

## Overleg en inspraak

Op basis van de gemeentelijke inspraakverordening heeft het voorontwerp bestemmingsplan Grou-Meinga 2, herziening schoolgebouw Grou van woensdag 8 september 2010 tot en met dinsdag 19 oktober 2010 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is ook een inloopmiddag gehouden op 29 september 2010 in de raadszaal van het gemeentehuis.

### Overleg

In het kader van het overleg overeenkomstig artikel 3.1.1 Bro is het voorontwerpbestemmingsplan naar betrokken overlegorganen en instanties gezonden. Onderstaand worden de ontvangen reacties van overlegorganen en instanties samengevat en beantwoord.

### Provinsje Fryslân

Er zijn geen provinciale belangen in het geding en het plan geeft voor de provincie Fryslân geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

#### Reactie gemeente:

*De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.*

### Wetterskip Fryslân

In paragraaf 4.8, de waterparagraaf, worden enkele algemene waterhuishoudkundige voorwaarden genoemd. Er wordt niet verwezen naar diverse overleggen die hebben plaatsgevonden tussen de gemeente Boarnsterhim en Wetterskip Fryslân over de waterhuishoudkundige inrichting van het voormalige project Brede Scholen Akkrum en Grou. Deze overleggen hebben geresulteerd in een notitie van Procensus die in opdracht van de gemeente is opgesteld. Deze notitie, "Brede scholen Akkrum en Grou, uitgangspunten waterhuishoudkundige inrichting", is ons op 18 september 2007, kenmerk 07.09.009, gestuurd. Het voorontwerp bestemmingsplan Grou – Meinga 2 omvat deels hetzelfde plangebied als het hiervoor genoemde project. De waterhuishoudkundige uitgangspunten zijn voor Wetterskip Fryslân hetzelfde als in 2007. Het Wetterskip verzoekt ons de uitgangspunten zoals genoemd in deze notitie op te nemen in het ontwerp bestemmingsplan.

#### Reactie gemeente:

*De toelichting is op dit punt overeenkomstig de opmerking aangepast.*

### VROM-Inspectie

#### 1. Nationaal belang 02/40: Basiskwaliteit hoofdinfrastructuur

##### *Vervoer gevaarlijke stoffen*

Nabij het plangebied vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de weg (A32). Door de realisatie van het schoolgebouw zal het groepsrisico (fors) toenemen. In de toelichting geeft de gemeente aan dat er een verantwoording van het groepsrisico is opgesteld, waarbij ook het advies van de regionale brandweer is betrokken. Als bijlage bij het voorontwerp is echter alleen de berekening van het groepsrisico gevoegd. De VROM-Inspectie verzoekt de gemeente Boarnsterhim dan ook het advies van de regionale brandweer bij het bestemmingsplan te voegen en in de toelichting de verantwoording van het groepsrisico op te nemen.

#### Reactie gemeente:

*De toelichting is op dit punt overeenkomstig de opmerking aangepast.*

#### 2. Nationaal belang 09: Milieukwaliteit en externe veiligheid

##### *Geluid*

In de toelichting is aangegeven dat uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en de maximale grenswaarde van 53, respectievelijk 63 dB. De gemeente geeft daarbij aan dat afhankelijk van de exacte locatie en inrichting van het nieuwe schoolgebouw een hogere waarde vastgesteld moet worden of dat het schoolgebouw met 'dove' gevels uitgevoerd moet worden.

De VROM-Inspectie wijst ons er op dat de procedure voor het vaststellen van hogere waarde gelijk op moet lopen met de procedure voor een bestemmingsplan. Daarnaast moet de realisatie van 'dove' gevels geborgd worden in de regels van een bestemmingsplan. Dat betekent dus dat de gemeente in het ontwerpbestemmingsplan de keus gemaakt moet worden tussen het verlenen van een hogere grenswaarde (en daarvoor de procedure in gang gezet) of het realiseren van 'dove' gevels (en dat geborgd in de regels).

Reactie gemeente:

*De gemeente Boarnsterhim heeft er voor gekozen een hogere grenswaarde te verlenen. Gelijktijdig met de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan Grou-Meinga 2, herziening schoolgebouw Grou zal het ontwerp besluit hogere grenswaarden ter visie worden gelegd zodat deze afzonderlijke procedures gelijk oplopen.. In de toelichting van het bestemmingsplan en als bijlage is dit nader gemotiveerd.*

**Inspraak**

In de inspraakperiode zijn diverse reacties op het voorliggende plan ingediend. In totaal zijn er drie reacties binnengekomen.

Hieronder zijn de inspraakreacties samengevat en van een reactie voorzien.

**Indiener 1 (bewoners Tjallinga)**

*Algemeen*

Indieneren zijn niet tegen de bouw van een nieuwe school op de betreffende locatie, maar hebben zorgen over de invulling van het verkeersplan.

1. In de berekening is uitgegaan van 380 leerlingen, op dit moment zijn dit er circa 600.

Reactie gemeente:

*De uitgangspunten voor de berekening zijn aangeleverd door de gemeente. Het aantal van 380 leerlingen heeft betrekking op de permanente huisvesting in de school. Verder is rekening gehouden met de realisatie van maximaal 722 m2 vloeroppervlakte aan kinderopvang. Het verkeer dat hierdoor gegenereerd wordt, kan goed worden afgewikkeld met het plan van juni 2010. Dat geldt ook voor het nieuwe verkeersontwerp (januari 2011). Het laatste ontwerp functioneert ook nog goed bij een hoger aantal leerlingen.*

2. Vergeten wordt dat de huidige parkeerruimte voor de kinderopvang gebruikt wordt door bezoekers van de sporthal. Voorheen was op ongeveer dezelfde locatie al een parkeergelegenheid (naast het zwembad) die gebruikt werd door de bezoekers van de sporthal. In het huidige plan verdwijnt deze parkeermogelijkheid, doordat er maar een klein aantal parkeerplaatsen overblijft.

Reactie gemeente:

*In het nieuwst plan (januari 2011) wordt hieraan tegemoet gekomen. Aan de oostzijde van de sporthal wordt een aantal nieuwe parkeerplaatsen gecreëerd. Wanneer deze plaatsen vol zijn, kan uitgeweken worden naar het shared-space plein ten zuiden van de nog te bouwen school. Deze plaatsen kunnen ook goed door bezoekers van de sporthal worden gebruikt (dubbel gebruik), omdat normaal gesproken de piek (topdrukke) van de sporthal niet samenvalt met de piek van de school.*

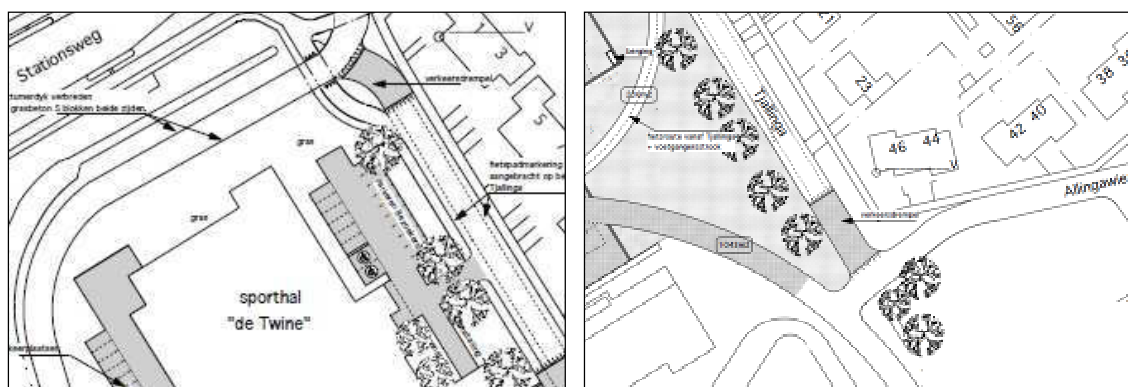
*Bewust is ervoor gekozen om dubbel gebruik van parkeervoorzieningen te stimuleren. De beschikbare ruimte is immers beperkt, waardoor niet oneindig veel parkeerplaatsen*

gerealiseerd kunnen worden. Een beperkt aantal parkeerplaatsen rondom de school draagt verder bij aan het realiseren van een veilige schoolomgeving. Door het parkeren niet optimaal te faciliteren, wordt het autogebruik immers ontmoedigd. Dit bevordert het gebruik van de fiets. Hierdoor kunnen leerlingen eerder zelfstandig deelnemen aan het verkeer.

3. In het plan is onvoldoende sprake van het scheiden van autoverkeer en fietsers/voetgangers. Autoverkeer kan nog steeds gebruik maken van de Tjallinga. Scholieren die vanuit de Allingawier komen, fietsen recht op de geplande verbindingsweg af.

Reactie gemeente:

Het plan van juni 2010 is op dit punt aangepast. In het nieuwe ontwerp (januari 2011) wordt de Tjallinga alleen nog door bestemmingsverkeer gebruikt. Om dit te bereiken worden de kruisingen op de uiteinden (Burstumerdyk en Allingawier) heringericht, zie figuur 2.1. Daarnaast wordt het tussenliggend kruispunt (Tjallinga/Hoxma) voorzien van een plateau.



Figuur 2.1: Herinrichting kruispunten Tjallinga met Burstumerdyk (links) en Allingawier (rechts) conform plan januari 2011

Uit figuur 2.1 blijkt dat op de beide uiteinden van de Tjallinga een verkeersdrempel wordt gerealiseerd. Tevens sluit de Tjallinga op de uiteinden haaks aan op de overige wegenstructuur, waardoor het autoverkeer wordt gestimuleerd om de doorgaande weg (niet zijnde de Tjallinga) te gebruiken.

In het nieuwe ontwerp (januari 2011) is auto- en fietsverkeer derhalve goed gescheiden. Fietsers vanuit de Allingawier voegen als het ware in op de nieuwe verbindingsweg en bevinden zich vervolgens al gauw op het shared space plein. Fietsers (vanuit de Allingawier) kunnen er natuurlijk ook voor kiezen om het laatste stukje via de Tjallinga te rijden.

4. In het sterk toegenomen verkeer en het huidige gepresenteerde plan is de kans op ongevallen, waar jonge kinderen bij zijn betrokken, groot.

Reactie gemeente:

In het nieuwe plan (januari 2011) is het auto- en fietsverkeer optimaal van elkaar gescheiden. Autoverkeer wordt vooral afgewikkeld aan de westzijde van de school en fietsers bevinden zich hoofdzakelijk aan de oostzijde. Ter hoogte van de kruisingen waar beide verkeersdeelnemers elkaar tegen kunnen komen, zijn verkeersremmende maatregelen aanwezig. Hierdoor is de kans op ongevallen sterk verminderd.

**Indiener 2 (Pleatslik Belang Grou)**

Algemeen

Indiener is blij dat de plannen voor de bouw van een nieuwe school weer zijn opgepakt, maar maakt zich zorgen over de verkeerssituatie rondom het nieuwe gebouw.

1. Afgevraagd wordt waarom de oorspronkelijk geplande 'omleidingsroute' over de atletiekbaan is geschrapt in combinatie met verkeersmaatregelen aan het begin- en eindpunt van de nieuwe verkeersroute.

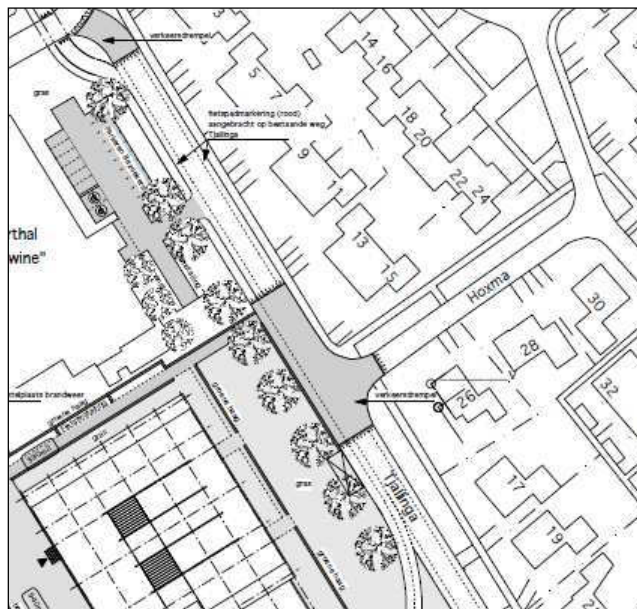
Reactie gemeente:

Het oude plan (waarna de inspreker verwijst) bleek financieel niet haalbaar. Het plan van juni 2010 is gebaseerd op het creëren van een veilige schoolomgeving tegen een betaalbare prijs. Het nieuwe ontwerp (januari 2011) komt tegemoet aan de wens om het verkeer om te leiden waardoor een veiligere omgeving ontstaat.

2. Door de diverse functies in het gebied dient de openbare ruimte als verblijfsgebied vorm te worden gegeven. De inrichting moet een maximum snelheid van 30 km/h afdwingen. Het huidige profiel van de Tjallinga moet worden aangepast. Menging van verkeersstromen (shared-space) in plaats van scheiding van stromen kan een alternatief zijn.

Reactie gemeente:

Het nieuwe plan (januari 2011) voorziet in verschillende aanpassingen van de Tjallinga. De aansluiting van de Hoxma op de Tjallinga wordt gereconstrueerd tot een verkeersdrempel. Ook de aansluitingen van de Tjallinga op de Burstumerdyk en Allingawier worden voorzien van een verkeersdrempel, zodat als het ware een uitritconstructie ontstaat (zie ook figuur 2.1 en de daarbij behorende toelichting). Door de drempels wordt voorkomen dat het verkeer (te) hoge snelheden kan ontwikkelen. Ook het aanbrengen van fietsstroken zal hier aan bijdragen, omdat de ruimte voor de auto verder beperkt wordt (zie figuur 3.1).



Figuur 3.1: Herinrichting Tjallinga conform plan januari 2011

3. Het voorgestelde fietspad langs de Tjallinga is te krap bemeten. Uitvoering in tegels is niet comfortabel. Daarnaast is er te weinig aandacht voor fietsers uit zuidelijke richting (vanaf Allingawier en Tjallinga).

Reactie gemeente:

In het nieuwe plan (januari 2011) is de Tjallinga ingericht als een fietsvriendelijke straat. De auto is er als het ware te gast. Fietsers uit zuid(oost)elijke richting komen straks (in het nieuwe plan) via de nieuwe wegverbinding op het plein uit dat wordt ingericht via het principe van shared space (gedeelde ruimte). Hier is de auto dus gelijkwaardig aan de fietser/voetganger.

4. Het aantal parkeerplaatsen moet in redelijke verhouding staan tot het huidige gebruik. Situering van de plaatsen moet worden gekoppeld aan de ingangen van de pleinen en de school.

Reactie gemeente:

Het aantal parkeerplaatsen is gebaseerd op de omvang van het nieuwe gebouw. Uitgangspunt is verder dat het parkeren niet optimaal wordt gefaciliteerd. Omwille van de

veiligheid wordt bij voorkeur gebruik gemaakt van de fiets. Daarom is er in het plan veel aandacht voor de fietser. Hij/zij moet de locatie vlot en veilig kunnen bereiken.

De ingangen van de school zijn gesitueerd aan de west- en zuidzijde van het schoolgebouw. De parkeerplaatsen worden gecreëerd op het shared space plein ten zuiden van de school. Het parkeren bevindt zich daarmee aan de zijde van de ingang.

5. De geraamde capaciteit parkeerplaatsen voor de school is onvoldoende.

Reactie gemeente:

De raming van het aantal parkeerplaatsen is gebaseerd op algemeen geaccepteerde vuistregels. Er is echter voor gekozen om het berekende aantal parkeerplaatsen niet allemaal te realiseren. De openbare ruimte moet immers wel aantrekkelijk blijven om in te vertoeven. Het realiseren van meer parkeerplaatsen staat hier haaks op. Verder is het uitgangspunt om het fietsgebruik te bevorderen, zodat een veilige schoolomgeving ontstaat. Door het parkeren niet optimaal te faciliteren, wordt het gebruik van alternatieve vervoerswijzen (op de fiets, te voet) gestimuleerd. Mochten de parkeerplaatsen bedoeld voor personeel op een zeker moment allemaal bezet zijn, dan is in het nieuwe plan (januari 2011) de mogelijkheid aanwezig om uit te wijken naar het shared space plein.

6. Er is nu al behoefde aan extra parkeerruimte voor met name de bibliotheek en OSG.

Reactie gemeente:

In het nieuwe plan (januari 2011) kan worden uitgeweken naar het plein. Verder geldt ook hier weer dat er rondom de school niet alleen maar verharding voor parkeerfaciliteiten aanwezig moet zijn. Dit past niet binnen het uitgangspunt om een aantrekkelijke openbare ruimte te creëren. Voor veel bezoekers is de fiets namelijk een goed alternatief.

7. Ongewenste parkeeroverlast in de buurt ten oosten van de Tjallinga moet voorkomen worden. Voor de sporthal dienen voldoende parkeerplaatsen op korte afstand beschikbaar te zijn. Er is geen rekening gehouden met de bereikbaarheid van de sporthal als rampen- en calamiteitenopvang inclusief de parkeeroverlast die hierdoor kan ontstaan.

Reactie gemeente:

In het nieuwe plan (januari 2011) is dubbelgebruik van parkeerplaatsen goed mogelijk (zie ook reacties hiervoor). Bezoekers van de sporthal kunnen dus uitwijken naar het shared space plein als de parkeerplaatsen rondom de sporthal bezet zijn. Bewust is ervoor gekozen om niet de gehele openbare ruimte in te richten als parkeerterrein. Op deze manier kan een aantrekkelijke openbare ruimte worden gecreëerd. Mocht blijken dat bezoekers van de sporthal de afstand tot het plein te groot vinden en daardoor liever elders parkeren (berm, Tjallinga), dan zal overwogen worden om een parkeerverbod in te stellen. Na het eventueel instellen van een dergelijk verbod zal er uiteraard ook handhaving plaatsvinden.

In geval van een calamiteit is sprake van een uitzonderlijke situatie. De nieuwbouwplannen voor de school hebben geen invloed op de bereikbaarheid van de sporthal. Mocht zich een calamiteit voordoen, dan kan iedereen de sporthal adequaat bereiken. Parkeeroverlast in dergelijke situaties is lastig te reguleren. Het hoort eigenlijk bij een dergelijke uitzonderlijke situatie. In geval van calamiteiten is parkeeroverlast derhalve van ondergeschikt belang.

8. Het is de vraag of fietsers (richting OSG) het fietspad en de parkeerzone verkiezen boven de onveilige route via de Burstumerdyk. Gebruik van de voetgangerszone moet voorkomen worden.

Reactie gemeente:

Door het aanpassen van het wegprofiel van de Tjallinga in het nieuwe plan (januari 2011) wordt hieraan tegemoet gekomen. Wanneer blijkt dat fietsers toch andere routes prefereren, kan door middel van voorlichting op de scholen de fietsvriendelijke c.q. veilige route benadrukt worden.

Gepleit wordt voor een rondrijdmogelijkheid voor halen/brengen leerlingen OSG.

Reactie gemeente:

*In het nieuwe plan (januari 2011) is hieraan tegemoet gekomen met de realisatie van het shared space plein. Een rondje om de nieuwe school rijden wordt als niet wenselijk beschouwd. De insteek blijft dat fietsers domineren aan de oostzijde van de school en dat autoverkeer aan de westkant wordt afgewikkeld. Zodra het mogelijk wordt om een rondje te kunnen rijden, wordt het lastig om aan de oostzijde van de school een fietsvriendelijke verbinding te realiseren.*

9. Er is geen aandacht voor voetgangersvoorzieningen op en langs de Tjallinga.

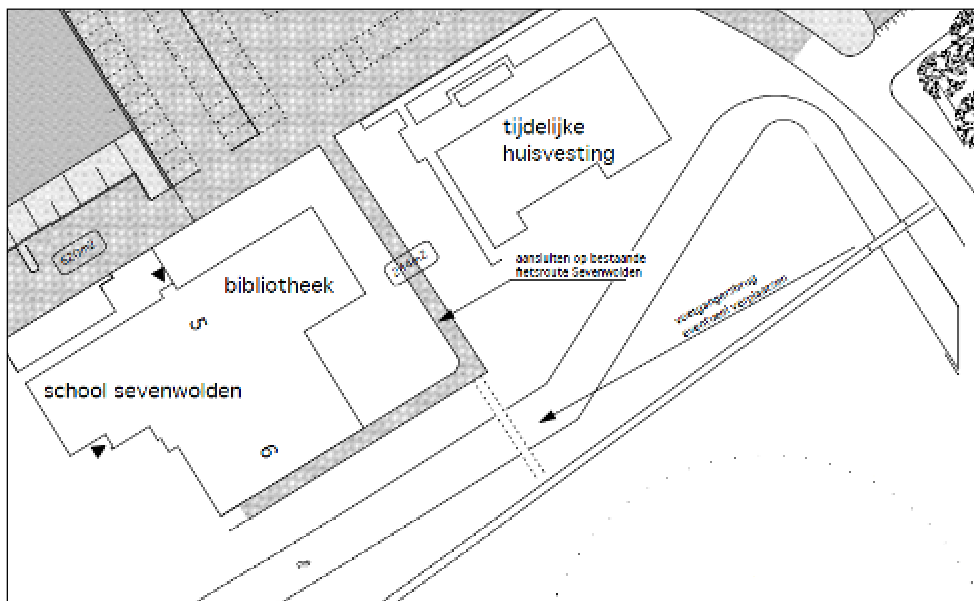
Reactie gemeente:

*Het nieuwe ontwerp (januari 2011) voorziet in de scheiding van snel (autoverkeer) en langzaam (voetgangers, fietsers) verkeer. De Tjallinga wordt straks alleen nog gebruikt door bestemmingsverkeer, waardoor specifieke oversteekvoorzieningen voor voetgangers niet nodig zijn.*

10. Ontsluiting sportpark Meinga: De huidige fiets-/voetgangersbrug levert onveilige situaties op door de steile opgang.

Reactie gemeente:

*De bestaande fiets- en voetgangersbrug naar de sportvelden valt buiten het plangebied. Wel is op de nieuwe plankaart (januari 2011) de gewenste situatie weergegeven (zie figuur 3.2). Bij voldoende financiële middelen wordt getracht deze aanpassing tegelijk met de overige maatregelen te realiseren.*



Figuur 3.2: Gewenste situatie brug sportvelden conform plan januari 2011

11. Er is geen aandacht besteed aan wachttijden voor langzaam verkeer op de rotonde in de Stationsweg. In de huidige situatie is de oversteekbaarheid al slecht.

Reactie gemeente:

*De gepresenteerde wachttijden uit het rapport van juni 2010 hebben betrekking op de situatie dat het bestaande kruispunt Tjallinga/Burstumerdyk onveranderd blijft. In het nieuwe plan (januari 2011) is dit punt anders vormgegeven waardoor nauwelijks wachttijden voorkomen als gevolg van plangebied gerelateerd verkeer. De rotonde met de Stationsweg valt buiten*

het onderzoek. Beseft moet worden dat het verkeer altijd wel ergens vertraging oploopt.

12. Het zwaartepunt van de herkomst van leerlingen ligt niet in het oosten maar in het zuidelijke en het zuidoostelijke deel. Het geplande nieuwe fietspad ten oosten van de school zal dus maar een beperkte functie hebben voor fietsverkeer van en naar school. Daarom wordt gepleit om ook verder van het plangebied af fietsvriendelijke maatregelen te realiseren.

Reactie gemeente:

*In het nieuwe plan (januari 2011) komen fietsers vanuit het oosten via de Hoxma/Tjallinga naar de school. De Tjallinga wordt fietsvriendelijk gemaakt (geen doorgaand autoverkeer meer). Fietsers uit zuidoostelijke richting komen via het shared space plein de school binnen. Deze maatregelen worden gerealiseerd in de directe omgeving van de school. Eventuele andere bestaande knelpunten (op grotere afstand van de school) vallen buiten de scope van dit project.*

13. Zo veel mogelijk scheiden automobilisten en voetgangers/fietsers.

Reactie gemeente:

*In het nieuwe plan (januari 2011) is hieraan tegemoet gekomen. Autoverkeer van en naar de school wordt zo veel mogelijk langs de westzijde van de school geleid (Burstumerdyk, nieuwe verbindingsweg). Fietsers en voetgangers maken vooral gebruik van de Tjallinga, die fietsvriendelijk wordt ingericht (weten van doorgaand verkeer).*

14. Betrek voor voetgangers en fietsers de hele route van huis naar school in het plan en niet alleen het laatste stuk nabij de school.

Reactie gemeente:

*In het onderzoek is alleen de directe schoolomgeving beschouwd, omdat hiervoor budget beschikbaar is. Voor de aanpak van knelpunten verderop zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd. Daarom zijn eventuele knelpunten op afstand van de nieuwe schoollocatie vooralsnog buiten beschouwing gelaten.*

Indiener 3 (Pleatslik Belang Grou)

1. Indiener verzoekt bij de verdere planvorming van de nieuwe school een skatebaan op te nemen.

Reactie gemeente:

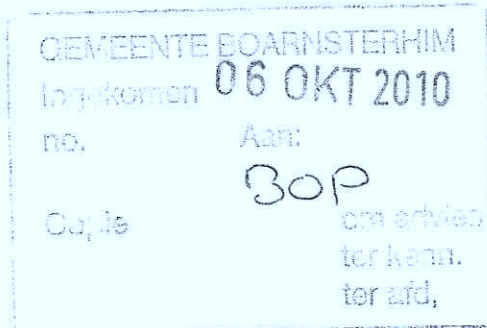
*Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden over de definitieve inrichting van het buitenterrein van de schoollocatie. De school en de buitenruimte krijgen binnen het bestemmingsplan de bestemming "maatschappelijk". Binnen deze bestemming is het mogelijk een skatebaan te realiseren. Zodra besluitvorming omtrent de inrichting van de buitenruimte van de school heeft plaatsgevonden is duidelijk of aansluitend aan het schoolterrein ruimte beschikbaar is voor andere doeleinden. Indien dit het geval is zal separaat van de school worden besloten of een skatebaan een goede invulling van het terrein is.*

2. Indiener vraagt de gemeente concreet te beoordelen of in dit plan ruimte is voor de inrichting van een openbaar groen/speelruimte. In het plangebied of haar directe omgeving.

Reactie gemeente:

*Zie reactie onder 1.*





provinsje fryslân  
provincie fryslân

postbus 20120  
8900 hm leeuwarden  
snekertrekweg 1  
telefoon: (058) 292 59 25  
telefax: (058) 292 51 25  
www.fryslan.nl  
e-mail: provincie@fryslan.nl

College van burgemeester en wethouders  
van de gemeente Boarnsterhim  
Postbus 40  
9000 AA GROU

Leeuwarden, 29 september 2010  
Verzonden, - 5 OKT. 2010

Ons kenmerk : 00915308  
Afdeling : Ruimte  
Behandeld door : T. de Jong / (058) 292 52 42 of t.dejong@fryslan.nl  
Uw kenmerk : M. Kaspers d.d. 6 september 2010  
Bijlage(n) :

Onderwerp : Advies voorontwerpbestemmingsplan Grou-Meinga 2, herziening  
schoolgebouw Grou

Geacht college,

Op 6 september 2010 is bovengenoemd plan ter advisering ontvangen.

Met het plan zijn geen provinciale belangen in het geding.

Het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Wanneer het plan in de ontwerpfase niet wezenlijk wordt gewijzigd, is toezending van het ontwerpplan aan Gedeputeerde Staten niet nodig.

Hoogachtend,

Namens het college van Gedeputeerde Staten,

drs. M.H.J. Stijnen  
Hoofd afdeling Ruimte

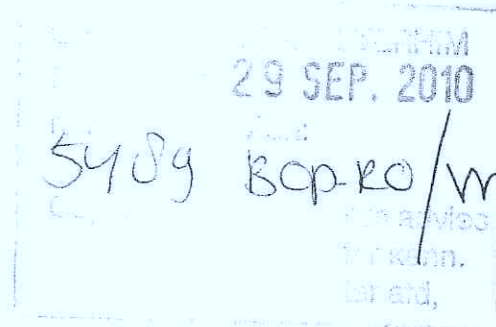
provinsje fryslân





# W E T T E R S K I P F R Y S L Â N

Gemeente Boarnsterhim  
T.a.v. Dhr. M. Kaspers  
Postbus 40  
9000 AA GROU



Leeuwarden, 22 september 2010  
Bijlage(n):

Ons kenmerk: WFN1012835  
Tel: 058-292 2295 / J.P. van der Kloet

cluster Plannen  
Uw kenmerk:

**Verzonden**

**28 SEP. 2010**

Onderwerp:

Reactie op voorontwerp bestemmingsplan Grou - Meinga 2, herziening schoolgebouw Grou

Geachte heer Kaspers,

Op 6 september 2010 ontvingen wij in het kader van het vooroverleg overeenkomstig artikel 3.1.1 Bro het *voorontwerp bestemmingsplan Grou-Meinga 2, Herziening schoolgebouw Grou*.

Ten aanzien van het aspect water in het voorontwerp bestemmingsplan willen wij het volgende opmerken.

In paragraaf 4.8, de waterparagraaf, worden enkele algemene waterhuishoudkundige voorwaarden genoemd. Er wordt in de waterparagraaf niet verwezen naar diverse overleggen die hebben plaatsgevonden tussen de gemeente Boarnsterhim en Wetterskip Fryslân over de waterhuishoudkundige inrichting van het voormalige project Brede Scholen Akkrum en Grou. Deze overleggen hebben geresulteerd in een notitie opgesteld door ProCensus in opdracht van de gemeente. Deze notitie '*Brede scholen Akkrum en Grou, uitgangspunten waterhuishoudkundige inrichting*' is ons op 18 september 2007 toegestuurd met het kenmerk 07.09.009.

Het *voorontwerp bestemmingsplan Grou - Meinga 2* omvat deels hetzelfde plangebied als het hiervoor genoemde project. De watershuishoudkundige uitgangspunten zijn voor Wetterskip Fryslân hetzelfde als in 2007. Wij verzoeken u de uitgangspunten uit de notitie van ProCensus op te nemen in het ontwerp bestemmingsplan.

Hoogachtend,

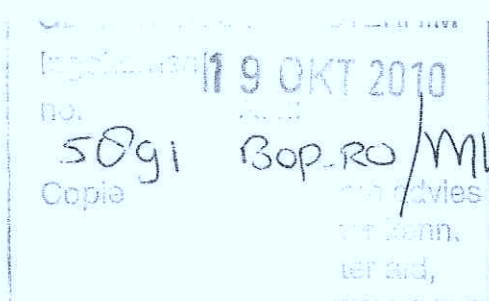
het dagelijks bestuur van Wetterskip Fryslân,  
namens deze,

drs. R. Smit,  
clustermanager Plannen.

**Wetterskip Fryslân**

Postbus 36, 8900 AA Leeuwarden

Telefoon: 058 - 292 22 22 - Fax: 058 - 292 22 23



VROM-Inspectie  
Ministerie van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

> Retouradres Postbus 30020 9700 RM Groningen

Het college van burgemeester en wethouders  
van de gemeente Boarnsterhim  
Postbus 40  
9000 AA Grou

**VROM-Inspectie**  
Directie Uitvoering  
Regioafdeling Noord

Cascadeplein 10  
Postbus 30020  
9700 RM Groningen  
www.rijksoverheid.nl

**Contactpersoon**  
Hans Nieken

T 050 - 599 26 86  
M 06 - 25 02 78 69  
F 050 - 599 26 99  
vin-ruimtelijkeplannen  
@minvrom.nl

**Kenmerk**  
20100009687-HNI-N

**Kopie aan**  
Het college van  
Gedeputeerde Staten  
provincie Fryslân  
Postbus 20120  
8900 HM Leeuwarden

**Bijlage(n)**

**VERZONDEN 18 OKT. 2010**

Datum

Betreft advies artikel 3.1.1 Bro: Voorontwerpbestemmingsplan "Grou-Meinga 2, Herziening schoolgebouw Grou" (gemeente Boarnsterhim)

Geacht college,

Op 6 september 2010 heb ik uw verzoek ontvangen om advies op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening over het voorontwerpbestemmingsplan "Grou-Meinga 2, Herziening schoolgebouw Grou".

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeenten altijd overleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-Inspectie coördineert de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en -structuurvisies.

Het bovengenoemde plan geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen, gelet op de nationale belangen zoals die zijn verwoord in de RNRB. Het nummer achter het nationaal belang verwijst naar het nummer in de RNRB.

**Nationaal belang 02/40: Basiskwaliteit hoofdinfrastructuur**

*Vervoer gevaarlijke stoffen*

Nabij het plangebied vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de weg (A32). Door de realisatie van het schoolgebouw zal het groepsrisico (fors) toenemen. In de toelichting geeft u aan dat er een verantwoording van het groepsrisico is opgesteld, waarbij ook het advies van de regionale brandweer is betrokken.

Als bijlage bij het voorontwerpbestemmingsplan is echter alleen de berekening van het groepsrisico gevoegd. Ik verzoek u dan ook het advies van de regionale brandweer bij het bestemmingsplan te voegen en in de toelichting uw verantwoording van het groepsrisico op te nemen.

## **Nationaal belang 09: Milieukwaliteit en externe veiligheid**

### *Geluid*

In de toelichting heeft u aangegeven dat uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en de maximale grenswaarde van 53, respectievelijk 63 dB. U geeft daarbij aan dat afhankelijk van de exacte locatie en inrichting van het nieuwe schoolgebouw een hogere waarde vastgesteld moet worden óf dat het schoolgebouw met 'dove' gevels uitgevoerd moet worden.

Ik wil u er op wijzen dat de procedure voor het vaststellen van een hogere waarde gelijk op moet lopen met de procedure voor een bestemmingsplan. Daarnaast moet de realisatie van 'dove' gevels geborgd worden in de regels van een bestemmingsplan. Dat betekent dus dat u in het ontwerpbestemmingsplan de keus gemaakt zal moeten hebben tussen het verlenen van een hogere grenswaarde (en daarvoor de procedure in gang gezet) of het realiseren van 'dove' gevels (en dat geborgd in de regels).

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de contactpersoon die in het briefhoofd is vermeld.

Ik vertrouw erop dat u de opmerkingen op een adequate wijze zult verwerken in het bestemmingsplan.

Hoogachtend,  
de wnd. directeur-inspecteur regio Noord,



mr. R.J.M. van den Bogert

**VROM-Inspectie**  
Directie Uitvoering  
Regioafdeling Noord

**Kenmerk**  
20100009687-HNI-N



Indiener 1

Aan het College van Burgemeester en Wethouders  
Van de gemeente Boarnsterhim

Grou, 12 oktober 2010

Onderwerp: voorontwerp bestemmingsplan Grou Meinga 2, Herziening schoolgebouw Grou

Ingekomen 18 OKT 2010

no.

5867

Aan:

Boarnsterhim

Copie

om advies

ter kenn.

ter afd,

OV = geen termijn

Geacht college,

Met verbazing hebben wij, de bewoners van de Tjallinga en naaste omgeving, als betrokken partijen van de Brede School Grou, kennis genomen van uw voorstel voor de verkeersafwikkeling rondom de nieuwe school, zoals vastgelegd in het rapport Grou Verkeeradvisering schoollocatie, dd 24 juni 2010 opgesteld door Goudappel Coffeng, behorende bij het voorontwerp bestemmingsplan Grou Meinga 2, Herziening schoolgebouw Grou, welke vanaf 8 september 2010 tot en met dinsdag 19 oktober 2010 ter inzage ligt op het gemeentehuis aan de J.W. de Visserswei 10 te Grou.

Wij, de bewoners van de Tjallinga e.o. hebben hiervan kennis genomen en maken graag gebruik van de mogelijkheid voor het geven van een inspraakreactie.

Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van deze inspraakreactie, zijn wij zeker bereid deze te geven. U kunt daarvoor contact opnemen met

Hoogachtend,

Kopie van deze brief is verstuurd naar de fracties van de raad, de provincie Fryslan en Pleatselik Belang

Aan het College van Burgemeester en Wethouders  
Van de gemeente Boarnsterhim

Grou, 12 oktober 2010

Onderwerp: inspraakreactie Voorontwerp bestemmingsplan Grou/Meinga 2,  
herziening schoolgebouw Grou

Geacht college,

Wij de bewoners van de Tjallinga en de aanliggende straten willen graag gebruik maken van de mogelijkheid tot inspraak betreffende het voorontwerp bestemmingsplan Grou/Meinga 2, herziening schoolgebouw Grou

Eerst een aantal opmerkingen vooraf.

In het programma begroting 2011 lezen wij in hoofdstuk 4 Verkeer, vervoer en fysieke infrastructuur:

Par.4.1 Doelstelling: een goede en veilige bereikbaarheid in en van de gemeente.

En in par. 4.2 Wat willen we bereiken ? O.a. :

Een goede bereikbaarheid van alle woningen en bedrijven binnen onze gemeente, zowel over de weg als over het water

Dat bij de inrichting van wegen het begrip "duurzaam veilig" gehanteerd wordt met daarbij bijzonder aandacht voor fietsroutes.

Bovenstaande doelstelling en wat willen we bereiken sluit aan bij wat wij, als bewoners van de Tjallinga en aanliggende straten voor ogen hebben betreffende verkeersveiligheid voor onze kinderen, alle andere scholieren en gebruikers die de nieuwe brede school, OSG, sporthal en sportpark Meinga bezoeken.

Wij juichen de plannen toe om tot een ontsluiting te komen van Frisia en Grou ( Noord ) door de afronding van de aansluiting ter hoogte van Idaerd op de A32. Hierdoor zal de rotonde bij de Tjallinga ontlast worden.

Wij begrijpen dat de huidige financiële positie van de gemeente het lastig maakt dergelijke "nieuwe" plannen te realiseren en maakt dat er prioriteiten gesteld moeten worden.

Verder willen wij u wijzen op eerdere informatiegelegenheden en inspraakmogelijkheden in 2002, 2006 en 2007 betreffende plan Brede school en inrichting van het plangebied, welke vastgelegd zijn door de gemeente in de diverse verslagen.

De bewoners van Tjallinga e.o. hebben zich altijd coöperatief opgesteld en aangegeven dat ze niet tegen de locatie van de nieuwe brede school aan de Burstumerdijk zijn, maar zich wel zorgen maken over de invulling van het verkeersplan.

De bewoners van de Tjallinga en aanliggende straten hebben toen vragen gesteld en opmerkingen gemaakt betreffende de verkeersveiligheid en de toenemende verkeersdrukte ten gevolge van de nieuw te situeren brede school en het verplaatsen van de sport locaties naar één sportpark langs de A32, waar inmiddels ook de OSG zijn nieuwe school betrokken had.



Op basis hiervan is door het toenmalig college samen met bureau Goudappel Coffeng een plan ontwikkeld waarin de bewoners zich konden vinden, namelijk ontsluiting Meinga 2 via Burstumerdijk en achter de OSG langs en de Tjallinga losgekoppeld van de rotonde. Scholieren steken dan vanuit de Hoxma en Allingawier een autoluwe Tjallinga over en ouders die hun jonge kinderen nog met de auto naar school brengen, kunnen dan via de Burstumerdijk de brede school aanrijden. Scheiding van auto's en langzaam verkeer. In het huidige plan is daar weinig van terug te vinden, terwijl inmiddels wel het atletiek veld in zuidelijke richting is verschoven om ruimte te creëren voor de ontsluitingsweg vanaf de Burstumerdijk naar de Tjallinga tussen de OSG en ijsbaan/atletiekveld.

## **Inhoudelijke reactie**

Onze reactie spitst zich vnl. toe op de verkeerstructuur zoals in hoofdstuk 4.9 en bijlage 8 beschreven

Echter op de volgende paragrafen hebben wij de volgende opmerkingen

### **2.2 Toekomstige situatie**

#### **Het Schoolgebouw**

Wij vinden dat de architect erin geslaagd is om een sober, maar toch aansprekend gebouw te creëren. De indeling en het gebruik van de ruimtes lijkt ons een zeer praktische, maar zal beter beoordeeld kunnen worden door de gebruikers zelf.

Wel zijn wij van mening dat met de definitieve uitwerking gewacht moet worden totdat het gehele verkeersplan gereed is, zodat er geen beperkingen in de uitwerking van het verkeersplan zijn doordat men in de uitwerking van het schoolgebouw al bepaalde keuze heeft gemaakt. Op deze wijze kunnen onnodige kosten worden voorkomen

### **3.2 Gemeentelijk/lokaal beleid**

Hier wordt gesteld dat de opzet en de locatiekeuze van het nieuwe schoolgebouw in Grou in overleg met Plaatselijk Belang en verschillende belangengroepen tot stand is gekomen. Dit is juist maar de belangengroep bewoners Tjallinga e.o. is akkoord gegaan onder de voorwaarde dat er een afdoende verkeersplan ontwikkeld zou worden, hetgeen geleid heeft tot het plan zoals vormgegeven in 2006 /2007 en met de toezegging dat dit aan de raad zou worden gepresenteerd

### **4.4 Natuur**

In 4.4.2 spreekt u dat er enkele bomen stonden die niet van bijzondere waarde waren. Dit is onjuist, er stonden zeer veel bomen die voor de bewoners van de Tjallinga veel waarde hadden en daarnaast een geluidwerende functie

### **4.5 Geluid**

#### **4.5.1 Wegverkeerlawaaai**

Tengevolge van de kap van de bomen langs de Tjallinga is de geluidsoverlast toegenomen. Klachten van bewoners werd door de toenmalige wethouder afgedaan met dat men zich hierover bij Rijkswaterstaat moest vervoegen als beheerder van de A32. Dit geeft weinig vertrouwen in de overheid zeker als er onder het kopje Tjallinga gesproken wordt van aanpassing van de grenswaarden

Verder gaan wij er vanuit wanneer er gesproken wordt over de maatregelen die genomen moeten worden om de geluidsoverlast van de A32 te beperken deze zowel voor de school als de Tjallinga van toepassing zijn.



Waarbij, de voorgenomen verhoging van de maximum snelheid van 120 naar 130 km per uur, een aandachtspunt is. Dit zal zeker meer geluidsoverlast geven en extra geluidswerende maatregelen vragen, voor zowel de school als de Tjallinga.

#### 4.9 Verkeer en parkeren

Het huidige plan Goudappel Coffeng, in het plan bijgevoegd als bijlage 8, spreekt over gewijzigde marktomstandigheden. Zoals wij het lezen refereert men naar het feit dat er minder functies in de school komen.

Dit is juist als er gedacht wordt aan het onderbrengen in de brede school van een muziekschool, sportschool, consultatie bureau en een grote gymzaal die ook als sporthal kon fungeren. Echter er is een keuze gemaakt om de huidige sporthal te blijven gebruiken en ook in te zetten als gymzaal, zodat het verkeersprobleem in werkelijkheid niet wijzigt. Immers de huidige sporthal grenst aan de brede school.

De andere functies zoals muziekschool, consultatie bureau en sportschool zullen inderdaad een iets ander verkeersbeeld geven, maar onze inschatting is dat dit marginaal zal zijn. De grote drukte zal 4 x daags zijn waarbij de kinderen naar en van school gaan.

Verder zijn de berekeningen uitgegaan van 380 leerlingen, op dit moment zijn dat er circa 600, als de leerlingenaantallen van OBS De Twa Fisken en CBS Nijdjip bij elkaar opgeteld worden.

##### Parkeerplaatsen.

Op basis van een sommetje waarin aantal leerkrachten en een aantal aannames over halen en brengen van kinderen met de auto wordt de grootte van de benodigde parkeerruimte bepaald.

Vergeeten wordt dat de huidige parkeerruimte voor het kinderopvang verblijf gebruikt wordt door bezoekers van de sporthal. Voorheen was op ongeveer dezelfde locatie al een parkeergelegenheid ( naast het zwembad ) die gebruikt werd door de bezoekers van de sporthal.

In het huidige plan verdwijnt deze parkeermogelijkheid, doordat er maar een klein aantal parkeerplaatsen overblijft.

##### Maatregelen

De intentie om fietsers en autoverkeer in de directe omgeving van de schoollocatie te scheiden is een goed uitgangspunt, echter de uitwerking wijkt sterk af van het plan zoals indertijd opgesteld.

In dit plan blijft er autoverkeer op de Tjallinga, het neemt zelfs toe doordat ouders die hun kinderen met de auto brengen, aanrijden via de Burstumerdijk maar vertrekken over de Tjallinga.

De scholieren van de OSG ( en straks ook scholieren van de brede school ), die nu 's ochtends uit de Allingawier komen, fietsen recht het uitkomende verkeer van de daar geplande verbindingsweg tegemoet.

Men moet wel voor ogen houden dat er naast de scholieren van de OSG er dan circa 600 basis school kinderen vier keer daags ( geen twee keer waar over Goudappel Coffeng over spreekt ) van en naar deze nieuwe school gaan. In het dan sterk toegenomen verkeer en het huidige gepresenteerde plan, is de kans op ongevallen, waar jonge kinderen bij zijn betrokken, groot.



Wij pleiten dan ook voor uitvoering van het verkeersplan zoals met het toenmalig college, bureau Goudappel Coffeng en ons, de bewoners van de Tjallinga e.o., besproken is en toegezegd dat dit plan aan de raad zou worden voorgelegd.

Aanvullend hierop stellen wij voor om door een daarin gespecialiseerd verkeersbureau te laten iken of het toen vastgelegde plan met aannames en metingen van verkeersdrukke, nog steeds voldoet aan de verwachte verkeersstromen op de aansluitingsroutes van de nieuwe brede school, OSG, de kinderopvang ( nu Sisa ), het sportpark Meinga en de wijken Meinga1 en 2, parkeergelegenheid OSG, brede school en de sporthal.

In de aanhef van deze inspraakreactie noemen wij dat het ons duidelijk is dat wij in een financieel armlastige gemeente wonen en dat er keuzes gemaakt dienen te worden hoe en welke projecten uitgevoerd dienen te worden.

**Het lijkt ons geen moeilijke keuze als het om de veiligheid van onze kinderen gaat.**

19 OKT 2010

5007

BOP-RO / MK

wel ou  
je t.

Aan het College van Burgemeester en Wethouders  
Van de gemeente Boarnsterhim  
J.W. de Visserwei 10  
9001 ZE GROU

Grou, 15 oktober 2010

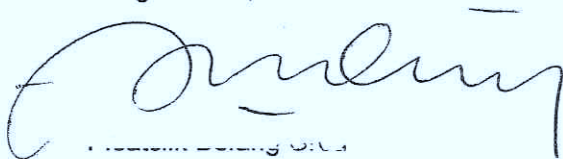
Geacht College van Burgemeester en Wethouders,

Als betrokken partijen van het nieuwe schoolgebouw in Grou maken wij graag gebruik van de mogelijkheid om in te spreken op het voorontwerp bestemmingsplan Grou - Meinga2, herziening schoolgebouw Grou.

Dit doen wij deels als een gezamenlijke reactie op de punten waarover wij als betrokkenen overeenstemming hebben bereikt. Op een aantal punten hebben enkele betrokkenen nog aanvullingen. Dit hebben wij vastgelegd in de separate inspraakreacties per partij.

Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van deze inspraakreactie, zijn wij zeker bereid deze te beantwoorden. U kunt daarvoor contact opnemen met r

Hoogachtend,



Aan het College van Burgemeester en Wethouders  
Van de gemeente Boarnsterhim  
J.W. de Visserwei 10  
9001 ZE GROU

Grou, 15 oktober 2010

Onderwerp: gezamenlijke inspraakreactie  
(bijlage 1)

Geacht College van Burgemeester en Wethouders,

Zoals u weet zijn wij de afgelopen jaren nauw betrokken geweest bij de ontwikkeling van de Brede School en de plannen ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte en de verkeersafwikkeling.

Het laatste ontwerp, waar wij toen kennis van hebben kunnen nemen, was in onze ogen een goede basis voor een definitief ontwerp voor inrichting van de openbare ruimte (inclusief de verkeersafwikkeling).

U kunt zich daarom voorstellen dat wij er van uit gingen dat die uitgangspunten weer de basis zouden vormen voor de huidige planontwikkeling, waar nodig aangepast aan de huidige ontwikkelingen in Grou.

Naar aanleiding van het rapport van Goudappel Coffeng hebben wij geconstateerd, dat u deze uitgangspunten voor een groot deel heeft losgelaten. Wij hadden dit zeer zeker niet verwacht en wij vinden dat de hoofdpunten uit het plan van 2006/2007 weer de basis moeten vormen voor het definitieve ontwerp.

Desondanks willen wij benadrukken dat wij blij zijn dat uw college zo voortvarend aan de slag is gegaan met het realiseren van een nieuw schoolgebouw in Grou.

Uiteraard blijven wij als betrokken partijen graag meedenken over mogelijke oplossingen in de verkeersafwikkeling. Wij zijn ons bewust van de beperkte middelen die beschikbaar zijn en dat niet alle knelpunten optimaal kunnen worden opgelost. Dit neemt niet weg dat wij het onze verantwoordelijkheid vinden eventuele knelpunten vroegtijdig (dus in deze fase van planvorming) te signaleren en aan u kenbaar te maken. Daarmee verwachten wij een goede bijdrage te kunnen leveren aan niet alleen een mooie nieuwe school, maar ook een veilige nieuwe school en omgeving.

Alvorens wij ingaan op de inhoud van het plan willen wij een aantal opmerkingen maken over het proces ten aanzien van de totstandkoming van dit plan en de informatievoorziening aan belanghebbende partijen.

In het vorig traject voor de planontwikkeling voor een Brede School in Grou is er veelvuldig contact geweest met betrokken partijen over het verkeerskundig aspect. Niet alleen met de gebruikers van de school maar ook met belanghebbenden, zoals omwonenden.

Helaas moeten wij constateren dat er in het huidige proces tot nu toe geen gebruik gemaakt is van de kennis die destijds is opgebouwd. Daarnaast vinden wij het jammer dat de informatievoorziening aan de betrokken partijen (zowel de gebruikers van de school als indirect betrokkenen, zoals omwonenden) in het huidige planproces niet eenduidig is en versnipperd plaatsvindt. Plenair overleg, zoals in juni toegezegd aan de verschillende partijen, is noodzakelijk.

### **Inhoudelijke reactie**

Bij het vorige plan voor de verkeersafwikkeling heeft u een veel groter gebied in ogenschouw genomen. In het plan van Goudappel Coffeng is de focus gelegd op de verkeersafwikkeling in de directe nabijheid van het schoolgebouw en veel minder op de consequenties voor bijvoorbeeld de omwonenden, de rotonde, T-splitsing Allingawier/Tjallinga etc.



Wij zien helaas een aantal mogelijke problemen zowel in het plangebied als in de omliggende gebieden van de school waar wij uw aandacht en reactie op vragen.

## **1. Hoofdroute autoverkeer: Omleiding nu of in de toekomst**

### **a. Aandachtspunt**

In het vorige ontwerp voor de Brede School was een hoofdroute voor het snelverkeer via een nieuw aan te leggen omleidings-weg gepland over de parkeerplaats van de Kaats- en Atletiekbaan/ijsbaan. De bijbehorende aanpassingen o.a. van de Burstumerdyk en bij de rotonde en bij de aansluitingen hierop bij de Tjallinga en Allingawier blijft voor ons nog steeds een goede oplossing voor de meeste van onze genoemde op te lossen knelpunten.

### **b. Onze oplossing**

Wij verwachten dat bij de planvorming deze optie, het maken van een nieuwe weg, nog steeds aanwezig is.

Dat betekent dat in het ontwerp van de nieuwe school en haar omgeving rekening moet worden gehouden met de komst van deze nieuwe weg.

## **2. Gebiedsinrichting als verblijfsgebied**

### **a. Aandachtspunt**

Wij zijn nog steeds van mening dat de aanwezigheid van zoveel voorzieningen in dit gebied het noodzakelijk maakt de inrichting van de direct omliggende openbare ruimte als verblijfsgebied vorm te geven. Dus autoverkeer dat Grou in of uit gaat moet zich in dit gebied aanpassen aan de situatie en zich in dit gebied te gast voelen, het rijgedrag (snelheid) hier op aanpassen. Die inrichting moet zodanig zijn dat de snelheid van het autoverkeer daadwerkelijk onder de 30 kilometer per uur is. De inrichting moet dit afdwingen.

In het rapport van Goudappel Coffeng worden oplossingen aangedragen die naar ons idee onvoldoende bijdragen aan de realisatie van een goed en veilig verblijfsgebied. Zo zal het korte fietspad en de creatie van een parkeerzone gemakkelijk kunnen leiden tot hogere snelheden. Fietsers en stoppende automobilisten zorgen immers dan niet voor obstakels.

Verder hebben wij de indruk dat Goudappel Coffeng voorbij gaat aan het feit dat in dit gebied sprake is van geconcentreerde stromen van *jonge verkeersdeelnemers* die de vaardigheden nog onder de knie moeten krijgen. Ook een groep verkeersdeelnemers, die we pubers noemen, die -of we willen of niet- soms uit zijn op risicovol verkeersgedrag. Juist hiervoor is het nodig de overzichtelijkheid groot en de snelheidsverschillen klein te maken.

### **b. Onze oplossing**

Het huidige profiel van de Tjallinga, rotonde en Allingawier moet in onze optiek worden aangepast aan de hierboven geschetste aandachtspunten. Met name de Tjallinga is op dit moment een behoorlijk brede, rechte lap asfalt, waar automobilisten gemakkelijk te hard rijden.

Wij vragen ons af of menging van verkeersstromen, met een daarbij afgedwongen snelheid niet een betere manier is om een meer verkeersveilige situatie te creëren dan de voorgestelde scheiding van verkeersdeelnemers door aanleg van het fietspad. Denk hierbij aan een inrichting van de Tjallinga in het geheel als Shared-space gebied. De automobilist is te gast in dit gebied en wordt gedwongen met een lage snelheid de Tjallinga te passeren ter hoogte van de school (tussen Allingawier en rotonde). Een voorbeeld is te zien in Heerenveen ter hoogte van het ziekenhuis. In Sneek is de Prins Hendrikkade een goed voorbeeld van zo'n shared-space gebied.

## **3. Maatvoering en uitvoering fietspad**

### **a. Aandachtspunt**

Het fietspad dat Goudappel Coffeng heeft voorgesteld is volgens ons te krap bemeten. Maatgevend voor een vrijliggend, in twee richtingen bereden fietspad, is een breedte van minimaal 3,5 meter i.t.t. de geraamde 2,7 meter. Ook het feit dat dit in trottoirtegels uitgevoerd zal worden vinden we geen optimale keuze. Naast het bieden van veiligheid is het punt van bieden van comfort aan de orde.



Dit leidt er mogelijk toe dat het strakke asfalt van de Burstumerdyk meer aantrekt dan het krappe fietspad met tegels.

Daarnaast is er tot dusver te weinig aandacht voor de aansluitingen naar het fietspad. Met name van de Allingawier en via het zuidelijk deel van de Tjallinga komen straks in de ochtendspits veel fietsers. Een goede routing naar het fietspad is straks van groot belang.

#### b. Onze oplossing

Een breder fietspad van 3,5 meter uitgevoerd in asfalt. En een goede aansluiting van de straks populaire fietsroutes op het fietspad.

### **4. Parkeren ouders Nieuwe School**

#### *Halen/brengen en kort parkeren*

##### a. Aandachtspunt

Het aantal te ramen parkeerplaatsen moet in redelijke verhouding staan tot het huidige gebruik. Goudappel geeft aan dat het aantal tussen de 46 en 80 parkeerplaatsen moet liggen. Ons zijn geen gegevens bekend van het huidige haal- en brenggedrag per auto. Wel uit 2006, toen circa 15% per auto naar de OBS De Twa Fisken werd gebracht.

##### b. Onze oplossing

Bij de bepaling van het benodigde aantal parkeerplaatsen kan gebruik gemaakt worden van reeds verzamelde gegevens. Inderdaad met de kanttekening dat er meer sprake kan zijn van ketenmobiliteit. Ook rekening houdend met het feit dat de Nieuwe School minder centraal in het dorp ligt.

#### *Situering parkeerplaatsen*

##### a. Aandachtspunt

De situering van de parkeerplaatsen moet gekoppeld worden aan de ingangen van de pleinen en de school: zo is vooral in de onderbouw en de kinderopvang het gebruik van kiss- en ride plaatsen niet aan de orde: juist met die kinderen gaan de ouders mee naar het plein of de klas of de kinderopvang in. Goudappel Coffeng maakt hier geen onderscheid in.

##### b. Onze oplossing

Bij de situering van de verschillende soorten stop- of parkeerplaatsen moet rekening gehouden worden met het gedrag van ouders: gaat men wel/niet mee naar school of schoolplein, en waar is die ingang dan?

### **5. Parkeren personeel Nieuwe School**

##### a. Aandachtspunt

Goudappel Coffeng heeft een raming gemaakt van het aantal parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers van de drie voorzieningen (2 scholen en kinderopvang) van 9 parkeerplaatsen. In de huidige situatie worden echter al dagelijks door ongeveer 15 tot 20 personeelsleden van de 2 basisscholen parkeerplaatsen ingenomen. Dit betekent dat de geraamde capaciteit (9 parkeerplaatsen) onvoldoende is en er een overloop naar parkeerplaatsen voor andere doelgroepen zal ontstaan. Dit is ongewenst, waarbij de kans bestaat op ongewenst zoekverkeer en parkeren in de woonwijk.

##### b. Onze oplossing

Ruimer aantal parkeerplaatsen voor personeel aanbieden. We denken in geval van optredende overlast in de buurt aan het invoeren van een parkeervergunningstelsel voor bewoners.

### **6. Parkeren Bibliotheek en OSG**

##### a. Aandachtspunt

Op werkdagen is er nu al behoefte aan extra parkeerruimte voor met name de bibliotheek en OSG-gangers (personeel en bezoekers). In de avonduren kan er sprake zijn van samen gebruik.

##### b. Onze oplossing

Raming van type/omvang en locatiekeuze is noodzakelijk. Het totaal aantal parkeerplaatsen zal volgens de twee direct belanghebbende partijen op 41 moeten uitkomen.



## **7. Bereikbaarheid en parkeren Sporthal de Twine**

### **a. Aandachtspunt**

Sporthal De Twine is de voorziening waar relatief de meeste bezoekers van buiten Grou per auto op af komen in geval van (sport)evenementen. Voorkomen moet worden dat parkerende bezoekers de afstand van de sporthal tot de parkeerplaatsen in de geplande parkeerzone te groot vinden en om die reden ongewenste parkeeroverlast in de buurt ten oosten van de Tjallinga gaan veroorzaken. Of gaan parkeren in de berm van de Burstumerdyk, zoals nu ook al gebeurt. Denk hierbij ook aan senioren en mindervaliden. Het in te stellen stop- en parkeerverbod op de Tjallinga werkt dit ook meer in de hand. Nu wordt langs de Tjallinga frequent gebruik gemaakt van de aldaar aanwezige parkeerruimte. Die ruimte vervalt in de opzet van Goudappel Coffeng.

De sporthal is officieel aangewezen als rampen- en calamiteitenopvang. Wij constateren dat er in het rapport geen rekening gehouden is met bereikbaarheid en parkeren in geval van noodsituaties. Denk hierbij aan ambulances, bussen etc.

### **b. Onze oplossing**

Bepaal de benodigde parkeerbehoefte voor de sporthal en beoordeel de afstand naar de te creëren parkeervoorzieningen. Parkeeroverlast in de buurt moet te allen tijde voorkomen worden. Maak gebruik van de kennis van de sporthalbeheerders t.a.v. het bevoorradings- en bezoekersverkeer. Regel een goede bereikbaarheid van de sporthal in geval van calamiteiten en rampen.

## **8. Bereikbaarheid OSG/bibliotheek**

### *Fietsverkeer*

#### **a. Aandachtspunt**

De OSG heeft een groep bezoekende leerlingen die via het noordelijke deel van de Burstumerdyk komt. Deze groep fietsers verkiest, naar we verwachten, de meest directe en kortste route boven een veilige route. Obstakels als het moeten uitwijken voor in- en uit-parkerende voertuigen in de parkeerzone zijn op een fietsroute niet gewenst. Het is de vraag of fietsers het fietspad in combinatie met de in het verlengde liggende parkeerzone verkiezen boven de onveilige route via de Burstumerdyk. Het is zelfs mogelijk dat ze oneigenlijk gebruik van een voetpad zullen gaan maken, komend vanaf de Tjallinga parallel aan de parkeerzone fietsend.

#### **b. Onze oplossing**

Fietsers van en naar de OSG moeten "verleid" worden tot het rijden via het nieuw aan te leggen fietspad. Bekeken zou moeten worden of het fietspad vrijliggend langs de parkeerzone doorgetrokken kan worden als alternatief voor de route via de parkeerzone of die via de Burstumerdyk. En dus ook om oneigenlijk gebruik van voetgangersvoorzieningen te voorkomen.

### *Autoverkeer*

#### **a. Aandachtspunt**

In het verleden is de parkeerruimte en laad- en losruimte voor de OSG een doodlopende straat geweest. Dit leverde door halende en brengende ouders van de OSG erg veel conflicten op.

#### **b. Onze oplossing**

Wij pleiten voor een rondrij-mogelijkheid. Of deze in een 1-richtingsverkeerrichting vormgegeven kan worden moet bekeken worden.

## **9. Voetgangers**

### **a. Aandachtspunt**

Wat we missen is aandacht voor voetgangersvoorzieningen. Is er o.a. nagedacht over onderstaande punten:

- Oversteekbaarheid van de Tjallinga.
- Hoe kom je bij de gymnastiekzaal en sporthal als er een hek tussen het fietspad en de rijbaan van de Tjallinga gepland wordt?
- Hoe bereik je lopend de school: kan dat aan de noord- of zuidkant of beide? Via de parkeerzone of via vrijliggende voetpaden?



- Waar kan je veilig de brede Tjallinga oversteken? Wat is hier voor nodig?

#### b. Onze oplossing

In beeld brengen van logische looproutes en bijbehorende benodigde voorzieningen.

### **10. Ontsluiting sportpark Meinga (atletiekbaan/kaatsveld/ijsbaan) en achterliggende sportvoorzieningen**

#### a. Aandachtspunt

De huidige voetgangers/fietsersbrug op de Tjallinga levert nu onveilige situaties op door met name de kinderen die via de brug en de steile opgang met hun fiets zo de Tjallinga op vliegen. Ook de toegankelijkheid voor mindervaliden van dit sportgebied is niet optimaal. Wij zien kansen voor het verbeteren van de fiets-voetgangersvoorziening van en naar de sportvelden van Meinga.

#### b. Onze oplossing

Een verbinding via een voet-fietsbrug ten zuid/oosten van de OSG voor langzaam verkeer kan de ontsluiting worden van en naar het sportpark. Mogelijk kan deze kortsluitende verbinding ook een deel zijn van een door te trekken route voor langzaam verkeersdeelnemers op weg naar de tennisbaan en korfbalveld, (en verder). Voor fietsers komend uit de richting Stationsweg/centrum zien wij deze route als goed alternatief voor de Burstumerdyk.

Recreatieve fietsers en (hard-)lopers in en rond Grou wordt hiermee ook een mooie route (met minder verkeersoverlast) geboden.

Het fietspad zou wel een zekere kwaliteit moeten hebben: uitgevoerd in asfalt en voldoende breedte.

### **11. Afwikkeling verkeer bij de rotonde**

#### a. Aandachtspunt

Met de toename van het verkeer bij de rotonde neemt de wachttijd toe. Goudappel Coffeng heeft deze berekeningen voor het autoverkeer weergegeven. Wachttijden voor het (brom-) fiets- en voetgangersverkeer ontbreken echter. Onze ervaring is dat de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer in de huidige situatie al erg slecht is. De toename van de verkeersdruk zal de verkeersveiligheidssituatie voor de kwetsbare verkeersdeelnemers niet ten goede komen. Mogelijk zullen er zelfs grotere risico's genomen worden om over te steken.

#### b. Onze oplossing

Het inzichtelijk maken van de wachttijden voor (brom-)fietsers en voetgangers. Op basis hiervan bepalen of de rotonde aanpassing behoeft of naar alternatieven gezocht moet worden.

### **12. Routing fietsers en voetgangers**

#### a. Aandachtspunt

Goudappel Coffeng geeft geen inzicht in en visie op de (te beïnvloeden) routekeuze van en naar de brede school en de andere voorzieningen. Herkomsten zijn er uit alle windrichtingen van Grou en omstreken. Maar, ons is bekend dat het zwaartepunt van de herkomsten van de leerlingen niet in het oosten van Grou ligt, maar meer in het zuidelijke en zuid-oostelijke deel. Juist deze kennis moet je gebruiken bij het vormgeven van goede aanvoerroutes. Zo zal het geplande nieuwe fietspad ten oosten van de school dus maar een heel kleine functie hebben voor het fietsverkeer van en naar school. Het bestemmingsverkeer legt een zwaardere last op de routes via Allingawier en Tjallinga. Fietsers zullen namelijk vooral via de Allingawier en de Tjallinga komen.

#### b. Onze oplossing

Samengevat: In dit plan wordt voorbij gegaan aan de noodzaak om veilige aan- en afvoerroutes te creëren voor fietsers en voetgangers binnen en buiten het plangebied.

Ter illustratie:

Denk je aan een alternatieve routing voor het fietsverkeer dat nu over de Stationsweg/rotonde rijdt, dan is wellicht de route via de Hoxma een meer veilige alternatieve route. Maar hier ontbreekt qua uitvoering nog wel het één en ander aan. Wij vinden dat dit soort aanpassingen ook meegenomen moeten worden in de planvorming voor de nieuwe school.

Dit geldt voor meerdere ontbrekende voorzieningen of barrières, zoals:



- slechte doorsteek Graalda/Oostergoostraat
- te hoge voetgangersbrug/geen fietsvoorziening over het Nij Djip ter hoogte van de CBS Nij Djipskoalle
- Ontbrekende oversteekvoorzieningen Stationsweg bijvoorbeeld bij de Fixet en bij het Oude Raadhuis
- Ontbrekende oversteekvoorziening/snelheidsremmer De Skeakels/De Fisker/De Tichtset etc.
- Slechte oversteekbaarheid van de rotonde
- Verkeersonveiligheid Burstumerdyk

Het completeren van deze lijst en oplossen van deze knelpunten is ons voorstel.

**Een veilige school staat of valt met de veiligheid op de weg van huis naar school...!!**

Grou, 15 oktober 2010

Bijlage 2.

Geacht College,

Aanvullend op de mede namens ons opgestelde inspraakreactie van Pleatslik Belang Grou hebben wij als oudergeleding van de Medezeggenschapsraad en Verkeerscommissie van OBS Twa Fisken nog een aantal overwegingen. Die zijn vooral ingegeven vanuit de veiligheid van de fietsers rond de nieuwe school. Het merendeel van de leerlingen komt nu op de fiets naar school, wij hopen dat dit ook in de toekomst zo zal zijn. Fietsen is gezonde lichaamsbeweging. Bovendien is het goed voor de ontwikkeling van kinderen als ze zich zelfstandig in het verkeer leren bewegen. Daarnaast is het voor de omgeving van de school een stuk prettiger en veiliger als ouders en kinderen lopend of met de fiets naar school komen in plaats van met de auto.

Daarom willen we nog de volgende overwegingen meegeven aan de gemeente:

-Zorg dat fietsers, voetgangers en automobilisten elkaar zo min mogelijk in de weg zitten. Dat kan door het afdwingen van echt lage autosnelheden (minder dan 30 kilometer per uur), het kan ook door het bieden van kwalitatief goede fietspaden en voetpaden;

-Zorg voor goede fietsenstallingen bij de school (zie Leidraad Fietsparkeren van kenniscentrum CROW), liefst met overkapping. Fietsen staan er een hele dag buiten. Naar school fietsen of lopen is om diverse redenen te prefereren boven het vervoer per auto.

-Maak twee ingangen van het schoolterrein (en eventueel twee schoolingangen), een voor fietsers vlakbij de fietsenstalling en een voor de kinderen die met de auto zijn gebracht, om er zo voor te zorgen dat de fietsende kinderen in de directe omgeving van de school geen last hebben van stoppende of parkerende auto's (openzwaaiende autoportieren!).

-Betrek de hele route van fietsende en lopende kinderen en niet alleen het laatste stukje bij de school (zie ook de opmerkingen op dit punt van Pleatslik Belang).

Wij hopen dat u deze opmerkingen en de opmerkingen die in inspraakreactie van Pleatselik Belang staan ter harte wilt nemen. En wensen u veel wijsheid toe in het nemen van goede beslissingen.

Met vriendelijke groet,

Namens de de oudergeleding van de Medezeggenschapsraad en Verkeerscommissie OBS de Twa Fisken.

|                       |                              |
|-----------------------|------------------------------|
| GEMEENTE BOARNSTERHIM |                              |
| Ingekomen no.         | 19 OKT 2010                  |
| 5900                  | Aan: BOP-RO / mk             |
| Copie                 | om advies ter konn. ter aid, |
| Bop / JV              |                              |

Aan het College van Burgemeester en Wethouders  
Van de gemeente Boarnsterhim  
J.W. de Visserwei 10  
9001 ZE Grou

Grou, 17 oktober 2010

Onderwerp: Inspraakreactie voorontwerp bestemmingsplan Grou – Meinga 2,  
herziening schoolgebouw, betreffende inpassing skatebaan en groen/speelruimte

Geacht College van Burgemeester en Wethouders,

Via deze brief maken wij graag gebruik van de mogelijkheid om in te spreken op het voorontwerp bestemmingsplan Grou- Meinga 2, Herziening schoolgebouw Grou.

In een u separaat toegezonden brief hebben wij, samen met andere betrokken partijen, gereageerd op de verkeerskundige aspecten van de plannen voor nieuwbouw van de school. In deze brief willen wij uw specifieke aandacht vragen voor het inpassen van een skatebaan en een groen/speelruimte in het ontwerp van het buitenterrein van de nieuwe school.

#### Skatebaan

Een lang gekoesterde wens van vele jeugdige Grousters, de speeltuinvereniging en Pleatslik Belang Grou (PBG) is een skatebaan in Grou.

Destijds heeft PBG via een enquête aan de skaters in Grou gevraagd waar een skatebaan aan zou moeten voldoen. Zij hebben hierop in grote getale gereageerd. Met deze gegevens is PBG met een aantal skaters naar het gemeentehuis getrokken en is er gesproken met de heer J. Apperloo. De skaters hadden zelfs een maquette gemaakt van de te vormen baan. Helaas volgde er daarna radiostilte van de kant van de gemeente.

Er is op een gegeven moment afgesproken met de gemeente (voormalig wethouder De Vries) dat de nieuwe skatebaan tussen de nieuwe sportvelden zou komen. Uit berichtgeving eind 2009/begin 2010 van de gemeente bleek dat er geen plannen bekend waren met betrekking tot een skatevoorziening in het sportcomplex Meinga. Er is toegezegd dat er bekeken zou worden of er een mogelijkheid is bij de nieuwe school of elders in Grou.

Onlangs hebben wij hierover gesproken met 1 van uw medewerkers van de afdeling Ruimtelijke Ordening, de heer Kaspers. Hij heeft ons als volgt geïnformeerd over twee suggesties die door ons zijn aangedragen.

- **De locatie Triton, Stationsweg 88**

Het perceel heeft de bestemming bedrijfsdoeleinden. Een skatebaan past niet binnen de begripsomschrijving en kan op basis van het bestemmingsplan niet worden toegestaan.

Ontheffing kan alleen verleend worden als er sprake is van inpandig gebruik.

Omdat de skatebaan uitpandig, op het buitenterrein, gerealiseerd zal worden is het niet mogelijk hier ontheffing voor te verlenen. Voor het overige zijn er geen ontheffingsmogelijkheden. Het is enkel mogelijk een skatebaan op dit perceel mogelijk te maken met een bestemmingsplanwijziging en de daarbij behorende procedure.

Een tijdelijke ontheffing kan niet verleend worden omdat het niet duidelijk is waar de skatebaan definitief mogelijk gemaakt wordt. Bij de verlening van een tijdelijke ontheffing moet het namelijk



aannemelijk zijn dat de behoefte aan de voorziening zelf (in dit geval skatebaan), waarvoor de ontheffing gegeven wordt, niet langer dan vijf jaar zal bestaan. Dat houdt in dat er duidelijkheid moet bestaan dat deze tijdelijke skatebaan over uiterlijk 5 jaar definitief ergens anders moet zijn gerealiseerd. Deze duidelijkheid is er (nog) niet.

- **Locatie nieuwbouw school:**

Op het moment dat er overeenstemming is over het gebouw en de indeling wordt gekeken naar de inrichting van het buitenterrein en de ontsluiting van de school. Op dat moment worden keuzes gemaakt over locaties en materiaalgebruik etc. Een dergelijke invulling zal het eerste kwartaal van 2011 gereed zijn. Op het moment dat een invulling bekend is, is de gemeente bereid het verzoek inhoudelijk te beoordelen en te bepalen of er eventuele mogelijkheden zijn voor een skatebaan.

**Wij vragen u via deze brief bij de verdere planvorming van de nieuwe school een skatebaan op te nemen in het ontwerp.**

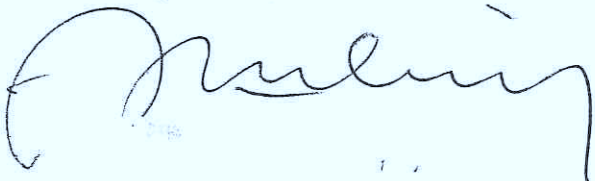
Groen/speelruimte

In het vorige ontwerp voor de Brede School (in 2006) is gesproken over het aanleggen van openbare groen- en speelruimte. Het schoolplein zou door lopen in een parkachtig gebiedje op de plaats waar nu de kinderopvang van SISA zit.

**Wij vragen u concreet te beoordelen of in dit plan ruimte is voor de inrichting van een openbaar groen/speelruimte is. In het plangebied of in haar directe omgeving.**

Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van deze inspraakreactie, zijn wij zeker bereid deze te geven. U kunt daarvoor contact opnemen met ons '

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. de Vries', written in a cursive style.