - 80%.

Zoals aangegeven wordt een reductie op de parkeerduur ingebracht. Dit heeft te maken met het feit dat de parkeerduur voor de lagere groepen over het algemeen langer is, omdat kinderen in de lage leeftijdscategorieën naar binnen worden begeleid, daar waar dat in de hogere groepen veel minder het geval is. Voor de groepen 1 t/m 3 wordt rekening gehouden met een gemiddelde parkeerduur van 10 minuten in een haal- en brengperiode van 20 minuten (reductiefactor 0,5). Voor de groepen 4 t/m 8 geldt een reductiefactor van 0,25 (2,5 minuten parkeren in een tijdspanne van 10 minuten). Voor KDV's geldt een zelfde reductiefactor, maar deze is gebaseerd op 15 minuten parkeertijd binnen een tijdsbestek van 1 uur.

Ten slotte is er een reductiefactor op basis van het aantal leerlingen per auto. Ook hierin wordt onderscheid gemaakt in de verschillende leeftijdscategorieën. Hiervoor gelden de volgende reductiefactoren:

- Groep 1 t/m 3: 0,75;
- Groep 4 t/m 8: 0,85;
- KDV: 0,75.

Als we de berekening volgens deze methode uitvoeren dan volgt het beeld zoals dat in tabel 1 is opgenomen. Wij merken hierbij op dat is gerekend met de standaard waarden, zoals die door CROW worden gehanteerd met betrekking tot de diverse percentages en reductiefactoren.

Groep	aantal leerlingen	% met de auto	correctie parkeerduur	reductie aantal kinderen per voertuig	aantal parkeerplaatsen (K+R)
1 - 3	165	30%	0,5	0,75	18,6
4 - 8	165	10%	0,25	0,85	3,5
KDV	51	65%	0,25	0,75	6,2
Totaal					28,3

**Tabel 1:** Berekening parkeerbehoefte IKC Halfweg (CROW methode, standaard waarden)

Uit de tabel blijkt dat er 29 plaatsen nodig zijn voor het halen en brengen van leerlingen van de scholen en kinderen van het kinderdagverblijf. Hierbij is de parkeerbehoefte van het personeel nog niet inbegrepen.

Zoals in de inleiding al is aangegeven komen veel leerlingen van de scholen uit Amsterdam. Voor deze leerlingen geldt over het algemeen dat er geen alternatieve vervoermogelijkheden zijn en dat deze leerlingen vrijwel uitsluitend met de auto worden gebracht. Het is dan ook aannemelijk dat het aandeel van de kinderen dat met de auto wordt gehaald/gebracht in deze situatie aanzienlijk hoger ligt. Indien wordt uitgegaan van de maximale waarden zoals door CROW aangegeven dan ontstaat het beeld zoals dat in tabel 2 is opgenomen.

Groep	aantal leerlingen	% met de auto	correctie parkeerduur	reductie aantal kinderen per voertuig	aantal parkeerplaatsen (K+R)
1 - 3	165	60%	0,5	0,75	37,1
4 - 8	165	40%	0,25	0,85	14,0
KDV	51	65%	0,25	0,75	6,2
Totaal					57,4

**Tabel 2:** Berekening parkeerbehoefte IKC Halfweg (CROW methode, aangepaste waarden)

Uit tabel 2 volgt uiteraard een aanzienlijk hoger aantal benodigde parkeerplaatsen. In totaliteit zijn dan volgens deze uitgangspunten 58 parkeerplaatsen nodig in plaats van 29, het dubbele aantal.

Voor personeel geldt volgens het parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude een norm van 0,5 parkeerplaats per lokaal voor de basisscholen en 1,1 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bvo KDV. In beide gevallen is deze waarde uitsluitend voor personeel. Dit betekent voor de basisschool een parkeervraag van 5,5 parkeerplaats en voor het KDV 4,4. In totaal dus 10 parkeerplaatsen.

In 2012 is de digitale versie van de CROW rekenmethode geïntroduceerd. Deze berekeningsmethode werkt voor een groot deel op basis van dezelfde uitgangspunten. De digitale rekentool geeft de volgende uitkomsten. Voor de exacte berekening wordt verwezen naar bijlage 1. Als wordt uitgegaan van 6 groepen in de onderbouw en 5 groepen in de bovenbouw, met 30 leerlingen per groep dan zijn 31 parkeerplaatsen voor halen en brengen nodig en 12 voor personeel. Ook hier is in eerste instantie gerekend met standaard waarden. Als ook in deze rekenmethode de percentages van helen en brengen worden opgehoogd overeenkomstig de waarden uit tabel 2 dan blijkt dat dat 58 parkeerplaatsen nodig zijn voor halen en brengen van de leerlingen.

Bij het aantal personeelsplaatsen merken wij wel op dat dit aantal is gebaseerd op 11 groepen met een groepsgrootte van 30 leerlingen. Als het aantal groepen toeneemt, vanwege een beperktere groepsgrootte, dan stijgt ook de behoefte aan personeelsparkeerplaatsen.

Voor het KDV geldt dat er, gebaseerd op 51 kindplaatsen en 4 groepen, 7 plaatsen voor halen en brengen nodig zijn en 4 plaatsen voor personeel.

Hiermee komt de parkeerbehoefte volgens deze berekeningsmethode voor het IKC in totaliteit op 65 plaatsen en voor halen en brengen op 16 plaatsen voor personeel.

- *Onderzoek*

Naast de theoretische rekenmethoden is ter plaatse ook onderzoek uitgevoerd. In de directe omgeving van de drie scholen is een onderzoek uitgevoerd op dinsdag 12 en woensdag 13 juli. Het onderzoek op dinsdag heeft plaatsgevonden vanaf 7.30 uur tot en met 15.30 uur en op woensdag is geregistreerd van 7.30 uur tot en met 13.00 uur. Het onderzoek bestond uit het registreren van het aantal geparkeerde voertuigen in de perioden rondom het in- en uitgaan van de scholen. Daarnaast zijn in de perioden voor het ingaan van de scholen, tussen het in-/uitgaan en na het uitgaan van de scholen de kentekens van geparkeerde voertuigen geregistreerd. Op deze wijze kan worden bepaald hoeveel voertuigen er tijdens die registratiemomenten aan bewoners, werknemers en bezoekers zijn toe te schrijven. In tabel 3 is aangegeven welke schooltijden de verschillende scholen hanteren. Uit de tabel blijkt dat er enige variatie in schooltijden is.

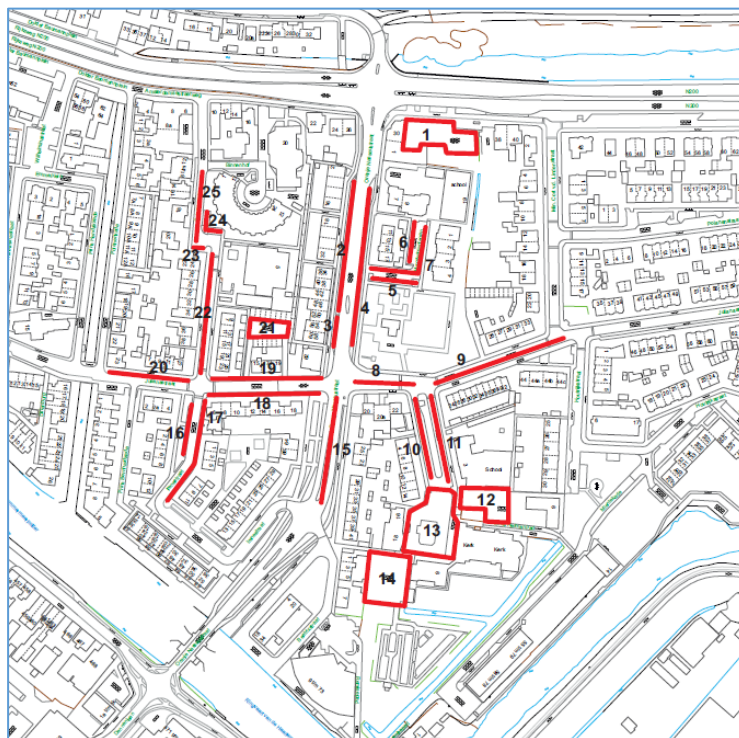
School	ma, di, do vr		wo
	ochtend	middag*	ochtend
OBS Margrietschool	8.45 - 12.15 uur	12.45 - 15.00 uur	8.45 - 12.30 uur
RK school St Jozef	8.30 - 11.45 uur	12.45 - 15.00 uur	8.30 - 12.30 uur
CBS Halverwege**	8.30 - 12.00 uur	13.00 - 15.00 uur	8.30 - 12.00 uur

\* op vrijdagmiddag hebben de groepen 1 t/m 4 op alle scholen geen les

\*\* op woensdag hebben de groepen 5 t/m 8 v vanaf 12.15 vrij in plaats v vanaf 12.00 uur

**Tabel 3:** Schooltijden

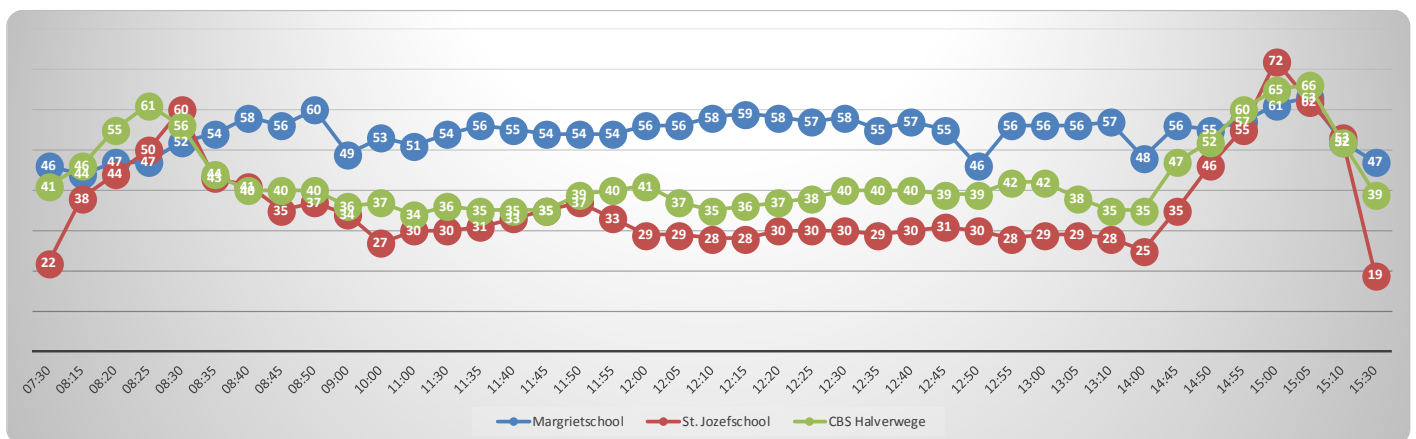
In figuur 1 is het onderzoeksgebied aangegeven, dat is opgedeeld in diverse secties.



**Figuur 1:** Onderzoekgebied en sectie-indeling parkeeronderzoek

Bij de figuur merken wij op dat de secties 1 t/m 7 zijn toebedeeld aan de Margrietschool, de secties 8 t/m 15 aan de RK Sint Jozefschool en de secties 16 t/m 25 aan de Christelijke basisschool Halverwege. Tijdens het onderzoek is gebleken dat ook ouders van kinderen van de Margrietschool op de Julianastraat (sectie 8 en 9) parkeren en op deze straat dus menging plaatsvindt met ouders van kinderen op de Sint Jozefschool.

Op beide onderzoeksdagen was het representatief weer, in die zin dat de weersomstandigheden niet zodanig waren dat het aannemelijk is dat meer ouders dan gemiddeld hun kinderen naar school hebben gebracht. In grafiek 1 is het onderzoeksresultaat van dinsdag 12 juli weergegeven.



**Grafiek 1:** Resultaat parkeertelling dinsdag

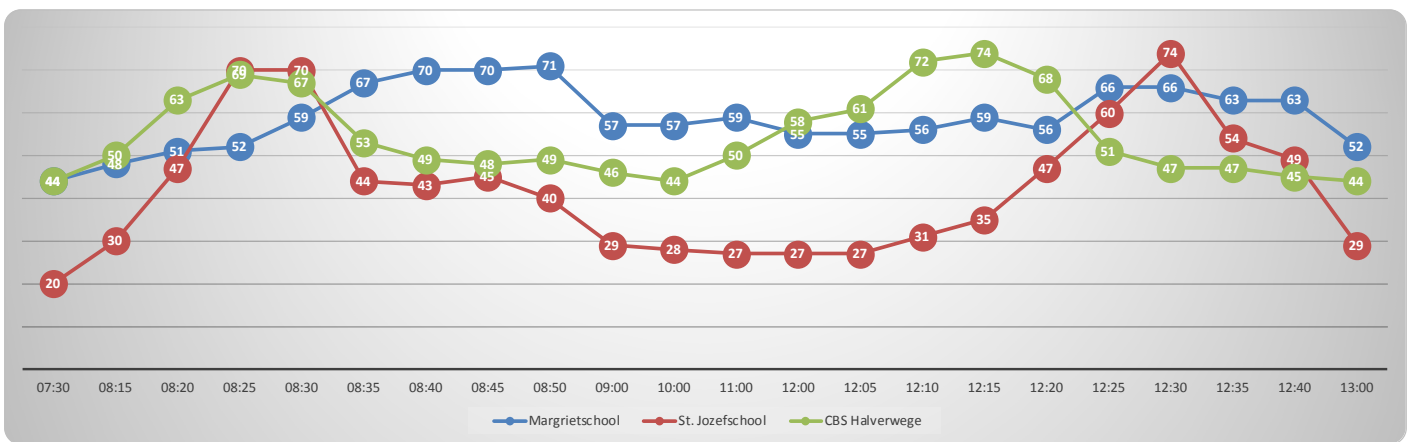
In de grafiek is onderscheid gemaakt naar de verschillende scholen. Bij de grafieken merken wij op dat de tijd op de x-as niet lineair verdeeld is. Uit de grafiek blijkt dat in de omgeving van de Sint Jozefschool in de vroege ochtend 22 voertuigen geparkeerd staan. Tussen 11.00 uur en 14.00 uur fluctueert dit aantal enigszins, maar schommelt de waarde rond de 30 geparkeerde voertuigen. Tijdens de piek in de ochtend zijn maximaal 60 voertuigen geregistreerd en de piek in de middag geeft 72 voertuigen als maximale waarde aan. Na 15.00 uur zakt het aantal voertuigen weer aanzienlijk in en bedraagt nog circa 20. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat er maximaal circa 40 voertuigen toebehoren aan halende en brengende ouders.

In de omgeving van de Margrietschool is een zelfde patroon te registreren, maar zijn de verschillen tussen de reguliere periode en de pieken beperkter. Dit heeft naar verwachting sterk te maken met het feit dat de parkeerders langs de Julianastraat zijn toebedeeld aan de Sint Jozef school. Bovendien is de reguliere parkeerdruk in de omgeving van de Margrietschool al groot en zijn er weinig parkeerplaatsen beschikbaar voor extra parkeerders. Over de dag gezien parkeren in de omgeving van de Margrietschool 55 voertuigen en in de piekperioden zijn dit er 8 meer.



Ten slotte is er de situatie rondom CBS Halverwege. In deze omgeving bedraagt de parkeerdruk in een reguliere situatie overdag circa 40 voertuigen. Tijdens piekmomenten staan hier 66 voertuigen geparkeerd. 26 voertuigen zijn derhalve aan de school toe te rekenen voor het halen en brengen van leerlingen.

In de grafiek is mooi te zien dat de aanvangstijd van de Margrietschool later ligt in de ochtendperiode. De piek in halen en brengen ligt hier duidelijk later dan bij beide andere scholen. Daarnaast valt op dat tussen de middag slechts beperkte wijzigingen plaatsvinden voor zover het de parkeerdruk betreft. Waarschijnlijk blijven (nagenoeg) alle kinderen over op school en vindt er slechts in zeer beperkte mate halen en brengen van leerlingen plaats. De piek in de middag valt voor alle scholen op (nagenoeg) hetzelfde moment. In grafiek 2 zijn de resultaten van de woensdag weergegeven.



**Grafiek 2:** Resultaat parkeertelling

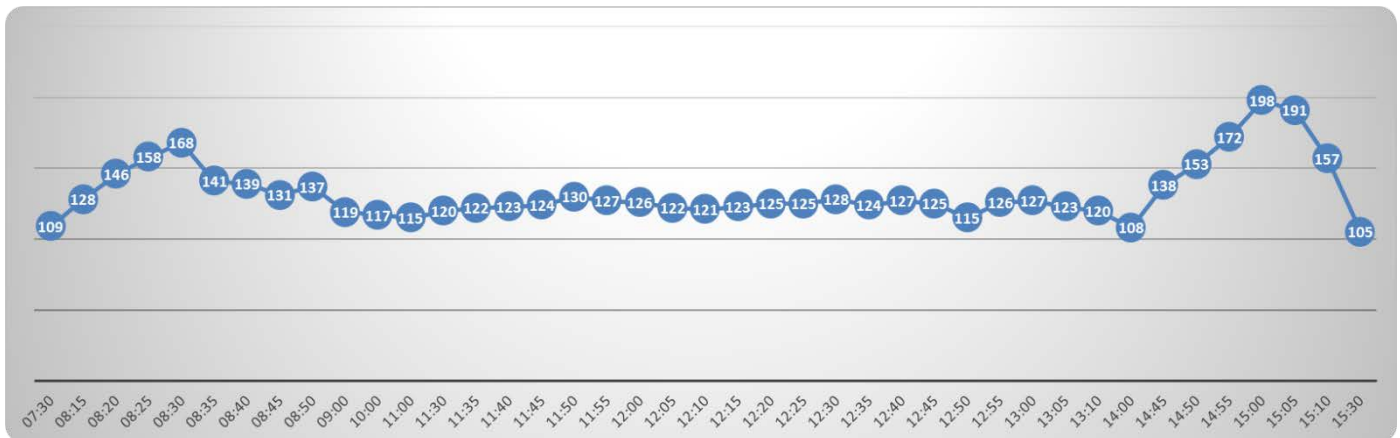
De woensdag geeft een vergelijkbaar beeld met de dinsdag, al is er nu slechts sprake van een halve dag. De piek in de ochtend ligt voor de Margrietschool weer later en de piek in de middag ligt voor de CBS Halverwege wat eerder.

De omgeving Sint Jozefschool heeft wederom een reguliere belasting van tegen de 30 voertuigen en een piek van 74 geparkeerde voertuigen. Voor de omgeving Margrietschool geldt een reguliere belasting van circa 58 en een piek van 66 geparkeerde voertuigen en de omgeving CBS Halverwege kent wederom een reguliere bezetting van circa 50 voertuigen en een piek van 74. Wel merken wij op dat er op woensdag enigszins spreiding in tijd is met betrekking tot het halen van de kinderen rond de middag.

Omdat de pieken van de scholen wat verschillen op bepaalde moment kan worden geconcludeerd dat de middagpiek (rond 15.00 uur) op maandag, dinsdag en donderdag maatgevend is. In grafiek 3 is het beeld van alle drie de scholen samen opgenomen voor de (maatgevende) dinsdag.

Uit de grafiek blijkt dat op het piekmoment om 15.00 uur bijna 200 voertuigen in het gebied staan geparkeerd. Uit de grafiek blijkt ook dat het aantal geparkeerde voertuigen

op de ‘normale momenten’ redelijk constant is en tussen de 110 en 120 voertuigen bedraagt. Uitgaande van 115 voertuigen op de reguliere momenten zijn dus 83 geparkeerde voertuigen aan halende en brengende ouders toe te schrijven.



**Grafiek 3:** Resultaat parkeertelling dinsdag 12 juli

Dit aantal ligt aanzienlijk hoger dan eerder op basis van algemeen geldende richtlijnen is berekend en ook nog hoger dan op basis van de aangepaste kengetallen werd verwacht. Blijkbaar is het aantal kinderen dat wordt gebracht in deze situatie nog groter dan in de CROW kengetallen is opgenomen. Dit vindt waarschijnlijk een oorzaak in de relatief grote groep kinderen die vanuit Amsterdam komt naar de scholen in Halfweg.

Om het halen en brengen te kunnen faciliteren dienen er dus 83 plaatsen beschikbaar te zijn. Wel merken wij op dat het huidige aantal leerlingen wat hoger ligt dan het maximaal aantal leerlingen van 330 leerlingen in het nieuwe IKC. Naar verwachting zal het toekomstige aantal daarmee 15% lager liggen dan het huidige leerlingaantal. Deze correctie dient dan logischerwijs ook op het uit het onderzoek bepaalde aantal te worden doorgevoerd. In dat geval zijn er 71 parkeerplaatsen nodig voor voertuigen van halende en brengende ouders. Wellicht ten overvloede merken wij op dat hierbij is uitgegaan van gelijke schooltijden van de scholen. Differentiatie in deze tijden zal leiden tot een beperkter aantal plaatsen.

Analyse van de voertuigen die aan personeel toegekend kunnen worden leidt tot de conclusie dat in de huidige situatie naar verwachting circa 15 voertuigen kunnen worden toegekend aan personeelsleden van de scholen.

### 3. Parkeerbalans

Om overlast in de woonstraten zo veel mogelijk te voorkomen, een groot gedeelte van de voertuigen is toe te wijzen aan halen en brengen van kinderen uit Amsterdam en de afstand tot aan het nieuwe IKC wordt de parkeerdruk bij voorkeur opgevangen in het gebied ten noorden van de Julianastraat en in de Doctor Schaeapmanstraat. Dat wil zeggen

op en langs de Oranje Nassaustraat, in de Julianastraat en in de Doctor Schaepmanstraat. Gerelateerd aan het onderzoek betreft het de secties 2 t/m 11. Het zuidelijke deel van de Doctor Schaepmanstraat (secties 12, 13 en 14) worden hier niet bij betrokken omdat daar herontwikkeling zal gaan plaatsvinden. Binnen sectie 12 zal herontwikkeling van het kerkterrein plaatsvinden en worden woningen gerealiseerd. Ten behoeve hiervan 24 privéparkeerplaatsen worden gerealiseerd. In sectie 13 zullen 20 parkeerplaatsen worden gerealiseerd ten behoeve van de kerk en sectie 14 voorziet in de realisatie van 6 parkeerplaatsen wederom ten behoeve van de herontwikkeling van het kerkterrein. Vooral sectie 13 biedt kansen tot dubbelgebruik, maar mede gezien de afstand tot de school wordt deze sectie voorlopig buiten beschouwing gelaten.

Binnen de secties 2 t/m 11 zijn momenteel 79 parkeerplaatsen beschikbaar. Een beschrijving en de capaciteit van deze secties is opgenomen in bijlage 2. De parkeerplaats van hotel Keizerskroon (sectie 1; capaciteit 25 parkeerplaatsen) is buiten beschouwing gelaten, omdat het een privé parkeervoorziening betreft.

Doelstelling bij het opstellen van de parkeerbalans is om de overlast voor de omgeving, met name in de woonstraten, tot een minimum te beperken. Dit betekent dat overloop naar omliggende gebieden zoveel mogelijk moet worden voorkomen en de parkeercapaciteit binnen het gebied toereikend moet zijn om fout parkeren te voorkomen. In principe dient het gebied dus te voorzien in voldoende capaciteit om de parkeervraag te faciliteren.

In het gebied (secties 2 t/m 11) bedraagt de bezetting in de normale situatie overdag circa 60 voertuigen. Hiervan behoort een deel toe aan bewoners, maar er staan ook werknemers van bedrijven, winkels en de scholen (waarschijnlijk uitsluitend van de Margrietschool en de Sint Jozefschool) en bezoekers van deze voorzieningen geparkeerd. De meeste werknemers en bezoekers zullen ook in de toekomst blijven parkeren, alleen de werknemersvoertuigen van de Margrietschool en de Sint Jozefschool dienen hierbij in mindering te worden gebracht, omdat deze scholen verdwijnen. Uitgaande van 7 voertuigen van werknemers van beide scholen zijn er 53 'reguliere' voertuigen die het gebied op een werkdag overdag belasten. Dit betekent dat, omdat de huidige parkeercapaciteit 79 parkeerplaatsen bedraagt, er 26 parkeerplaatsen resterend voor personeel van het IKC en het halen en brengen van kinderen.

Om een goed beeld te krijgen van de toekomstige parkeerbehoefte is een berekening uitgevoerd, waarbij rekening is gehouden met de reguliere parkeerders en de toekomstig te verwachten parkeerders. De resultaten hiervan zijn weergegeven in tabel 4.

	omvang	eenheid	kencijfer	doelgroep	basisvraag	Aanwezigheid				Parkeervraag per moment				
						werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	werkdagnacht	werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	werkdagnacht	
Parkeerbehoefte huidige situatie (sectie 2 t/m 9) <i>(exclusief functie school o.b.v. parkeeronderzoek)</i>					56*	-	-	-	-	53	53	50	56	
Parkeerbehoefte docenten en overig personeel <i>(o.b.v. kengetallen parkeerbeleid Halfweg-zuid)</i>	11	groep	0,8	p.p. per groep	docenten	8,8	100%	100%	0%	0%	8,8	8,8	0,0	0,0
			0,24	p.p. per groep	overig personeel	2,6	100%	100%	0%	0%	2,6	2,6	0,0	0,0
Parkeerbehoefte halen en brengen <i>(obv waarnemingen parkeeronderzoek)</i>					71,0	-	-	-	-	71,0	71,0	0,0	0,0	
Parkeerbehoefte personeel KDV <i>(o.b.v. kengetallen parkeerbeleid Halfweg-zuid)</i>	400	m2 bvo	1,1	p.p. per 100 m2 bvo	personeel	4,4	100%	100%	0%	0%	4,4	4,4	0,0	0,0
Parkeerbehoefte halen en brengen KDV <i>(o.b.v. kengetallen CROW)</i>					7,0	100%	100%	0%	0%	7,0	7,0	0,0	0,0	
<b>Totale parkeerbehoefte inclusief halen en brengen schoolkinderen</b>										<b>146,8</b>	<b>146,8</b>	<b>50,0</b>	<b>56,0</b>	
<b>Totale parkeerbehoefte exclusief halen en brengen schoolkinderen</b>										<b>68,8</b>	<b>68,8</b>	<b>50,0</b>	<b>56,0</b>	

\* uit parkeeronderzoek 2015 blijkt dat de parkeerbehoefte van de secties 2 t/m 11 buiten de openingstijden van de school maximaal 56 bedraagt, aantal voor verschillende perioden gebaseerd op onderzoek uit 2016.

**Tabel 4:** Parkeerbehoefte toekomstige situatie

Bij de berekening is uitgegaan van de realisatie van de school en een gymzaal die uitsluitend ten behoeve van de school wordt gebruikt.

Uit de tabel blijkt dat de maximale parkeervraag zich voordoet op de werkdagmiddag ochtend. Op dat moment is er een behoefte van 147 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er in het gebied, waar de parkeercapaciteit zoals eerder is aangegeven 79 parkeerplaatsen bedraagt, 68 parkeerplaatsen moeten worden toegevoegd. Dit is een zodanig groot aantal dat redelijkerwijs niet in dit gebied kan worden gerealiseerd. Bovendien zou dit betekenen dat buiten het halen en brengen ruim 50% van de parkeercapaciteit onbenut wordt gelaten.

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte voor halen en brengen bij het KDV is geen reductie ingebracht in verband met combinatiebezoek. Bijvoorbeeld een ouder die een kind naar het KDV brengt en een kind naar school. Dit omdat er weliswaar sprake zou kunnen zijn van combinatiebezoek en daarmee dubbelgebruik, echter ouders die combinatiebezoeken maken staan vaak weer langer geparkeerd waardoor de extra dubbelgebruik mogelijkheden weer vervallen. Daarbij geldt dat indien een correctie zou worden toegepast deze slechts zeer beperkt effect zal hebben maximaal circa 3 parkeerplaatsen.

#### 4. Oplossingsrichtingen

In het vorige hoofdstuk is bepaald dat een substantieel aantal parkeerplaatsen moet worden toegevoegd in het gebied om de toekomstige parkeervraag te kunnen faciliteren, waarvan een groot deel grotendeels leeg zal blijven buiten de haal- en brengperioden. In deze paragraaf gaan wij in op mogelijke oplossingsrichtingen voor deze problematiek.

- *Personeelsparkeren elders*

Overwogen kan worden om de werknemers van de school en het KDV elders een parkeerplaats aan te bieden. Echter ook dan dient nog een substantieel aantal parkeerplaatsen (circa 52) te worden toegevoegd in het gebied, waarvan ook het overgrote deel alleen tijdens halen en brengen van leerlingen wordt gebruikt.

- *Spreiding schooltijden*

Een tweede (aanvullende) oplossingsrichting zou kunnen zijn om de begin- en eindtijden van de scholen te laten variëren en om op deze wijze de parkeervraag te beperken. Hierbij gaan wij er vanuit dat andersoortige (gedrags)maatregelen niet mogelijk zijn. In de toekomstige situatie zal er waarschijnlijk nog sprake zijn van twee scholen. De CBS Halverwege en de RK St Jozefschool zullen samengaan. Naar verwachting zullen deze twee resterende scholen niet dezelfde omvang krijgen, maar zal er sprake zijn van een verhouding eenderde - tweederde. Dit betekent dus dat maximaal 1/3 deel van de parkeervraag zal verdwijnen. Echter uit het onderzoek blijkt dat er bij een spreiding van de tijden met 15 minuten enige overlap in het halen en brengen aanwezig is. Veiligheidshalve gaan wij dan ook uit van een reductie van 25%. Uitgaande van een spreiding van 15 minuten in de begin en eindtijden betekent dit dat voor de scholen geen 71 maar 54 plaatsen voor halen en brengen nodig zijn.

De parkeervraag die dan ontstaat, is weergegeven in tabel 5.

	omvang	eenheid	kencijfer	doelgroep	basisvraag	Aanwezigheid				Parkeervraag per moment				
						werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	werkdagnacht	werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	werkdagnacht	
Parkeerbehoefte huidige situatie (sectie 2 t/m 9) (exclusief functie school o.b.v. parkeeronderzoek)					56*	-	-	-	-	53	53	50	56	
Parkeerbehoefte docenten en overig personeel (o.b.v. kengetallen parkeerbeleid Halfweg-zuid)	11	groep	0,8	p.p. per groep	docenten	8,8	100%	100%	0%	0%	8,8	8,8	0,0	0,0
			0,24	p.p. per groep	overig personeel	2,6	100%	100%	0%	0%	2,6	2,6	0,0	0,0
Parkeerbehoefte halen en brengen (obv waarnemingen parkeeronderzoek)					54,0**	-	-	-	-	54,0	54,0	0,0	0,0	
Parkeerbehoefte personeel KDV (o.b.v. kengetallen parkeerbeleid Halfweg-zuid)	400	m2 bvo	1,1	p.p. per 100 m2 bvo	personeel	4,4	100%	100%	0%	0%	4,4	4,4	0,0	0,0
Parkeerbehoefte halen en brengen KDV (o.b.v. kengetallen CROW)					7,0	100%	100%	0%	0%	7,0	7,0	0,0	0,0	
<b>Totale parkeerbehoefte inclusief halen en brengen schoolkinderen</b>										<b>129,8</b>	<b>129,8</b>	<b>50,0</b>	<b>56,0</b>	
<b>Totale parkeerbehoefte exclusief halen en brengen schoolkinderen</b>										<b>68,8</b>	<b>68,8</b>	<b>50,0</b>	<b>56,0</b>	

\* uit parkeeronderzoek 2015 blijkt dat de parkeerbehoefte van de secties 2 t/m 11 buiten de openingstijden van de school maximaal 56 bedraagt, aantal voor verschillende perioden gebaseerd op onderzoek uit 2016.

\*\* gebaseerd op reductie van 25% als gevolg van gespreide aanvangs- en eindtijden

**Tabel 5:** Parkeerbehoeftebepaling bij gespreide

Logischerwijs ligt het maatgevend moment nog steeds op de werkdagmiddag/ochtend en bedraagt de parkeervraag op dat moment 130 parkeerplaatsen voor het totale gebied, 17 minder dan in de variant zonder spreiding van tijden. Als ook dan de werknemers elders een plaats wordt geboden zijn er nog 35 plaatsen tekort. Deze plaatsen dienen nog te worden gerealiseerd.

- *Potentiële uitbreidingsmogelijkheden*

Uit het voorgaande kan worden afgeleid dat extra parkeercapaciteit moet worden gerealiseerd/gecreëerd. Mogelijke locaties die hiervoor in aanmerking zouden kunnen komen zijn:

- Hoek Amsterdamsestraatweg – Oranje Nassaustraat.  
Bij herontwikkeling van dit gebied zijn er mogelijkheden hier parkeerruimte te realiseren. De realisatie van deze parkeerruimte moet mede in het licht worden gezien van andere mogelijke ontwikkelingen in dit gebied. Combinatie met deze ontwikkelingen is gunstig in verband met het mogelijke dubbelgebruik van te realiseren parkeerplaatsen.
- Oranje Nassaustraat, Julianastraat, gymzaal  
Andere locaties die mogelijkheden bieden zijn de Oranje Nassaustraat, de Julianastraat en de omgeving van de nieuwe gymzaal. De Oranje Nassaustraat zal worden heringericht. Overeenkomstig het beleid van de gemeente zal de intensiteit hier moeten afnemen, waardoor het profiel van deze weg kan worden aangepast. Dit biedt mogelijkheden meer parkeerruimte te realiseren dan in de huidige situatie. Mede in verband met het voorgaande kan het westelijke deel van de Julianastraat eveneens worden versmald. Ook dit biedt mogelijkheden om extra parkeerruimte te realiseren. Ten slotte zijn er in de directe omgeving van de te realiseren gymzaal mogelijkheden om extra parkeercapaciteit aan te leggen.

- *Overige aspecten*

Zoals aangegeven zal in het zuidelijke deel van de Doctor Schaepmanstraat herontwikkeling plaatsvinden. Een deel van deze capaciteit staat open voor dubbelgebruik. Echter de afstand naar de school is redelijk groot en bovendien is het gewenst enige restcapaciteit te houden voor drukkere dagen, bijvoorbeeld met slechte weersomstandigheden. Om die reden worden deze parkeermogelijkheden niet opgenomen in de reguliere capaciteit.

Daarnaast merken wij op dat wij uitgaan van het piekmoment qua parkeerdruk, ondanks dat de parkeerdruk op dat moment slechts gedurende korte tijd voorkomt. Het is gewenst in het gebied rondom de school het parkeren wat beter te structureren dan nu het geval is. Dat betekent dat parkeervoorzieningen nadrukkelijker worden aangegeven en parkeren buiten deze vakken niet meer mogelijk/toegestaan is. Het niet dimensioneren op de piekbelasting betekent dan dat er gedurende twee momenten per dag chaotische situaties zullen ontstaan. Naast de overlast die dat voor de omgeving oplevert komt de

verkeersveiligheid hiermee in het geding. Om die reden dient te worden uitgegaan van de piekbelasting op reguliere dagen. Hierbij moet ook nog in ogenschouw worden genomen dat de piekbelasting de belasting is op een gemiddelde dag met goede weersomstandigheden. Op momenten met slechter weer zal de parkeerdruk naar verwachting nog hoger zijn. Omdat dit niet heel frequent voorkomt wordt hierop niet gedimensioneerd, maar is het wel van belang dat er in de reguliere situatie altijd voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Op die momenten is er een overloopmogelijkheid naar de parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de Doctor Schaepmanstraat.

Ten slotte merken wij op dat het niet nodig is om alle parkeerplaatsen als 'permanente' parkeerplaats te realiseren. Overwogen kan worden om bijvoorbeeld een combinatie te maken met het schoolplein en hiervan tijdens de haal- en brengtijden een deel als parkeerplaats te benutten. Dit vraagt uiteraard om een zorgvuldige detaillering, om de veiligheid te kunnen waarborgen. Daarnaast is het mogelijk om een deel van de plaatsen in het groen, bijvoorbeeld met grasbetonstenen te realiseren. Deze plaatsen zullen alleen worden benut als de overige parkeerplaatsen bezet zijn en kunnen op deze wijze dienen als opvang van de haal en brengbehoefte.

#### **4. Conclusies**

De realisatie van een IKC in het Margrietplantsoen in Halfweg, zal leiden tot een bepaalde mate van verkeersgeneratie en parkeerbehoefte. Vooral het parkeren is hierbij een punt van aandacht. Uit CROW berekeningen blijkt dat het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig zou moeten zijn, gebaseerd op de maximale kengetallen voor het halen en brengen van kinderen naar de scholen circa 52 bedraagt. Onderzoek in de huidige situatie wijst echter uit dat dit aantal behoorlijk hoger moet zijn om te kunnen voldoen aan de parkeervraag. Voor het halen en brengen van de leerlingen van de scholen zijn circa 71 parkeerplaatsen nodig. Daarbovenop komen nog de parkeerplaatsen die nodig zijn voor het halen en brengen van de kinderen naar het KDV. Het gaat hierbij om nog eens 7 extra plaatsen. Daarnaast is er nog de vraag naar parkeerplaatsen voor personeel. Uit de CROW berekeningen blijkt een vraag van circa 12 plaatsen voor de scholen. Tellen we daar nog de parkeervraag van het KDV bij op dan zijn er nog eens circa 4 plaatsen extra voor personeel nodig.

Het is gewenst de parkeervraag van de scholen op te lossen in de directe omgeving van het IKC. En wel zodanig dat de hinder voor de omgeving tot een minimum wordt beperkt. Uiteraard is hierbij ook de loopafstand van belang. Het meest aangewezen gebied hiervoor is de hoek Oranje Nassaustraat-Amsterdamsestraatweg, de Oranje Nassaustraat, de Julianastraat en de Doctor Schaepmanstraat. In de huidige situatie zijn in dit gebied 79 parkeerplaatsen aanwezig. De toekomstige parkeervraag na realisering van de scholen bedraagt circa 147 parkeerplaatsen. Dit zou betekenen dat 68 parkeerplaatsen moeten worden toegevoegd. Hiervoor ontbreekt de ruimte. Ook als het personeel van de school elders een plaats zou kunnen vinden, gaat het nog steeds om circa 52 toe te voegen

parkeerplaatsen. Plaatsen die buiten de haal- en brengtijden niet gebruikt zullen gaan worden. Dit aantal kan alleen beperkt worden door de begin en eindtijden van de scholen te spreiden. In dat geval kan worden volstaan met het toevoegen van circa 35 plaatsen, ervan uitgaande dat het personeel elders een parkeerplaats heeft. Dit aantal is binnen het gebied realiseerbaar. Mogelijke uitbreidingslocaties zijn de omgeving van de gymzaal, het westelijke deel van de Julianastraat en de Oranje Nassaustraat. Laatstgenoemde straat zal hiervoor moeten worden heringericht, maar deze herinrichting past binnen de gemeentelijke visie om de Oranje Nassaustraat af te waarderen.

BVA Verkeeradviezen is een zusterbedrijf van Ligtermoet & Partners (Rotterdam) en Timenco (Leuven, België)





## Bijlage 1: Uitkomsten rekentool CROW



### Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

#### BASISSCHOOL

##### Functieprofiel

---

	onderbouw	bovenbouw
aantal klassen	6	5

##### Profiel - op basis eigen voorkeursinstellingen

---

	onderbouw	bovenbouw
leerlingen per klas	30.0	30.0
overblijf percentage	100	100 %
leerlingen begeleid naar school	80	30 %
aantal leerlingen per ouder/verzorger (per auto)	1.33	1.18
aantal leerlingen per ouder/verzorger (overige vervoerswijzen)	1.20	1.20
turnover parkeerruimte ouders/verzorgers	2.0	4.0
% ouders/verzorgers per auto		45 %
% personeel per auto		80 %
docenten per klas		1.0
overig personeel per klas		0.3
turnover parkeerplaatsen personeel		1.0

##### Resultaat - Verkeersgeneratie

---

	onderbouw	bovenbouw	docenten	overig pers.	totaal
autoritten per openingsdag	204	68	16	4	292
voor begin schooldag	0	0	8	1	9
begin schooldag	102	34	0	1	137
begin middagpauze	0	0	0	0	0
eind middagpauze	0	0	0	0	0
eind schooldag	102	34	0	1	137
na eind schooldag	0	0	8	1	9

##### Resultaat - Parkeren

---

	onderbouw	bovenbouw	docenten	overig pers.	totaal
benodigde parkeerplaatsen			9	3	12
benodigde parkeerruimte K&R	26	5			31

## Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

### BASISSCHOOL

#### Funcieprofiel

	onderbouw	bovenbouw
aantal klassen	6	5

#### Profiel - op basis eigen voorkeursinstellingen

	onderbouw	bovenbouw
leerlingen per klas	30.0	30.0
overblijf percentage	100	100 %
leerlingen begeleid naar school	90	60 %
aantal leerlingen per ouder/verzorger (per auto)	1.33	1.18
aantal leerlingen per ouder/verzorger (overige vervoerswijzen)	1.20	1.20
turnover parkeerruimte ouders/verzorgers	2.0	4.0
% ouders/verzorgers per auto		70 %
% personeel per auto		80 %
docenten per klas		1.0
overig personeel per klas		0.3
turnover parkeerplaatsen personeel		1.0

#### Resultaat - Verkeersgeneratie

	onderbouw	bovenbouw	docenten	overig pers.	totaal
autoritten per openingsdag	350	212	16	4	582
voor begin schooldag	0	0	8	1	9
begin schooldag	175	106	0	1	282
begin middagpauze	0	0	0	0	0
eind middagpauze	0	0	0	0	0
eind schooldag	175	106	0	1	282
na eind schooldag	0	0	8	1	9

#### Resultaat - Parkeren

	onderbouw	bovenbouw	docenten	overig pers.	totaal
benodigde parkeerplaatsen			9	3	12
benodigde parkeerruimte K&R	44	14			58

## Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

### KINDERDAGVERBLIJF

#### Functieprofiel

---

aantal groepen : 4

#### Profiel - op basis eigen voorkeursinstellingen

---

kindplaatsen per groep	13.0
medewerkers per groep	2.0
% kinderen dat gehele dag blijft	75 %
% ouders/verzorgers per auto	50 %
% medewerkers per auto	50 %
aantal kinderen per ouder/verzorger (per auto)	1.33
aantal kinderen per ouder/verzorger (overige vervoerwijze)	1.33
turnover parkeerruimte ouders/verzorgers	3
turnover parkeerplaatsen personeel	1

#### Resultaat - Verkeersgeneratie

---

	ouders/verzorgers	medewerkers	totaal
autoritten per openingsdag (aankomst+vertrek)	97	8	105
- voor begin kinderdagverblijfdag	0	4	4
- begin kinderdagverblijfdag	39	0	39
- begin middagpauze	9	0	9
- eind middagpauze	9	0	9
- eind kinderdagverblijfdag	39	0	39
- na eind kinderdagverblijfdag	0	4	4

#### Resultaat - Parkeren

---

	ouders/verzorgers	medewerkers	totaal
benodigde parkeerplaatsen		4	4
benodigde parkeerruimte K&R	7		7

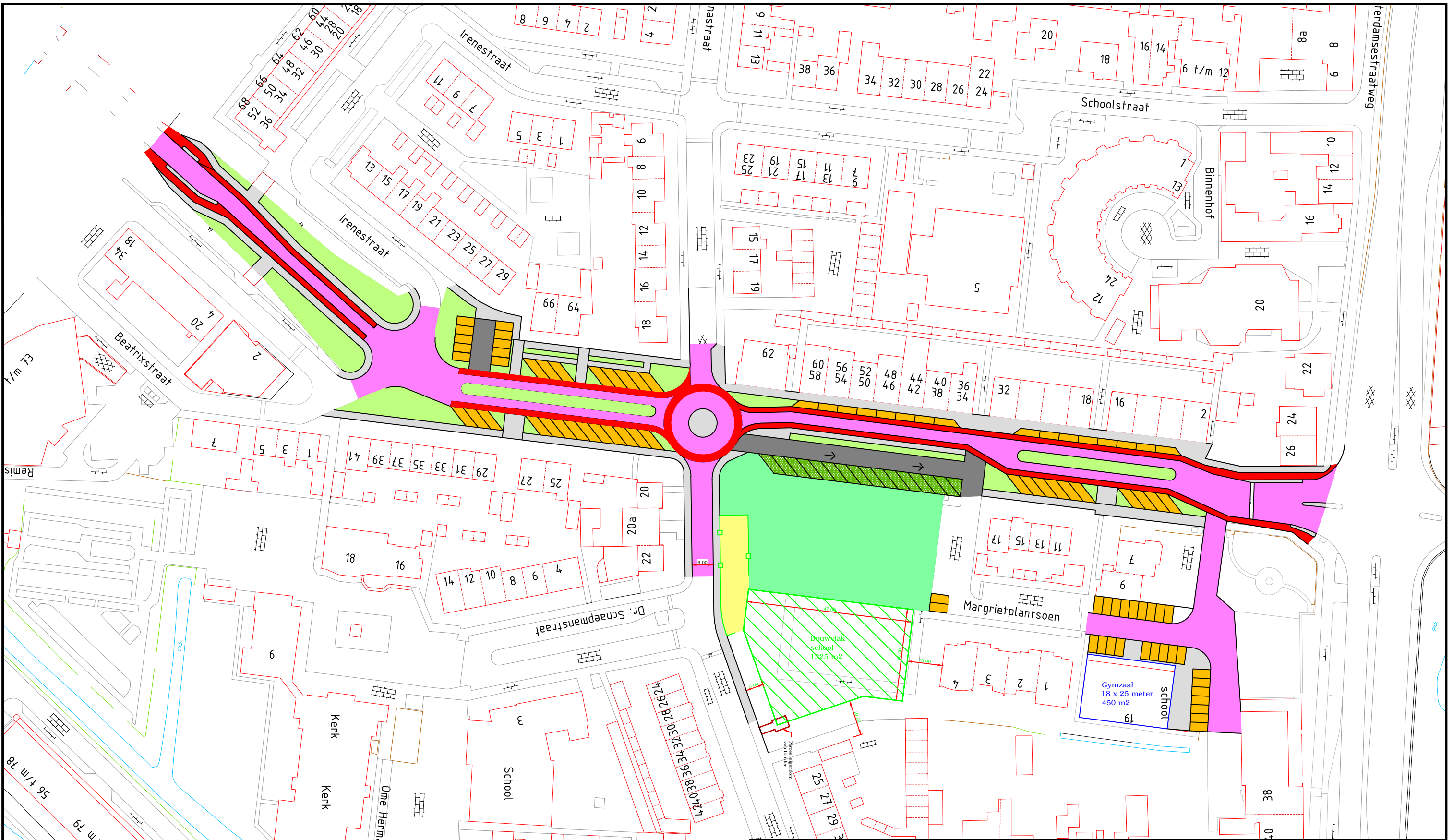
## Bijlage 2: Beschrijving en parkeercapaciteit secties parkeeronderzoek

	Omschrijving	Opmerking	capaciteit
1	Parkeerterrein Keizerskroon	Uitsluitend bezoekers Keizerskroon. Parkeren in vakken	25
2	Oranje Nassaustraat tussen Amsterdamsestraatweg en Julianastraat even zijde	Parkeren op strook. 1 invpp op kenteken NTHB95	12
3	Laad- en losplek aan Oranje Nassaustraat voor huisnummers 50 t/m 60	Laad- en losplek	1
4	Oranje Nassaustraat tussen Amsterdamsestraatweg en Julianastraat	Parkeren op strook in vakken	16
5	Parkeerstrook aan Mariaplantsoen	Parkeren in vakken	10
6	Parkeerstrook aan Mariaplantsoen	Parkeren in vakken	11
7	Mariaplantsoen	Parkeren langs de weg	4
8	Julianastraat tussen Oranje Nassaustraat en Dr. Schaepmannstraat beide zijden	Geen mogelijkheden	0
9	Julianastraat tussen Dr. Schaepmannstraat en Houtrijkstraat	Parkeren langs de weg	11
10	Dr. Schaepmannstraat tussen Julianastraat en kerkplein	Parkeren op vakken aangegeven op de weg	6
11	Dr. Schaepmannstraat tussen Julianastraat en Kerkplein zijde school	Parkeren op vakken aangegeven op de weg	8
12	Dr. Schaepmannstraat terrein naast school bij gezondheidscentrum	Prive?	0
13	Dr. Schaepmannstraat plein voor kerk	Grind	25
14	Dr. Schaepmannstraat terrein bij kerkhof	Grind	52
15	Oranje Nassaustraat tussen Julianastraat en Irenestraat	Geen mogelijkheden	0
16	Parkeerstrook aan Irenestraat voor huisnummers 2 t/m 6	Parkeren in vakken	6
17	Irenestraat tussen Julianastraat en bocht oneven zijde	Parkeren langs de weg	10
18	Julianastraat tussen Oranje Nassaustraat en Schoolstraat even zijde	Parkeren langs de weg	6
19	Julianastraat tussen Oranje Nassaustraat en Schoolstraat oneven zijde	Parkeren langs de weg. Gedeeltelijk parkeerverbod dmv gele streep	6
20	Julianastraat tussen Schoolstraat en Polanenkade beide zijden	Vakken aangegeven op de weg	8
21	Terrein achter Julianastraat 15 t/m 19	Parkeerboxen. Privé	0
22	Schoolstraat tussen asverspringing en Julianastraat beide zijden	Parkeren langs de weg	8
23	Parkeerstrookje aan Schoolstraat voor huisnummer 20	1 vak	1
24	Parkeervakken aan Schoolstraat ter hoogte van asverspringing	Parkeren in vakken	8
25	Schoolstraat tussen Binnenhof en asverspringing beide zijden	Parkeren langs de weg	7
Totaal			241

## **Bijlage 4**

### **Ontwerpstudie herinrichting Oranje Nassastraat**

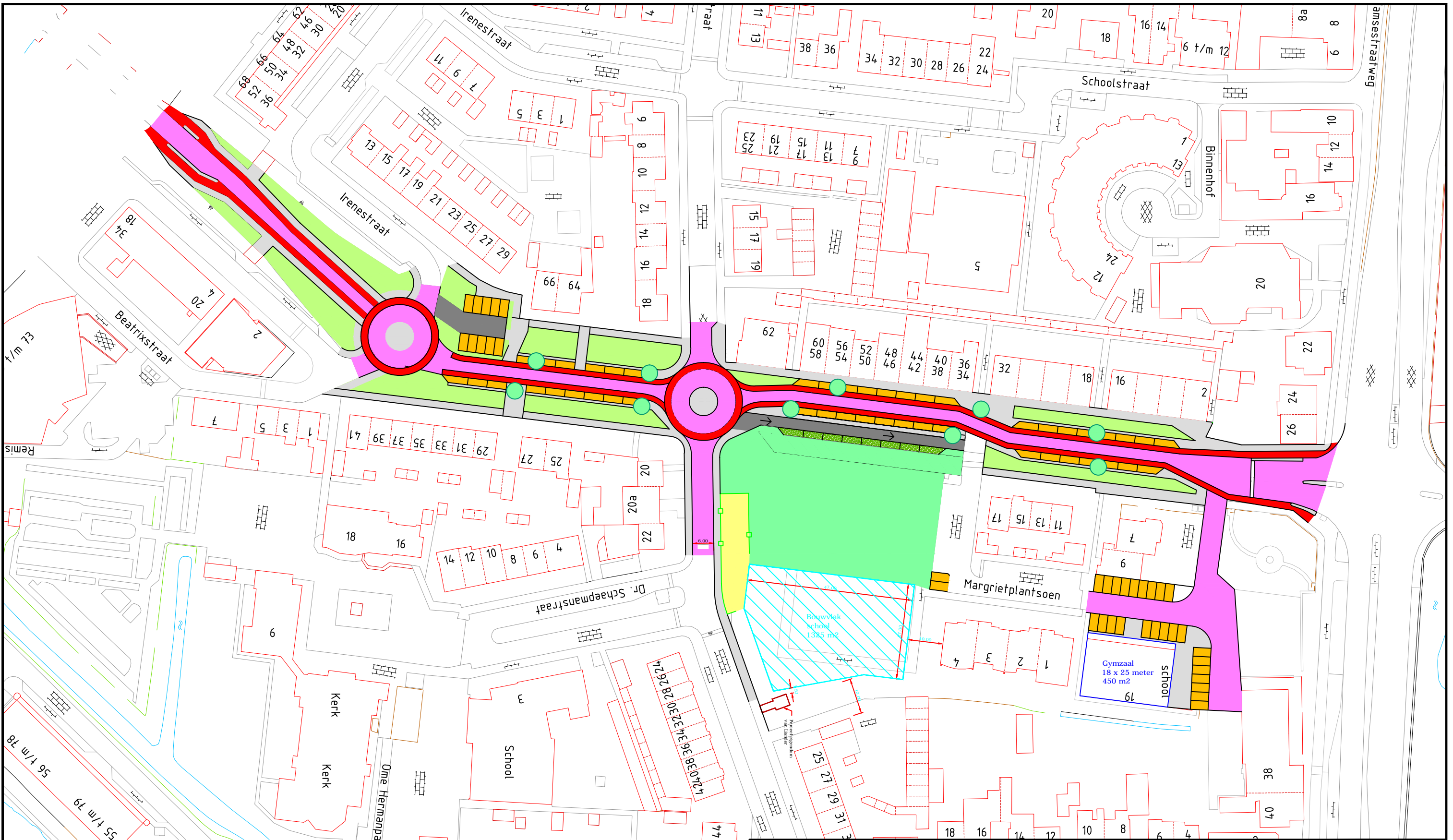




Gemeente Haarlemmerliede  
en Spaarnwoude

Haarlemmerstraatweg 51, 1165 MJ Halfweg  
Postbus 83, 1160 AB Zwanenburg  
Telefoon 020 - 4079000  
www.haarlemmerliede.nl

<b>IKC</b>	
Herinrichting Oranje Nassaustraat	
Voorstel parkeervakindeling - Ontwerpstudie 68 extra parkeerplaatsen	
Getekend:	JWL
Datum:	10-10-2016
Tekeningnummer:	2016-JWL-020A
Formaat:	A3
Schaal:	1:1000
Wijziging:	-




  
 Gemeente Haarlemmerliede  
 en Spaarnwoude

Haarlemmerstraatweg 51, 1165 MJ Halfweg  
 Postbus 83, 1160 AB Zwanenburg  
 Telefoon 020 - 4079000  
 www.haarlemmerliede.nl

<b>IKC</b> Herinrichting Oranje Nassaustraat Voorstel parkeervakindeling - Ontwerpstudie 60 extra parkeerplaatsen			
Getekend:	JWL	Formaat:	A3
Datum:	10-10-2016	Schaal:	1:1000
Tekeningnummer:	2016-JWL-020B	Wijziging:	-