

Ruimtelijke Onderbouwing

Locatie Ericastraat

Aanleg parkeerplaatsen

Projectomschrijving

Inleiding

Op de locatie van de huidige basisschool Sionsheuvel wordt het Voorzieningshart Groesbeek Noord gerealiseerd. Dit gebouw zal in de toekomst niet alleen een brede school huisvesten (huidige basisscholen Gerardus Majella en Sionsheuvel), maar er zullen ook diverse andere partijen gebruik gaan maken van dit multifunctionele gebouw.

Een randvoorwaarde bij de ontwikkeling van het Voorzieningshart is dat de parkeerdruk die dit met zich mee brengt niet op de omliggende (woon)straten wordt afgewikkeld. Ofwel: het Voorzieningshart dient volledig in haar eigen parkeerbehoefte te voorzien. Op basis van een parkeerbalans voor het nieuwe Voorzieningshart en voornoemde randvoorwaarde dienen er in totaal 56 parkeerplaatsen te worden aangelegd in de directe nabijheid van het Voorzieningshart. 42 parkeerplaatsen kunnen binnen de geldende bestemming worden gerealiseerd aan de Bremstraat. Voor de overige parkeerplaatsen is de groenstrook aan de Ericastraat voorzien. Deze locatie is in de directe nabijheid van de school gelegen. Voor het wegbrengen en ophalen van de kinderen heeft deze locatie de grote voorkeur.

Bestaande situatie

In de huidige situatie is het gebiedje in gebruik als groenstrook.

Nieuwe situatie

Op het perceel kadastraal bekend als gemeente Groesbeek sectie L nummer 4667 worden 14 parkeerplaatsen aangelegd. In figuur 1 zijn de parkeerplaatsen op een plattegrond ingetekend (het betreft de bovenste rij parkeerplaatsen). In totaal zal 470 m² van de groenzone worden heringericht tot parkeerterrein. Tussen het parkeergebied en de Ericastraat blijft een groenstrook gehandhaafd met een bomenrij.

Buiten de deelgebieden wordt een tweetal bomen gekapt (zie sterretjes). Het betreft een eik en een beuk. Hiervoor is geen herplant gepland aangezien in het gehele plan voor het Voorzieningshart reeds voldoende aandacht is voor herplant/groeninpassing.



Figuur 1: plangebied met daarin ingetekend de aan te leggen parkeerplaatsen (voor de bovenste rij wordt de procedure gevoerd) en de te kappen bomen (zwarte sterren).

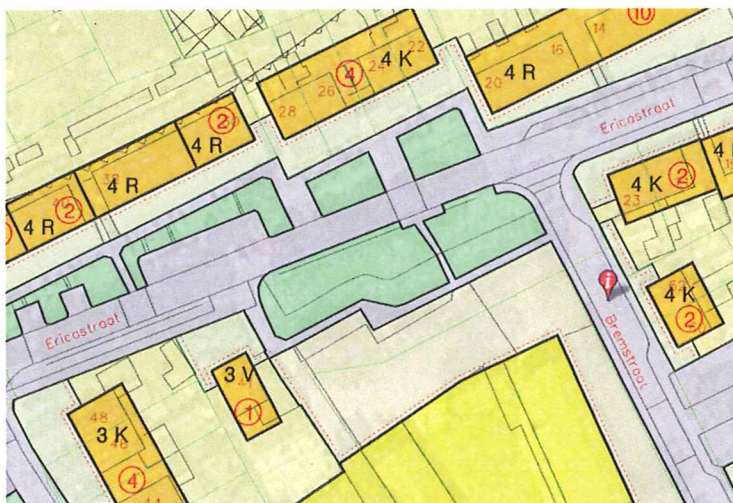
Ruimtelijke uitgangspunten

Bestemmingsplan Stekkenberg / Schrouwenberg

De gronden zijn gelegen in het bestemmingsplan "Stekkenberg/Schrouwenberg". De onderhavige locaties hebben de bestemming "Openbaar groen". Dit bestemmingsplan is door de raad vastgesteld op 19 oktober 2006 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 3 april 2007 (nr. 2006.021104). Binnen deze bestemming zijn de gronden bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. paden;
- c. speelvoorzieningen;
- d. voorzieningen ten behoeve van de verkeersgeleiding;
- e. voorzieningen van openbaar nut;
- f. water en waterhuishoudkundige voorzieningen, waaronder infiltratievoorzieningen;
- g. kunstwerken.

Het aanleggen van parkeerplaatsen past niet binnen de bestemmingsomschrijving.



Figuur 2: uitsnede van het bestemmingsplan

Binnen de bestemming "Openbaar groen" geldt een aanlegvergunningsstelsel om archeologische waarden te beschermen. Voor onder andere het verrichten van graafwerkzaamheden, anders dan normaal spit- en ploegwerk, is een omgevingsvergunning voor het aanleggen noodzakelijk. Deze vergunning kan alleen worden verleend als door de werkzaamheden er geen onevenredige aantasting van de archeologische waarden plaatsvindt. Er dient advies in te worden gewonnen bij de provinciale archeoloog. Aangezien voor de aanleg van de parkeerplaatsen graafwerkzaamheden worden verricht, dient er ook een omgevingsvergunning voor het aanleggen te worden verleend.

Planologische procedure

De aanleg van de parkeerplaatsen wordt planologisch mogelijk gemaakt met een omgevingsvergunning voor de activiteiten afwijken van het bestemmingsplan en aanleggen. Hiervoor dient de uitgebreide procedure van maximaal 26 weken te worden doorlopen. De omgevingsvergunning kan alleen worden verleend, indien deze niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en het besluit een ruimtelijke onderbouwing bevat (artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3 Wabo).

Op basis van de omgevingsvergunningsprocedure dient de gemeenteraad een verklaring van geen bedenking af te geven. De gemeenteraad kan echter categorieën van gevallen aanwijzen, waarin een verklaring van geen bedenking van de gemeenteraad niet vereist is. Op 24 februari 2011 heeft de gemeenteraad van Groesbeek deze categorieën van gevallen aangewezen. De aanleg van parkeerplaatsen is één van de categorieën die de gemeenteraad heeft aangewezen. Dat betekent, dat een specifieke verklaring van geen bedenking van de gemeenteraad niet vereist is.

Omgevingsaspecten

Bodemkwaliteit

Voor de aanleg en het gebruik van de parkeerplaatsen hoeft de bodemkwaliteit niet in kaart te worden gebracht. Parkeerplaatsen zijn geen gevoelige objecten.

Luchtkwaliteit

De onderhavige ontwikkeling is getoetst aan de regeling 'Niet in betekenende mate' verslechtering van de luchtkwaliteit. In deze regeling worden nieuwe ontwikkelingen, zoals woningbouw tot 1.500 woningen, geaccepteerd. De verkeersaantrekkende werking van de parkeerplaatsen staat niet in verhouding tot de verkeersaantrekkende werking van een woonwijk van 1.500 woningen. Daardoor kan worden gesteld, dat de aanleg van de parkeerplaatsen niet in betekenende mate de luchtkwaliteit zal verslechteren.

Geluid

Het plangebied ligt in een 30km-zone. De onderzoeksplicht uit de Wet Geluidhinder geldt hier formeel niet en dus is nader onderzoek naar geluidhinder niet nodig. In het kader van 'goede ruimtelijke ordening' is echter wel gekeken naar de aantrekkende werking die het Voorzieningshart en de bijbehorende parkeerplaatsen hebben.

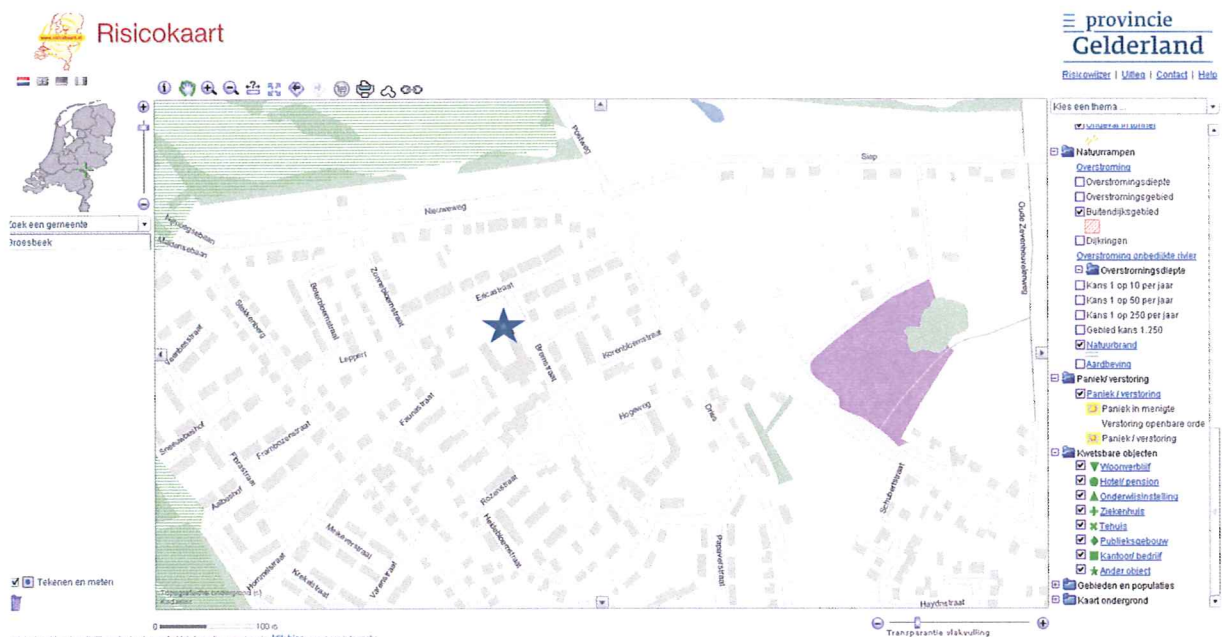
De verkeersgeneratie van het Voorzieningshart is becijferd op 359 motorvoertuigen per etmaal. Dit aantal (extra) verkeersbewegingen is dusdanig gering dat het geluidsniveau op de gevels van de woningen niet dermate zal toenemen dat onaanvaardbare geluidhinder zal optreden.

Milieuzonering

Er zijn in de directe omgeving geen (bedrijfs-)activiteiten aanwezig die een belemmering vormen voor de parkeerplaatsen. Evenmin zijn er in de omgeving functies gelegen, die beperkingen ondervinden van de parkeerplaatsen.

Externe veiligheid

Uit de Risicokaart van de provincie Gelderland blijkt dat er in de directe nabijheid van het plangebied geen risicovolle inrichtingen zijn. In de omgeving is wel een kwetsbaar object gelegen. Op het gebied van externe veiligheid hoeft hier geen rekening mee te worden gehouden, omdat een parkeerplaats geen risicovolle inrichting is. Het aspect externe veiligheid is geen belemmering voor de aanleg van parkeerplaatsen.



Figuur 3: uitsnede Riscokaart provincie Gelderland

Datum: 30 mei 2012

Kenmerk: ontwerp

Archeologie

Archeologische beleidsadvieskaart

De gemeente Groesbeek heeft door RAAP een archeologische beleidsadvieskaart laten vervaardigen. Hierop is aangegeven waar de archeologische vindplaatsen liggen, welke gebieden een hoge verwachtingswaarde hebben en in welke gebieden voor zover bekend verstoring heeft plaatsgevonden.



Figuur 4: uitsnede archeologische beleidsadvieskaart

Onderhavige locatie is op de archeologische beleidsadvieskaart aangeduid met een middelmatige archeologische verwachting. In Groesbeek bestaat er in het algemeen een duidelijke correlatie tussen ondergrond, landgebruik en de aanwezigheid van archeologie. De middelhoge verwachting is daar het gevolg van.

Bestemmingsplan Stekkenberg / Schrouwenberg

In bestemmingsplan Stekkenberg / Schrouwenberg is een aanlegvergunningsstelsel opgenomen voor werkzaamheden binnen de bestemming 'Openbaar groen' om archeologische waarden te beschermen. Voor het verrichten van graafwerkzaamheden, anders dan normaal spit- en ploegwerk, is een omgevingsvergunning voor het aanleggen nodig. De werken zijn alleen toelaatbaar als er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de archeologische waarden in het gebied. Alvorens een omgevingsvergunning wordt verleend dient eerst advies te worden ingewonnen bij de provinciaal archeoloog. De provinciaal archeoloog dient een verklaring af te geven, dat hij geen bezwaar heeft tegen de vergunningverlening. Omdat de manier van werken op het gebied van archeologie is gewijzigd, wordt in het kader van deze omgevingsvergunningsprocedure advies ingewonnen bij de regionaal archeoloog.

Werkzaamheden

Op onderstaande plattegrond zijn de parkeerplaatsen waarvoor de procedure wordt gevoerd ingetekend.



Figuur 5: schets parkeerplaatsen Ericastraat

Openbaar groen wordt omgezet naar verkeersdoeleinden. Voor de aanleg van parkeerplaatsen dient het volgende te gebeuren:

- Ontgraven van grond (45cm) en afvoeren,

Datum: 30 mei 2012

Kenmerk: ontwerp

- Verharden (puinfundering, straatlaag, betonstraatstenen),
- Aanleg infiltratievoorziening hemelwater, eventueel te combineren met voorziening(en) die getroffen worden voor het Voorzieningshart (maximaal 1,5m diep).

Tevens worden twee bomen gekapt (zie bovenstaande plattegrond, 2 sterretjes).

Tot slot wordt hier opgemerkt dat de groenstrook pal aan de weg (met bomenrij) wordt gehandhaafd. Wel zal hier de toegang tot de parkeerplaats worden gesitueerd (in- en uitrit)

Advies regionaal archeoloog

De regionaal archeoloog stelt het volgende:

De projectleider kan op basis van financiële en planmatige argumenten kiezen tussen een begeleiding, inclusief programma van eisen, of een bureauonderzoek met verkennend booronderzoek. Beiden kunnen en zijn te rechtvaardigen, en zijn eveneens in lijn met het beleid. Door na te gaan wat goedkoper / sneller is / beter past bij de werkzaamheden kan proportionaliteit ook een rol spelen.

- Het nadeel van een bureau- en booronderzoek kan zijn dat er een advies voor een vervolg uit voort komt. Dat kan de werkzaamheden en de planning in gevaar brengen, want dan moet er nog iets gebeuren.
- Het nadeel van een begeleiding kan zijn dat er zaken aangetroffen worden die meer tijd vragen dan verwacht. Het voordeel is dat als er iets zit, het ook meteen aangepakt kan worden.

Gelet op de methodiek van de AMZ-cyclus is een bureauonderzoek met booronderzoek de meest aangewezen methode. Gezien de praktische kant van het werk, de verwachtingswaarde en de resultaten van eerder onderzoek in de omgeving is een begeleiding ook een mogelijkheid.

Conclusie

Gezien de tijdswinst die eventueel geboekt kan worden en het feit dat er voor het overgrote deel niet dieper dan 45 cm wordt gegraven, is er gekozen voor de optie archeologische begeleiding. Hierover zal een voorwaarde worden opgenomen in de omgevingsvergunning.

Flora en fauna

De huidige inrichting van de gebieden bestaat uit gras, bomen en laag struikgewas. De flora- en faunasoorten die op basis van de huidige inrichting verwacht worden zijn beperkt. Bijzondere soorten van de inheemse flora en fauna zijn niet te verwachten. De bomen zijn in redelijke conditie, waardoor geen vleermuisgaten of spechtenholen te verwachten zijn. Bij het uitvoeren van werkzaamheden moet rekening gehouden worden met de aanwezigheid van (broed)vogels.

Water

De watertoets

In het kader van de watertoets is overleg met het waterschap gevoerd en is de volgende inhoud voor de waterparagraaf vastgesteld.

Algemeen

Het plangebied (Perceel: Sectie L, nr. 4667), waar het voornemen bestaat om parkeerplaatsen aan te leggen, maakt deel uit van de bestaande waterhuishoudkundige inrichting van het hoofdbemalingsgebied "Groesbeek-Noord". Het plangebied ligt in het beheersgebied van Waterschap Rivierenland.

Toename verhard oppervlak: 470 m². Voor toename verhard oppervlak boven de 500 m² zijn de eisen van het Waterschap Rivierenland van toepassing. Aangezien de toename minder is dan 500m² gelden in onderhavig geval de eisen van de gemeente Groesbeek.

Waterrelevant beleid

In het plangebied is al het betreffende actuele beleid van toepassing, evenals de bestaande wet en regelgeving. Specifiek wordt genoemd:

- Provinciaal beleid: 'Waterplan Gelderland 2010-2015' en 'Gelders Milieuplan (GMP-3)'.
- Waterschapsbeleid: 'Waterbeheerplan 2010-2015' en 'Nota Rioleringsbeleid (2005)'.
- Gemeentelijk beleid: 'Gemeentelijk Rioleringsplan' en 'Waterplan Groesbeek'.

Bij de totstandkoming van het plan is getoetst aan de Waterkansenkaart, de Deelstroomgebiedsvisie Rivierengebied en de Afkoppelkansenkaart.

Oppervlaktewater

Binnen en in de nabijheid van het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig.

Grondwater

Het plangebied bevindt zich niet nabij een grondwaterbeschermingsgebied of een grondwaterwingebied.

Riolering

De riooltechnische ontsluiting van het gebied bevindt zich ter hoogte van het rioolgemaal aan de Heikantweg. De riolering is uitgevoerd als een vrijerval riolering.

In het kader van het bevorderen van het duurzaam omgaan met water is het beleid van de gemeente en het waterschap erop gericht om schoon hemelwater af te koppelen van het gemengde rioolstelsel (of niet aan te koppelen). Schoon hemelwater dient in Groesbeek zoveel mogelijk in de bodem te worden geïnfiltreerd. Waar dat niet kan zal het hemelwater moeten worden afgevoerd via een filtervoorziening naar oppervlaktewater of uiteindelijk naar het openbare gescheiden rioolstelsel (zie ook beslisboom hemelwater BOR-G).

Er dient gebruik te worden gemaakt van niet uitloogbare materialen, in overeenstemming met het bouwstoffenbesluit.

Berekening van compenserende waterberging:

- waterberging dient onder andere te worden gevonden in (extra) open water, wadi's of ondergrondse bergingsvoorzieningen. Berging mag alleen plaatsvinden boven de ter plaatse vastgestelde GHG. Hierbij kan worden opgemerkt dat in de gemeente Groesbeek onder bepaalde voorwaarden rekening mag worden gehouden met de K-waarde van de grond.

- tot 500 m² (landelijk gebied tot 1500 m²) toename verhard oppervlak gelden de compensatie-eisen van de gemeente Groesbeek. Bij verbouw met een uitbreiding vanaf 14 m², en altijd bij nieuwbouw, wordt een infiltratievoorziening geëist voor het hemelwater. De waterbergingseis is $T=10+10\%$ (vuistregel 436 m³ berging per ha verhard oppervlak). Aanbouwen, uitbouwen en bijgebouwen verbonden met het hoofdgebouw, tot 14 m² uitbreiding, zijn vrijgesteld. Overigens kan bij de aanwezigheid van een hemelwaterriool of oppervlaktewater (vergunning nodig van waterschap), ook daarop worden aangesloten.

De verwerking van hemelwater wordt opgenomen in de omgevingsvergunning en gecontroleerd door de gemeente Groesbeek.

Conclusie

Het verhard oppervlakte van de parkeerplaatsen dient afgekoppeld te worden. Er zal dus een infiltratievoorziening worden getroffen. Mogelijk kan worden aangesloten op een gezamenlijke infiltratievoorziening ten behoeve van het nieuw te ontwikkelen Voorzieningshart Groesbeek Noord.

Verkeer en parkeren

Ten behoeve van het Voorzieningshart is een parkeerbalans opgesteld (zie bijlage). Daarbij is het uitgangspunt geweest dat het Voorzieningshart volledig in haar eigen parkeerbehoefte moet kunnen voorzien. Ofwel de parkeerdruk mag niet afgewikkeld worden op de omliggende woonstraten en reeds aanwezige openbare parkeerplaatsen.

De parkeerplaatsen aan de Ericastraat, waar deze onderbouwing voor geschreven is, zijn met name bedoeld voor het halen en brengen van kinderen van de (nieuwe) basisschool en het kinderdagverblijf. Medewerkers van het Voorzieningshart, waaronder leerkrachten, zullen parkeren aan de Bremstraat. Hier worden ruim 20 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. De Klussendienst, één van de overige gebruikers van het Voorzieningshart, krijgt een eigen in- en uitgang met benodigde parkeergelegenheid aan de Bremstraat. Het halen en brengen wordt dus functioneel gescheiden van de overige gebruikers/medewerkers van het Voorzieningshart.

In vergelijking met andere straten in Groesbeek waar meer verkeer wordt verwerkt, heeft de Ericastraat meer dan voldoende capaciteit om de hoeveelheden verkeer te verwerken. Door bovengenoemde maatregelen worden verkeersonveilige situaties vermeden.

Economische uitvoerbaarheid

Voor de ontwikkeling van het Voorzieningshart heeft de gemeenteraad van Groesbeek een krediet

beschikbaar gesteld. De aanleg van de parkeerplaatsen en de kosten voor de benodigde procedure worden ten laste van dit krediet gebracht.

De gemeente is verantwoordelijk voor eventuele planschade. Planschade wordt redelijkerwijs niet verwacht. De aanleg van parkeerplaatsen in plaats van groen zal de waarde van omliggend onroerend goed niet noemenswaardig beïnvloeden.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van de omgevingsvergunningsprocedure dient de ruimtelijke onderbouwing aan de wettelijke overlegpartners worden opgestuurd in het kader van vooroverleg. Aangezien het aanleggen van de parkeerplaatsen geen provinciaal belang betreft, zal de provincie in kennis worden gesteld als de ontwerp vergunning ter inzage gaat. Het waterschap is tijdens het opstellen van de waterparagraaf betrokken bij het proces.

De ontwerp-vergunning zal voor zienswijzen ter inzage worden gelegd. Daarop kan iedereen een zienswijze indienen.

Conclusie

Uit de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat de parkeerplaatsen in behoefte voorzien en dat deze ruimtelijk goed inpasbaar zijn.

Parkeerbalans

Parkeren Ericastraat tbv Voorzieningshart Stekkenberg

Afkadering plangebied en uitgangspunten

Het Voorzieningshart dient volledig zelfvoorzienend te zijn in de parkeerbehoefte van de gebruikers van het Voorzieningshart. De aanwezige parkeervoorzieningen in de omliggende woonstraten zijn uitsluitend bedoeld voor de bewoners van deze straten; de parkeerdruk van het Voorzieningshart mag hier niet op afgewenteld worden. Hetzelfde geldt voor de fietsenstallingen. Op eigen terrein van het Voorzieningshart dienen hier voldoende voorzieningen voor gecreëerd te worden, zodat er bijvoorbeeld geen fietsen tegen de hekken rond de school gezet hoeven worden. De voorzieningen voor fietsers zijn verder in deze memo buiten beschouwing gelaten.

De parkeerbalans is opgesteld op basis van CROW publicatie 182 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering'. Groesbeek valt daarbij in klasse 'Weinig stedelijk' (15.000 - 20.000 inwoners) en het plangebied valt binnen stedelijke zone 'rest bebouwde kom'.

Gemeenschappelijke ruimten

In de gemeenschappelijke ruimten van het Voorzieningshart vinden diverse activiteiten plaats, zowel overdag als 's avonds. In onderstaande tabel is aangegeven welke activiteiten dit betreft en wat de bijbehorende parkeerbehoefte is:

<i>Ten behoeve van</i>	<i>Aantal</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Kengetal p/e</i>	<i>Parkeerbehoefte</i>
Gebiedscoördinator	1	Werkplek	0,8	0,8
Teamkamer	14	Zitplaatsen	nvt*	0
Vergader-/instructieruimte	16	Zitplaatsen	0,8	12,8
Spreekkamer	4	Zitplaatsen	0,8	3,2
Spreekkamer tbv visusonderzoek	2	Werkplekken	0,8	1,6
Conciërge	1	Werkplek	0,8	0,8
TOTAAL				19,2

* uitgangspunt dat in de Teamkamer overleggen worden gevoerd door de school/SWG/Domino. Hier wordt geen extra parkeerbehoefte aan toegerekend

Basisscholen Sionsheuvel en Gerardus Majella

Ten behoeve van de basisscholen is parkeergelegenheid nodig voor het personeel, maar ook voor het halen en brengen van de kinderen. Op dit laatste wordt verderop in deze memo nader in gegaan.

<i>Ten behoeve van</i>	<i>Aantal</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Kengetal p/e</i>	<i>Parkeerbehoefte</i>
Unit 1	2	Arbeitsplaatsen	0,75	1,50
Unit 2	2	Arbeitsplaatsen	0,75	1,50
Unit 3	2	Arbeitsplaatsen	0,75	1,50
Unit 4	2	Arbeitsplaatsen	0,75	1,50
Directie	1	Werkplek	1,00	1,00
Administratie	1	Werkplek	0,75	0,75
TOTAAL				7,75

Stichting Welzijn Groesbeek

<i>Ten behoeve van</i>	<i>Aantal</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Kengetal p/e</i>	<i>Parkeerbehoefte</i>
Buitenschoolse opvang 6-12 jaar	2	Arbeitsplaatsen	0,8	1,6
Bar/huiskamer	1	Arbeitsplaatsen	0,8	0,8
Flexkantoren	2	Werkplekken	0,4**	0,8
Klussendienst	3	Werkplekken	0,8	2,4
TOTAAL				5,6

** uitgangspunt dat de flexkantoren slechts voor 50% gelijktijdig bemand zijn

Kindercentrum Domino

<i>Ten behoeve van</i>	<i>Aantal</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Kengetal p/e</i>	<i>Parkeerbehoefte</i>
Peuterspeelzaal + bso 4-6 jaar	2	Arbeitsplaatsen	0,8	1,6
Kinderdagverblijf Wonderland	2	Arbeitsplaatsen	0,8	1,6
Slaapruimte	1	Arbeitsplaats	0,8	0,8
TOTAAL				4,0

Gymzaal

Indien een gymzaal in het gebouw wordt meegenomen die voldoet aan de normen van NOC*NSF met afmetingen 21x12m zal deze ook in de avonduren en mogelijk zelfs de weekenden worden gebruikt. Dit vraagt in de avonduren 2,8 parkeerplaats per 100m² bvo. De gymzaal heeft een oppervlakte van 252 m²; ofwel dit vraagt 7 parkeerplaatsen.

Halen en brengen basisscholen, peuterspeelzaal en kinderdagverblijf

Voor het halen en brengen van kinderen naar scholen en kinderdagverblijven beschrijft CROW publicatie 182 een rekenmethodiek. Daarbij worden percentages aangehouden voor het aantal leerlingen dat met de auto komt, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende groepen. De schooldirectie heeft aangegeven in de toekomst te willen groeien naar een school met 200 leerlingen. Dit is als uitgangspunt gehanteerd voor onderstaande tabel:

<i>Ten behoeve van</i>	<i>Aantal leerlingen</i>	<i>% met de auto</i>	<i>Reductiefactor parkeerduur</i>	<i>Reductiefactor kinderen per auto</i>	<i>Parkeerbehoefte</i>
Unit 1	50	40	0,50	0,75	7,5
Unit 2	50	30	0,40	0,80	4,8
Unit 3	50	25	0,25	0,85	2,7
Unit 4	50	25	0,25	0,85	2,7
Peuterspeelzaal	16	60	0,50	0,75	3,6
Kinderdagverblijf	32	60	0,25	0,75	3,6
TOTAAL					24,9

Indien gekozen wordt voor verschillende aanvangs- en eindtijden van de verschillende groepen kan een reductie op de parkeerbehoefte voor halen en brengen worden behaald.

Voor het halen en brengen kunnen 'kortparkeerplaatsen' gerealiseerd worden, maar ook kan een kiss&ride strook worden aangelegd. Deze kiss&ride strook heeft echter een aantal nadelen. Bij het brengen van de kinderen is het de bedoeling dat men stopt, het kind uitstapt en de ouder vervolgens direct weer verder rijdt. Bij het halen van kinderen is een kiss&ride strook minder ideaal, omdat men op de kinderen staat te wachten en dus een langere periode moet stilstaan.

Voor kinderen in unit 1 en 2, de peuters en de kinderen die naar het kinderdagverblijf gaan is dit echter niet mogelijk. Zij zullen daadwerkelijk naar binnen gebracht moeten worden. Slechts ter compensatie van 6 parkeerplaatsen kan een kiss&ride strook worden aangelegd; de overige 19 parkeerplaatsen dienen daadwerkelijk als parkeerplaats te worden aangelegd, liefst in de nabijheid van de ingang van kleuterschool, peuterspeelzaal en kinderdagverblijf.

Totaaloverzicht

De parkeerbehoefte varieert gedurende de dag. In het Voorzieningshart zullen zowel overdag als 's avonds en waarschijnlijk ook in het weekend activiteiten plaats vinden. Het zwaartepunt ligt daarbij in de ochtend en de middag, op de momenten dat de kinderen naar school worden gebracht of gehaald. In onderstaande tabel zijn de zogeheten aanwezigheidspercentages aangegeven:

<i>Ten behoeve van</i>	<i>Ochtend</i>	<i>Middag</i>	<i>Avond</i>	<i>Opmerkingen</i>
Gemeenschappelijke ruimten	80%	80%	100%	Overdag 20% reductie ivm reeds aanwezige p-plaatsen in woonstraten
Basisscholen	100%	100%	0%	
SWG	75%	75%	0%	Buitenschoolse opvang buiten reguliere schooltijden
Domino	100%	100%	0%	
Gymzaal	0%	0%	100%	Tijdens schooltijden vinden er geen sportactiviteiten plaats in de gymzaal

Dit resulteert in onderstaand overzicht, waaruit de totale parkeerbehoefte is af te leiden:

<i>Ten behoeve van</i>	<i>Ochtend</i>	<i>Middag</i>	<i>Avond</i>
Gemeenschappelijke ruimten	15,4	15,4	19,2
Basisscholen	7,8	7,8	0
SWG	4,2	4,2	0
Domino	4,0	4,0	0
Gymzaal	0	0	7,0
Totalen	31,4	31,4	26,2

Bovenstaande hoeveelheden zijn exclusief de parkeerbehoefte voor halen en brengen.

Conclusie

Er zijn 31 reguliere parkeerplaatsen nodig ten behoeve van het Voorzieningshart. De parkeerplaatsen ten behoeve van personeel (8 stuks) kunnen iets verder van de school worden aangelegd; het personeel zal dan wel duidelijk geïnstrueerd moeten worden dat zij geen gebruik maken van de parkeerplaatsen dicht bij school.

Daarnaast zijn nog 25 kortparkeerplaatsen nodig ten behoeve van het halen en brengen. Dit kan teruggebracht worden naar 19 parkeerplaatsen indien er een kiss&ride strook wordt aangelegd.

MEMO

Van: Nick Coppens
Onderwerp: Verkeersgeneratie Voorzieningshart Groesbeek Noord
Datum: 24 mei 2012
Afschrift aan: Davy Beumer

Als gevolg van de ontwikkeling van het Voorzieningshart Groesbeek Noord op de hoek Bremstraat – Ericastraat is een toename van verkeer te verwachten. Deze memo is bedoeld om de verkeersgeneratie in beeld te brengen die het nieuwe Voorzieningshart met zich mee brengt, te vergelijken met de huidige situatie en op basis hiervan te bepalen of aanvullende (verkeers)maatregelen en/of onderzoeken noodzakelijk zijn.

Onder 'verkeersgeneratie' wordt verstaan de totale hoeveelheid motorvoertuigen (personenauto's en vrachtauto's) die een functie produceert en aantrekt. Voetgangers, (brom)fietsers blijven buiten beschouwing.

Huidige situatie

De afgelopen decennia was op de locatie een basisschool (Sionsheuvel) gelegen. Er zijn geen gegevens bekend over het aantal verkeersbewegingen ten tijde dat de school in gebruik was. Recent (van 23 tot 30 april 2012) is het verkeer geteld op zowel de Bremstraat als de Ericastraat. Gemiddeld rijden er op een doordeweekse (werk)dag 290 motor-voertuigen door de Bremstraat en 530 door de Ericastraat. Bijgevoegd een overzicht van de exacte telgegevens.

Toekomstige situatie

In het Voorzieningshart zullen diverse functies een plaats krijgen. De hoofdfunctie wordt een basisschool, waarbij als uitgangspunt een (toekomstig) leerlingenaantal van 200 wordt gehanteerd. Daarnaast zit in het Voorzieningshart een kinderdagverblijf met buitenschoolse opvang. Verder wordt het gebouw benut als clubgebouw, waarvan diverse verenigingen gebruik zullen maken.

Aan de hand van CROW-publicaties 256 en 272 is als gevolg van het Voorzieningshart de volgende verkeersgeneratie berekend:

- Basisschool
Tabel 63 op pagina 116 van CROW-publicatie 272 geeft de verkeersgeneratie van basisscholen. Hierin zijn naast het halen/brengen ook de verkeersgeneratie van docenten en medewerkers meegenomen. Uitgaande van 200 leerlingen komt dit neer op een verkeersgeneratie van 128 (20 x 6,4 (rest bebouwde kom) per weekdag. Omgerekend naar een werkdag (maatgevende situatie) is dit $1,4 \times 128 = 179$ motorvoertuigbewegingen.

- Kinderdagverblijf

De verkeersgeneratie (tabel 62, pag 115 CROW-publicatie 272) van het kinderdagverblijf i.c.m. peuterspeelzaal en buitenschoolse opvang bedraagt 66 (32 kinderen -> $3,2 \times 20,7$). Hierbij is geen reductie toegepast vanwege het feit dat enkele kinderen (met name voor de bso) op de basisschool zitten. Tevens is er geen reductie toegepast voor het feit dat kinderen die op de basisschool zitten wellicht broertjes of zusjes op het kinderdagverblijf hebben, die in één keer door de ouders worden gehaald en gebracht. Omgerekend naar een werkdag (maatgevende situatie) is dit $1,4 \times 66 = 92$ **motorvoertuigbewegingen**.

- Overige functies (clubgebouw)

In het gebouw zullen diverse activiteiten worden uitgevoerd, overwegend in de avonden of in de weekenden. Dit zijn met name activiteiten in club-/teamverband. In deze activiteiten is niet per definitie een vast patroon te herkennen qua frequentie. Eveneens kan het zo zijn dat zich in de toekomst nieuwe activiteiten ontplooiën of juist verdwijnen. Daarnaast zijn er geen bruikbare kengetallen die hiervoor gehanteerd kunnen worden.

Op basis van het ontwerp kan ca. 350 m² worden toegekend aan gemeenschappelijke ruimten. Als aanname wordt hier een verkeersgeneratie van 25 motorvoertuigbewegingen per werkdag per 100 m² bvo aangehouden. Een omrekening naar werkdag is in dit geval niet aan de orde. Dit resulteert in $3,5 \times 25 = 88$ **motorvoertuigbewegingen**.

Conclusies

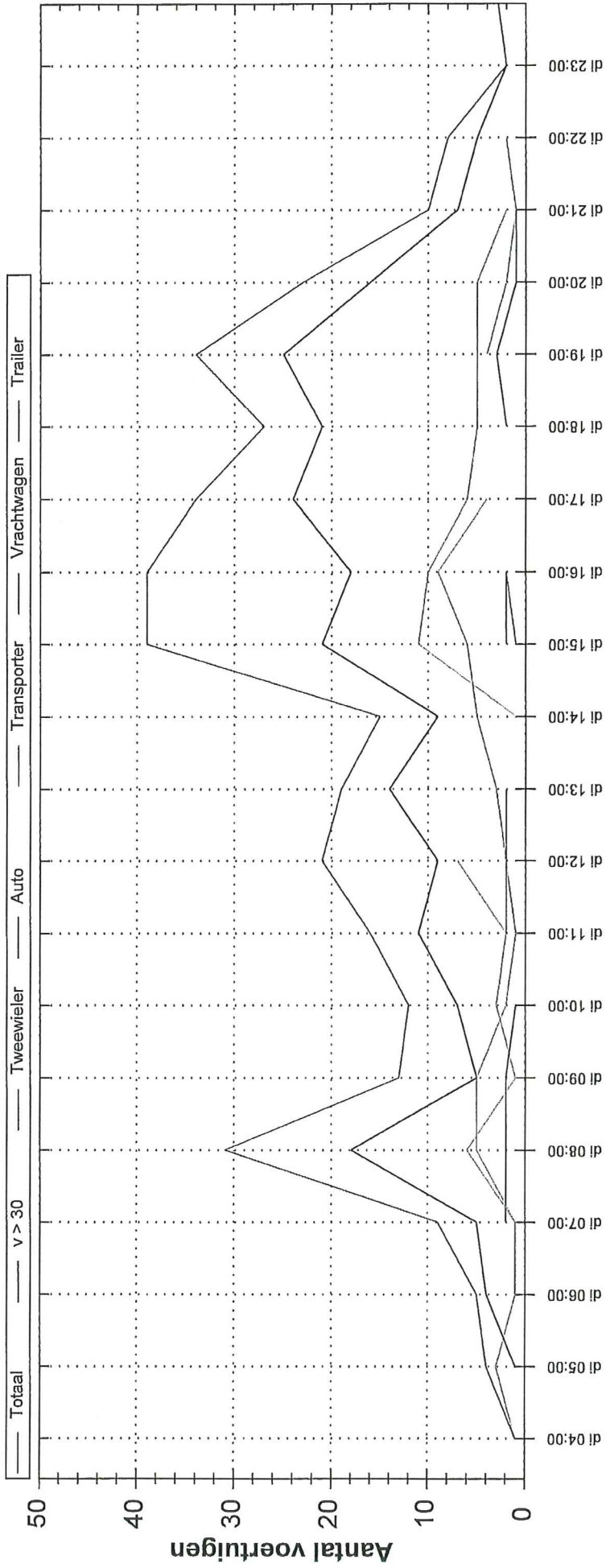
Het Voorzieningshart Groesbeek Noord genereert gemiddeld **359 motorvoertuigbewegingen** per etmaal. In de huidige situatie rijden op de Bremstraat en Ericastraat dagelijks 820 motorvoertuigen. Het totaal aantal motorvoertuigbewegingen rond het Voorzieningshart komt daarmee op 1180. Zowel de Bremstraat als de Ericastraat is (ruimschoots) geschikt voor dergelijke aantallen.

Met vriendelijke groet,

Nick Coppens

Tijd	Aantal voertuigen					Gemiddelde snelheid					Maximale snelheid					Percentielen					
	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	V85	V10	
ma 23-4-12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	6	63	23	5	0	97	19	21	20	21	0	20	33	39	27	24	0	39	26	14	
	17	113	42	10	0	182	16	21	20	20	19	0	20	39	28	24	0	39	26	13	
	0	5	1	0	0	6	0	21	21	21	0	21	0	30	21	0	0	30	30	13	
	17	118	43	10	0	188	16	21	20	20	19	0	20	35	28	24	0	39	28	13	
di 24-4-12	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	V85	V10	
	11	35	13	6	0	65	16	21	22	17	0	20	30	50	31	19	0	50	25	13	
	26	88	17	3	0	134	12	21	22	21	0	19	24	36	26	24	0	36	24	10	
	65	215	52	17	1	350	13	21	21	19	14	0	19	50	33	28	14	50	24	11	
	0	10	5	0	0	15	0	19	20	0	0	0	22	22	25	0	0	25	20	10	
wo 25-4-12	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	V85	V10	
	10	38	17	4	0	69	21	20	22	18	0	20	41	31	30	21	0	41	27	12	
	4	79	16	3	0	102	16	21	22	17	0	20	23	28	31	20	0	31	24	15	
	33	214	56	13	2	318	17	20	21	18	14	0	20	41	31	27	17	41	25	13	
	0	9	0	0	0	9	0	21	20	20	0	20	0	27	24	23	0	27	27	13	
do 26-4-12	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	V85	V10	
	5	23	12	3	0	44	12	18	20	17	21	19	19	26	25	19	21	31	22	13	
	14	48	22	8	0	92	20	21	21	18	0	19	33	33	30	23	0	33	24	11	
	32	162	59	16	2	271	14	22	23	18	16	0	22	38	31	23	21	38	25	12	
	0	18	4	1	0	23	0	20	21	22	0	22	0	30	26	22	0	30	28	16	
vr 27-4-12	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	V85	V10	
	6	47	12	5	1	71	17	19	21	20	18	21	19	42	26	25	18	46	25	14	
	27	74	9	5	0	115	12	21	22	19	0	18	34	34	28	24	0	34	22	11	
	61	210	39	20	1	331	13	20	21	20	18	0	19	46	42	29	25	46	24	11	
	3	14	4	1	0	22	20	21	18	25	0	21	29	29	25	28	15	29	25	12	
za 28-4-12	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	V85	V10	
	64	224	43	21	1	353	14	20	20	20	18	19	19	46	42	29	25	46	24	11	
	4	33	5	0	0	42	13	19	21	0	0	19	19	17	27	25	0	27	24	12	
	21	61	13	2	0	97	16	19	21	14	0	19	19	36	37	31	17	37	23	11	
	42	184	33	6	0	255	16	20	20	16	0	19	19	36	47	31	25	0	47	23	11
zo 29-4-12	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	V85	V10	
	6	17	3	2	43	71	20	22	22	19	19	19	19	22	32	23	21	32	22	16	
	48	201	36	8	43	336	16	20	20	17	19	19	19	36	47	31	25	24	24	11	
	5	14	2	1	0	22	23	20	18	17	0	20	20	50	27	22	17	50	27	11	
	42	139	21	2	0	204	17	20	20	17	0	19	19	33	35	25	17	0	33	24	12
ma 30-4-12	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	V85	V10	
	1	6	1	0	0	8	18	18	14	0	0	17	17	18	20	14	0	20	20	9	
	43	145	22	2	0	212	17	20	20	17	0	19	19	50	35	25	17	0	20	12	
	5	14	2	1	0	22	23	20	18	17	0	20	20	50	27	22	17	50	27	11	
	42	139	21	2	0	204	17	20	20	17	0	19	19	33	35	25	17	0	33	24	12
ma 30-4-12	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	V85	V10	
	4	24	4	0	0	32	13	20	24	0	0	19	19	24	32	25	0	32	24	10	
	24	48	3	1	0	76	15	20	21	24	0	18	18	29	36	24	0	36	25	11	
	54	156	17	2	0	229	14	20	22	22	0	19	19	24	43	28	24	0	43	24	11
	3	9	2	2	0	16	14	22	22	14	0	20	20	36	24	24	0	36	24	11	
ma 30-4-12	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	V85	V10	
	57	165	19	4	0	245	14	20	22	18	0	19	19	29	43	28	24	0	43	24	11

Verloop aantal voertuigen



Aantal voertuigen: 365

Analyseperiode: dinsdag 24 april 2012, 3:26 tot dinsdag 24 april 2012, 23:51

Snelheidsovertreding		Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	3,84 %	65	13,09	32	
File:	235,35 Sec.	225	20,66	50	
GDV:	3,01 %	57	21,25	33	
Aandeel zwaar vrachtverkeer	429	17	18,71	28	
Meetplaats: Bredstraat	4,93 %	1	14,00	14	
		365	19,29	50	24

Tijd	Aantal voertuigen				Gemiddelde snelheid				Maximale snelheid				Percentielen					
	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	V85	V10
ma 23-4-12																		
6-10 Uur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15-19 Uur	26	158	22	7	18	26	28	24	0	213	17	39	35	32	0	40	32	15
6-22 Uur	40	266	37	10	17	26	28	27	52	354	44	39	38	48	52	52	31	48
22-6 Uur	0	19	0	0	0	26	0	0	0	0	0	40	0	26	0	40	14	0
0-24 Uur	40	285	37	10	17	26	28	27	52	373	44	40	38	48	52	52	31	15
di 24-4-12																		
6-10 Uur	18	83	15	2	16	26	26	20	29	119	24	42	40	25	29	42	31	10
15-19 Uur	2	149	17	6	22	27	30	24	0	194	27	41	39	28	0	41	33	19
6-22 Uur	71	427	56	13	19	27	27	24	28	568	48	48	40	31	29	48	32	17
22-6 Uur	3	22	4	2	25	25	28	25	0	31	26	33	34	27	0	38	32	17
0-24 Uur	74	449	60	15	19	27	27	24	29	599	48	48	40	31	29	48	32	17
wo 25-4-12																		
6-10 Uur	23	70	12	3	15	25	24	30	0	108	23	37	30	34	0	45	31	10
15-19 Uur	20	132	18	5	22	28	25	26	0	175	27	41	33	37	0	41	33	10
6-22 Uur	65	393	58	15	19	27	25	23	20	533	46	51	35	37	21	46	32	20
22-6 Uur	0	25	8	2	0	27	27	16	0	36	26	38	41	19	0	41	32	17
0-24 Uur	65	419	66	17	19	27	25	22	20	569	46	41	41	37	21	46	32	17
do 26-4-12																		
6-10 Uur	20	66	13	2	14	25	23	22	0	101	23	42	32	26	0	42	31	9
15-19 Uur	41	147	19	10	20	25	25	26	24	147	23	51	34	33	35	51	29	18
6-22 Uur	90	432	57	20	18	26	24	24	23	639	51	51	34	33	35	51	31	17
22-6 Uur	4	26	7	1	16	27	32	32	0	38	30	40	35	32	0	40	34	14
0-24 Uur	94	458	64	21	18	26	25	25	23	677	51	51	35	33	35	51	31	16
vr 27-4-12																		
6-10 Uur	15	75	13	2	19	26	27	24	0	109	25	44	32	29	0	44	31	14
15-19 Uur	2	138	19	3	18	26	27	21	0	180	26	46	34	27	0	46	32	14
6-22 Uur	65	410	56	10	19	26	27	21	0	541	50	51	46	30	0	51	31	15
22-6 Uur	3	26	5	0	20	27	24	0	0	34	29	35	30	0	0	35	31	15
0-24 Uur	68	436	61	10	19	26	27	21	0	575	50	51	46	30	0	51	31	15
za 28-4-12																		
6-10 Uur	2	37	4	1	30	25	26	24	0	44	24	46	29	24	0	46	32	17
15-19 Uur	17	118	9	3	21	25	22	23	0	147	24	39	27	24	0	39	30	14
6-22 Uur	47	381	38	10	19	25	25	22	41	477	37	56	39	30	41	56	30	17
22-6 Uur	2	25	1	0	14	22	34	13	12	32	18	33	34	13	14	34	28	11
0-24 Uur	49	407	39	11	19	25	25	21	22	509	37	56	39	30	41	56	30	15
zo 29-4-12																		
6-10 Uur	3	12	1	0	22	25	21	0	0	16	24	33	21	0	0	33	31	18
15-19 Uur	20	74	11	1	19	25	28	15	0	106	24	39	42	15	0	42	29	17
6-22 Uur	56	255	26	3	19	25	26	26	0	344	38	45	42	24	0	42	31	17
22-6 Uur	2	26	1	0	8	25	30	0	0	29	10	39	30	0	0	39	31	10
0-24 Uur	60	281	29	3	18	25	26	26	0	373	38	39	42	42	0	42	31	16
ma 30-4-12																		
6-10 Uur	7	26	3	0	29	23	27	0	0	36	25	37	33	0	0	42	36	12
15-19 Uur	27	92	4	2	19	25	29	18	0	125	24	45	34	24	0	45	30	12
6-22 Uur	96	293	28	4	20	24	26	18	0	421	38	46	35	24	0	59	30	13
22-6 Uur	6	25	3	2	20	23	30	16	0	35	17	31	38	28	17	31	28	11
0-24 Uur	102	318	31	6	20	24	25	17	0	457	38	46	35	24	0	59	29	12

Verloop aantal voertuigen

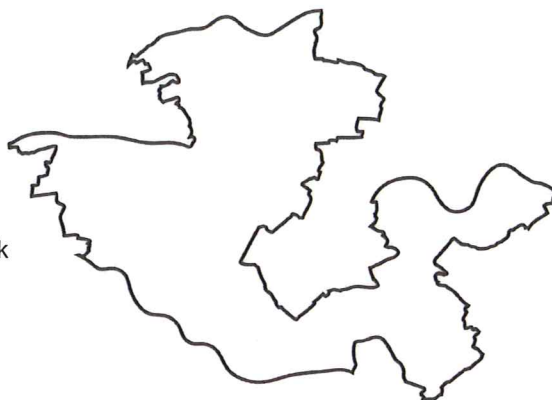


Aantal voertuigen: 599

Analyseperiode: dinsdag 24 april 2012, 0:07 tot dinsdag 24 april 2012, 23:58

Snelheidsovertreding	23,04	%	Tweewieler	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	183,27	Sec.	Auto	449	26,73	48	48
File:	2,17	%	Transporter	60	27,40	40	40
GDV:	603		Vrachtwagen	15	24,07	31	31
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,67	%	Trailer	1	29,00	29	29
Meetplaats: Ericastraat			Totaal	599	25,83	48	32

Advies regioarcheoloog



aan: Marcel van den Berg, gemeente Groesbeek
 cc:
 van: Paul Franzen
 ons kenmerk: 1 03 04 004
 datum: 2 maart 2012
 betreft: Groesbeek, Stekkenberg / Ericastraat

omschrijving project

Aan de Ericastraat te Groesbeek worden parkeerplaatsen aangelegd en de groenvoorziening aangepakt. De vraag is of er gezien de oppervlaktes en de aard van de ingrepen (ontgraven) archeologisch onderzoek nodig zal zijn. Specifiek is de vraag of de geadviseerde methode voor het Kolibriepad (in Millingen) ook hier gevolgd kan worden.

Het gebied ligt in een relatief modern deel van Groesbeek, aan de noordwestkant, tegenover de golfbanen van de golfclub Het Rijk van Nijmegen. In de directe omgeving zijn geen vindplaatsen bekend, en het gebied heeft op de beleidskaart een middelhoge verwachting. Volgens die beleidskaart is in een dergelijk gebied vroegtijdig onderzoek nodig en mogelijk aanpassing van de planvorming.

afweging

In Groesbeek bestaat er in het algemeen een duidelijke correlatie tussen ondergrond, landgebruik en de aanwezigheid van archeologie. De middelhoge verwachting is daar het gevolg van.

In een straal van 300 meter zijn drie onderzoeken bekend, die geen van allen een vervolg noodzakelijk hebben gemaakt. Het onderzoek ten noordwesten leverde weliswaar een intact bodemprofiel op, maar geen archeologische indicatoren, de twee onderzoeken ten zuid(westen) lieten een verstoorde bodemopbouw zien.

De overeenkomst met het Kolibriepad in Millingen zit in de aard van de werkzaamheden, de verschillen bevinden zich in de verwachtingswaarde (middelmatic versus hoog) en de afwezigheid in de directe omgeving van aangetoonde archeologische waarden in Groesbeek versus aangetoonde waarden in Millingen.

In Groesbeek moet meer dan in Millingen rekening gehouden worden met de aanwezigheid van resten uit de Tweede Wereldoorlog, die technisch gezien ook onder archeologie vallen. Niet gesprongen munitie valt daar buiten.

Concrete gegevens over de situatie aan de Ericastraat zijn er (nog) niet.

advies

De vraag of het advies voor een archeologische begeleiding ten aanzien van het Kolibriepad ook in Groesbeek aan de Ericastraat gevolgd kan worden, kan niet eenduidig beantwoord worden.

De situatie in Groesbeek lijkt minder zwaarwegend dan in Millingen, en de vraag is dan ook of een bureauonderzoek met verkennend booronderzoek niet meer op zijn plaats is.

De projectleider kan op basis van financiële en planmatige argumenten kiezen tussen een begeleiding, inclusief programma van eisen, of een bureauonderzoek met verkennend booronderzoek. Beiden kunnen en zijn te rechtvaardigen, en zijn eveneens in lijn met het beleid. Door na te gaan wat goedkoper / sneller is / beter past bij de werkzaamheden kan proportionaliteit ook een rol spelen.

- Het nadeel van een bureau- en booronderzoek kan zijn dat er een advies voor een vervolg uit voort komt. Dat kan de werkzaamheden en de planning in gevaar brengen, want dan moet er nog iets gebeuren: offerte, eventueel opstellen programma van eisen, inplannen e.d.
 De adviezen kunnen zijn:
 1. er is geen vervolg nodig, want de kans op archeologische waarden is erg klein;
 2. er is geen vervolg nodig, want de aanwezige archeologische waarden maken dit niet noodzakelijk;
 3. er is een vervolg nodig, in de vorm van proefsleuven omdat er grote kans is op archeologische waarden maar we deze nog niet gewaardeerd hebben;

4. er is een vervolg nodig in de vorm van een opgraving, omdat we geconstateerd hebben dat er archeologisch waarden in het geding zijn en deze zijn bovendien van dien aard zijn dat behoud *ex situ* noodzakelijk is.
- Het nadeel van een begeleiding kan zijn dat er zaken aangetroffen worden die meer tijd vragen dan verwacht (denk in dagdelen). Het voordeel is dat als er iets zit, het ook meteen aangepakt kan worden.

Gezien de huidige markt voor archeologisch onderzoek is het sowieso handig meerdere partijen een offerte te vragen. Ik persoonlijk schat de kans op het aantreffen van archeologische waarden niet hoog in.

Gelet op de methodiek van de AMZ-cyclus is een bureauonderzoek met booronderzoek de meest aangewezen methode. Gezien de praktische kant van het werk, de verwachtingswaarde en de resultaten van eerder onderzoek in de omgeving is een begeleiding ook een mogelijkheid. Ikzelf heb een lichte voorkeur voor het bureauonderzoek met aansluitend booronderzoek, maar als de projectleider de ander optie kiest kan ik daar ook goed mee leven.

PF
2 maart 2012