

Totaalproces verkeersonderzoek en landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht en gemaakte keuzes

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Stichtse Vecht

Totaalproces verkeersonderzoek en landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht en gemaakte keuzes

Datum
Kenmerk
Eerste versie

26 mei 2011
LNE013/Asm/0056

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Stichtse Vecht
Titel rapport	Totaalproces verkeersonderzoek en landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht en gemaakte keuzes
Kenmerk	LNE013/Asm/0056
Datum publicatie	26 mei 2011
Projectteam opdrachtgever(s)	Carel Smits
Projectteam Goudappel Coffeng	Marco Aarsen Viviane de Groot

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Verkeersonderzoek	2
2.1	Overlegmomenten	2
2.2	Zes scenario's	2
2.3	Conclusies van verkeersonderzoek	3
2.4	Bewonersvragen	4
2.5	Schouw op locatie d.d. 20 en 24 augustus 2009	5
3	Landschappelijke inpassing samenwoonschool in Nigtevecht	7
3.1	Overlegmomenten	7
3.2	Voorlopig ontwerp	7
3.3	Informatieavond	9
3.4	Afsluiten Petersburg	9
3.5	Provincie Utrecht	9
4	Totaal overzicht overlegmomenten	10
	Bijlagen	
1	Hoofdstuk 5 Verkeersonderzoek samenwoonschool in Nigtevecht (kenmerk SAB027/Lti/0144)	
2	Antwoorden op vragen bewoners Garstenstraat a.d.v. verkeersonderzoek	
3	Presentatie en verslag workshop belanghebbenden (7 april 2010)	
4	Informatieavond, (26 mei 2010)	
5	Workshop gebruikers samenwoonschool, (24 augustus 2010)	
6	Onderbouwing afsluiten Petersburg	
7	Wijzigingen ontwerp inpassing samenwoonschool ten opzichte van rapport	

1

Inleiding

Ten behoeve van de samenwoonschool in Nigtevecht is door Goudappel Coffeng in 2009 een verkeersonderzoek opgesteld. Hierin zijn de verschillende routes in het dorp naar de nieuwe samenwoonschool onderzocht. Ook is gekeken naar de verkeerskundige situatie ter plaatse.

Hierop volgend is door Goudappel Coffeng BV in 2010 de landschappelijke inpassing van de samenwoonschool ontworpen. Hierbij is aandacht besteed aan de directe schoolomgeving, aan de relatie tussen de school en het dorp en aan het zicht vanaf het open buitengebied op de nieuwe school.

Dit document geeft een overzicht van het proces tot nu toe en geeft inzicht in de overlegmomenten en in de gemaakte keuzes. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het proces van het verkeersonderzoek. Hoofdstuk 3 beschrijft het proces van de landschappelijke inpassing. In hoofdstuk 4 wordt een totaaloverzicht van de overlegmomenten gegeven. Achtergrondstukken, zoals verslagen etc., zijn te vinden in de bijlagen.

2

Verkeersonderzoek

2.1 Overlegmomenten

Projectleider van het verkeersonderzoek samenwoonschool was verkeerskundig adviseur mevrouw I. (Inge) de Laat. Mevrouw E.V. (Viviane) de Groot, adviseur verkeer en ruimte, was ook bij dit onderzoek betrokken. Hieronder een overzicht van overlegmomenten met bewoners, gemeente en belanghebbenden.

- 16 juni 2009: Afstemmingsoverleg verkeersafwikkeling van de samenwoonschool te Nigtevecht met wethouder en bewoners.
- 2 juli 2009: Informatieavond verkeersafwikkeling samenwoonschool in dorps huis te Nigtevecht.
Goudappel Coffeng presenteert het verkeersonderzoek.
- 20 augustus 2009: Schouw op locatie met wethouder en ambtenaren.
- 24 augustus 2009: Schouw op locatie met wethouder, ambtenaren en bewoners.
- 23 september 2009: Informatieavond verkeersonderzoek.

2.2 Zes scenario's

In het Verkeersonderzoek samenwoonschool in Nigtevecht (kenmerk SAB027/Lti/0144) is gekeken naar het benodigd aantal parkeerplaatsen, de toename in verkeersproductie in de wijk en naar de mogelijke routing en voor voetgangers, fietsers en het autoverkeer.

In hoofdstuk 5 van dit onderzoek zijn verschillende routes naar de samenwoonschool toe beschreven. Deze routes zijn opgesplitst naar lopen, fiets en auto. Voor de auto zijn zes scenario's beschreven:

- 0 Huidige situatie (volledig tweerichtingen).
- 1 Eenrichting Garstenstraat – Petersburg en Oostzijdseweg.
- 2 Eenrichtingsverkeer Petersburg en Garstenstraat tot aan Klein Muiden.
- 3 Eenrichtingsverkeer Petersburg vanaf nr. 28 en Garstenstraat tot aan Klein Muiden .

- 4 Eenrichtingsverkeer Petersburg vanaf nr. 28.
- 5 Circulatie eenrichtingsverkeer Petersburg vanaf nr. 43.

De verschillende scenario's zijn met elkaar vergeleken op de aspecten:

- Verkeersdruk: toename van de hoeveelheid verkeer op de wegen als gevolg van de ontwikkeling van de schoollocatie.
- Verkeersveiligheid.
- Bereikbaarheid van de schoollocatie en van de woningen.
- Omrijfactor: verhoudingsgetal dat het extra aantal meters aangeeft die moeten worden afgelegd om bij de schoollocatie te komen ten opzichte van de huidige situatie gerekend vanaf het kruispunt Raadhuisring - Garstenstraat.
- Parkeersituatie: hoe groot is de kans dat mensen buiten de aangegeven vakken hun kinderen af gaan zetten.

2.3 Conclusies van verkeersonderzoek

Het volledige hoofdstuk 5 is als bijlage 1 opgenomen in deze rapportage. Hieronder volgen de conclusies die in deze rapportage zijn gesteld:

De scenario's 0 en 5 hebben de meeste criteria waarop positief wordt gescoord. Echter de verkeersveiligheid ter hoogte van het kruispunt Garstenstraat - Petersburg - Oost en Vecht komt in beide scenario's dusdanig in het gedrang dat dit ten koste gaat van de veilige loop- en fietsroutes van en naar school. Daarom krijgen beide scenario's niet de voorkeur.

In scenario 1 wordt de Oostzijdsestraat betrokken bij het eenrichtingscircuit waardoor deze bewoners omrijbewegingen moeten maken om vanuit huis weg te rijden. Dit is onnodig, waardoor dit scenario niet de voorkeur heeft.

Scenario 4 zorgt ervoor dat de verkeersdruk in de Garstenstraat toeneemt. Hetzelfde geldt voor de parkeerbewegingen en hiermee gepaard gaande keerbewegingen. Omdat de Garstenstraat ook de fietsroute is richting de schoollocatie, komt dit de verkeersveiligheid niet ten goede. Al deze redenen zorgen ervoor dat scenario 4 niet als voorkeurs-scenario naar voren komt.

Scenario's 2 en 3 komen beide naar voren als de voorkeursscenario's. Door het invoeren van het eenrichtingscircuit wordt het verkeer verdeeld over de verschillende wegen in de wijk. Hierdoor neemt de drukte overal minimaal toe en wordt de verkeersveiligheid gewaarborgd. De bereikbaarheid van woningen en de omrijfactor voor bewoners is in scenario 3 iets beter dan in scenario 2, omdat in scenario 3 het eenrichtingsverkeer start bij Petersburg nr. 28 terwijl dit in scenario 2 start aan het begin van de Petersburg. Enkel door dit gegeven, komt scenario 3 uiteindelijk als voorkeursvariant naar voren.

2.4 Bewonersvragen

Naar aanleiding van het verkeersonderzoek hebben bewoners vragen gesteld. Deze zijn door Goudappel Coffeng richting gemeente beantwoord in het document 'antwoorden op vragen bewoners Garstenstraat.xls' d.d. 15 juni 2009, zie bijlage 2. Met betrekking tot de verkeersstructuur worden een aantal vragen gesteld, deze zijn hierna herhaald.

	vraag	antwoord
6	Bord 'geen doorgaand verkeer' voor afslag Klein Muiden (onafhankelijk van de samenwoonschool) zodat er alleen bestemmingsverkeer komt.	De vraag is of dit juridisch haalbaar is. Daarnaast is het aandeel doorgaand verkeer op de Garstenstraat, gezien de ligging van de straat, minimaal. Het verkeer dat daar rijdt, heeft zijn bestemming in of in de nabijheid van de Garstenstraat.
8	Efficiënte op- en afhaalrotonde bij de samenwoonschool.	Een rotonde gaat uit van het principe Kiss&Ride. Ervaring leert dat dit principe niet werkt bij een school omdat met name ouder van kinderen in de groepen 1 tot en met 4 hun kroost naar binnen brengt.
10	Eenrichtingsverkeer; Garstenstraat erin en Petersburg eruit	Wij adviseren eenrichtingsverkeer, echter dan andersom. Petersburg erin en Garstenstraat eruit. Op deze manier parkeren ouders op de Petersburg en niet in de Garstenstraat. Maar het belangrijkste punt is dat het conflict met fietsers en voetgangers overzichtelijker is als het autoverkeer uit de Petersburg komt.
17	Opening schoolplein en parkeerplaatsen aan de buitenkant van de school, richting Weesp.	In het ontwerp en daarmee in de studie wordt uitgegaan van de parkeerplaatsen aan de Petersburg. De ingang van het schoolplein ligt zowel aan de Petersburg als aan het vrijliggende fietspad.
18	School niet met auto benaderbaar maken, parkeren voor het grote speelveld.	Er is voor het grote speelveld geen ruimte om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Daarnaast blijven de parkeerplaatsen voor bewoners liggen aan de Petersburg, hierdoor gaan ouders toch parkeren voor de school. Om een tekort aan parkeerplaatsen te voorkomen, is het verstandig om nu voldoende parkeerplaatsen aan te leggen voor zowel bewoners als de samenwoonschool.
19	Ingang school, parkeren en fietspad via Petersburg.	De ingang van de school en het parkeren zijn beide gesitueerd aan de Petersburg. Fietsers maken gebruik van de Garstenstraat en fietsen hier het vrijliggende fietspad op.

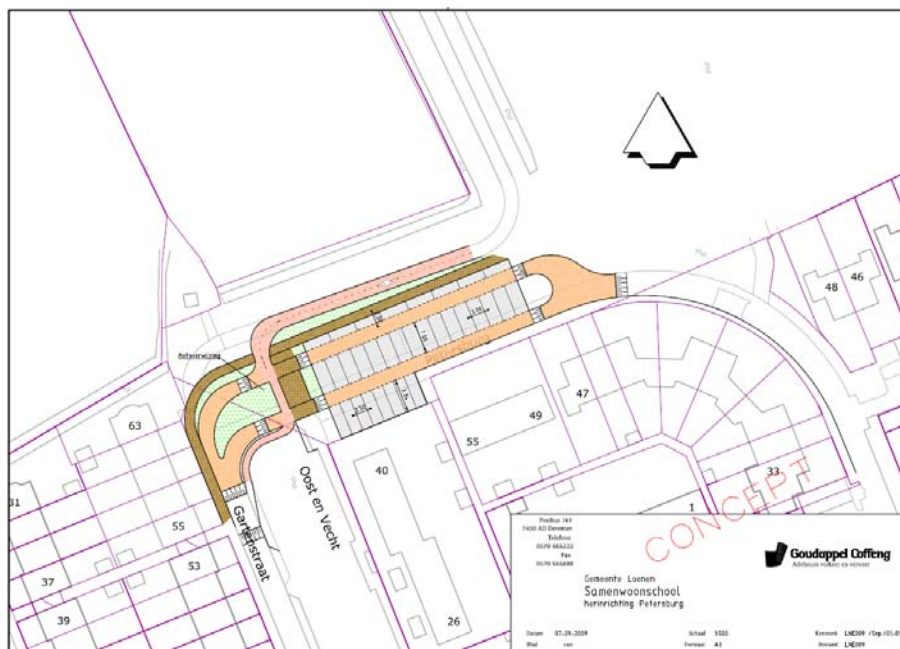
2.5 Schouw op locatie d.d. 20 en 24 augustus 2009

Op 20 augustus heeft een oriënterende schouw met de wethouder en gemeenteambtenaren plaatsgevonden. Op 24 augustus is ook een afvaardiging van de bewoners mee de straat opgegaan. Samen is gekeken naar de knelpunten en potenties die de bewoners zagen.

Tijdens de schouw bleek er een sterke voorkeur te zijn om een variant op scenario 5 uit te werken dit wil zeggen:

- Garstenstraat tweerichtingsverkeer;
- Petersburg tweerichtingsverkeer;
- noordzijde Petersburg een circuit met eenrichtingsverkeer waar auto's rond kunnen rijden.

Deze vraag is ontstaan doordat bewoners het eenrichtingsverkeer als ongewenst beschouwden. Verondersteld wordt dat het merendeel van het verkeer via de Garstenstraat zal komen en weer weg zal rijden. In het ontwerp is gezocht naar een oplossing om het belangrijkste knelpunt dat in het verkeersonderzoek wordt beschreven te beperken. Dit knelpunt is de verkeersveiligheid op de aansluiting Garstenstraat/Petersburg.



In dit verkeerskundige ontwerp (07092009 LNE009-01-01.pdf) is een goede oplossing gevonden om het verkeer op de aansluiting Garstenstraat/Petersburg veilig af te wikkelen. In dit ontwerp kan de bewoner van nummer 63 zijn woning niet meer per auto bereiken. Dit probleem is met ontwerp oplossingen aan te passen.

Dit ontwerp is op 23 september 2009 gepresenteerd aan de bewoners. Het ontwerp is uitgangspunt geworden voor het verdere onderzoek.

3

Landschappelijke inpassing samenwoonschool in Nigtevecht

3.1 Overlegmomenten

Projectleider van dit het project 'Landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht' was landschapsarchitect de heer M.C.J. (Marco) Aarsen. Evenals in het verkeersonderzoek was ook mevrouw E.V. (Viviane) de Groot bij dit project betrokken. In het ontwerpproces zijn zij bijgestaan door de heer J.W.J. (Jeroen) Kuijpers, verkeerskundig ontwerper bij Goudappel Coffeng. Het proces van de landschappelijke inpassing van de samenwoonschool kent de volgende overlegmomenten:

- 11 februari 2010: Oriëntatiegesprek landschappelijke inpassing samenwoonschool tussen gemeente en Goudappel Coffeng.
- 7 april 2010: Workshop met belanghebbenden (scholen, dorpsraad etc.). Goudappel Coffeng presenteert eerste bevindingen. Ruimte binnen workshop voor belanghebbenden om wensen en eisen uit te spreken.
- 26 mei 2010: Informatieavond voor bewoners: Presentatie Voorlopig Ontwerp naar aanleiding van de gesprekken met belanghebbenden aan het grote publiek in dorps-huis te Nigtevecht.
- 24 augustus 2010: Workshop met wethouder, scholen en ambtenaren.
- 11 oktober 2010: Brieven rondgestuurd en publicatie in de krant en op internet over het Definitief Ontwerp.
- 6 december 2010: Brieven verstuurd naar bewoners aan Petersburg 40 tot en met 48 om consequenties van de bouw van de school toe te lichten in een persoonlijk gesprek. Gesprekken gehad met de heer Govers (nr. 48) en de heer Lindenberg (nr. 40).
- 3 januari 2011: Overleg landschappelijk inpassing samenwoonschool met provincie Utrecht en gemeente.

3.2 Voorlopig ontwerp

In maart 2010 is gestart met de landschappelijke inpassing van de samenwoonschool. Belangrijke input hiervoor was de workshop met belanghebbenden op 7 april 2010. Basis van deze workshop is een presentatie gehouden door Goudappel Coffeng. Hierna hadden de belanghebbenden de gelegenheid wensen en eisen uit te spreken als input voor het

voorlopige ontwerp. Deze presentatie en het verslag (kenmerk LNE010/Gtv/0052) van deze workshop zijn te vinden in bijlage 3.

In dit ontwerp wordt een balans gevonden tussen het verkeer en het verblijfsgebied, zodat een prettige en veilige schoolomgeving ontstaat. Het rapport 'Landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht' (kenmerk LNE010/Asm/0046) beschrijft de inventarisatie, analyse en de totstandkoming van het ontwerp. Dit document is te downloaden met behulp van de volgende link:

[http://ftp.goudappel.nl/goudappel/asm/LNE010Asm0046 Landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht.zip](http://ftp.goudappel.nl/goudappel/asm/LNE010Asm0046%20Landschappelijke%20inpassing%20samenwoonschool%20Nigtevecht.zip)

Kenmerkend voor het ontwerp is de 'ontvangstruimte'. Deze ruimte maakt een verbinding tussen het schoolplein en de verdere schoolomgeving. Het vormt een schakel tussen verschillende gebieden en structuren. Voor kinderen vormt deze ruimte een overgangsgebied tussen het veilige schoolplein en de verkeersomgeving. Auto's en fietsers kunnen weliswaar gebruik maken van deze ontvangstruimte, maar zijn door de inrichting duidelijk 'te gast', dit wordt versterkt door het verhoogd uitvoeren van het plein. Dit zorgt voor een gepaste rijsnelheid van de automobilist. In deze ontvangstruimte zijn voorzieningen voor fietsparkeren aangebracht. Het autoparkeren is op een grotere afstand ten opzichte van de schoolingang gesitueerd.



3.3 Informatieavond

Op 26 mei 2010 is het voorlopig ontwerp gepresenteerd aan de bewoners. Tijdens deze informatieavond liepen de meningen uiteen over de verkeerssituatie die in dit ontwerp zou ontstaan. Door diverse bewoners is geopperd om Petersburg aan de noordoostzijde af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, dit is op de volgende wijze verwoord in 'reacties bewonersavond landschappelijke inpassing sws nigtevecht.pdf' (kenmerk LNE010/Asm/0053).

Zou het ontvangstplein aan de oostkant niet kunnen worden afgesloten van autoverkeer? Automobilisten komen hoofdzakelijk vanuit de Garstenstraat, parkeren hun auto en gaan ook via de Garstenstraat weer terug. Zo wordt het ontvangstplein veiliger en hebben de bewoner van nummers 46 en 48 langs de ijsbaan minder angst voor geparkeerde auto's naast hun huis.

Tijdens deze bewonersavond kwamen ook wat vragen over de schanskorven die als afscheiding van de ontvangstruimte fungeren. De bewoners hadden liever een groenere uitstraling. Om dit te bereiken is gekozen voor plantenbakken als nieuwe afscheiding.

Een compleet overzicht van de reacties op deze informatieavond en de getoonde panelen zijn te vinden in bijlage 4.

3.4 Afsluiten Petersburg

Op 24 augustus 2010 is een workshop gehouden met de gebruikers van de schoolomgeving. Tijdens dit overleg met de gemeente en de gebruikers is besloten om de Petersburg daadwerkelijk af te sluiten voor het verkeer. Een verslag van deze workshop is te vinden in bijlage 5 'Verslag workshop gebruikers samenwoonschool Nigtevecht' (kenmerk LNE010/Asm/0054).

In het document 'Onderbouwing afsluiten Petersburg bij samenwoonschool Nigtevecht' (kenmerk LNE012/Asm/0051) staat de onderbouwing voor het afsluiten. Dit document is te vinden in bijlage 6.

3.5 Provincie Utrecht

De provincie Utrecht opperde extra wensen ten opzichte van het groen in het gebied. In overleg met hen is het ontwerp hierop aangepast. Deze wijzigingen in het definitieve ontwerp ten opzichte van het voorlopige ontwerp zijn omschreven in het document 'Wijzigingen ontwerp inpassing samenwoonschool ten opzichte van rapport' (kenmerk LNE012/Asm/0055). Dit document is te vinden in bijlage 7.

4

Totaal overzicht overlegmomenten

- 16 juni 2009: Informatieavond over verkeersafwikkeling van de samenwoonschool te Nigtevecht.
Goudappel Coffeng presenteert het verkeersonderzoek.
- 2 juli 2009: Informatieavond verkeersafwikkeling samenwoonschool in dorps huis te Nigtevecht.
Goudappel Coffeng presenteert het verkeersonderzoek.
- 20 augustus 2009: Schouw op locatie met wethouder en ambtenaren.
- 24 augustus 2009: Schouw op locatie met wethouder, ambtenaren en bewoners.
- 23 september 2009: Informatieavond verkeersonderzoek.
- 11 februari 2010: Oriëntatiegesprek landschappelijke inpassing samenwoonschool tussen gemeente en Goudappel Coffeng.
- 7 april 2010: Workshop met belanghebbenden (scholen, dorpsraad etc.). Goudappel Coffeng presenteert eerste bevindingen. Ruimte binnen workshop voor belanghebbenden om wensen en eisen uit te spreken.
- 20 april 2010: Apart gesprek met de heer Govers.
Omdat de heer Govers andere belangen heeft dan de dorpsraad, heeft de heer Carel Smits van de gemeente Stichtse Vecht hem apart 'gehoord' en zijn overwegingen meegenomen in het plan.
- 26 mei 2010: Informatieavond voor bewoners: Presentatie Voorlopig Ontwerp naar aanleiding van de gesprekken met belanghebbenden aan het grote publiek in dorps huis te Nigtevecht.
- 24 augustus 2010: Workshop met wethouder, scholen en ambtenaren.
- 11 oktober 2010: Brieven rondgestuurd en publicatie in de krant en op internet over het Definitief Ontwerp.
- 6 december 2010: Brieven verstuurd naar bewoners aan Petersburg 40 tot en met 48 om consequenties van de bouw van de school toe te lichten in een persoonlijk gesprek. Gesprekken gehad met de heer Govers (nr. 48) en de heer Lindenberg (nr. 40).
- 3 januari 2011: Overleg landschappelijk inpassing samenwoonschool met provincie Utrecht en gemeente.

Bijlage 1

Hoofdstuk 5 Verkeersonderzoek samenwoonschool in Nigtevecht (kenmerk SAB027/Lti/0144)

SAB Amsterdam

Verkeersonderzoek Samenwoonschool in Nigtevecht

Definitieve versie

SAB Amsterdam

Verkeersonderzoek Samenwoonschool in Nigtevecht

Definitieve versie

Datum	4 juni 2009
Kenmerk	SAB027/Lti/0144
Eerste versie	14 mei 2009

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s) SAB Amsterdam

Titel rapport Verkeersonderzoek Samenwoonschool in Nigtevecht

Kenmerk SAB027/Lti/0144

Datum publicatie 4 juni 2009

Projectteam opdrachtgever(s) Robbert Leenstra, Wim Molenkamp, Carel Smits en Marian Harberink

Projectteam Goudappel Coffeng Inge de Laat en Viviane de Groot

Projectomschrijving In Nigtevecht, gemeente Loenen, worden twee basisscholen en de buitenschoolse opvang samengevoegd in een samenwoonschool. De Samenwoonschool Nigtevecht komt te liggen aan de Petersburg. In deze studie is gekeken naar het benodigd aantal parkeerplaatsen, de toename in verkeersproductie in de wijk en naar de mogelijke routeringen voor voetgangers, fietsers en het autoverkeer. Hierbij is uitgegaan van de vuistregels 'het langzaam verkeer gaat te allen tijden voor het snelverkeer' en 'de veiligheid van de verkeersdeelnemers gaat te allen tijden voor de bereikbaarheid van de samenwoonschool'.

Trefwoorden Samenwoonschool Nigtevecht, verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, langzaam verkeer

Inhoud	Pagina	
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Leeswijzer	1
5	Routes naar school	2
5.1	Looproute	2
5.2	Fietsroute	3
5.3	Autoroute – zes scenario's	4
5.4	Voorkeursscenario is scenario 3	10

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Loenen gaat een samenwoonschool ontwikkelen op de locatie aan de Petersburg waar nu de volkstuinten zijn gelegen. In de samenwoonschool worden twee basisscholen en een buitenschoolse opvang gehuisvest. Iedere functie heeft zijn eigen entree en een eigen speelterrein. De functies samen hebben circa 225 leerlingen.

De nieuwe functies zorgen voor een verandering in de verkeers- en parkeerbewegingen in en rondom de Samenwoonschool Nigtevecht. Het doel van deze rapportage is de veranderingen in de verkeers- en parkeerbewegingen inzichtelijk maken en aanbevelingen geven betreffende schoolroutes voor voetgangers, fietsers en automobilisten en de te treffen verkeersmaatregelen in het gebied.

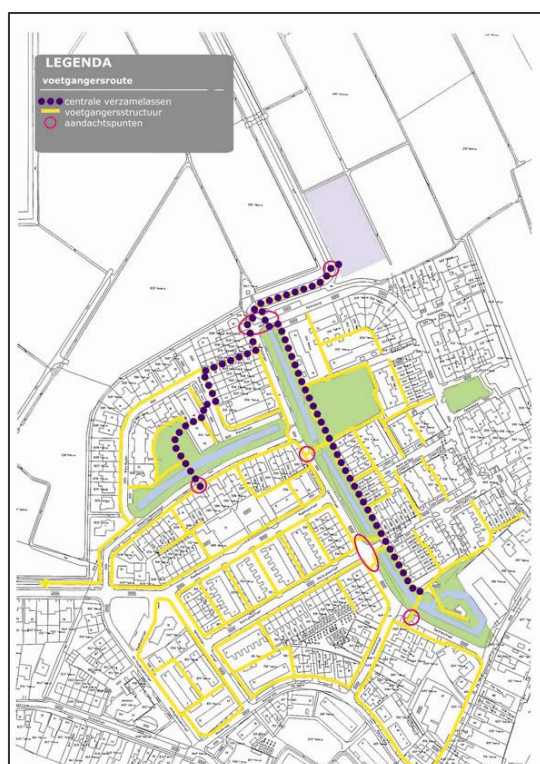
1.2 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt de huidige verkeerskundige situatie geïnventariseerd en wordt het programma voor de Samenwoonschool Nigtevecht inzichtelijk gemaakt. Vervolgens wordt in hoofdstuk drie het aantal benodigde parkeerplaatsen berekend, waarbij ook rekening wordt gehouden met mogelijk dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. In het hoofdstuk over parkeren wordt ook aandacht besteed aan het fietsparkeren. Hoofdstuk vier gaat in op de toename van het aantal ritten in de wijk rondom de Samenwoonschool. De routes naar school te voet en per fiets worden in hoofdstuk vijf beschreven. Hier worden ook zes scenario's uitgewerkt voor de routes van het autoverkeer. De scenario's worden beoordeeld op een aantal criteria waarna een voorkeursvariant wordt vastgesteld. Tot slot worden in hoofdstuk zes nogmaals alle conclusies en aanbevelingen op een rijtje gezet.

5 Routes naar school

5.1 Looproute

Voor kinderen in de basisschoolleeftijd is zelf te voet en te fiets naar school gaan een belangrijke leer- en verkeerservaring. Deze dagelijkse praktijk maakt hen vertrouwd met hun weg door het verkeer en maakt het mogelijk hun belevingswereld te vergroten.



Figuur 5.1: Voetgangersstructuur

In bijlage 4 wordt deze structuur op A3 formaat weergegeven

Nigtevecht heeft nu al een uitgebreide voetgangersstructuur die bestaat uit trottoirs, wandelpaden en achterpaden. Daarnaast is de wijk, direct ten zuiden van de scholenlocatie, een woonerf waar voetgangers centraal staan.

Ons voorstel is om op weg naar de samenwoonschool alle looproutes tot twee centrale verzamelroutes te bundelen. Route 1 via Oost en Vecht en route 2 via de wandelpaden over het plantsoen Klein Muiden en het verbindende pad tussen Klein Muiden en de

Garstenstraat. De routes worden zoveel mogelijk auto- en fietsvrij, hierdoor kunnen kinderen al snel zonder ouders naar school lopen.

De routes zijn in het straatbeeld herkenbaar door bijvoorbeeld om de x aantal meter een speciale stoeptegels te plaatsen die de kinderen volgen.



Figuur 5.2: Voorbeelden stoeptegels voor schoolroute

Door de twee routes wordt het aantal oversteekpunten rondom de scholenlocatie tot twee punten geminimaliseerd. Daarnaast zijn er nog een aantal oversteekpunten die de kinderen tegen komen op weg naar de verzamelroutes. Al deze punten dienen helder te worden vormgegeven, waardoor bestuurders weten dat ze daar overstekende kinderen kunnen verwachten. Daarnaast moet er voldoende vrij zicht zijn, zodat auto's en kinderen onbelemmerd zicht op elkaar hebben en snel opvallen.

De oversteekpunten zijn in figuur 5.1 aangegeven.

5.2 Fietsroute

Naast het te voet naar school gaan is het veilig naar school gaan per fiets belangrijk. De intensiteiten in het dorp zijn relatief laag¹, hierdoor kunnen fietsers gemengd met het autoverkeer rijden. Ter hoogte van de samenwoonschool zijn er twee belangrijke entrepunten voor fietsers.

Het eerste punt ligt ten westen van de schoollocatie, hier komen de kinderen via het vrijliggende fietspad bij school aan. De oversteeklocatie vanaf de Garstenstraat naar het fietspad vraagt om aandacht. Momenteel moet je hier de weg schuin oversteken. Ons voorstel is om het begin van het fietspad enkele meters naar het oosten te verbreden, zodat de kinderen rechtdoor het fietspad op kunnen rijden.

¹ Bron: verkeerstellingen gemeente Loenen op de Raadhuisstraat, Nieuweweg en Dorpsstraat. Al deze tellingen laten een acceptabel aantal intensiteiten per etmaal zien.

Het tweede punt ligt ten oosten van de schoollocatie, de kinderen fietsen zonder over te steken vanaf de Petersburg direct de schoollocatie op. Ons voorstel is om aan de Petersburg een ruimte te creëren waar ouders kunnen wachten op de kinderen. Aan het begin van deze ruimte start het voetgangersgebied, wat betekent dat zowel kinderen als ouders hier niet mogen fietsen. Kinderen nemen de fiets aan de hand en gaan al lopend naar de fietsenstalling. Hierdoor wordt de kans op botsingen met voetgangers zo klein mogelijk gehouden.

5.3 Autoroute – zes scenario's

Om de verkeersdruk rondom de schoollocatie en de overlast voor de buurtbewoners zo klein mogelijk te houden, zijn zes scenario's voor de afwikkeling van het autoverkeer bekeken.

In deze notitie bekijken we de volgende zes scenario's:

- 0 Huidige situatie (volledig tweerichtingen)
- 1 Eenrichting Garstenstraat – Petersburg en Oostzijdseweg
- 2 Eenrichtingsverkeer Petersburg en Garstenstraat tot aan Klein Muiden
- 3 Eenrichtingsverkeer Petersburg vanaf nr. 28 en Garstenstraat tot aan Klein Muiden
- 4 Eenrichtingsverkeer Petersburg vanaf nr. 28
- 5 Circulatie eenrichtingsverkeer Petersburg vanaf nr. 43

In bijlage 5 tot en met 10 worden deze structuren op A3 formaat weergegeven.



Figuur 5.3: Huidige situatie



Figuur 5.4: Eenrichting Garstenstraat, Petersburg en Oostzijdseweg



Figuur 5.5: Eenrichtingsverkeer Petersburg en Garstenstraat tot aan Klein Muiden



Figuur 5.6: Eenrichtingsverkeer Petersburg vanaf nr. 28 Garstenstraat tot aan Klein Muiden



Figuur 5.7: Eenrichtingsverkeer Petersburg vanaf nr. 28



Figuur 5.8: Circulatie eenrichtingsverkeer Petersburg vanaf nr. 43

De zes scenario's worden met elkaar vergeleken op onderstaande punten:

- verkeersdrukke: toename van de hoeveelheid verkeer op de wegen als gevolg van de ontwikkeling van de schoollocatie;
- verkeersveiligheid;
- bereikbaarheid van de schoollocatie en van de woningen;
- omrijfactor: verhoudingsgetal dat het extra aantal meters aangeeft die moeten worden afgelegd om bij de schoollocatie te komen ten opzichte van de huidige situatie gerekend vanaf het kruispunt Raadhuisring – Garstenstraat;
- parkeersituatie: hoe groot is de kans dat mensen buiten de aangegeven vakken hun kinderen af gaan zetten.

Verkeersdrukke

In de huidige situatie is, voor het verkeer dat is gerelateerd aan de samenwoonschool, de route via de Garstenstraat de kortste route om de locatie te bereiken. Dit betekent dat alle verkeer via deze straat heen en terug rijdt, in de ochtend is dit een toename van 63 autobewegingen. Voor scenario 5 geldt hetzelfde.

In de overige scenario's moet het verkeer heen via Oostzijdsestraat en Petersburg en terug via de Garstenstraat. Dit betekent dat de verkeersdrukke wordt verspreid. Zo neemt in de ochtendspits op de Petersburg het verkeer toe met 38 en op de Garstenstraat met 25² motorvoertuigen. In scenario 4 wordt het voor ouders aantrekkelijk om hun kinderen op de Garstenstraat uit de auto te zetten en hier te keren, dit zorgt voor een verschuiving in de intensiteiten waarbij het drukker wordt op de Garstenstraat. Vandaar dat ook in dit scenario de Garstenstraat rood is gekleurd.

Verkeersveiligheid

Ter hoogte van het punt Petersburg – Garstenstraat – Oost en Vecht ontstaan de drukste punten waar kinderen te fiets en te voet oversteken. Omwille van de verkeersveiligheid heeft eenrichtingsverkeer de voorkeur. De kinderen verwachten de auto's vanuit de Petersburg en bij de gekozen rijrichting zien automobilisten de kinderen duidelijk voor zich bij zowel de voetgangersoversteek als de fietsoversteek.

Bij tweerichtingsverkeer is de kans groot dat kinderen in de dode hoek van een auto verdwijnen wanneer deze vanuit dezelfde richting komt. De kinderen worden dan letterlijk over het hoofd gezien. De scenario's 0 en 5 hebben door hun tweerichtingsverkeer een slechtere verkeersveiligheid dan de overige scenario's.

In scenario 4 wordt nog een andere situatie gecreëerd. Zoals eerder gemeld verwachten wij dat ouders hun kinderen op de Garstenstraat uit laten stappen en dan gaan keren om vervolgens weer weg te rijden (dit geldt tevens voor de bewoners). Hierdoor is dit scenario het minst verkeersveilig. Het keren vindt plaats over de gehele Garsten-

² Het verschil tussen de toename op de Petersburg en de Garstenstraat wordt veroorzaakt, doordat docenten 's ochtends heen rijden en 's avonds pas weer weg.

straat tot aan Klein Muiden en men kan niet in één keer keren, waardoor steekbewegingen voor en achteruit worden gemaakt. Fietsers worden hierbij snel over het hoofd gezien.

De scenario's 1, 2 en 3 hebben de beste verkeersveiligheid.

Bereikbaarheid

Door het instellen van eenrichtingsverkeer krijgen bepaalde groepen te maken met een langere route om de schoollocatie of woning te bereiken of verlaten. Alle bestemmingen blijven echter goed bereikbaar. Voor de schoollocatie is er geen verschil in bereikbaarheid tussen de scenario's 1, 2, 3 en 4. In de scenario's 0 en 5 is de bereikbaarheid het best, doordat de locatie via de kortste route voor iedereen bereikbaar is.

Achtereenvolgend wordt de bereikbaarheid voor bewoners van de Petersburg beter, deze is in scenario 1 het slechts doordat een flink stuk moet worden omgereden bij het verlaten of bereiken van de woning. Alleen het noordelijkste deel van de Petersburg moet in alle vier de scenario's omrijden om de woning te bereiken. Voor de bewoners van de Oostzijdsestraat geldt dat alleen in scenario 1 zij bij het verlaten van hun woning om moeten rijden. Vanaf scenario 2 is de Oostzijdsestraat al weer in twee richtingen te berijden en ondervinden deze bewoners geen overlast van het eenrichtingscircuit. Voor bewoners van de Garstenstraat verslechtert de bereikbaarheid in de scenario's 1, 2 en 3 doordat men om moet rijden om de woning te bereiken.

Omrijfactor

In onderstaande tabel 5.1 wordt per scenario voor de schoollocatie, woningen aan de Petersburg ter hoogte van nummer 28 en woningen aan de Garstenstraat ter hoogte van nummer 47 de omrijfactor aangegeven.

locatie	scenario 0	scenario 1	scenario 2	scenario 3	scenario 4	scenario 5
schoollocatie	1,00	1,64	1,64	1,64	1,64 of illegaal 0,79	1,00
Petersburg t.h.v. nr. 28	1,00	1,06	1,06	1,06	1,06	1,00
Garstenstraat t.h.v. nr. 47	1,00	1,76	1,76	1,76	1,00	1,00
Oostzijdsestraat	1,00	1,55	1,00	1,00	1,00	1,00

Tabel 5.1: Omrijfactor per scenario

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de bewoners van de Petersburg slechts een beperkte omrijfactor hebben door het instellen van het eenrichtingsverkeer. Voor de schoollocatie en de bewoners aan de Garstenstraat is de omrijfactor een stuk groter bij scenario 1, 2 en 3. Voor de schoollocatie voelt het voor de automobilisten niet als omrijden, omdat zij deze route vanaf het begin moeten nemen. Bewoners van de Garstenstraat zijn echter gewend aan hun huidige route, in het begin ondervinden zij hier zeker

hinder van. Bij scenario 4 wordt een illegale waarde aangegeven, deze factor geldt wanneer ouders hun auto in de Garstenstraat parkeren.

Parkeersituatie

In de vergelijking van de scenario's wordt ervan uitgegaan dat het aantal parkeerplaatsen op de Petersburg in alle varianten gelijk is.

In de scenario's 0, 1, 2, 3 en 5 liggen de parkvoorzieningen logisch ten opzichte van de aanrijroute van bestuurders. Aangenomen mag worden dat bestuurders dan ook op de aangewezen plekken parkeren. In scenario 4 is de kans groot dat veel ouders in de Garstenstraat parkeren, dit kan in de Garstenstraat tot een verkeers- en parkeerdrukte leiden omdat daar te weinig parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Auto's worden dan snel even dubbel geparkeerd.

Conclusies

	scenario 0	scenario 1	scenario 2	scenario 3	scenario 4	scenario 5
verkeersdruk						
Garstenstraat t.h.v. nr. 47						
Petersburg t.h.v. school						
Petersburg t.h.v. Vecht en Gein						
verkeersveiligheid						
bereikbaarheid						
schoollocatie						
Garstenstraat						
Petersburg						
Oostzijdestraat						
omrijfactor						
schoollocatie						
Garstenstraat t.h.v. nr. 47						
Petersburg t.h.v. nr. 28						
Oostzijdestraat						
parkeersituatie						

Tabel 5.2: Vergelijking van de scenario's

In bijlage 3 is de beoordelingstabel 5.2 verder uitgewerkt.

De scenario's 0 en 5 hebben de meeste criteria waarop positief wordt gescoord. Echter de verkeersveiligheid ter hoogte van het kruispunt Garstenstraat – Petersburg – Oost en Vecht komt in beide scenario's dusdanig in het gedrang dat dit ten koste gaat van de veilige loop- en fietsroutes van en naar school. Daarom krijgen beide scenario's niet de voorkeur.

In scenario 1 wordt de Oostzijdseweg betrokken bij het eenrichtingscircuit waardoor deze bewoners omrijdbewegingen moeten maken om vanuit huis weg te rijden. Dit is onnodig, waardoor dit scenario niet de voorkeur heeft.

Scenario 4 zorgt ervoor dat de verkeersdruk in de Garstenseweg toeneemt. Hetzelfde geldt voor de parkeerbewegingen en hiermee gepaard gaan de keerbewegingen. Omdat de Garstenstraat ook de fietsroute is richting de schoollocatie, komt dit de verkeersveiligheid niet ten goede. Al deze redenen zorgen ervoor dat scenario 4 niet als voorkeursscenario naar voren komt.

Scenario 2 en 3 komen beide naar voren als de voorkeursscenario's. Door het invoeren van het eenrichtingscircuit wordt het verkeer verdeeld over de verschillende wegen in de wijk. Hierdoor neemt de drukte overal minimaal toe en wordt de verkeersveiligheid gewaarborgd. De bereikbaarheid van woningen en omrijfactor voor bewoners is in scenario 3 iets beter dan in scenario 2, omdat in scenario 3 het eenrichtingsverkeer start bij Petersburg nr. 28 terwijl dit in scenario 2 start aan het begin van de Petersburg. Enkel door dit gegeven, komt scenario 3 uiteindelijk als voorkeursvariant naar voren.

In het document 'Stedenbouwkundige randvoorwaarden voor Samenwoonschool Nigtevecht' (Vista, maart 2008) wordt een mogelijke nieuwe verbinding ter hoogte van Rozendaal voorgesteld. Deze variant heeft een aantal negatieve effecten die naar onze mening niet opwegen tegen de mogelijke meerwaarde. Deze variant hebben wij daarom niet overgenomen. Hier beschrijven wij alleen kort de aspecten die ons besluit verduidelijken.

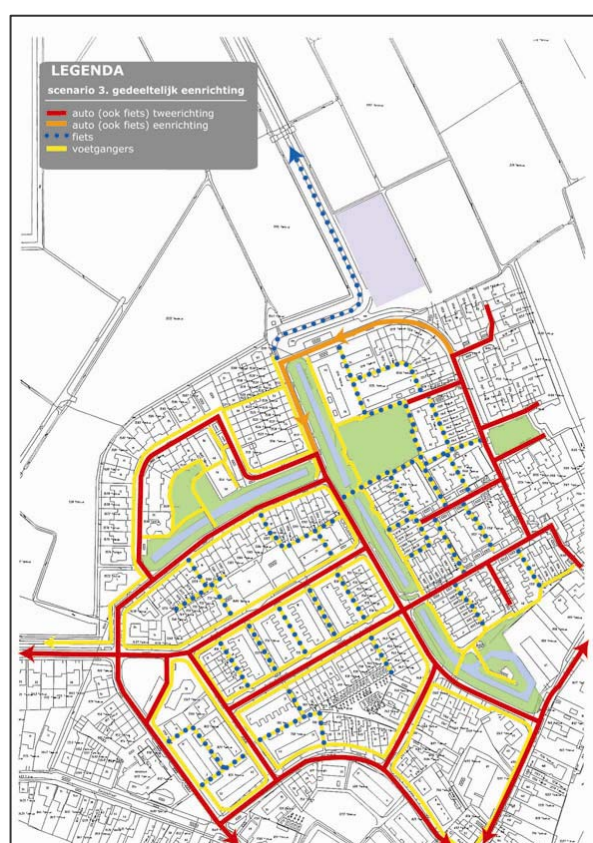
De kracht van deze wijk is het beperkt aantal verbindende wegen, waardoor een prettig leefgebied ontstaat met als hoogtepunt het speelveldje aan de Rozendaal. Een nieuwe verbinding ter hoogte van de Rozendaal maakt dit speelveld minder veilig doordat kinderen, in tegenstelling tot de huidige situatie, worden geconfronteerd met autoverkeer. Daarnaast ontstaat een extra oversteekpunt in de nu auto-vrije centrale looproute (Oost en Vecht) naar de schoollocatie.

De school genereert 226 ritten per dag, waarvan 63 ritten in de ochtendspits. De bestaande wegen kunnen deze ritten in principe eenvoudig afwikkelen. Een nieuwe autoverbinding inclusief brug is een dure oplossing voor het beperkt aantal ritten dat wordt verwerkt ($63/2 = 32$ ritten in de ochtendspits).

Tot slot is de wijk ontworpen op een bepaalde groenstructuur. Door de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt dit ontwerp deels teniet gedaan.

5.4 Voorkeursscenario is scenario 3

In paragraaf 5.3 is vastgesteld dat scenario 3 de voorkeur heeft boven de andere scenario's. In deze paragraaf wordt vervolgens aangegeven welke verkeerskundige maatregelen nodig zijn om dit scenario tot een succes te brengen.



Figuur 5. 9: Voorkeursscenario

Ten aanzien van de verkeerskundige situatie gelden de volgende aandachtspunten:

- Auto's hoeven niet dicht bij de basisscholen te kunnen komen. Toegankelijkheid moet mogelijk blijven voor laden en lossen. Ook dit laatste hoeft niet pal voor de schooldeur plaats te vinden.
- Voor de school moet ruimte zijn voor langzaam verkeer.
- De uiteindelijke oplossing moet niet autobevorderend werken.
- Langzaam en snelverkeer dienen in de directe schoolomgeving zoveel mogelijk te worden gescheiden.
- Niet infrastructurele maatregelen zijn ook mogelijk, denk aan het instellen van verkeersbrigadiers en een goede verkeerseducatie op school.

Inrichting Garstenstraat

De Garstenstraat is en blijft een erftoegangsweg met een maximale snelheid van 30 km/h. Meer dan nu het geval dient deze snelheid te worden afgedwongen om zo met name de verkeersveiligheid te waarborgen. Wij adviseren daarom om op een aantal kruisingen een verhoging aan te brengen en op een aantal logische punten een drempel neer te leggen.

Een verhoging dient te komen op de kruising Garstenstraat – Petersburg – Oost en Vecht. Deze wordt verderop besproken. Verder is het advies om een verhoging aan te leggen op de kruisingen Garstenstraat – Oostzijdsestraat en Garstenstraat – Raadhuisstraat.

Tussen de kruising met de Petersburg en met de Ambachtsheerensingel een drempel plaatsen. De exacte ligging van deze drempel is afhankelijk van de parkeervakken. Het idee is om zo min mogelijk parkeervakken op de Garstenstraat te verliezen door de aanpassingen aan de infrastructuur.

Kijkend naar de looproutes kun je op een aantal plaatsen vanaf de Garstenstraat oversteken naar de Oost en Vecht. Deze punten verdienen de aandacht, voetgangers dienen op een verkeersveilige manier te kunnen oversteken.

Inrichting Petersburg ter hoogte van de samenwoonschool

In de huidige situatie is de Petersburg een erf en wij adviseren om dit zo te laten. Ons advies is wel om in het straatbeeld duidelijk aan te geven dat men zich bevindt in een schoolgebied. Dit kan middels straatmateriaal worden aangegeven. Het gebied start in de bocht bij huisnummer 43 en eindigt na de kruising met de Garstenstraat. Beide punten worden met een verhoging onder de aandacht gebracht. De verhoging bij het begin van het schoolgebied kan tevens worden voorzien van een fietsoversteek voor fietsers richting de Petersburg en achterliggende wijk.

Binnen het schoolgebied wordt op de rijbaan geen ruimte vrijgemaakt voor fietssuggestiestroken. De reden hiervoor is dat fietsers in dit gebied niet of nauwelijks gebruik maken van de rijbaan. Zij fietsen via de Garstenstraat naar het vrijliggend fietspad of stappen aan het begin van het schoolgebied af en lopen met de fiets aan de hand verder naar de ingang van de school. Om dit laatste te bewerkstelligen is het van belang dat de ruimte tussen de ingang van de school en de rijbaan wordt aangewezen en ingericht als voetgangersgebied. Hier is het enkel toegestaan om te lopen en dus moeten fietsers hier de fiets aan de hand nemen en lopen naar de ingang van de school. Om dit concept te laten slagen, moet direct aan het begin van het schoolgebied een verzamelpunt komen waar ouders hun kroost afzetten en ophalen.

Een tweede verzamelpunt moet komen aan het vrijliggende fietspad nabij de ingang van de school. Zodat ook ouders waarvan de kinderen gebruik maken van het vrijliggend fietspad op een logische plek kunnen wachten op hun kroost.

Tussen het vrijliggend fietspad en de langspaarkeerstrook komt een trottoir te liggen. Dit trottoir sluit aan de ene kant aan op de voetgangersoversteekplaatsen vanaf Oost en Vecht en de Garstenstraat en aan de andere kant op het voetgangersgebied voor de scholen.

Kruising Garstenstraat – Petersburg – Oost en Vecht

De verhoging op de kruising Garstenstraat – Petersburg - Oost en Vecht is een groot vlak. Hiervoor wordt gekozen omdat op dit punt alle verkeersdeelnemers bij elkaar komen. Vanaf Oost en Vecht steken voetgangers over richting het schoolplein, vanaf de Garstenstraat steken fietsers over richting het vrijliggend fietspad, vanaf de Garstenstraat steken voetgangers over richting het schoolplein en vanaf de Petersburg rijden automobilisten richting de Garstenstraat nadat zij de kinderen bij de school af hebben gezet.

Belangrijk is dat het langzaam verkeer in een zo kort mogelijke beweging het kruispunt oversteekt. Voor de voetgangers betekent dit een oversteek loodrecht op de Petersburg en Garstenstraat naar het trottoir richting de ingang van de school. In de huidige situatie geldt voor fietsers dat zij schuin over moeten steken richting het vrijliggend fietspad. Ons advies is daarom om het fietspad te verschuiven in oostelijke richting zodat ook de fietsers loodrecht het kruispunt over kunnen steken. Een bijkomend voordeel is dat ruimte vrij komt tussen huisnummer 63 en het vrijliggend fietspad. Deze kan met groen worden ingevuld.

Wat verder belangrijk is op het kruispunt is het uitzicht voor alle verkeersdeelnemers. Op en rond het kruispunt mogen daarom geen objecten aanwezig zijn die het uitzicht kunnen belemmeren. Wij adviseren daarom om de twee parkeerplaatsen op de Garstenstraat die het dichtst bij het kruispunt liggen te verwijderen.

Parkeren

Wij verwijzen hierbij naar paragraaf 3.7 waarin aandacht wordt besteed aan de locatie van de parkeerplaatsen.

Aan de Garstenstraat verdwijnen minimaal twee parkeerplaatsen om op deze manier het zicht op de kruising te verbeteren. Omdat het stedenbouwkundig plan in voldoende parkeerplaatsen voorziet (paragraaf 3.7), kunnen deze twee parkeerplaatsen worden opgevangen op het parkeerterrein aan de Petersburg.

Fietsparkeren

De ligging van de fietsparkeerplaatsen is zeer belangrijk. De fietsparkeerplaatsen dienen te liggen aan de aanrijroutes voor het fietsverkeer. De gemeente heeft laten weten dat de fietsparkeerplaatsen komen te liggen op de schoolpleinen. Wij adviseren om bij het bepalen van de ingangen van de schoolpleinen en de ligging van de stallingen zoveel mogelijk rekening te houden met bovenstaand advies.

Laden en lossen

In het ontwerp dient rekening te worden gehouden met het laden en lossen van goederen voor de school. De vraag is echter of de aanleg van een aparte laad- en losplaats noodzakelijk is. Dit is afhankelijk van het aantal maal per week dat hiervan gebruik wordt gemaakt.

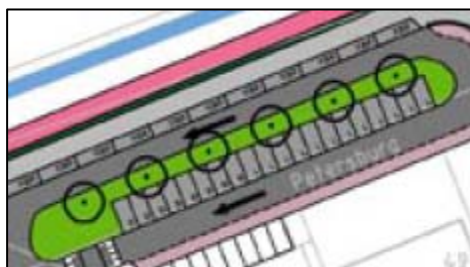
Opstelruimte containers

Uit eerder gedane onderzoeken in andere gemeenten blijkt dat een punt van aandacht uitgaat naar de opstellocatie voor containers (zowel de bewaarplaats als de standplaats voor de vuilnisophaaldienst). Hier wordt namelijk vaak niet aangedacht, waardoor de containers vaak zo worden geplaatst dat ze voetgangers in de weg staan.

Groenvoorzieningen

In het ontwerp zijn groenvoorzieningen belangrijk voor de rust in het ontwerp. Wij adviseren dan ook om daar waar mogelijk groenvoorzieningen te treffen. De groenvoorzieningen moeten er echter niet voor zorgen dat het uitzicht voor de verkeersdeelnemers wordt belemmerd of dat de ruimte voor bepaalde groepen wordt beperkt.

Het is dus een belangrijk punt van aandacht om passende groenvoorzieningen aan te leggen. Bijvoorbeeld: parkeerplaatsen in een haag aanleggen ziet er in ontwerp goed uit, maar werkt in de praktijk vaak niet. In model twee is in ontwerp opgenomen trottoir – langsparkeren – rijbaan – groenstrook – parkeren (zie onderstaande tekening).



Omdat wij adviseren de ouders met kinderen gebruik te laten maken van de haaksparkeerplaatsen, is de groene haag in dit ontwerp niet haalbaar. Uit ervaring kunnen wij zeggen dat ouders met hun kinderen via de voorkant van de parkeerplaats en de haag de rijbaan oversteken en het trottoir op lopen. De haag wordt dus geheel stuk

gelopen. De groenvoorziening hier kan dus beter bestaan uit bomen.

De voetgangersoversteek vanaf Oost en Vecht loopt ter hoogte van de parkeerplaatsen door om via de rijbaan uit te komen op het trottoir. Hier is het advies om de haag niet te hoog te maken om op deze manier het zicht op de voetgangers te behouden.

Overig

Het is mogelijk om de schoolroutes te accentueren met verkeersborden die speciaal aandacht vragen voor een schoolroute.



10 GOUDEN REGELS

*voor een veilige
schoolomgeving*

1. De route naar school is veilig.
2. De straat voor school is veilig.
3. Er is een veilige oversteekplaats...
4. ...en een veilige schooluitgang.
5. Kinderen hebben onbelemmerd uitzicht.
6. Voor ouders is er voldoende wachtruimte.
7. Er zijn fietsenrekken voor ouders...
8. ...en voor de kinderen is er een goede fietsenstalling met voldoende rekken.
9. De schoolbus krijgt de beste parkeerplek.
10. De school heeft een verkeersouder en een verkeerscommissie.

Bron: 3VO, Huizen juli 2005

Bijlage 2

Antwoorden op
vragen bewoners
Garstenstraat a.d.v.
verkeersonderzoek

	Voorgestelde oplossing vanuit bewoners Garstenstraat		Commentaar vanuit Goudappel Coffeng
1	Maximale snelheid van 15 km/h.		Oostzijdseweg en Petersburg zijn erven en daar is stapvoets rijden toegestaan. De Garstenstraat is een erftoegangsweg waar 30 km/h is toegestaan. De inrichting van de weg is hierop aangepast. Wij adviseren alleen een andere snelheid in te voeren als ook de gehele inrichting van de weg wordt aangepast. In onze studie zijn we hier niet vanuit gegaan omdat binnen de huidige inrichting een verkeersveilige situatie kan worden gecreerd.
2	Veilige oversteek creëren voor kinderen van de Garstenstraat en Klein Muiden.		Wij adviseren om twee centrale looproutes naar de samenwoonschool aan te leggen. Hier worden dan ook op logische punten veilige oversteekvoorzieningen aangelegd.
3	Drempels die werkelijk afremmen en over de gehele Garstenstraat snelheid verminderen, bijvoorbeeld bij nummer 57 en 45.		Wij adviseren om de kruisvlakken verhoogd aan te leggen en daarnaast nog een drempel aan te leggen tussen de Petersburg en Klein Muiden. De exacte ligging van de drempel is afhankelijk van de ligging van de parkeerplaatsen.
4	Verkeersborden plaatsen		Dit behoort tot de mogelijkheden
5	Voldoende parkeerplaatsen creëren bij de samenwoonschool, zodat er voor de bewoners van de Garstenstraat voldoende mogelijkheid blijft om de auto te parkeren.		Wij hebben berekend dat de vraag naar parkeerplaatsen in de middag het hoogste is, namelijk 32. Wij adviseren om minimaal aan dit aantal parkeerplaatsen te voldoen.
6	Bord 'geen doorgaand verkeer' voor afslag Klein Muiden (onafhankelijk van de samenwoonschool) zodat er alleen bestemmingsverkeer komt.		De vraag is of dit juridisch haalbaar is. Daarnaast is het aandeel doorgaand verkeer op de Garstenstraat, gezien de ligging van de straat, minimaal. Het verkeer dat daar rijdt, heeft zijn bestemming in of in de nabijheid van de Garstenstraat.
7	Verbod vrachtwagens op de parkeerplaats		gemeente Loenen
8	Efficiente op- en afhaalrotonde bij de samenwoonschool		Een rotonde gaat uit van het principe kiss&ride. Ervaring leert dat dit principe niet werkt bij een school omdat met name ouder van kinderen in de groepen 1 t/m 4 hun kroost naar binnen brengt.
9	Groen rond parkeerplaatsen, minstens ter hoogte van de auto's		Wij zijn voor groen, echter onder geen beding mag het groen het uitzicht belemmeren voor het verkeer (met name het langzaam verkeer dat bestaat uit kleine kinderen).

10	Eenrichtingsverkeer; Garstenstraat erin en Petersburg eruit		Wij adviseren eenrichtingsverkeer, echter dan andersom. Petersburg erin en Garstenstraat eruit. Op deze manier parkeren ouders op de Petersburg en niet in de Garstenstraat. Maar het belangrijkste punt is dat het conflict met fietsers en voetgangers overzichtelijker is als het autoverkeer uit de Petersburg komt.
11	Vanaf Klomweg, Garstenstraat op, bij bushalte een bord plaatsen met 'doorgaand verkeer' richting uitgang van Nigtevecht. Deze oplossing is onafhankelijk van de school.		gemeente Loenen
12	Voor fietspad of weg een planten heg maken		Wij zijn voor groen, echter onder geen beding mag het groen het uitzicht belemmeren voor het verkeer (met name het langzaam verkeer dat bestaat uit kleine kinderen).
13	weg / toegang school buiten woonwijk om - tweerichtingen		?
14	weg / toegang school buiten woonwijk om - van binnen woonwijk naar buiten woonwijk		?
15	weg / toegang school buiten woonwijk om - van buiten naar binnen		?
16	Verbod voor vrachtwagens na de afslag Klein Muiden		De ervaring is dat weinig vrachtverkeer gebruik maakt van erftoegangswegen, behalve als zij hier een bestemming hebben. Een verbod is daardoor overbodig.
17	Opening schoolplein en parkeerplaatsen aan de buitenkant van de school, richting Weesp.		In het ontwerp en daarmee in de studie wordt uitgegaan van de parkeerplaatsen aan de Petersburg. De ingang van het schoolplein ligt zowel aan de Petersburg als aan het vrijliggende fietspad.
18	School niet met auto benaderbaar maken, parkeren voor het grote speelveld.		Er is voor het grote speelveld geen ruimte om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Daarnaast blijven de parkeerplaatsen voor bewoners liggen aan de Petersburg, hierdoor gaan ouders toch parkeren voor de school. Om een tekort aan parkeerplaatsen te voorkomen, is het verstandig om nu voldoende parkeerplaatsen aan te leggen voor zowel bewoners als de samenwoonschool.
19	Ingang school, parkeren en fietspad via Petersburg.		De ingang van de school en het parkeren zijn beide gesitueerd aan de Petersburg. Fietsers maken gebruik van de Garstenstraat en fietsen hier het vrijliggende fietspad op.
20	Twee auto's makkelijk passeren, keren, etc.		Door het invoeren van eenrichtingsverkeer is het niet noodzakelijk dat auto's elkaar passeren en keren op de rijbaan.

21	Weg meer in het midden tussen Garstenstraat en Oost en Vecht - stoep, fietspad, parkeerplaatsen, weg.		Hiervoor is nu niet gekozen. Mocht hiervoor worden gekozen dan is het belangrijk om te kijken of de Garstenstraat breed genoeg is om dit profiel aan te leggen. Gemeente Loenen
22	Afsluiting parkeerplaatsen in het weekend.		Aangezien de parkeerplaatsen ook voor de bewoners zijn, is dit niet mogelijk.
23	Afsluiting fietspad bij Garstenstraat nr. 63, doorgaansroute door Petersburg.		De veiligheid voor fietsers staat, samen met de veiligheid van voetgangers, voorop. Fietsers door de Petersburg sturen is niet aan te raden omdat ze daar worden geconfronteerd met parkerend autoverkeer. Het vrijliggend fietspad ligt ideaal voor fietsers om de ingang van de school te bereiken.

Bijlage 3

Presentatie en
verslag workshop
belanghebbenden
(7 april 2010)



Landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht

Workshop belanghebbenden

7 april 2010

Met wie zitten we aan tafel?

gebruikers

Bert Letteboer (De Flambouw)
Willy van Wijk (bso)

dorpsraad

Kees Neervoort
Klaas van der Lee

brandweer

Diana Bouwman

Projectleider buitenruimte SWS

Carel Smits

Projectleider SWS

Wim Molenkamp

Accommodatieregisseurs

Leonard Jongejan

Ondersteuning PL gebouw

Wilco Voerman

Landschappelijk erfgoed provincie Utrecht

Lennart in 't Veld

VROM, gemeente Loenen a/d Vecht

Peter Bos

Goudappel Coffeng

Viviane de Groot – stedenbouwkundige

Marco Aarsen – Landschapsarchitect

Inhoud

- bestaande situatie
- randvoorwaarden en mogelijkheden
- wat zien jullie als kansen en knelpunten?

Bestaande situatie

Nigtevecht

- Nigtevecht ontstaan op rivierduin langs de Vecht. Gebied ligt in overgangszone van **open veenweidelandschap** en het **halfopen stroomruggenlandschap** met landgoederen en buitenplaatsen
- Gebied wordt gekenmerkt door **weids landschap** met daarin **diverse kamers**, oftewel de landgoederen



Samenwoonschool

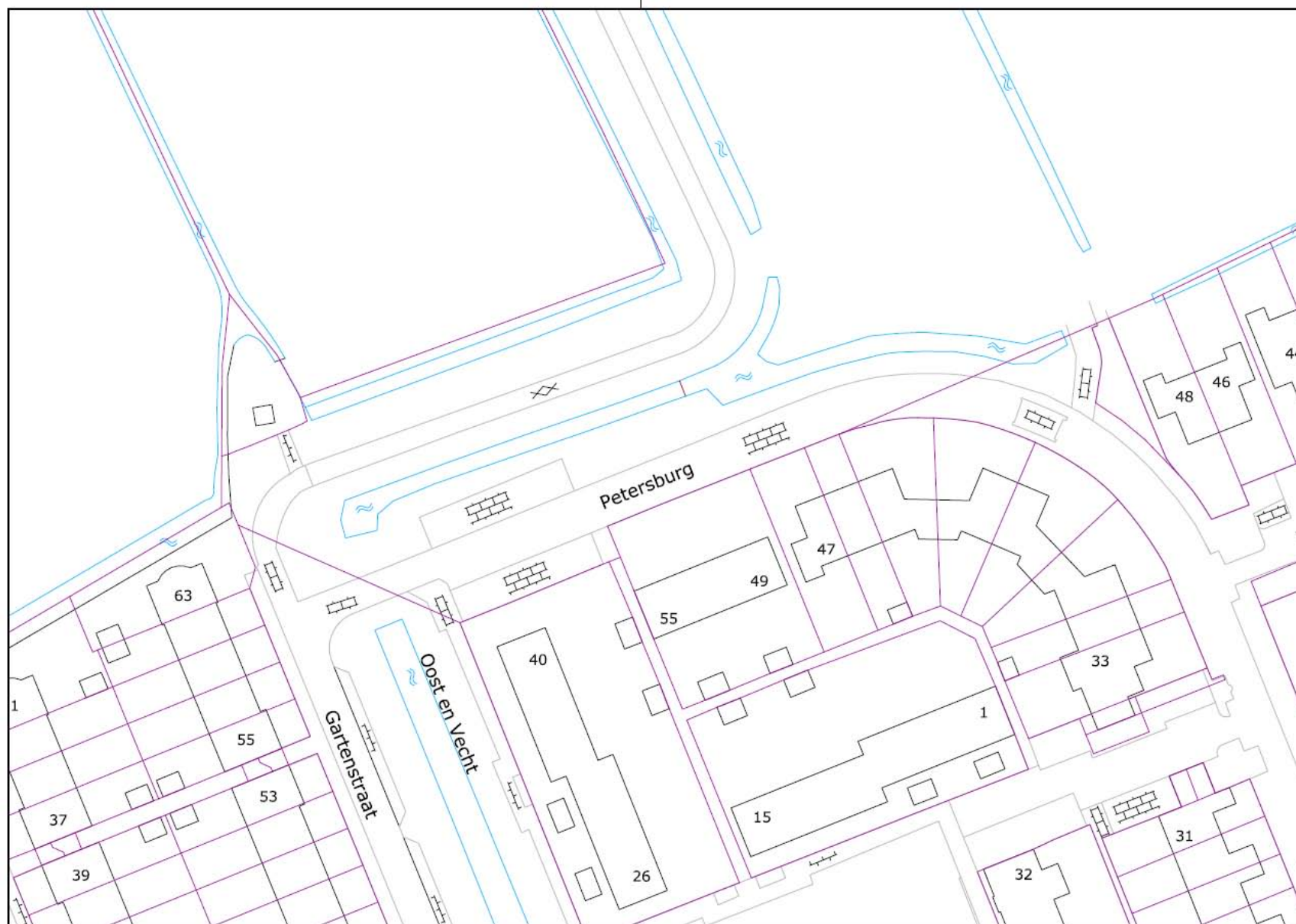
- Locatie samenwoonschool vormt **inprikker in Groene Hart**. Momenteel is deze ruimte een volkstuinencomplex
- Ten oosten van locatie ligt **ijsbaan**, ten zuiden staan **woningen**



Samenwoonschool

- Volktuinencomplex wordt aan noordzijde begrensd met bomen en vormt daarmee een **aanzet tot een kleine kamer**
- De **bebouwingsrand** van Nigtevecht wordt afgesloten met een woonstraat met parkeervoorzieningen
- Aan westzijde ligt een belangrijke **fietsroute** naar Weesp
- Wat gemotoriseerd verkeer betreft wordt de omgeving alleen door **bestemmingsverkeer** gebruikt

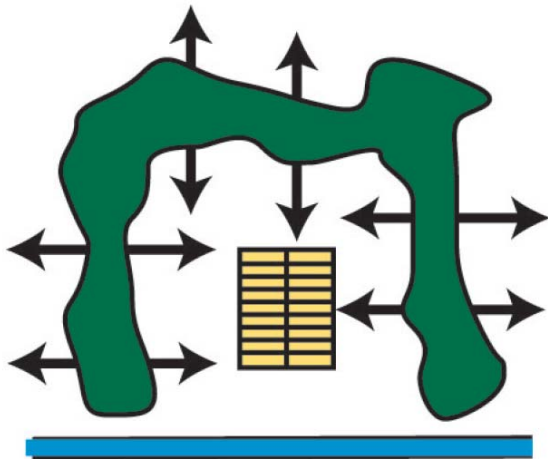




Randvoorwaarden en mogelijkheden

Landgoed en buitenplaats

- Net ten oosten van Nigtevecht begint halfopen stroomruggenlandschap met landgoederen en buitenplaatsen. Deze nederzettingen vormen **begroeide elementen** in het open landschap
- Architectuur van samenwoonschool is een **landelijke boerderijstijl**. Het gebruik van landschappelijke elementen van een landgoed zorgt voor een goede inpassing van de school in het landschap.
- Deze elementen zorgen ook voor een aangenaam **uitzicht** vanuit de woningen aan de noordrand van de bebouwingszone en voor een goede **start** van een fietstocht richting Weesp

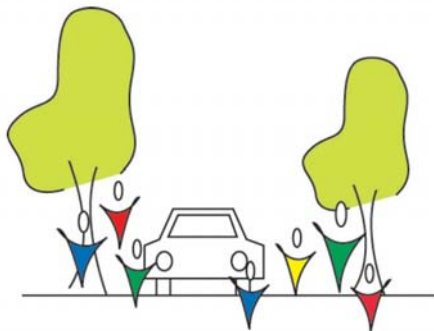


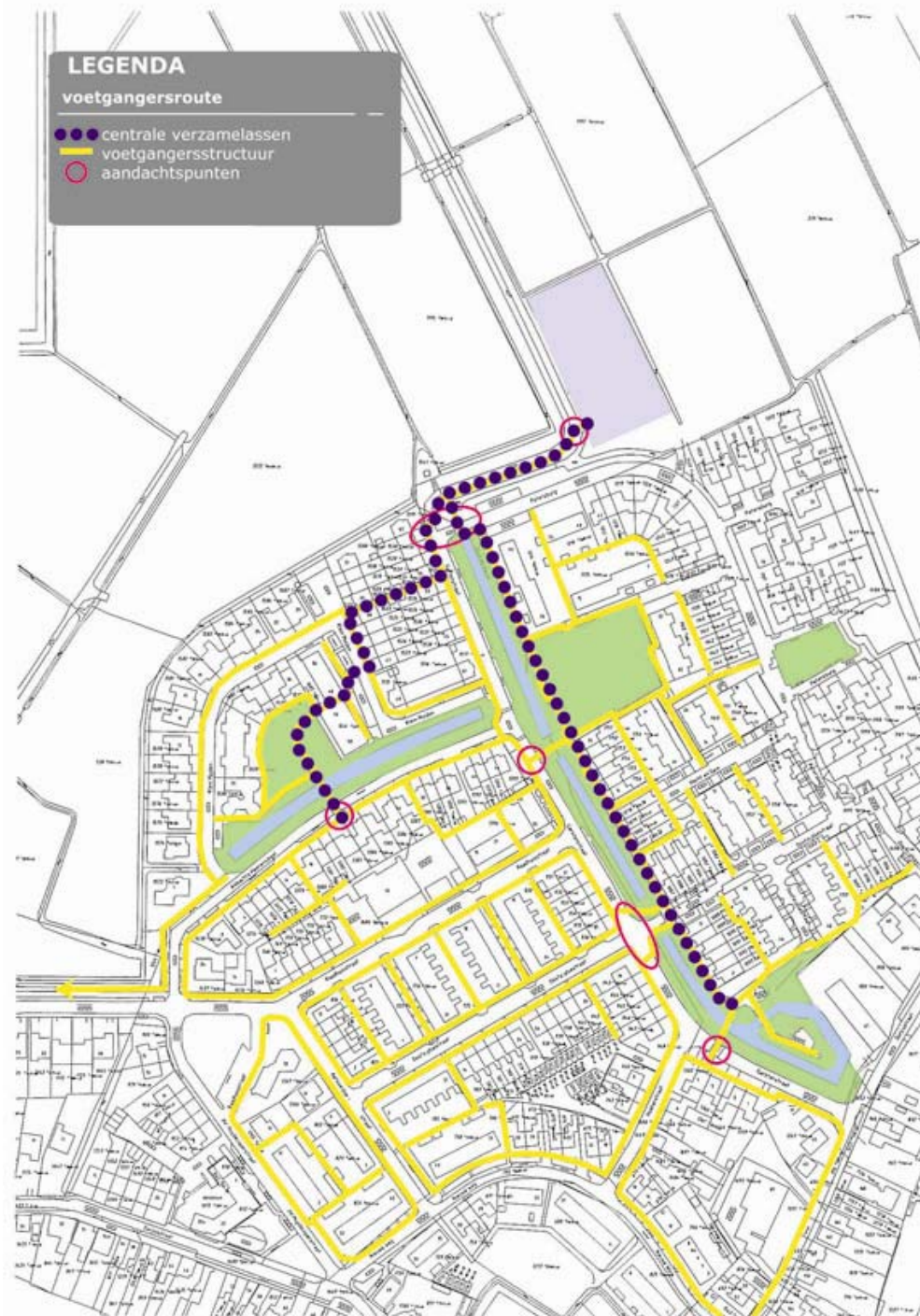
Creatieve speelruimte

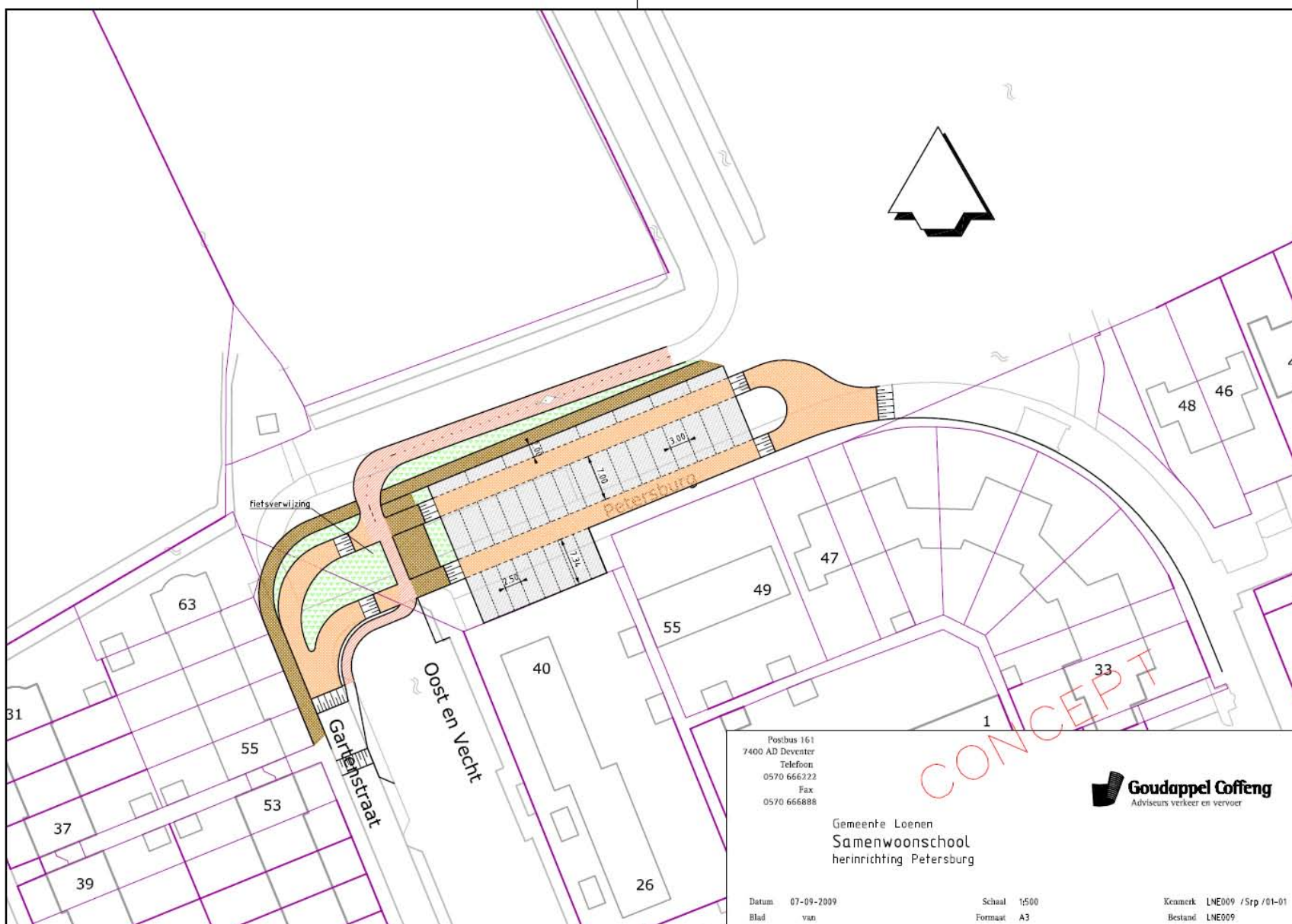
- Het streven is een omgeving te ontwerpen met voldoende **creatieve speelaanleidingen**
- Een speelaanleiding hoeft **geen speeltoestel** te zijn. Het kan iets zijn wat een aanleiding is voor kinderen om te gaan spelen en te gaan ontdekken, bijvoorbeeld een grastalud
- Omgeving moet een plek zijn waar kinderen leren **samen spelen** en **samenwerken** en waar ze zich **veilig voelen**
- Het is een plek waar positief gedrag wordt **gestimuleerd** en kinderen worden **uitgedaagd**
- De gewenste **waterberging** in gebied kan tevens een **educatieve waarde** voor kinderen hebben. Ze kunnen iets leren over de natuur en kunnen eventueel vloten bouwen. Het veiligheidsaspect staat hoog in het vaandel.
- De schoolomgeving moet een plek zijn met voldoende **overzicht**

Auto te gast

- Voor kinderen in basisschoolleeftijd is zelf te voet en te fiets naar school gaan een belangrijke **leer- en verkeerservaring**
- In verkeersonderzoek is aangegeven vanuit het bestaande langzaam verkeersnetwerk **twee centrale routes** naar de school te maken
- Ouders zullen toch hun kinderen per **auto** willen afzetten bij de school.
- Ook **omwonenden** maken gebruik van de route langs de school om hun buurt te bereiken
- Wanneer totale parkeerbehoefte voor de school en de omwonenden gerealiseerd wordt, ontstaat een ware **parkeerzee**
- In ontwerp moet voorkomen worden dat verkeersruimte de verblijfsruimte gaat domineren. Kinderen, fietsers en wandelaars horen het beeld rondom een school te domineren. De **auto** is er te **gast**







Kansen en knelpunten

vraagpunten

- School als integraal onderdeel van het dorp of juist afgescheiden?
- Visie op spelen van de kinderen?
- Aparte ruimten voor leeftijdscategorieën?
- Gescheiden speelpleinen of één gedeelde?
- Manier van afscheiden? Hekken, groen, geleding?
- Relatie kinderen en water?
- Waar sporten de kinderen? Op schoolplein of op ijsbaan?
- Wensen t.b.v. fietsenstalling?
- Toegang(en) tot schoolplein
- Welke locaties moeten bereikbaar zijn?
- Wat zijn maximale afstanden tot waterbron?
- Welke waterbronnen zijn nodig?

Gemeente Loenen aan de Vecht

Landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht

Verslag overleg belanghebbenden

Datum	7 april 2010	
Kenmerk	LNE010/Gtv/0052	
Eerste versie		
Aanwezigen	Carel Smits	projectleider buitenruimte samenwoonschool c.smits@loenen.nl
	Wim Molenkamp	projectleider gebouw samenwoonschool w.h.molenkamp@loenen.nl
	Diana Bouwman	brandweer
	Peter Bos	VROM gemeente Loenen a/d Vecht p.bos@loenen.nl
	Leonard Jongejan	accommodatieregisseurs Leonard.jongejan@accommodatieregisseurs.nl
	Kees Neervoort	dorpsraad kees@nrvrt.nl
	Klaas van der Lee	dorpsraad kwvanderlee@gmail.com
	Lennart in 't Veld	landschappelijk erfgoed provincie Utrecht l.intveld@landschaperfgoedutrecht.nl
	Wilco Voerman	ondersteuning PL gebouw w.voerman@loenen.nl
	Willy van Wijk	buitenschoolse opvang (bso) Willy@kovdeboerderij.nl
	Bert Letteboer	openbare basisschool De Flambouw blletteboer@flambouw.com

Viviane de Groot

Stedenbouwkundige Goudappel Coffeng

vdegroot@goudappel.nl

Marco Aarsen

Landschapsarchitect Goudappel Coffeng

maarsen@goudappel.nl

Afwezig

De Tweemaster

		Actie door
1	Doel van de bijeenkomst is het inventariseren van kansen en knelpunten bij belanghebbenden van de samenwoonschool m.b.t. de landschappelijke inpassing van de school. Ter introductie geeft Goudappel Coffeng BV een presentatie over de huidige situatie en kansen/ uitgangspunten die zij zien voor de landschappelijke inpassing. Deze presentatie is als bijlage bij dit verslag toegevoegd. Vervolgens is met alle aanwezigen gekeken naar vraagpunten, kansen en knelpunten.	
2	Concept ontwerp toegang en parkeervoorziening Petersburg: ⇒ Op basis van het conceptontwerp voor het entreegebied vraagt de dorpsraad zich af of nog geschoven kan worden met de loop- en fietsroute – dit ontwerp is alleen een verkeerstechnische inpassing om te bekijken of deze variant fysiek mogelijk is. Dit ontwerp wordt als achtergrondinformatie meegenomen binnen dit project, in het ontwerp wordt bekeken of een andere structuur een betere oplossing biedt. ⇒ De dorpsraad stelt voor om het parkeergedeelte en de loop- en fietsroute om te draaien, waardoor een veiliger route met minder kruisingen van verkeerssoorten ontstaat. Deze variant wordt meegenomen. De dorpsraad stuurt schetsen van hun varianten door aan Marco Aarsen. ⇒ Faciliteer de auto niet, zorg er alleen voor dat directie en personeel van de scholen kunnen parkeren. Beperk het aantal plekken voor halen en brengen zodat halen en brengen te voet en fiets aantrekkelijk wordt. De scholen ondersteunen deze visie.	Dorpsraad
3	Schoolplein: ⇒ BSO en scholen geven aan dat ze veel voelen voor een natuurlijke speelruimte. In deze ruimte mag water een belangrijke educatieve waarde vormen. Ook kan gedacht worden aan een schooltuin. ⇒ De twee scholen willen beginnen als twee scholen onder één dak, als in een relatie moeten ze elkaar beter leren kennen en zo naar elkaar toe groeien. Dit uitgangspunt willen ze graag ook voor de schoolpleinen hanteren. Het ontwerp moet uitgaan van drie losse pleinen die in de toekomst eenvoudig tot één plein kunnen worden aangepast.	

		Actie door
	⇒ Aandachtspunt bij één gezamenlijk schoolplein: welke rechten heeft een pleinwacht? Mag een docent van de ene school een kind van de andere school toespreken? ⇒ De dorpsraad oppert om de ijsbaan buiten het 'ijsbaanseizoen' te gebruiken als speelveld, waar ook een deel van de gymlessen kunnen worden gehouden. In het verleden is hier weerstand tegen geweest, de gemeente zoekt uit hoe dit zit. Daarnaast bekijkt de gemeente wat de planologische mogelijkheden hiervoor zijn. Waarschijnlijk is de drainage verouderd en moet deze dus worden vernieuwd. Tip: neem de ijsbaan mee in het ontwerp, maar zorg ervoor dat realisatie niet gelijktijdig met de school noodzakelijk is. ⇒ Indien de ijsbaan gebruikt mag worden door de scholen en bso is er een wens om de ijsbaan vanuit de schoolpleinen bereikbaar te maken. ⇒ Op de schoolpleinen is een scheiding tussen kleuters en de rest gewenst. Deze scheiding hoeft niet fysiek te zijn. De Flambouw heeft een tijd gewerkt met een streep van rode straatstenen. Kinderen zagen deze grens als heilig en dat werkte goed. ⇒ Algemeen geldende norm voor de grootte van een schoolplein is minimaal 3,0m² per leerling, hierin is ook de ruimte voor speeltoestellen en fietsenstalling opgenomen. in de huidige situatie hebben kinderen op De Flambouw 6,0m² per leerling. ⇒ In het ontwerp zijn nu drie entrees getekend, twee aan de westzijde en één aan de zuidzijde.	Gemeente (Carel Smits)
4	Inpassing school in omgeving: ⇒ Algemeen beeld bij de belanghebbenden is dat de school een integraal onderdeel moet uitmaken van het dorp. In de woorden van het overleg 'kinderen deporteer je niet naar de buitenrand'. ⇒ De dorpsraad vraagt of het plangebied niet te klein is om te werken met een natuurlijke afkadering van het erf. Het eigendom van de gemeente is iets ruimer dan het plangebied, de ruimte die hierin valt mag worden meegenomen om meer ruimte te creëren. Hiertoe moet a.d.h.v. het landschapsplan van de gemeente worden bekeken welke natuurlijke elementen in deze ruimte mogen worden toegevoegd. ⇒ De Flambouw oppert om een soort aarden wal aan de noordzijde te creëren waardoor beschutting op het schoolplein ontstaat. Vanwege het ruimtebeslag wordt geopperd te kijken naar de mogelijkheden van een kleine wal in combinatie met een houtwal.	
5	Fietsenstalling ⇒ In ontwerp van Henri Leloup zijn de fietsenstallingen ontworpen als hooibergen waarin ook de berging voor materialen voor de kleuters en kliko's zijn opgelost. ⇒ Het heeft in eerste instantie de voorkeur om de fietsenstalling voor de	

		Actie door
	leerlingen op het schoolplein op te lossen. Dit in verband met de veiligheid: kinderen zetten hun fiets vaak niet op slot, vergeten hun fiets en de afscheiding van de school vormt een barrière voor oudere jeugd om fietsen daar te vernielen. De aanwezigen zien ook een fietsenstalling op het 'parkeerterrein/entreegebied' als een goede optie, de scholen gaan onderling een visie vormen op dit punt en koppelen dit terug. Een tussenweg zou kunnen zijn om de fietsenstalling centraal bij de hoofdentree van de samenwoonschool te plaatsen, op de overgang van 'parkeerterrein/entreegebied' en het schoolterrein. ⇒ Gevraagd wordt om ook rekening te houden met een fietsenstalling voor ouders. Hier dient ook ruimte te zijn voor bakfietsen.	Bso en scholen
6	Waterberging: ⇒ 10% van het verharde oppervlak moet worden gecompenseerd. Daarnaast moet het eventueel dempen van sloten worden gecompenseerd. Compensatie moet plaatsvinden in het zelfde peilgebied, heel de kern Nigtevecht is één peilgebied. Waterberging kan dus eventueel buiten het schoolterrein worden gezocht. ⇒ Optie voor waterberging is het verbreden van bestaande sloten, daarbij mogen sloten niet doodlopen. Een sloot voor de school wordt door de aanwezigen als gewenst beschouwd.	
7	Uitgangspunten brandweer: ⇒ Rekening houden met de algemeen geldende regels. ⇒ Qua bereikbaarheid moet de brandweerauto voldoende dichtbij kunnen komen. Op een afbeelding is in cirkels aangegeven wat de reikwijdte van de brandweer is. Goudappel bekijkt of ze deze afbeelding hebben. Zo niet, dan zal Carel Smits deze doormailen. ⇒ Toegangsroute moet voldoende draagkracht hebben met een breedte van 4,5m waarvan 3,5m verhard is. ⇒ Qua losse elementen stelt de brandweer alleen eisen aan vuilcontainers, deze moeten los van de gevel staan ter preventie van brand.	
8	Overig: ⇒ Bevoorrading van de scholen en bso zorgt voor 1 a 2 vrachtwagens per week. Bij de huidige locaties komen per school 1 a 2 vrachtwagens per 14 dagen.	
9	Rondvraag: ⇒ De scholen en de bso gaan samen om tafel zitten om een gezamenlijke visie op het schoolplein en de inpassing van de school in haar omgeving te vormen. Deze visie wordt afgestemd met de dorpsraad. Uiterlijk 23 april koppelen ze de resultaten terug aan de gemeente en Goudappel. ⇒ Op 12 mei is de eerstvolgende dorpsvisie avond. Voorgesteld wordt	Scholen en bso

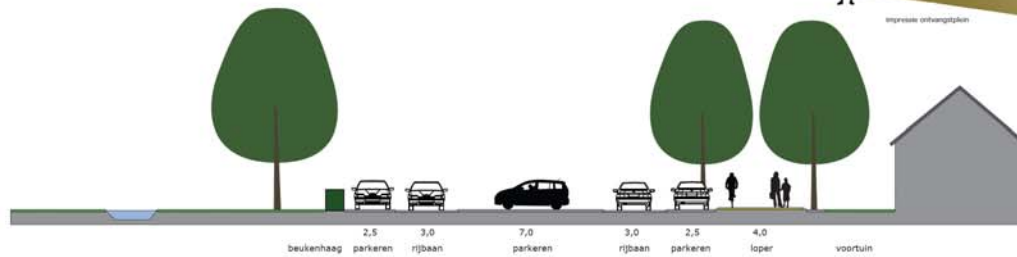
		Actie door
	om de informatieavond over de school pas na deze datum plaats te laten vinden. ⇒ Is voor het halen en brengen gewerkt met een kiss+ride of met gewone parkeervoorzieningen? In verband met het dubbelgebruik door bewoners zijn gewone parkeerplaatsen ontworpen. ⇒ Zijn de schooltijden gespreid? Ja deze zijn gespreid, dit ziet De Flam-bouw echter niet als wenselijk. Halen, brengen en pauzes brengen veel activiteiten met zich mee waardoor kinderen makkelijk raken afgeleid. Daarnaast is het niet mogelijk om in de pauzes en na schooltijd te spelen met vriendjes op de andere school. Op het gebied van verkeersveiligheid wordt het spreiden van schooltijden wel als wenselijk beschouwd ook door de scholen. ⇒ De scholen, bso en dorpsraad worden gevraagd om een gezamenlijke visie te geven op het aantal parkeerplaatsen dat ingepast moet worden, deadline hiervoor is ook 23 april. ⇒ Het ontwerp wordt in elk geval per mail teruggekoppeld aan de belanghebbenden, in de loop van het proces wordt bekeken of een extra bijeenkomst wenselijk is.	Scholen, bso en dorpsraad

Bijlage 4

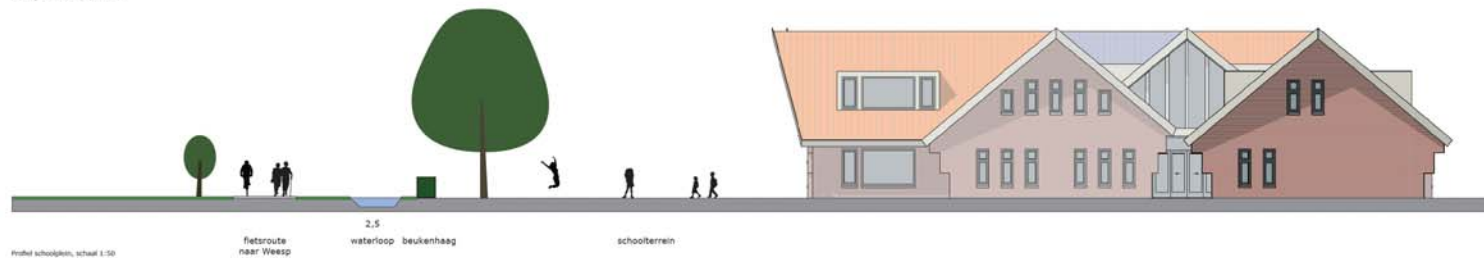
Informatieavond,
(26 mei 2010)



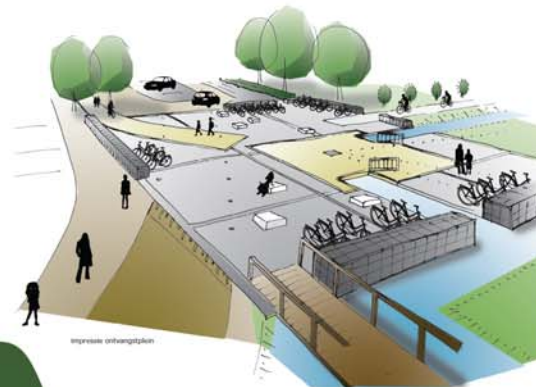
Profiel ontvangstplein, schaal 1:50



Profiel parkeerplaats, schaal 1:50



Profiel schoolplein, schaal 1:50



Gemeente Loenen aan de Vecht

Landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht

Reacties bewonersavond op Voorlopig Ontwerp

Datum 26 mei 2010
Kenmerk LNE010/Asm/0053
Eerste versie
Aan

In dit overzicht wordt een beknopte weergave gegeven van de kritiekpunten die door bewoners zijn gegeven op de bewonersavond op het voorlopig ontwerp voor de landschappelijke inpassing van de samenwoonschool in Nigtevecht. Alles reacties zijn tevens separaat digitaal beschikbaar.

- Over het fietspad vanuit Weesp rijden veel brommers en scooters. Wanneer deze ook over het ontvangstplein worden geleid, zorgt dit voor een onveilige situatie.
- De school heeft een verkeersaantrekkende werking. Kunnen hiertoe maatregelen getroffen worden in de Gartsenstraat om te voorkomen dat hier te hard gereden gaat worden? Dit kan worden gerealiseerd door middel van drempels, bloembakken, vernauwingen of asverspringingen.
- De stoep loopt op het ontwerp door over het kavel van Garstenstraat 63
- Stoep loopt over deel kavel Petersnurg 48
- Het ontvangstplein mag wel een groenere uitstraling hebben
- Goed opletten op veiligheid bij water i.v.m spelende kinderen
- Kan het schoolplein van De Flambouw meer beschut worden gemaakt? Is een zeer windgevoelige hoek.
- Bij gebrek aan jongerenontmoetingsplaats in Nigtevecht is er angst voor hangjeugd. Zowel op het schoolplein van De Flambouw als het ontvangstplein, maar ook op de vlonder van de ijsbaan.
- Zou het ontvangstplein aan de oostkant niet kunnen worden afgesloten van autoverkeer. Automobilisten komen hoofdzakelijk vanuit de Garstenstraat, parkeren hun auto en gaan ook via de Garstenstraat weer terug. Zo wordt het ontvangstplein veiliger en hebben de bewoner van nummer 46 en 48 langs de ijsbaan minder angst voor geparkeerde auto's naast hun huis.
- Water achter woningen Petersburg positief.
- Kan de ijsbaan niet bereikbaar gemaakt worden over het schoolplein van De Flambouw?
- Zonder substantiële aanpassingen kan de ijsbaan niet zomaar gebruikt worden als speelweide in de zomer.
- Weinig ruimte tussen ontvangstplein en voortuinen
- Fietsenstallingen is geen fraai gezicht
- Fietsenstallingen op het ontvangstplein is gevaarlijk
- Liever geen bomen langs de ijsbaan
- Goed ontwerp. Samen spelen op plein is groot goed.
- Demp de sloten en je hebt meer ruimte.

- Vanuit de school moeten de ouders worden opgevoed om meer met de fiets te komen in plaats van met de auto. Er moet een mentaliteitsverandering plaatsvinden. Nigtevecht is een klein dorp, dus dat kan prima.
- Denk aan voldoende verlichting i.v.m. sociale veiligheid. Zowel op het ontvangstplein als op het schoolplein van De Flambouw
- Bewoners van Petersburg hebben recht om op eigen erf te parkeren, ook al maken ze daar nu geen gebruik van. De voortuinen moeten daartoe met de auto toegankelijk zijn en blijven.
- Graag hekken langs water op ontvangstplein

ngt cd

Naam:

C. Ruurs

Adres:

Oostzydse Str 62

Telefoon:

0294 254114

Email:

C.Ruurs1@HPNmail.nl

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

Bij Huising Voor mijn Huis een gradte
Verhogging

ngt 17

Naam: M J Vonk van Voorst

Adres: Garstenste 47

Telefoon: 0294 253547

Email: a.vonk@chello.nl

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

Komen er ook drempels of
bloembakken in de Garstensteaat.

ik stel het op prijs

met vriendelijke groet

M J Vonk.



ngt5

Naam: Annelieke Sijbesma

Adres: Dorpsstraat 26

Telefoon: 1393 NH Nigtevecht

Email: annamapa @ planet.nl

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

- halen/brengen bso na school (7.00/7.30 of 17.30) lastig ivm bezetten parkeerplaatsen door bewoners. Het staat nu ook altijd vol.
- verkeersplein catastrophe met aansluiting fietspad/weg ea plein. Veel te plaatselijke situatie
- plein te strak, mag landelijker
- veiligheid met water rondom goed op letten. Niet alleen basisschoolkinderen, maar ook veel kleinere broertjes en zusjes moeten veilig zijn bij halen en brengen.
- Zeer windgevoelige hoek schoolplein Flambouw. Kan het meer beschut (bomen?).
- Bij gebrek aan jouwen Ontn Plein in Nigtevecht worden daar nu de schoolplein(en) voor misbruikt. Schoolplein Flambouw nieuw is DE ~~beste~~ beste nieuwe hangplek van Nigtevecht, het op belichten / beveiligen en vandalisme!
- ~~een~~ plein afsluiten ~~te hoogte~~ en aan een zijde (eenrichting) — 202
- duurzaamheid: houthoucollectoren!!

ngt 14

Naam: Frank Heymans

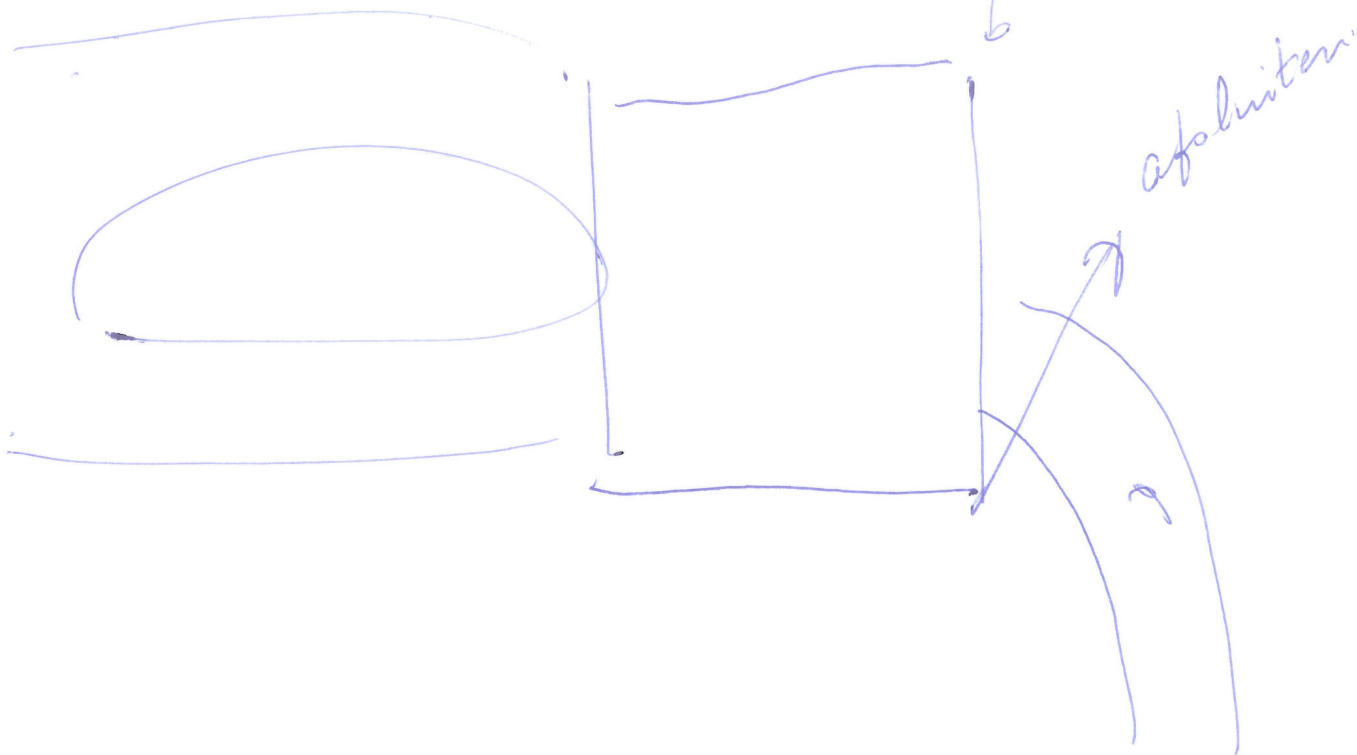
Adres: Dorpsstraat 46

Telefoon: 252 773

Email: f.heyman@chello.nl

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

- Weg vanuit Petersburg bij "kruis" plein afzetten
- ~~Mogelijk~~ Mogelijk probleem ontmoeting fietspad voetgangers, kinderen.
- waarom gescheiden speelplaatsen, toiletten e.d.
Flambouw - Dwarsmaats



Naam: T.J. Gouers

Adres: PETERSBURG 48

Telefoon: 0294 251990

Email: PETERSBURG48@kpnplanet.nl

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

- waterpartij achter woningen petersburg positief
- steiger is bezwaarlijk ^{volgende} niet doen overlast is al
- toegang via Flambouw (is reeds brug) tot de grsbaan.
- Denk aan mogelijkheid om op grsbaan te komen met een (Landbouw) voertuig (vm onder hand en slet).
- verkeersverzamel punt kan problemen op leveren vwb. veiligheids vraagstukken.
- wellicht afsluiten v- "plein" een optie en verkeer Petersburg behaag uit/in te laten rijden.
- Hoort rekening met de eigen domme (grond) van PB.48.



ngt12

Naam: Rob Belker (Levens Samenlid Gsvening Nigtevecht)
Adres: Petersburg 28
Telefoon: 06-215 8103
Email: r.belker3@upcmail.nl

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

Als lid van Samen Gsvening Nigtevecht,

gebruik in de naam van de gebouwen kan niet plaatsvinden zonder substantiële aanpassingen. Dit is in diverse contacten herhaaldelijk gemeld.

Is er een plaats bedacht waar de "Werk & Zpie" komt te staan?

Toegang weg via Ledenburg 2weel mogelijk ontmoedigen, doormods afsluiten toegang tot plein school.

ngt11

Naam: F. Vonk

Adres: Petersburg u3

Telefoon: 06 46438109

Email: ~~Esa~~ f.vonk4g@upcmail.nl

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

- Ontvangstplein slecht gekozen voor omwonenden en kinderen.
- Fietspad komt uit op het plein, wat gevaar gaat leveren voor scooters / fietsen, kinderen.
- Toerit naar de school niet handig voor de omwonenden.
- Nr. u5 en u7 kunnen niet meer hun auto parkeren!
- Het fietspad niet veilig.

Kortom het ontvangstplein is waardeloos?

- De school komt steeds dichterbij de woningen.
Er is weinig ruimte tussen onze tuin en het ontvangstplein.
- Fietsenstalling is geen fraai gezicht vanuit onze woning.

- Fietsenstalling op het plein - gevaarlijk
- Kinderen lopen naar school via de Garstenstraat naar school niet aan de overkant (wat wel graag gewenst is door jullie) Je creëert bij Garstenstr. sg een oversteech (wat weer gevaarlijk is) kan je het voetpad niet door laten lopen tot het eind (dus niet gevaarlijk)
- Omdat ze dan op de stoep blijven en nergens heeft over te steken.
- Fietsenstalling geen rooi gezicht.
- fietspad + voetpad samen = gevaarlijk is het mogelijk om het fietspad niet om te buigen (zoals oude situatie).

Naam: Ilse v. Roenburg

Adres: Garstenstr. 5g

Telefoon: 252u01

Email: ilse.vanRoenburg@hetnet.nl

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

- Sloten bij ingang + om de school gevaarlijk.
- voetgangers
oversteek Garstenstr. 5g naar Petersburg
Ik moet achteruit mijn auto uit
parkeren half op een drempel
Hier staan allemaal kinderen te
wachten en daardoor kan ik niet
gevaarlijk uit en in parkeren
De drempel komt ook scheef op de
uitrit van weg.
- gevaarlijk ontzangstplein waar al het
verkeer samen komt. Auto's en
fietsen / scooters → weesp rijden daar
niet zacht
Er lopen daar een berg kinderen



ngt 9

Naam:

J.B. Lautenslager de Jong.

Adres:

Petersburg 2

Telefoon:

06 - 290 57 557 0294 - 252204.

Email:

Jantine @ CHACHA.nl

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

- 1. Het ontwerp ontvangstplein, niet goed over na gedacht. automobilisten - scooters - kinderen alles op een plein levensgevaarlijk.
- 2. Veiligheid kinderen van te zoeken, sloten rondom de school enz.
- 3. Zelf voorachting naar uitwijk kleine ijsbaan. Niet blij met nieuw ontwerp veldpad. i.v.m. met langjaren + bomen zonlicht belemmerend ^{onze} ~~de~~ activiteiten.
- 4. Ontwerp school veel licht ramen? denk aan stookkosten, ramen schoonhouden.

ngt d

Naam:

K. Creemer

Adres:

Necht en Gein 5

Telefoon:

0294-251554

Email:

k.creemer@chello.nl

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

- fietspad ~~doe~~ gaat over op ontvangstplein
dagelijks rijden vele brommers en fietsers, er ont-
staan zeer gevaarlijke situaties. Op ont-
vangstplein moeten fietsen neergezet worden.
Kinderen kijken niet uit als ze weglopen v.d.
fietsenstalling naar school
m.a.w. fietspad ontsluiten v.d. ontvangstplein

ngt7.

Naam: Rob van Nood.

Adres: Petersburg 44

Telefoon: 0294-254602 / 06 20445302

Email: Robuannood@Live.nl

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

Niet aan de ijsbaan komen ! ▽

Geen vlonderpad achter de huizen.

hang jongeren,

Geen bomen op de ijsbaan.

~~Opmerkingen~~

Moet zij het met vergoeding en wor
waarde.

Te veel verkeer op petersburg.

Wat gaat de school kosten.

Ik ben niet eens met het bouwen van
de school ! ▽

ontvangstplein slecht gekozen voor

de omwonende ! ! en kinderen ! ! 2.0.5

ngt6

Naam: Pauline Hoogland

Adres: Klein Rinden 27

Telefoon: 06-5313751

Email: info@paulinehoogland.nl

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

- prachtig ontwerp! Den!
- hoe is de brandveiligheid / ontbranding geregeld van 1 hoog naar begane grond met zoveel kinderen op 1 hoog?
- Samen spelen op plein is groot goed!
maar is de scheiding zoals op virtuele film met fietsenrekken niet positief. Het is niet kindvriendelijk.

Succes en bedankt.

ngt5

Naam: P.K. Bosma

Adres: Dorpsstraat 9

Telefoon: 0294-481080

Email: D.K. Bosma @ AMC. UvA.nl

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

Prachtig ontwerp, mooi lief.

① De school is omgeven door water
Dit m.b.t. veiligheid van kleine kinderen
angewend goede afkasting of lekken
zyn nodig of minimaal water zonder school

② Brandveiligheid, hoevel nooduitgang?

ngt4

Naam: M. Verheul

Adres: Garstenstraat 53

Telefoon: 254053

Email: Meryn.verheul@planet.nl

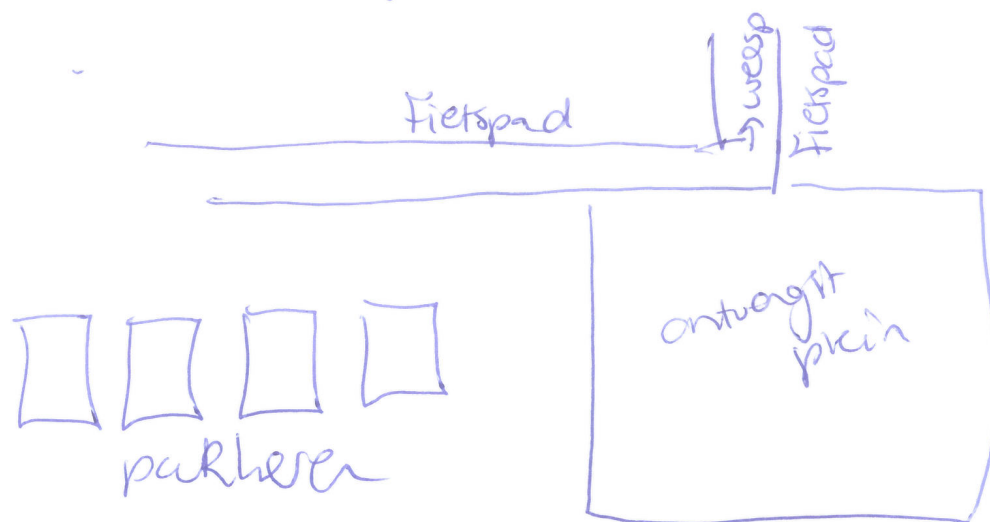
Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

ontwerp ontvangstplein: fietspad ontkleggen.

Bij het huidige ontwerp gaan fietsers en brommers over het ontvangstplein. dit is onveilig en onlogisch!

Graag de beukenhaag weg uit het ontwerp en daar een algemeen fietspad door laten lopen?

Dus een stuk fietspad (dubbel?) voor de veiligheid



fietspad volgt huidige ontwerp.

Wat betekent er nou sloten om een schoolplein heen?
dat kost qua veiligheid veel geld!

Dempe dit sloten en er is weer meer ruimte

Naam: M. Verheul
Adres: Garsterstraat 53
Telefoon: 254053
Email: Mergn.verheul@planet

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

Mooi gebouw → Maar te duur, die ramen met speciaal folie zijn straks niet haalbaar qua kosten. Daardoor wordt de school straks te warm in de zomer! Is daar wel aan gedacht?

Wat als er geen geld is voor de ramen met speciaal folie? Is er dan een alternatief om de hitte in de school te beperken tijdens een hete zomer?

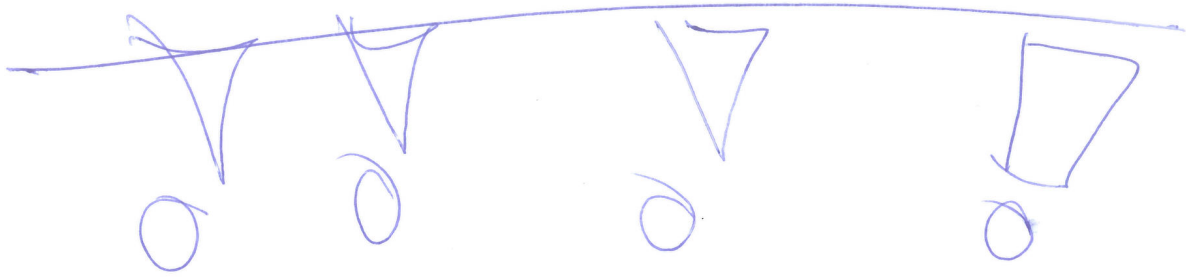
plaats van school ben ik niet mee eens!

zet de school voor in Nigtevecht op het land van boer De haan!

Om het verkeer (auto) te minderen
een Regel in te stellen:

Binnen een straal van
600 / 1000 m

niet met de auto naar school



NOT 2

Naam:

Belvett van Ginkel

Adres:

Nieuweweg 2

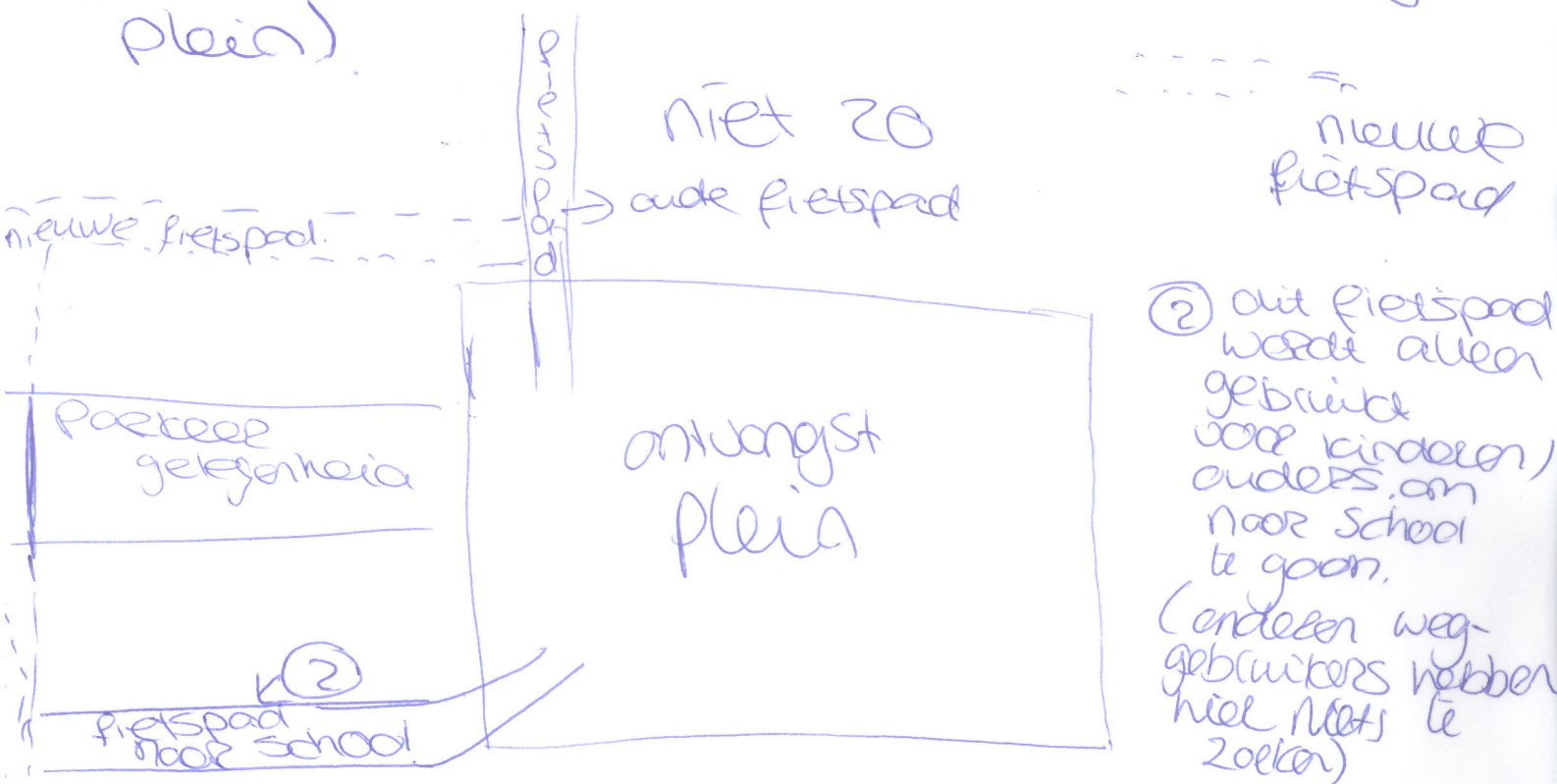
Telefoon:

252801 (029u)

Email:

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

het fietspad vanuit Weesp
omleiden (niet door het "ontvangst"
plein)



Vlonders maar de ijsbaan is eeg
Mooi, maar niet handig → raakt
hangjagersen uit om daar te hangen

2021

Naam: Telleke Holtmanns

Adres: Petersburg 46

Telefoon: 0294-254101

Email: njholtmanns@gmail.com

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

Mijn bezwaar is de vlonder achter de huizen, langs Petersburg 46, 48 etc. Ik ben erg bang dat het een hangplek voor jongeren gaat worden.

Misschien kan de ingang van de ysbaan aan de bovenzijde van de ysbaan komen

met vriendelijke groeten

~~Telleke Holtmanns~~
Noel

nyt 19

Naam:

Johan Tinholt

Adres:

gansten straat 57

Telefoon:

06-51486839

Email:

Tinholtj@hotmail.com

Opmerkingen voorlopig ontwerp landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht:

- * Ik heb een aantal vragen:
dient zijn
- * aantal uren bewegingen, pendag
- * de breedte van de weg ganstenstraat
- * Onbegrijpelijk dat het fietspad
op het ontvangsplein uitkomt
Scooters komen daar met ± 50 km p. uur aankijken
teerzij (kleine) kinderen daar lopen.

Bijlage 5

Workshop gebruikers
samenwoonschool,
(24 augustus 2010)

Gemeente Loenen aan de Vecht

Landschappelijke inpassing samenwoonschool

Verslag workshop gebruikers VO 24/08/2010

Datum 24 augustus 2010

Kenmerk LNE010/Asm/0054

Eerste versie

Aanwezig:

Gemeente Loenen a/d Vecht: Carel Smits, Kees de Kruijf, Wim Molenkamp, Jacqueline Martens

Scholen: Willy van Wijk (Kinderopvang De Boerderij), Bert Letteboer (De Flambouw)

Goudappel Coffeng: Marco Aarsen, Viviane de Groot

Afwezig, zonder kennisgeving:

De Tweemaster: Hans Broekhof

Gemeente Loenen a/d Vecht: Peter Bos

Afwezig, met kennisgeving:

Landschap Erfgoed Utrecht: Lennart in 't Veld

		Actie door
1	De bijeenkomst staat in het teken van het voorlopig ontwerp. Eerst is dit voorlopig ontwerp nog eens toegelicht. Vervolgens zijn de opmerkingen uit de bewonersavond van 26 mei besproken en is toegelicht hoe deze in het aangepaste conceptontwerp zijn verwerkt. Als laatste zijn een aantal beslispunten besproken.	
2	Toelichting voorlopig ontwerp: ⇒ In het ontwerp wordt een koppeling gemaakt tussen het schoolplein en Petersburg in de vorm van een ontvangstplein. ⇒ Op het ontvangstplein komen verschillende verkeersdeelnemers samen. Doordat verschillende weggebruikers veel onderling contact krijgen, zal de rijsnelheid omlaag gaan en zal het attentieniveau omhoog gaan. Dit komt de algehele verkeersveiligheid van de kinderen in het gebied ten goede. ⇒ Het ontvangstplein ligt verhoogd t.o.v. de omgeving, waardoor de snelheid van het verkeer wordt geremd ⇒ Voetgangers en fietsers komen vanaf de Garstenstraat via een eigen	

	verhoogde loper op het plein. Deze verhoging remt de snelheid op de Garstenstraat en op het plein. ⇒ Fietsen krijgen op het plein een centrale plek, de stallingen zijn langs de randen van het plein geconcentreerd. De fietsen worden afgeschermd met lage schanskorven met een hoogte van 80 cm, hiermee krijgt het plein tevens een meer besloten karakter. ⇒ Langzaam verkeer vanuit Weesp wordt ook via het plein geleid. ⇒ De rijloper voor autoverkeer op de Petersburg wordt op het plein met 'punaises' aangegeven. Om te voorkomen dat auto's illegaal op het plein parkeren worden betonnen zitelementen op het plein geplaatst. Dit is tevens de plek waar kinderen op hun ouders kunnen wachten. ⇒ Auto's parkeren kan in de parkeerzone, een deel van de vakken zijn langspaarkeervakken. De rijlopers in deze zone hebben een verplichte rijrichting, tussen de rijlopers zijn haakspaarkeerplekken gesitueerd. Doordat het verkeer in één richting is, maakt het verkeer een roterende beweging. Het overgrote deel van het autoverkeer blijft zo aan de westzijde van het ontvangstplein. ⇒ Aan de noordzijde van de langspaarkeervakken is een voetpad aangelegd, zodat kinderen niet onnodig over de rijbaan en tussen geparkeerde auto's hoeven te lopen. Aan de zuidzijde van het parkeergebied kunnen kinderen die met de auto zijn afgezet hun weg vervolgen over de voetgangersloper. ⇒ De toegang tot de ijsbaan is vormgegeven als een vlonderpad, hiermee wordt een verbinding gemaakt tussen het plein en de ijsbaan. De ijsbaan wordt hiermee steviger aan de dorpskern gekoppeld. Gebruikers van de ijsbaan kunnen hun fiets ook stallen op het ontvangstplein. ⇒ Het water tussen de woningen en de ijsbaan is verbreed, zodat de woningen voldoende privacy behouden en kan worden voldaan aan de extra behoefte aan wateropvang. ⇒ Vanaf het centrale punt van het schoolplein leiden looplijnen in de vorm van LED grondspots of gekleurde tegels naar de drie entrees van de scholen en kinderopvang. ⇒ De scheiding tussen de schoolpleinen van de Tweemaster en De Flam-bouw is visueel vormgegeven met gekleurde stenen. Deze stenen vormen tevens een spelaanleiding voor kinderen. Wanneer in de toekomst met één schoolplein gewerkt kan worden zijn er geen fysieke obstakels die moeten worden verwijderd. ⇒ Per plein is één waterspeelplaats voorzien, waar kinderen onder begeleiding met het water kunnen spelen. Hier kan ook educatie aan gekoppeld worden en er kan ruimte zijn voor waterspeelelementen. Wanneer er geen toezicht is, kunnen de plekken worden afgesloten door middel van een hek. ⇒ Om windhinder te beperken zijn bomen en struiken aan de noordzijde van het schoolplein van De Flam-bouw gesitueerd. Dit is echter geen	
--	---	--

	grond van de gemeente. ⇒ De brandweer kan het schoolplein oprijden via de centrale entree.	
3	Bewonersavond ⇒ Op 26 mei is het voorlopig ontwerp op een inloopavond aan de bewoners gepresenteerd. ⇒ De algemene indruk tijdens de avond was in grote lijnen positief, met een aantal interessante discussies ⇒ Er was vooral commentaar op dezelfde punten ⇒ De discussies op de avond hebben geleid tot verbeteringen in het ontwerp ⇒ Onder onderdeel 4 wordt per opmerking besproken wat hiermee is gedaan en waarover is gesproken tijdens de workshop.	
4	⇒ Op fietspad vanuit Weesp rijden veel brommers en scooters. Deze zorgen op ontvangstplein voor onveilige situaties. o Er blijken meer brommers en scooters over het fietspad vanuit Weesp te rijden, dit zorgt voor een sterke beperking van de verkeersveiligheid voor de kinderen op het ontvangstplein. o Het fietspad wordt daarom ter hoogte van het ontvangstplein naar het westen afgebogen. Om vanaf dit fietspad op het plein te komen moet een scherpe bocht worden gemaakt worden, waardoor deze route onaan trekkelijk wordt voor mensen met hoge snelheid. Dit pad wordt met een beukenhaag afgescheiden van het voetpad langs de parkeervakken. o Indien nodig kan in de opening naar het plein een extra hek worden geplaatst waardoor fietsers moeten afstappen. In eerste instantie wordt bekeken of de bocht voldoende verkeer een andere route laat nemen. ⇒ School heeft verkeersaantrekkende werking. Kunnen maatregelen getroffen worden in Garstenstraat om te voorkomen dat hier te hard gereden wordt (bv. Drempels, versmallingen, bloembakken, asverspringen, etc) o Dit gebied valt buiten het plangebied voor dit project. De oversteek van de langzaamverkeerloper over de Garstenstraat is verhoogd uitgevoerd waardoor de snelheid van het verkeer wordt beperkt. Daarnaast kan een extra drempel voor een snelheidsverlaging zorgen. ⇒ De stoep loopt op het ontwerp door over het kavel van Garstenstraat 63 o Aangepast in de tekening ⇒ Goed opletten op veiligheid bij water i.v.m. spelende kinderen o Om de veiligheid te verhogen zijn ter hoogte van de waterspeelplekken hekken geplaatst die open kunnen. o Naar aanleiding van het overleg wordt de volgende maatregel toege-	Gemeente Goudappel

	voegd. De beukenhagen rondom het schoolplein worden tegen een hek gezet, waardoor ook wanneer de haag nog laag is er voldoende veiligheid is. Rondom het water op het ontvangstplein en op de bruggen naar de schoolpleinen en de ijsbaan worden ook hekken aan beide zijden toegevoegd. ⇒ Parkeren op eigen terrein moet toegankelijk zijn, ook al maakt men hier nu nog geen gebruik van. - o In het voorlopig ontwerp zijn een aantal kavels niet toegankelijk met de auto, dit zijn de kavels die nu ook geen gebruik maken van deze voorziening. Op basis van het bestemmingsplan moeten de plaatsen toegankelijk blijven. - o De schanskorven zijn verplaatst naar het oosten, waardoor geen doorgaand verkeer gebruik kan maken van het ontvangstplein (hierover bij een volgend punt meer). De bewoners van 45 en 47 kunnen uit westelijke richting hun eigen terrein oprijden, de andere bewoners doen dit uit zuidoostelijke richting. - o Het blijkt dat het referentiebeeld van de schanskorven de bewoners op het verkeerde been heeft gezet. De referentie suggereert dat het om een hoge schanskorf gaat, hierdoor hebben de bewoners bezwaren tegen de schanskorven. De korven zijn slechts 80 cm hoog, in de rapportage wordt een aangepast referentiebeeld gebruikt. ⇒ Stoep loopt over deel kavel Petersburg 48 - o Aangepast in de tekening ⇒ Aanwonenden angst voor overlast vanaf vlonderpad - o Bij de aanwonenden heerst angst voor hangeugd op het vlonderpad. - o Het vlonderpad is ingekort en tegen het schoolterrein aangelegd en is daarmee geen vlonder meer. Het is een verhard pad dat wel eindigt in een klein vlonderpleintje aan de ijsbaan waar mensen hun schaatsen aan kunnen doen en waar de koek-en-zopie kan staan. - o Geopperd wordt om het pad in halfverharding of grastegels uit te voeren. Dit is goed alternatief dat het pad duurzamer maakt en wordt dus meegenomen in de aanpassingen van het ontwerp. - o Er is een hek gewenst om het pad naar de ijsbaan af te sluiten, hier wordt eenzelfde hek toegepast als op de schoolpleinen waardoor het een geheel wordt. - o De kinderopvang wil haar ruimte ter beschikking stellen voor de koek-en-zopie waardoor de ruimte ook in de avonden en weekenden gebruikt kan worden. ⇒ Kan ontvangstplein aan oostkant worden afgesloten voor autoverkeer? Dit is wens vanuit aanwonenden i.v.m. parkeeroverlast. Autoverkeer komt en gaat uit de Garstenstraat. Plein wordt zo ook veiliger. - o Aanwonenden hebben voorgesteld om het plein af te sluiten voor doorgaand verkeer.	Goudappel Goudappel Goudappel Kinderopvang
--	---	--

	- o In het ontwerp zijn de schanskorf en fietsenstalling naar het oosten doorgeschoven. Hierbij is rekening gehouden dat een auto niet ten zuiden langs de schanskorf kan rijden, maar fietsers wel. - o Opgemerkt is dat er nog steeds mensen zullen zijn die aan de oostzijde van deze afsluiting hun kinderen af komen zetten. Hier tegen zijn geen extra maatregelen te bedenken, hopelijk werkt voor de meeste ouders het omrijden en de moeite van het keren als een middel om voor een andere route te kiezen. - o Het ontvangstplein is in het projectbesluit opgenomen in de bestemmingen verkeer en maatschappelijk. Vraag is of de fietsenstallingen en schanskorven wel onder de functie verkeer kunnen vallen. De fietsenstallingen zijn openbaar toegankelijk en kunnen ook gebruikt worden voor de ijsbaan, de bibliotheek en bezoek van de aanwonenden, hierdoor wordt verwacht dat de stalling binnen de bestemming kan vallen. De schanskorven zijn lager dan 1,00m en kunnen worden beschouwd in de range bloembak, straatbank etc. Verwacht wordt dat dit ook binnen de bestemming mogelijk is. Jacqueline gaat dit nader uitzoeken met de juridische afdeling. ⇒ Graag hekken langs water op ontvangstplein - o Wordt aangepast, zie eerder in deze notulen ⇒ Ijsbaan - o De ijsbaan kan niet zonder substantiële aanpassingen worden gebruikt als speelweide. - o De scholen zijn het beheer van de ijsbaan als taak voor de gemeente. - o Voor het gebruik van de ijsbaan als speelweide is de ijsvereniging leidend, zij moeten aangeven wanneer de grond voldoende droog is en wanneer er water op gelaten wordt. Alleen onder goedkeuring van de vereniging zullen de scholen gebruik maken van de ijsbaan. De scholen zullen dit afstemmen met de vereniging. ⇒ Vanuit scholen moeten de ouders worden opgevoed om meer met de fiets te komen in plaats van met de auto. Er moet mentaliteitsverandering plaatsvinden. Nigtevecht is klein dorp, dus kan prima. - o De scholen zijn het hiermee eens ⇒ Denk aan voldoende verlichting i.v.m. sociale veiligheid. Zowel op ontvangstplein als het schoolplein van de Flammbouw - o In het ontwerp zijn extra lichtpunten opgenomen - o Op het schoolplein van De Flammbouw zullen bewegingssensoren op een aantal lampen worden bevestigd. Algemeen ⇒ In de tekeningen wordt de kinderopvang nog als BSO aangegeven, dit wordt aangepast tot KOV. ⇒ Onder het ontvangstplein wordt het water met behulp van een duiker met elkaar verbonden. Deze duiker moet voorzien worden van een	Gemeente: Jacqueline Goudappel Scholen Scholen Gemeente/scholen Goudappel
--	---	---

	rooster zodat afval de duiker niet verstopt. ⇒ Er is discussie ontstaan over de brug ter hoogte van De Flambouw, omdat deze niet noodzakelijk is voor de brandweer. De brandweer kan het volledige terrein via de centrale entree bereiken. Onderstaande argumenten pleiten voor behoud van deze brug: - o Kinderen met fiets kunnen deze ingang gebruiken zodat ze niet over het schoolplein hoeven te fietsen, of met de fiets aan de hand te lopen - o Dit biedt een extra route wanneer stilte rondom De Tweemaster gewenst is, bijvoorbeeld i.v.m. een proefwerk.	
5	Beslispunten: ⇒ Fietsroute vanuit Weesp via het ontvangstplein of afbuigen ten noorden van ontvangstplein? - o Unaniem wordt gekozen voor afbuigen ⇒ Ontvangstplein voor autoverkeer afsluiten aan oostzijde? - o Unaniem voor, vraag is echter hoe de omwonenden hierop zullen reageren. - o De juridische consequenties van deze keuze wordt in beeld gebracht ⇒ Vlonderpad vervangen voor aanliggend verhard pad met klein vlonderplein aan einde? Dit om ijsbaan bij geheel te betrekken. - o Unaniem akkoord, wel wil de kinderopvang een directe toegang tot dit pad hebben. - o De oppervlakte van het speelterrein voor de kinderopvang wordt bepaald op basis van het ontwerp en doorgegeven aan Willy. ⇒ Ontvangstplein: nu circa 85 fietsenstallingen. Overige 63 bij ingangen twee scholen en kinderopvang? - o De Flambouw gaat hiermee akkoord en heeft hier reeds ideeën over, zo is het gewenst om de kleuters op het plein te laten stallen. - o De gewenste verdeling van de 63 plaatsen moeten de scholen met elkaar afstemmen. - o De 'hooischuren' zijn uit het ontwerp verdwenen, deze zijn tussen wal en schip gevallen in het ontwerp. Binnen de projectgroep van de gemeente wordt bekeken wie dit uit moet gaan werken: architect of landschapsarchitect. Gestreefd wordt om dit bouwwerk vergunningvrij te maken. ⇒ Waterspeelplekken die afgesloten kunnen worden wanneer wenselijk? - o Unaniem akkoord ⇒ Ijsbaan in zomer ook te gebruiken als speelweide? - o Unaniem akkoord ⇒ Is houten brug tussen schoolplein De Flambouw en ijsbaan wenselijk? - o Deze is wenselijk - o Vraag reist of deze vergunningsplichtig is, gemeente zoekt dit uit	Gemeente: jacqueline Goudappel Goudappel Scholen Gemeente: Carel en Wim Gemeente: Jacqueline

	⇒ Drie lijnen naar entrees bestaande uit LED grondspotjes of uit verharding? o De grondspotjes zijn gewenst, kosten zullen hierbij leidend zijn. Gemeente zoekt de kosten voor aanleg en onderhoud uit, ⇒ Scheiding schooltijden o Wanneer in de toekomst besloten wordt om de schooltijden gelijkgetrokken worden moeten de consequenties voor de parkeerplaatsen in acht worden gehouden. Er zijn dan meer plaatsen nodig. ⇒ Schoolplein o De gemeente geeft aan dat zij uit ervaring weten dat het goedkoper is om de inrichting van de schoolpleinen als één geheel aan te besteden. Het is daarom verstandig voor de scholen en de kinderopvang hier samen over af te stemmen en met de gemeente	Gemeente: Carel Scholen Scholen
6	W.v.t.t.k. ⇒ Er zijn nog geen afspraken gemaakt over het plaatsen van de bomen op het erf van de noordelijke buurman. Wanneer dit niet mogelijk blijkt, dan is een talud voorzien van heesters op het schoolterrein een geschikt alternatief. ⇒ Het aangepaste ontwerp wordt op internet geplaatst, inclusief een toelichting. De omwonenden worden hier met een brief over geïnformeerd.	

Bijlage 6

Onderbouwing afsluiten Petersburg

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Datum
Onderwerp
Kenmerk
Pagina
Eerste versie

26 mei 2011
Onderbouwing afsluiten Petersburg bij samenwoonschool Nigtevecht
LNE013/Asm/0051
1/5
9 mei 2011

Beste Carel Smits,

In de huidige situatie is Petersburg een weg die de woonbuurten eromheen ontsluit. Op Petersburg rijden ongeveer 90 motorvoertuigen per etmaal. De weg wordt momenteel alleen gebruikt door de bewoners van Petersburg. Wanneer de nieuwe samenwoonschool op de locatie van het volkstuintencomplex gerealiseerd wordt, zal dit veranderen. De nieuwe samenwoonschool zal zorgen voor meer fietsverkeer, maar ook meer autoverkeer. De Garstenstraat is veruit de belangrijkste aanvoerroute voor het autoverkeer van ouders die hun kind komen afzetten.

In de toekomstige situatie parkeren bewoners en ouders hun auto op het parkeergebied dat aan de westzijde van het schoolterrein is gepositioneerd. Het parkeergebied heeft een rijcircuit dat bestaat uit twee rijbanen met eenrichtingsverkeer met daartussen haaksparkeren. Dit zorgt ervoor dat het autoverkeer aan deze zijde van het schoolterrein zal blijven. De automobilist maakt een rondgaande beweging en gaat ook via de Garstenstraat weer terug. Ter hoogte van de school is een ontvangstruimte gecreëerd, ter hoogte van deze ruimte zijn in de loop van de tijd twee alternatieven ontwikkeld voor het al dan niet toelaten van autoverkeer.

Voorlopig ontwerp – Petersburg volledig open

In het voorlopig ontwerp (mei 2010) bleef de Petersburg volledig open, verkeer zou over de ontvangstruimte kunnen rijden. De ontvangstruimte is overrijdbaar via een smalle rijloper voor autoverkeer en heeft dus zowel aan de oost- als de westzijde een toegang voor autoverkeer. Om de snelheid te remmen is de ontvangstruimte verhoogd uitgevoerd waardoor een drempel effect ontstaat. Om foutief parkeren te voorkomen zijn langs de rijloper zitelementen aangebracht op het plein. De lage snelheden van het verkeer en de restrictie in het parkeren zorgen voor een veilige situatie op deze plek voor kinderen.

Datum 26 mei 2011
Kenmerk LNE013/Asm/0051
Pagina 2/5
Eerste versie 9 mei 2011

Dit voorlopige ontwerp is gepresenteerd op de bewonersavond op 26 mei 2010 in het dorpscentrum in Nigtevecht. Deze avond kwam naar voren dat bewoners angst hebben dat automobilisten toch te snel zullen gaan rijden en er een onveilige situatie op de ontvangstruimte ontstaat wanneer dit ook toegankelijk is voor auto's. Tijdens deze avond gaven bewoners van de oostzijde van de ontvangstruimte (o.a. Petersburg 48) als alternatief een volledige afsluiting van de ontvangstruimte voor (vracht)auto's.

Definitief ontwerp – Petersburg afgesloten voor doorgaand verkeer

In overleg tussen de landschapsarchitect, de stedenbouwkundige, de verkeerkundig adviseur en de gemeente is besloten de ontvangstruimte in het definitief ontwerp (oktober 2010) aan de oostzijde af te sluiten van autoverkeer. De fietsers en voetgangers kunnen hier uiteraard wel gemakkelijk hun weg vervolgen. Om te voorkomen dat de automobilisten vanuit de oostzijde de ontvangstruimte opkomen, wordt hier een fysieke afscheiding aangebracht. Op deze manier komt het accent van de entree van de samenvoerschool meer aan de westzijde te liggen en ondervinden de bewoners aan de oostzijde van de ontvangstruimte (Petersburg 47, 45, 43, 41, 39, 37, 35, 33, 48, 46 en 26) geen hinder van het extra autoverkeer. Er ontstaat hier extra luwte en de enige automobilisten die nu nog gebruik maken van dit deel van de Petersburg zijn deze bewoners zelf.

Verkeerskundige onderbouwing Petersburg afsluiten voor doorgaand verkeer

Verkeerskundig levert het afsluiten van de Petersburg geen problemen op. In het Verkeersonderzoek in Nigtevecht (kenmerk SAB027/Lti/0144) zijn zes scenario's beschreven. De situatie in het definitieve ontwerp is eigenlijk een zevende scenario. Hieronder wordt dit scenario op dezelfde aspecten beschreven als met de andere scenario's in het verkeersonderzoek is gebeurd.

Datum
Kenmerk
Pagina
Eerste versie

26 mei 2011
LNE013/Asm/0051
3/5
9 mei 2011



*Figuur 1: Knip in autostructuur
noordzijde Petersburg*

Verkeersdrukke

In de huidige situatie is, voor het verkeer dat is gerelateerd aan de samenwoonschool, de route via de Garstenstraat de kortste route om de locatie te bereiken. Dit betekent dat alle verkeer via deze straat heen en terug rijdt, in de ochtend is dit een toename van 63 autobewegingen. Dit geldt ook voor dit scenario.

Verkeersveiligheid

Ter hoogte van het punt Petersburg – Garstenstraat – Oost en Vecht ontstaan de drukste punten waar kinderen te fiets en te voet oversteken. Omwille van de verkeersveiligheid heeft eenrichtingsverkeer de voorkeur. De kinderen verwachten de auto's vanuit de Petersburg en bij de gekozen rijrichting zien automobilisten de kinderen duidelijk voor zich bij zowel de voetgangersoversteek als de fietsoversteek.

Bij tweerichtingsverkeer is de kans groot dat kinderen in de dode hoek van een auto verdwijnen wanneer deze vanuit dezelfde richting komt. De kinderen worden dan letterlijk over het hoofd gezien.

Datum 26 mei 2011
 Kenmerk LNE013/Asm/0051
 Pagina 4/5
 Eerste versie 9 mei 2011

In het definitieve ontwerp is een goede combinatie gevonden door de voordelen van eenrichtingverkeer in te passen in een systeem met tweerichting verkeer. Op het kruispunt Garstenstraat/ Petersburg zorgt de parkeerkamer ervoor dat verkeersstromen op een logische wijze uit elkaar worden getrokken. Verkeer richting school slaat rechtsaf naar de parkeerkamer toe. Bij het verlaten van de parkeerkamer maken automobilisten eerst een bocht, waarna ze recht op het overige verkeer aankomen en goed zicht hebben op de loper voor langzaam verkeer. De verkeersveiligheid is hiermee goed in het ontwerp ingepast.

Bereikbaarheid

In dit scenario worden bewoners van Petersburg gedwongen om hun woning vanuit een bepaalde richting te bereiken. Door het tweerichtingenverkeer is de bereikbaarheid in principe goed. Alleen bewoners van de Petersburg met huisnummer 43 en lager moeten door de knip omrijden. Ter hoogte van de knip kunnen zij keren en via dezelfde route de buurt weer verlaten. Alle parkeerplaatsen op eigen terrein zijn bereikbaar in dit ontwerp. In de openbare ruimte worden extra parkeerplaatsen in de parkeerkoffer gerealiseerd.

Omrijfactor

In onderstaande tabel 1 wordt per scenario voor de schoollocatie, woningen aan de Petersburg ter hoogte van nummer 28 en woningen aan de Garstenstraat ter hoogte van nummer 47 de omrijfactor aangegeven.

locatie	scenario 0	scenario 1	scenario 2	scenario 3	scenario 4	scenario 5	scenario 6
schoollocatie	1,00	1,64	1,64	1,64	1,64 of illegaal 0,79	1,00	1,00
Petersburg t.h.v. nr. 28	1,00	1,06	1,06	1,06	1,06	1,00	1,64
Garstenstraat t.h.v. nr. 47	1,00	1,76	1,76	1,76	1,00	1,00	1,00
Oostzijdsestraat	1,00	1,55	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Tabel 1: Omrijfactor per scenario

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de bewoners van de Petersburg (noordoostzijde) een beperkte omrijfactor hebben door het instellen van de knip. Voor de overige locaties is de meest directe route beschikbaar.

Parkeersituatie

De parkvoorzieningen liggen logisch ten opzichte van de aanrijroute van bestuurders. Aangenomen mag worden dat bestuurders dan ook op de aangewezen plekken parke-

Datum	26 mei 2011
Kenmerk	LNE013/Asm/0051
Pagina	5/5
Eerste versie	9 mei 2011

ren. De plekken kunnen daarbij eenvoudig voorwaarts worden ingereden en vervolgens ook weer voorwaarts worden uitgereden. Dit zorgt ervoor dat het parkeren tot weinig oponthoud zorgt en de kans dat ouders de plekken gebruiken groter wordt. Ook wordt de verkeersveiligheid zo min mogelijk beperkt.

Alle parkeerplaatsen op eigen terrein zijn in dit ontwerp bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Ir. M.C.J. (Marco) Aarsen
adviseur/landschapsarchitect

Ir. E.V. (Viviane) de Groot
verkeerskundig adviseur/stedenbouwkundige

Bijlage 7

Wijzigingen
ontwerp inpassing
samenwoonschool ten
opzichte van rapport

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Stichtse Vecht

Wijzigingen in ontwerp aan de hand van wensen van bewoners en Provincie Utrecht

T.o.v. rapport Landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht,
oktober 2010

Datum
Kenmerk
Eerste versie

28 februari 2011
LNE012/Asm/0055

Het rapport 'landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht' met als kenmerk LNE010/Asm/046 is verschenen in oktober 2010. Zowel vanuit bewoners als vanuit de Provincie Utrecht zijn er een aantal wensen ingediend om het ontwerp op enkele punten aan te passen. De wensen van de bewoners hebben betrekking op de ontvangstruimte, die van de Provincie Utrecht hebben betrekking op het groene kader rondom de nieuw in te passen samenwoonschool.

Ontvangstruimte

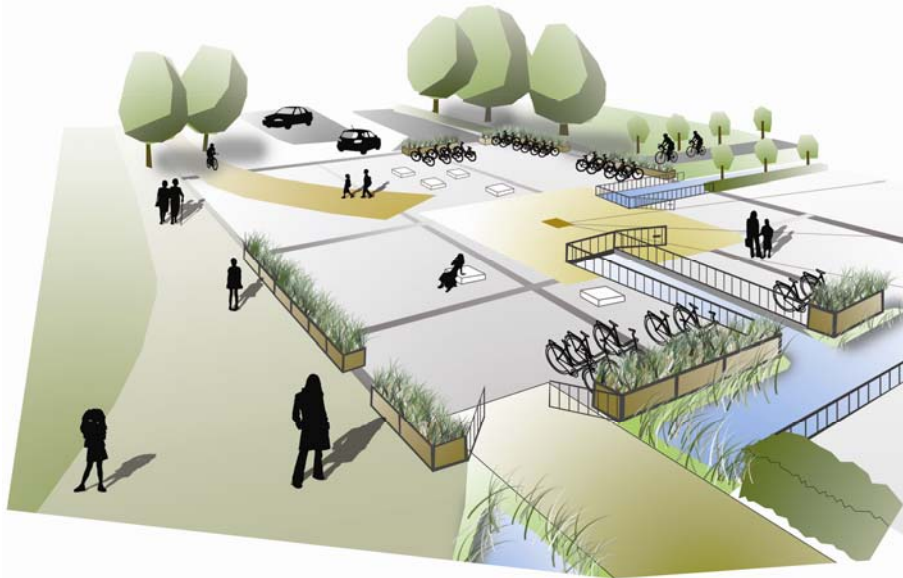
In het ontwerp zijn schanskorven toegepast om de ontvangtruimte af te schermen. Deze schanskorven hebben een hoogte van circa 80 cm en worden gecombineerd met fietsenstallingen.

Bewoners hebben verzocht een afscherming te vinden met een groenere uitstraling. Een haag is hier niet wenselijk, aangezien de ontvangstruimte dan te veel op zou gaan in de omgeving. Het schoolplein en de parkeerkamer hebben namelijk ook een haag als afscheiding. We kiezen er voor om hier houten plantenbakken toe te passen. In deze bakken is ruimte voor wintergroene beplanting, vaste planten en perkgoed. Ook kunnen kinderen en omwonenden betrokken worden om van deze plantenbakken samen iets moois te maken. Voor kinderen kan dit tevens een educatieve waarde hebben. De plantenbakken hebben een natuurlijke uitstraling en zijn van het merk Falco (FalcoBloc met hout, 200cm * 60cm * 60cm, l*b*h). Ook de plantenbakken worden geplaatst in combinatie met fietsparkeren.

In de afscherming van de ontvangstruimte wordt op verzoek van de bewoners een extra opening gemaakt aan de zuidoost zijde. Zo kunnen fietsers hier sneller het plein opkomen. Ook worden de fietsenstallingen aan de zuidoost zijde op het plein verwijderd om extra rust voor de woningen te creëren.



FalcoBloc plantenbak met hout



Artist impression ontvangstruimte



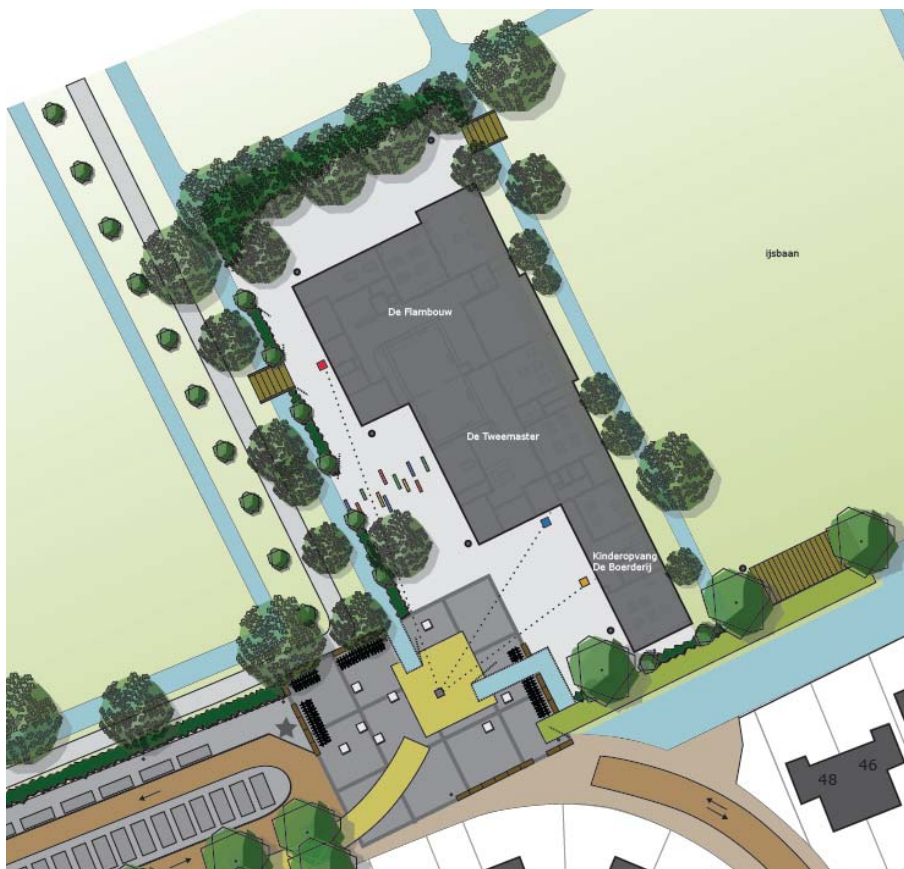
Bovenaanzicht aangepaste ontvangstruimte

Groene omkadering samenwoonschool

Vanuit de Provincie Utrecht is het verzoek gekomen de samenwoonschool wat zwaarder in het groen te zetten, zodat het zicht op de nieuwe school wat meer wordt beperkt. Hierbij wordt gebruik gemaakt van gebiedseigen beplanting, zoals wilg en es. Met name aan de west- en oostzijde van de samenwoonschool worden extra wilgen en essen aangeplant.

De beukenhaag aan de oostzijde van de school komt te vervallen. Het schoolplein loopt niet door aan deze zijde van de school en hoeft dus ook niet op een dergelijke manier te worden afgeschermd met een beukenhaag met hierin een hekwerk. In plaats daarvan wordt gras, wilg en es aangebracht.

De beukenhaag aan de west- en zuidzijde van het schoolplein blijft gehandhaafd. In deze beukenhaag zijn enkele afsluitbare waterspeelplaatsen aanwezig en de beukenhaag wordt voorzien van een hekwerk met een hoogte van circa 1 meter. In de beukenhaag aan de west- en zuidzijde worden ook knotwilgen aangebracht. Deze sluiten goed aan bij het huidige beeld langs het fietspad. Ook zorgen de knotwilgen voor wat verzachting, terwijl het overzicht in verband met sociale veiligheid toch gehandhaafd blijft.



Extra groen rondom nieuwe samenwoonschool

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng