

Nota van beantwoording

zienswijzen

“Totaalproces verkeersonderzoek

en

landschappelijke inpassing

samenwoonschool Nigtevecht

en

gemaakte keuzes”



Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	p. 3
2.	Zienswijzen rapportage landschappelijke inpassing en verkeer samenwoonschool Nigtevecht.....	p. 4/16
3.	Conclusie.....	p. 17

1. Inleiding

De gemeente Stichtse Vecht is voornemens een samenwoonschool te realiseren in de noordoosthoek van de dorpskern Nigtevecht. De samenwoonschool voorziet in de samenvoeging van de Christelijke basisschool de Flambouw en de openbare basisschool De Tweemaster. Daarnaast wordt kinderopvang De Boerderij in de nieuw te bouwen school ondergebracht.

Ten behoeve van het realiseren van de samenwoonschool in Nigtevecht is een projectbesluit-alsmede een bouwvergunningprocedure doorlopen. De bouwvergunning is op grond van het projectbesluit verleend. Hiertegen is een tweetal beroepschriften ingediend bij de rechtbank Utrecht.

De rechtbank Utrecht heeft op 29 april 2011 een tussenuitspraak gedaan. De rechter overweegt in de rechterlijke uitspraak dat de gemeente gekozen heeft voor een verkeersvariant voor het afwikkelen van het verkeer tengevolge van de komst van de school, welke niet in de ruimtelijke onderbouwing staat beschreven. De rechter stelt de gemeente in de gelegenheid om gemotiveerd aan te geven op welke gronden de verkeersafwikkeling bijdraagt aan een goede ruimtelijke ordening. Om inzichtelijk te maken op welke wijze de verkeersaspecten in de belangenafweging zijn meegenomen kan de gemeente gebruik maken van een (nadere) verklaring van een verkeersadviseur. Belanghebbenden dienen in de gelegenheid te worden gesteld om te reageren op een (eventuele) nadere verklaring of rapportage van een verkeersadviseur.

Gelet op de tussenuitspraak heeft de gemeente Goudappel Coffeng verzocht om de gekozen verkeersafwikkeling nader te onderbouwen. Ter uitvoering hiervan heeft deze verkeersadviseur de rapportage "Totaalproces verkeersonderzoek en landschappelijke inpassing samenwoonschool Nigtevecht en gemaakte keuzes" (verder totaalproces) opgesteld. In bijlage 6 van het totaalproces is de gekozen verkeersafwikkeling nader onderbouwd.

Vervolgens heeft de gemeente bij brief van 1 juni 2011 belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om tot en met 20 juni 2011 een schriftelijke zienswijze in te dienen op het totaalproces. Er zijn brieven verstuurd aan 132 adressen (licht en donker gearceerd aangegeven op onderstaande kadastrale kaart).



Er is een 8-tal zienswijzen ingediend. In deze nota van beantwoording worden de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien.

2 Zienswijzen rapportage landschappelijke inpassing en verkeer samenwoonschool Nigtevecht

Gedurende de termijn om op het totaalproces te reageren zijn de volgende zienswijzen ingediend:

1. XXX, ingekomen 8 juni 2011;
2. XXX, ingekomen 9 juni 2011;
3. XXX, ingekomen 17 juni 2011;
4. XXX, ingekomen 18 juni 2011;
5. XXX, ingekomen 19 juni 2011;
6. XXX, ingekomen 19 juni 2011;
7. XXX, ingekomen 20 juni 2011;
8. XXX, ingekomen 21 juni 2011.

Hieronder worden de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. Per zienswijze wordt in de daarop volgende conclusie aangegeven of en in hoeverre het project aanpassing behoeft.

2.1 XXX

Reclamant is voorstander van de voorgestelde oplossingsrichting. Dit is de meest verkeersveilige oplossing en voorkomt dat het verkeer van de Petersburg noordoostzijde in de circulatie wordt opgenomen. Reclamant zou graag zien dat ter hoogte van Klein Muiden stapvoets mag worden gereden in de Garstenstraat of dat de Garstenstraat vanaf daar autoluw wordt gemaakt. Indien voor een andere variant wordt gekozen dan de nu voorliggende, verzoekt reclamant om geluidwerende voorzieningen in de Garstenstraat.

Reactie

Het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng uit 2009 (verder het verkeersonderzoek) is uitgangspunt geweest voor het bepalen van de verkeerskundige afwikkeling rond de school. Na consultatie van de bewoners is gebleken dat er (groot) draagvlak bestaat voor de variant waarin de Petersburg wordt afgesloten. Hierin kunnen de bewoners van de Garstenstraat en de Petersburg noordwestzijde hun woning bereiken en vindt een goede afwikkeling van het verkeer voor de samenwoonschool plaats. Gelet op de behoefte van (ouders van) gebruikers van de school om de school met de auto te kunnen bereiken, biedt het autoluw maken van de Garstenstraat vanaf Klein Muiden geen gepaste oplossing. De toegestane maximum snelheid bedraagt 30 km/u. Op de kruising Garstenstraat - Petersburg - Oost en Vecht wordt op een groot vlak een verhoging aangebracht. Ook ander straatmateriaal kan ertoe bijdragen dat de verkeersdeelnemers zich ervan bewust zijn dat zij zich in een schoolgebied bevinden.

Conclusie

Het project behoeft geen aanpassing. Indien uit de praktijk blijkt - voor het eerst na zes maanden na ingebruikname van de school met bijbehorende verkeersafwikkeling - dat extra snelheidsbeperkende maatregelen - boven op de reeds voorgenomen maatregelen - nodig zijn, treedt de gemeente hierover met omwonenden in overleg. Gedacht kan worden aan het aanbrengen van drempels.

2.2 XXX

Reclamant vraagt zich af of de gemeente zich realiseert dat de Garstenstraat in de voorgestelde variant te maken krijgt met autoverkeer dat de kinderen brengt en haalt. Met uitzondering van de gebruikers die buiten Nigtevecht wonen, is het niet noodzakelijk om de school te bereiken met de auto. Dit kan ook wandelend of met de fiets. Reclamant verzoekt om een verbodsbord naar het voorbeeld van Abcoude met ontheffing voor (ouders van) gebruikers van de school woonachtig buiten de dorpskern Nigtevecht. Indien het voorliggende ontwerp gehandhaafd blijft verzoekt reclamant om snelheidsbeperkende maatregelen zoals plantenbakken of drempels.

Reactie

Voor het autoluw maken (naar voorbeeld van Abcoude) wordt verwezen naar de reactie onder § 2.1. Het verder weg situeren van de parkeerkamer wordt niet wenselijk geacht.

Uit het verkeersonderzoek komt naar voren dat het totaal aantal ritten per dag tengevolge van de samenwoonschool 226 bedraagt. Een belangrijke piek wordt verwacht in de ochtendperiode tussen 08.15u en 08.30u. In dit kwartier worden de meeste kinderen gebracht. Binnen dat kwartier worden in totaal 50 ritten verwacht, dit zijn 25 ouders die hun kind afzetten en vervolgens weer wegrijden. De ouders die de kinderen met de auto naar school brengen zullen daarna vaak doorgaan naar hun werk. Van deze mensen kan niet worden verlangd dat zij de kinderen eerst lopend dan wel met de fiets naar school brengen om vervolgens thuis de auto op te halen en naar het werk te gaan. Overigens wordt in de huidige situatie ca 13% van de leerlingen met de auto gebracht. De gemeente is zich ervan bewust dat de situatie op de Garstenstraat en de Petersburg vanuit het oogpunt van verkeer zal veranderen. Er komen extra ritten vanwege de komst van de school. Dit zal met name merkbaar zijn tijdens de piekmomenten. De Garstenstraat kan de aantallen motorvoertuigen goed aan. Door de voorgestelde variant komen anderzijds minder ritten voor de bewoners van Petersburg. Het aantal ritten van motorvoertuigen over de Petersburg bedraagt momenteel ca 300 per etmaal. De gemeente acht de komst van de school en de daarmee gepaard gaande autoritten acceptabel. Een verbodsbord voor auto's biedt geen gepaste oplossing.

Het verzoek tot snelheidsbeperkende maatregelen is bij de gemeente bekend. De gehele dorpskern van Nigtevecht is ingericht als 30 km/u-zone. Indien de praktijk uitwijst dat - naast de geplande verhogingen genoemd onder § 2.1 - verdergaande snelheidsbeperkende maatregelen dienen te worden genomen dan is de gemeente hiertoe bereid. Maatregelen zullen wel in overleg met de bewoners worden genomen en aangelegd. Uit gedane snelheidsmetingen in de periode 29/08/2009-04/09/2009 en 10/09/2009-15/09/2009 is overigens gebleken dat het overgrote merendeel van de automobilisten zich aan de toegestane snelheid houdt. Ruim 72% reed 30 km/u of langzamer, van de overige 28% is de maximaal gemeten snelheid 39 km/u.

Conclusie

Het project behoeft geen aanpassing. Indien uit de praktijk blijkt - voor het eerst na zes maanden na ingebruikname van de school met bijbehorende verkeersafwikkeling - dat extra snelheidsbeperkende maatregelen - boven op de reeds voorgenomen maatregelen - nodig zijn, treedt de gemeente hierover met omwonenden in overleg. Gedacht kan worden aan het aanbrengen van drempels.

2.3 XXX

Reclamant acht het op de eerste plaats onzorgvuldig dat gemachtigde van reclamant de brief van 1 juni niet heeft ontvangen. Voorts acht reclamant het onjuist en nalatig dat reclamant niet actief betrokken is geweest bij de totstandkoming van deze variant, aangezien de afsluiting van de Petersburg juist voor reclamant grote nadelige gevolgen heeft. Reclamant verwacht een verkeerschaos aan de oostzijde vanaf het punt dat de Petersburg wordt afgesloten.

Reclamant heeft een second opinion d.d. 16 juni 2011 ingebracht van het bureau VMC Beleids- en Procesmanagement. In deze rapportage worden de volgende aandachtspunten genoemd:

- 1. ten onrechte is in het verkeersonderzoek niet een toetsing aan de bereikbaarheid van de bestaande panden en percelen opgenomen, waarbij uitgangspunt is dat de huidige bereikbaarheid wordt gewaarborgd;*
- 2. de negatieve aspecten van de verschillende scenario's zijn niet op hun merites beoordeeld;*
- 3. het nieuw voorgestelde zevende scenario heeft gevolgen voor de doorgaande bereikbaarheid voor de woningen Petersburg 39 t/m 47;*
- 4. alhoewel met een computersimulatie is aangegeven dat het voor de woning Petersburg 43 ook in de toekomst mogelijk is met een auto en caravan op eigen terrein te parkeren, zal dit in de praktijk voor de woningen 43 t/m 47 niet mogelijk zijn;*
- 5. de situatie ten oosten van de voorgestelde knip nodigt uit tot ongewenst parkeergedrag ter hoogte van de woningen Petersburg 43 t/m 47;*

6. *de voorgestelde parkeerkamer, waarvan met name tijdens de piekmomenten automobilisten gebruik maken die hun kinderen willen afzetten/ophalen en automobilisten die hun woning willen bereiken, leidt tot een verkeersonveilige situatie.*

Reactie

De gemeente heeft de brief van 1 juni jl. toegestuurd aan bewoners van 132 woningen in Nigtevecht. Hierbij zijn eventuele gemachtigden van bewoners niet nagegaan. De gemeente stelt zich op het standpunt dat het besluitvormingsproces om te komen tot het voorliggende ontwerp, waarbij de Petersburg wordt afgesloten, zorgvuldig is doorlopen. Door consultatie van de inwoners van Nigtevecht is uiteindelijk gekozen voor de voorliggende variant. Dit blijkt ook uit het aantal en de inhoud van de ingediende zienswijzen op het totaalproces.

De gemeente waardeert de inbreng van de second opinion waarin enkele gevolgen van de gekozen verkeersvariant nog eens extra worden benoemd.

1. Het waarborgen van de bereikbaarheid van de panden is inderdaad niet als apart uitgangspunt benoemd in het verkeersonderzoek. In de voorgestelde zes scenario's was hiertoe ook geen aanleiding. In bijlage 6 van het totaalproces is wel expliciet aandacht besteed aan de bereikbaarheid van de woningen. Deze blijft gegarandeerd, ook met auto en caravan. Weliswaar met een kleine omrijfactor, waarbij de omrijtijd maximaal 20 seconden is.
2. Zoals in het verkeersonderzoek alsmede bijlage 6 van het totaalproces staat beschreven zijn er verschillende oplossingsrichtingen voor de te verwachten verkeersstromen. Uiteindelijk zijn er zeven scenario's geschetst. In het verkeersonderzoek heeft Goudappel Coffeng haar voorkeur uitgesproken voor scenario 3. Consultatie van de inwoners van Nigtevecht heeft ertoe geleid dat er een zevende scenario is ontworpen waarbij een knip wordt aangebracht in de Petersburg. Ook deze variant is vanuit verkeerskundig oogpunt een prima alternatief.

In het verkeersonderzoek is scenario 3 (eenrichtingsverkeer Petersburg vanaf nr. 28 en Garstenstraat tot aan Klein Muiden) als voorkeursvariant aangegeven, gevolgd door scenario 2 (eenrichtingsverkeer Petersburg en Garstenstraat tot aan Klein Muiden). Hieronder een vergelijking van het zevende scenario met de scenario's 2 en 3.

Verkeersdrukte

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 7 geldt hetzelfde.

In de overige scenario's moet het verkeer heen via Oostzijdsestraat en Petersburg en terug via de Garstenstraat. Dit betekent dat de verkeersdrukte wordt verspreid. Zo neemt in de ochtendspits op de Petersburg het verkeer toe met 38 en op de Garstenstraat met 25 motorvoertuigen.¹

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. Hierdoor is de verkeersveiligheid van scenario 2 en 3 in basis goed, dit is natuurlijk nog wel afhankelijk van de daadwerkelijke vormgeving.

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. Scenario 7 heeft door zijn circulatie in basis een slechtere verkeersveiligheid dan de overige scenario's. Door de vormgeving van de verkeersstructuur wordt de

¹ 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.

verkeersveiligheid echter geborgd. Kinderen rijden namelijk de speciale loper op, voordat auto's rechtsaf kunnen slaan. Dus ter hoogte van de afslaande beweging zijn geen kleine kinderen op de fiets aanwezig. Kinderen die naar de middelbare school in Weesp gaan hebben nog wel de mogelijkheid om auto's te kruisen, zij worden echter minder snel over het hoofd gezien door hun lengte en grotere fietsen. Wanneer deze kinderen zich onveilig voelen kunnen zij ook via de loper en de ontvangstruimte naar het fietspad richting Weesp fietsen.

Bereikbaarheid

Door het instellen van eenrichtingsverkeer of het maken van een knip 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.

Bewoners van het noordelijkste deel van de Petersburg ondervinden van alle drie de scenario's hinder in de vorm van omrijden. In scenario 2 en 3 geldt voor alle woningen in dit noordelijke deel dat de rit naar de woning toe langer is. In scenario 7 geldt voor de woningen 43 en oostelijk daarvan, dat zij meer meters moeten afleggen dan in de huidige situatie bij zowel bereiken als verlaten van de woning. Voor bewoners van de Garstenstraat verslechterd de bereikbaarheid in de scenario's 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 43 en woningen aan de Garstenstraat ter hoogte van nummer 47 de omrijfactor aangegeven.

locatie	scenario 0	scenario 2	scenario 3	scenario 7
schoollocatie	1,00	1,64	1,64	1,00
Petersburg t.h.v. nr. 43	1,00	1,06	1,06	1,25
Garstenstraat t.h.v. nr. 47	1,00	1,76	1,76	1,00
Oostzijdsestraat	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, van de knip ondervinden zij meer hinder. Voor de schoollocatie en de bewoners aan de Garstenstraat is de omrijfactor een stuk groter bij scenario 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 zullen zij te maken krijgen met een gewenningsperiode.

Parkeersituatie

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

In alle drie de scenario's liggen de parkvoorzieningen logisch ten opzichte van de aanrijroute van bestuurders. Aangenomen mag worden dat bestuurders dan ook op de aangewezen plekken parkeren. Bij de scenario 2 en 3 is de kans groter dat bestuurders ter hoogte van de school zullen stoppen buiten de aangewezen parkeerplaatsen, in scenario 7 is dit haast onmogelijk. Alleen voor bewoners uit de buurt rondom Petersburg kan het interessant zijn om naar de oostzijde van de ontvangstruimte te rijden en hier hun kinderen uit de auto te zetten en vervolgens weer weg te rijden. Gelet op de te nemen weg mag worden verwacht dat deze ouders hun kinderen te voet naar school brengen.

3. Het gekozen ontwerp heeft inderdaad een verandering voor de bereikbaarheid van de woningen Petersburg 39 t/m 47 tot gevolg. De woningen aan de Petersburg 45 en 47 zullen gebruik gaan maken van de parkeerkamer. De woningen aan de Petersburg 39, 41 en 43 zullen via hun woningen per auto alleen nog kunnen bereiken via de zuidzijde van de Petersburg. De komst van de samenwoonschool inclusief de gekozen verkeersafwikkeling acht de gemeente van groter belang dan de (beperkte) omrijfactor waarvoor de bewoners zich eventueel gesteld zien.
4. Zoals eerder vermeld waarborgt de gemeente de bereikbaarheid van het eigen terrein met auto en caravan. Om aan te tonen dat dit mogelijk blijft is een computersimulatie getekend. Hieronder is de tekening opgenomen. Om het eigen terrein voor de woning Petersburg 43 met auto en caravan te bereiken is wel een aantal steekbewegingen met het voertuig nodig. De groene lijn in de tekening is de bovenbouw van de caravan, hiervoor is vrije ruimte nodig. De overige lijnen zijn de wielen, hiervoor is verharding nodig.

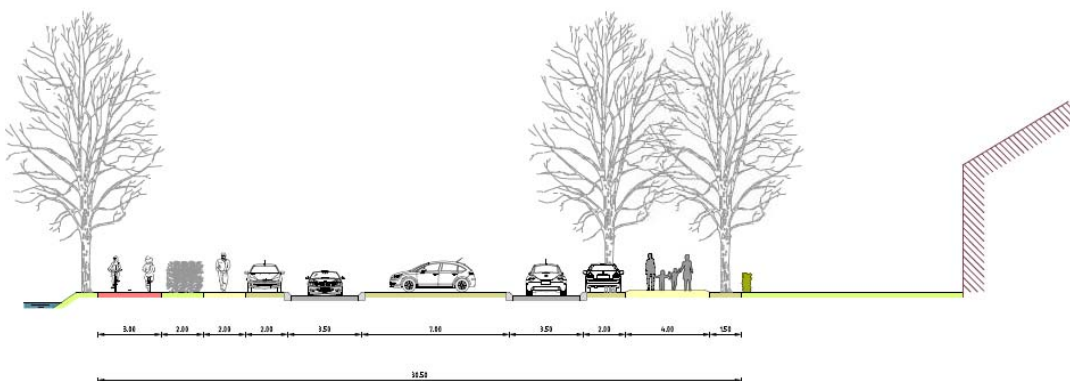


Ook zijn er andere oplossingen te bedenken om de caravan op eigen terrein te parkeren, bijvoorbeeld door de caravan los te koppelen en eventueel een hulpmiddel in te zetten.

Over de exacte invulling van de inrichting ter plaatse van de Petersburg zal nog nadere afstemming met omwonenden plaatsvinden. Aangezien het parkeren van de caravan op eigen terrein niet dagelijks zal plaatsvinden, acht de gemeente de bereikbaarheid met caravan acceptabel.

5. Met uitzondering van een enkeling is de verwachting niet dat ouders hun kinderen via de zuidzijde van de Petersburg halen en brengen. De route via de Garstenstraat is voor veel ouders de kortste route. Daarbij komt dat de oostelijke route via een woonerf leidt met vele steile drempels. Deze route is derhalve ook minder plezierig om te volgen. Ook de parkeervoorzieningen liggen logisch gesitueerd gezien vanuit de aanrijroute. In het begin zal er een gewenningsperiode nodig zijn voor een ieder om de daarvoor bedoelde route te gebruiken. Indien de praktijk uitwijst dat de gekozen verkeersafwikkeling tot het ongewenste effect leidt dat (meerdere) ouders toch (regelmatig) de Petersburg zuidzijde als haal- en brengroute gebruiken en dit tot opstoppen dan wel een verkeersonveilige situatie leidt, zal de gemeente in overleg met de scholen de nodige maatregelen nemen. De verwachting is dat de (ouders van) gebruikers die de school met de auto willen bereiken gebruik maken van de daarvoor bestemde en als zodanig - middels bewegwijzering - ingerichte route. Gedacht kan worden aan een verbodsbord voor auto's aan het begin van de zuidzijde van de Petersburg, waarbij bewoners zijn uitgezonderd. Ook het schoolbestuur kan een rol spelen bij het motiveren van de ouders om de daarvoor bestemde route te kiezen.
6. De gemeente bestrijdt dat er in en rond de parkeerkamer een verkeersonveilige situatie ontstaat. Het parkeergebied heeft een rijcircuit dat bestaat uit twee rijbanen met eenrichtingsverkeer met daartussen haaksparkeren. Het eenrichtingsverkeer wordt ondersteund door bebording. De automobilist komt via de Garstenstraat aanrijden, maakt een rondgaande beweging en gaat via de Garstenstraat terug. Ter hoogte van het punt Petersburg - Garstenstraat - Oost en Vecht ontstaat het drukste punt waar de automobilisten de parkeerkamer inrijden en lopende en fietsende ouders en kinderen de voor hen bestemde

loper opgaan. Het eenrichtingsverkeer in de parkeerkamer zorgt ervoor dat kinderen de auto's verwachten en de automobilisten zien de kinderen duidelijk voor zich. De looper voor langzaam verkeer wordt op het genoemde kruispunt verhoogd aangelegd, waardoor de snelheid wordt geremd. En de verschillende verkeersdeelnemers weten dat ze hier alert moeten zijn op andere verkeersdeelnemers. Alle verkeersdeelnemers zijn zich ten volle bewust dat er mogelijke andere verkeersdeelnemers in en rond de parkeerkamer in beweging zijn.



Conclusie

Het project behoeft geen aanpassing. Over de exacte invulling van de Petersburg ten oosten van de "knip" zal nader overleg met omwonenden plaatsvinden. Indien uit de praktijk blijkt - voor het eerst na zes maanden na ingebruikname van de school met bijbehorende verkeersafwikkeling - dat (meerdere) halende en brengende ouders gebruik maken van de Petersburg zuidzijde en dit tot opstoppen dan wel een verkeersonveilige situatie leidt, zal de gemeente de nodige (verkeers)maatregelen nemen om deze verkeersstroom verder te beperken.

2.4 XXX

Reclamant betreurt het dat een tussenvonnis nodig is om de vereiste zorgvuldigheid in acht te nemen. Reclamant begrijpt dat zijn standpunt om het doorgaande verkeer door de Petersburg te handhaven, niet is gevolgd en dat in een later stadium bezwaar kan worden gemaakt tegen het te nemen verkeersbesluit. Reclamant constateert voorts dat met de aanleg van de ontvangstruimte de grenzen van het projectbesluit worden overschreden en dat hiervoor een partiële herziening van het bestemmingsplan is vereist. Reclamant is voorstander van scenario 5 zoals opgenomen in het verkeersonderzoek. Het verkeer blijft dan tweerichtingen en ter hoogte van de school wordt een circulatie met eenrichtingsverkeer gecreëerd. Ten behoeve van de veiligheid kan een hek worden geplaatst, welke de ontvangstruimte scheidt van de weg. Dit scenario voorkomt onnodig oponthoud en geeft de bewoners de meeste vrijheid om op hun eigen terrein te parkeren. In dit scenario wordt het langzaam verkeer gescheiden van het snelverkeer. Ook kan worden gewerkt met verkeersbrigadiers. De kruising Garstenstraat - Petersburg - Oost en Vecht dient dan verhoogd te worden aangelegd. Bovenstaand voorstel heeft tot voordeel dat de plangrenzen niet worden overschreden.

Voorts dienen de brieven van reclamant d.d. 28 juni, 2 augustus en 16 november 2010 als ingelast en herhaald te worden beschouwd. In deze brieven verwoordt reclamant zijn bezwaren tegen de landschappelijke inrichting van de samenwoonschool. Naast bovengenoemde zienswijze snijdt reclamant hierbij de volgende punten aan:

- 1. Reclamant voelt zich op het verkeerde been gezet door de - als uitwerking van het projectbesluit - op 26 mei 2010 gepresenteerde landschappelijke inpassing van de samenwoonschool;*
- 2. De geprojecteerde schanskorf met rijwielstalling bemoeilijkt de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren. Het gebruik van de schanskorf door kinderen als speelelement leidt tot een verkeersonveilige situatie bij in- en uitparkeren. Ook de voorgestelde verkeerskundige inrichting beperkt de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren;*

3. *Reclamant stelt dat het aantal berekende parkeerplaatsen als onvoldoende moet worden beschouwd. De benodigde parkeerplaatsen in geval van gebruik van de ijsbaan zijn hierin niet verdisconteerd;*
4. *De onderbouwing voor de ontvangstruimte ontbreekt;*
5. *Door het afsluiten van hekken dient voorkomen te worden dat het schoolplein als jongeren ontmoetingsplek wordt gebruikt;*
6. *Reclamant wijst op de waardevermindering van de woning van reclamant;*
7. *Reclamant verwondert zich over het feit dat de Petersburg onderdeel uitmaakt van het projectgebied;*
8. *Reclamant stelt dat met de aanleg van het fietspad richting Weesp de projectgrenzen worden overschreden;*
9. *Reclamant vraagt zich af of de ontvangstruimte dient te worden meegeteld in de berekening van 9 m² schoolplein per kind.*

Reactie

De gemeente stelt zich op het standpunt dat er sprake is van een zorgvuldig proces. De verschillende stappen in de procedure dienen echter in de tijd te worden gezien. De oorspronkelijke ruimtelijke onderbouwing voor de samenwoonschool waarin het verkeersonderzoek is verwerkt is gedateerd op 10 december 2009. Daarna, op 26 mei 2010, kwam tijdens een bewonersavond naar voren dat er een nadrukkelijke voorkeur bestond voor het afsluiten van de Petersburg, een variant welke niet in de ruimtelijke onderbouwing stond beschreven. De aanvullende onderbouwing hiervan achtte de rechter niet toereikend. De rechter heeft de gemeente bij tussenvonnis in de gelegenheid gesteld dit motivatiegebrek te herstellen.

Het verkeersonderzoek kent meerdere varianten. Uiteindelijk is gekozen voor een variant die niet beschreven staat in het verkeersonderzoek. Deze keuze is gemaakt op basis van consultatie van de inwoners. Voor de gekozen variant bestaat het meeste draagvlak. Voor de gemeente is het van belang, welk scenario er ook gekozen wordt, dat de verkeersveiligheid niet in het geding is. Naast de verkeersveiligheid is het onderhavige scenario gekozen op maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak. Voor de toetsing van een scenario aan de verkeersveiligheid heeft de gemeente een verkeersadviseur ingeschakeld. Aan een bepaald scenario bestaan altijd voor- en nadelen en daardoor bestaan er altijd voor- en tegenstanders. Het is aan de gemeente als planwetgever om hierin een belangenafweging te maken. Scenario 5 heeft niet de voorkeur gekregen in het verkeersonderzoek omdat de verkeersveiligheid ter hoogte van het kruispunt Garstenstraat - Petersburg - Oost en Vecht dusdanig in het gedrang komt dat dit ten koste gaat van de veilige loop- en fietsroutes van en naar school. Na een ontwerp- en oplossingsrichting zijn oplossingen gevonden om dit kruispunt op een veilige wijze aan te passen, scenario 5 lag grotendeels ten grondslag aan het conceptontwerp dat op 26 mei is gepresenteerd. De door reclamant voorgestelde aanpassingen en oplossingsrichtingen bieden geen structureel verkeersveilige situatie. De komst van de school met de gekozen verkeersvariant laat de gemeente prevaleren boven het belang van reclamant om de doorgaande verkeersstroom ter plaatse te handhaven.

Reclamant geeft aan dat de ontvangstruimte ten behoeve van de school gedeeltelijk buiten de grenzen van het projectbesluit is gesitueerd. Deze grond heeft de bestemming "Verkeer" als bedoeld in artikel 13 van de regels van het geldende bestemmingsplan Nigtevecht. De grond is onder meer bestemd voor wegen en straten, wandel- en fietspaden met een functie voornamelijk gericht op verblijf als de afwikkeling van het doorgaande verkeer en parkeer-, groen- en speelvoorzieningen. De functie van een ontvangstruimte past binnen deze bestemming. Een partiële herziening voor dit ondergeschikte deel van het project is derhalve niet vereist.

Ter uitvoering van de gekozen variant zal een verkeersbesluit worden genomen en op de gebruikelijke manier worden gepubliceerd. Hiertegen staan de daarvoor geëigende rechtsmiddelen open.

Geconstateerd wordt dat reclamant op 13 oktober 2009 een zienswijze heeft ingediend gericht op het ontwerp-projectbesluit. Deze zienswijze was mede gericht op verkeer en hierop is gereageerd in de nota van beantwoording. Reclamant heeft echter geen beroep ingesteld tegen het vastgestelde projectbesluit. Reclamant heeft ook geen zienswijze ingediend noch beroep ingesteld gedurende de bouwvergunningprocedure. Op de brief van 28 juni 2010 is gereageerd bij brief van 19 juli 2010. In

reactie op de brieven van 2 augustus en 16 november 2010 heeft op 15 december 2010 een gesprek plaatsgevonden in het gemeentehuis.

Volledigheidshalve wordt hieronder op de door reclamant aangedragen aspecten kort gereageerd:

1. De landschappelijke inpassing van de samenwoonschool vormt inderdaad een onderdeel van de samenwoonschool en wordt binnen de daarvoor bestemde bestemmingen aangelegd;
2. Zoals vermeld in bijlage 6 van het totaalproces zijn alle parkeerplaatsen bereikbaar op eigen terrein. Gelet op de komst van de samenwoonschool kan van de verkeersdeelnemers worden verlangd rekening te houden met spelende kinderen. Overigens worden de plantenbakken dusdanig ontworpen dat het deze niet het karakter van een speelelement krijgen;
3. De geplande parkeerplaatsen voldoen aan de verwachte behoefte, inbegrepen het gebruik van de ijsbaan. Deze natuurijsbaan is zeer beperkt in gebruik. Niet aannemelijk is dat deze lokale voorziening door een groot aantal gebruikers met de auto wordt bezocht;
4. Vanuit verkeersveiligheid wordt in het ontwerp de nadruk gelegd op de functie van verblijfsgebied, waarbij gemotoriseerd verkeer te gast is. De ontvangstruimte is gecreëerd om de overgang voor kinderen van het schoolplein naar de openbare ruimte te verzachten. Deze ruimte vormt een verbindend element tussen de verschillende functies in het gebied, zoals het schoolplein, de fietsroute naar Weesp, het parkeergebied, de woningen, etc.;
5. Na onherroepelijk worden van de besluitvorming kan reclamant een verzoek om tegemoetkoming van schade indienen bij de gemeente;
6. De praktijk leert dat jongeren een daarvoor aangewezen ontmoetingsplek niet altijd gebruiken. Indien jongeren overlast veroorzaken ligt hier een rol weggelegd voor de politie. Overigens is het schoolterrein voorzien van een hek;
7. De gemeente kan de redenering van reclamant niet volgen. Van het begin af aan is duidelijk geweest dat een bij een nieuwe school behorende voorziening, de verkeersafwikkeling betreft. In de ruimtelijke onderbouwing behorende bij het projectbesluit zijn ook diverse verkeersscenario's beschreven. Mede op grond daarvan zijn ook de grenzen van het projectbesluit bepaald;
8. De samenwoonschool met bijbehorende voorzieningen wordt gebouwd en aangelegd binnen de daarvoor bestemde bestemmingen;
9. Voor zover de ontvangstruimte is gelegen binnen de contouren van het schoolplein (binnen het hek) dienen de vierkante meters te worden meegerekend.

Conclusie

Het project behoeft geen aanpassing. Ter uitvoering van de toekomstige verkeerssituatie zal een daartoe benodigd verkeersbesluit worden genomen, waartegen de daarvoor geëigende rechtsmiddelen kunnen worden aangewend.

2.5 XXX

Reclamant stelt dat de Garstenstraat een belangrijke aanrijroute wordt voor de samenwoonschool. Reclamant vraagt zich af of deze straat wel berekend is op de verschillende verkeersstromen. De Garstenstraat is niet breed genoeg om twee auto's te laten passeren. In de huidige situatie wordt vaak de stoep gebruikt. Daar komen dan nog de wandelaars, fietsers en scooters bij. Een verbreding van de weg zou uitkomst kunnen bieden voorzien van drempels (niet voor opritten) als snelheidsbeperkende maatregel. De verhoogde oversteekplaats ligt precies in lijn met de oprit van reclamant. Dit geeft gevaarlijke situaties met in- en uitrijden. De situatie kan zich voordoen dat bij het achteruit rijden schoolkinderen verdekt staan opgesteld en over het hoofd worden gezien.

Reactie

Het is goed dat reclamant, als verkeersdeelnemer, zich bewust is van de toekomstige verkeerssituatie. De wijk is ingericht als 30 km/u-zone. De Garstenstraat heeft een breedte van 5 m¹ en is geschikt voor het huidige en toekomstige verkeer. Uitgaande van een auto met een breedte van 2 m¹ is er voldoende ruimte voor auto's om elkaar te passeren, wanneer verkeersdeelnemers zich aan de snelheid houden vormt dit geen probleem. De infrastructuur van de Garstenstraat is berust op de te verwachten aantallen en soorten verkeersdeelnemers. Mogelijk kunnen onzorgvuldig geparkeerde auto's voor een versmalling van de rijbaan zorgen, om dit te verminderen zouden de parkeervakken iets verbreed kunnen worden indien er problemen ontstaan. Andere verkeersdeelnemers over de weg

kunnen ervoor zorgen dat het verkeer op een natuurlijke manier wordt afgeremd. Verwezen wordt naar de onder § 1.2 te nemen maatregelen. Voor de voetgangers bestaat een aparte stoep. Om te voorkomen dat schoolgaande kinderen achter de auto van reclamant staan opgesteld, kan reclamant bij het opgaan van de oprit achteruit inparkeren, zodat bij weggrijden een duidelijk beeld bestaat van de verkeerssituatie.

Conclusie

Het project behoeft geen aanpassing. Indien uit de praktijk blijkt - voor het eerst na zes maanden na ingebruikname van de school met bijbehorende verkeersafwikkeling - dat het verbreden van de parkeerplaatsen ter plaatse gewenst is, neemt de gemeente deze aanpassing in overweging.

2.6 XXX

Net als voorgaande reactie stelt reclamant dat de Garstenstraat in de huidige vorm zich niet goed leent voor passerende auto's. De automobilisten maken bij het passeren vaak gebruik van de stoep. Verbreding van de straat zou een oplossing kunnen zijn. Het kruispunt Garstenstraat - Petersburg blijft een punt van aandacht omdat er verschillende verkeersstromen elkaar kruisen. Het fietspad aan het einde van de Garstenstraat maakt een scherpe, abrupte bocht vlak naast de sloot. Deze bocht is gesitueerd op de riooloverloop. De sloot ligt 1,5 m¹ lager. Op deze locatie zou een hek moeten komen. Verder staat niet beschreven wat de gevolgen zijn voor de aantallen verkeersbewegingen aan de oostzijde van de afsluiting van de Petersburg. Voorts ontbreekt de aangegeven wandelroute van de school naar het gymlokaal in het dorpshuis. Tot slot verwacht reclamant een bord waaruit blijkt dat het niet toegestaan is om vrachtauto's te parkeren binnen de parkeerkamer.

Reactie

Inzake de verbreding van de Garstenstraat wordt verwezen naar de beantwoording onder § 2.5.

De deels verhoogde verkeerssituatie is zodanig ingericht dat voor elke verkeersdeelnemer duidelijk is welke route voor hen bestemd is. Voor de auto bestaat een eenrichtingscircuit in de parkeerkamer die - eventueel na te hebben geparkeerd - in een circulerende beweging de parkeerkamer weer verlaat. Daarnaast is er een loper voor wandelaars en fietsers. De fietsers richting Weesp kunnen gebruik maken van de fietsoversteek. De verschillende verkeersdeelnemers hebben goed zicht op elkaar en zijn bewust van elkaars aanwezigheid. De scherpe bocht in het fietspad is bewust in het ontwerp opgenomen, zodat ook scooters en bromfietsen de snelheid dienen aan te passen die past bij de parkeerkamer. Komend vanuit het noorden zorgt de haag voor een visuele markering van deze bocht. Aan de zuidzijde kan ook een haag en/of rood wit hekje worden geplaatst.

In het verkeeronderzoek uit 2009 worden twee wandelroutes van en naar de samenwoonschool geadviseerd. De wandelroute die een verbinding maakt met de oostzijde van Nigtevecht loopt aan de oostzijde van het water langs de Garstenstraat en eindigt in het parkgebiedje op de kruising Garstenstraat - Dorpsstraat. Dit is een vrije wandelroute voor kinderen waarbij ze geen autoverkeer tegenkomen. De wandelroute die meer is gericht op de westzijde van Nigtevecht is in het verlengde van de wandeloper. Hier gaat de route onder de bebouwing door in de Garstenstraat. De route vervolgt zijn weg via Klein Muiden.

Deze laatste route kan gebruikt worden als wandelroute van de school naar het gymlokaal in het dorpshuis. Vanaf Klein Muiden kan men gebruik maken van de Ambachtsheersensingel en verder via de Jonkheer Huydecoperstraat.

De haakse parkeerplaatsen zijn te kort voor vrachtauto's. Gelet op de te nemen bochten zijn ook de langspaarkeerplaatsen aan de noordzijde geen aantrekkelijke optie. De langspaarkeerplaatsen zijn ook iets te smal waardoor de rijbaan deels geblokkeerd zal worden. Indien toch blijkt dat deze parkeerplaatsen door vrachtauto's worden gebruikt neemt de gemeente in overweging een parkeerverbod voor vrachtauto's in te stellen.

Conclusie

Beide bochten in het fietspad richting Weesp worden gemarkeerd door een haag en/of rood wit hekje. Indien uit de praktijk blijkt - voor het eerst na zes maanden na ingebruikname van de school met

bijbehorende verkeersafwikkeling - dat de langspaarkeerplaatsen door vrachtauto's worden gebruikt neemt de gemeente in overweging een parkeerverbod voor vrachtauto's in te stellen.

2.7 XXX

Reclamant vindt de gekozen oplossing van de bloembakken niet gewenst. Het is juist wel gewenst om de ontvangstruimte in de omgeving te laten opgaan, de haag van de parkeerkamer en het schoolplein door te zetten en ervoor te zorgen dat auto's niet toch kunnen doorrijden. Daarnaast dienen de educatieve activiteiten meer in de directe nabijheid van de school plaats te vinden.

Reclamant heeft voorts een aantal verzoeken ingediend:

- 1 reclamant verzoekt om toch een haag of andere geschikte beplanting aan te planten aan de oostzijde van de school zodat inkijk kan worden voorkomen;*
- 2 reclamant stelt dat de toegang tot de ijsbaan direct naast het schoolgebouw zou worden gesitueerd en dat het dijklichaam zou komen te vervallen. In ieder geval zou de toegang worden beëindigd gelijk met de grens van het schoolgebouw en hier zou een toegangshek voor de ijsbaan worden geplaatst. Reclamant verzoekt om een haag te plaatsen die een rechtstreeks zicht op het voetgangersverkeer belemmert;*
- 3 reclamant verzoekt om overleg voor de inrichting en/of aankoop voor de naast de woning van reclamant gelegen strook grond;*
- 4 reclamant verzoekt om de weggehaalde snelheidsremmende maatregelen ter hoogte van Petersburg 17, bij de kinderspeelplaats, terug te plaatsen. Ook verzoekt reclamant om extra maatregelen in de Petersburg zuidzijde om het karakter van het woonerf te benadrukken.*

Reactie

In het oorspronkelijke ontwerp van de ontvangstruimte aan de zuidoost zijde is uitgegaan van schanskorven met een hoogte van 80 cm gecombineerd met fietsparkeren. In reactie op verzoeken van bewoners is gezocht naar een afscherming met een groenere uitstraling. Het is wenselijk om de ontvangstruimte visueel af te scheiden van het schoolplein en de parkeerkamer. Gekozen is voor houten plantenbakken. In deze bakken is ruimte voor wintergroene beplanting, vaste planten en perkgoed. In overleg met betrokkenen, waaronder omwonenden kan worden gekeken naar de exacte invulling hiervan. De plantenbakken geven een natuurlijke uitstraling en worden geplaatst in combinatie van fietsparkeren. Fietsers kunnen de ontvangstruimte vanuit de zuidoost zijde bereiken. Voor auto's wordt het fysiek onmogelijk gemaakt door te rijden. De gemeente stelt zich op het standpunt dat hiermee een goede structurele oplossing is gekozen. De bakken zullen dusdanig worden gemaakt dat verplaatsing niet (zonder meer) mogelijk is. Een haag zorgt voor een te gesloten afscheiding.

In reactie op de overige verzoeken van reclamant reageert de gemeente als volgt:

1. Aan de zuidzijde van de school wordt een beukenhaag gerealiseerd voorzien van een hekwerk met een hoogte van 1 m¹. Aan de oostzijde wordt gras, wilg en es aangebracht. Gelet op de afstand en de situering van de bestaande woningen, alsmede de beleving vanuit de school wordt een haag aan de oostzijde van de school niet wenselijk geacht;
2. In de bestaande situatie wordt de strook grond naast de woning aan de Petersburg 43 gebruikt om de ijsbaan te bereiken. In de toekomst vindt de ontsluiting plaats aan de overzijde van de te verbreden sloot. Aan de noordzijde van deze strook bevindt zich een haag waarna het schoolgebouw is gesitueerd. De mogelijkheid bestaat om de haag direct aan de watergang te plaatsen. Hierover vindt nog nader overleg plaats met de school. Aan het einde van deze strook wordt een hek geplaatst;
3. De gemeente is vooralsnog niet voornemens de strook grond te verkopen en er zal nog in overleg met omwonenden een geschikte invulling aan worden gegeven. Van belang is dat de bewoners van de omliggende woningen hun vervoersmiddelen op eigen terrein kunnen parkeren. Bij het inparkeren zou deze strook grond de hiervoor benodigde ruimte kunnen bieden;
4. In het verleden is de ter plaatse gesitueerde plantenbak verkleind om een goede doorgang te creëren voor de vuilniswagens. Aan de zuidzijde van de plantenbak is een aantal paaltjes geplaatst, aan de noordzijde staat een lantaarnpaal. De situatie nodigt niet uit tot parkeren. Ook de huidige weginrichting van de Petersburg met zijn steile drempels nodigt niet uit tot

aanrijroute naar de school. Vooralsnog bestaat er geen aanleiding voor een verdere aanpassing.

Conclusie

Het project behoeft geen aanpassing. Over de exacte invulling van de plantenbakken vindt nader overleg plaats met omwonenden. Ook over de exacte invulling van de Petersburg ten oosten van de "knip" zal nader overleg met omwonenden plaatsvinden. Over de locatie van de haag aan de zuidzijde wordt reclamant nog nader geïnformeerd.

2.8 XXX

Het bevreemdt reclamant dat reclamant niet op de hoogte is gehouden van de voortgang rondom de samenwoonschool Nigtevecht. De gekozen locatie van de samenwoonschool is niet in samenspraak gegaan met de bewoners van Nigtevecht. Reclamant acht de locatie ongeschikt en vindt de locatiekeuze niet in het belang van de bewoners van Nigtevecht. Reclamant wenst geen toename van verkeer op de Garstenstraat. De toevoer van goederen ten behoeve van de Attent Supermarkt vindt iedere doordeweekse dag plaats op de tijden dat kinderen naar school toegaan over de (bocht) Garstenstraat/Klein Muiden door vrachtauto's. Reclamant verwacht meer verkeersbewegingen en intensiteiten dan in bijlage 6 van het totaalproces staat beschreven. Door het afsluiten van de Petersburg wordt reclamant benadeeld doordat de Garstenstraat wordt belast met meer verkeersbewegingen. Ook mist reclamant verdergaande snelheidsbeperkende maatregelen in de Garstenstraat. De beschikbare ruimte lijkt niet ruim genoeg voor de gekozen parkeerkamer.

Reactie

Naast de wettelijk voorgeschreven procedure heeft de gemeente op diverse momenten mogelijkheden geboden voor inspraak gericht op de komst van de samenwoonschool. Ten behoeve van de locatie van de samenwoonschool is door het bureau Vista een stedenbouwkundig locatie-onderzoek uitgevoerd, waarbij alternatieven zijn gezocht. Op basis van verschillende criteria, zoals bereikbaarheid, verkeer, landschap, effecten voor omwonenden, architectonische context, kosten, heeft de gemeenteraad in haar vergadering van mei 2007 gekozen voor de volkstuintenlocatie. De samenwoonschool betreft een samenvoeging van de twee bestaande basisscholen in Nigtevecht en biedt onderdak voor een buitenschoolse opvang. Het overgrote merendeel van de kinderen die van deze vormen van educatie gebruik maakt, komt uit Nigtevecht. Voor renovatie en/of nieuwbouw van de scholen op de bestaande locatie is vanuit mogelijkheden en kosten niet gekozen.

De komst van de samenwoonschool betekent een verandering voor de bestaande verkeersstromen. Na consultatie van de inwoners van Nigtevecht is er voor gekozen om de Petersburg af te sluiten en aan de westzijde van de school een deels verhoogde parkeerkamer te creëren voorzien van circulerend verkeer, parkeerplaatsen, een wandel- en fietsloper, een fietspad richting Weesp en een ontvangstruimte. Deze inrichting wordt gerealiseerd binnen de daarvoor bestemde bestemmingen. De Garstenstraat is een erftoegangsweg met een toegestane maximum snelheid van 30 km/u. Op dit type wegen zijn normaliter 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel. De "knip" doet hier niet aan af. Bij deze intensiteiten zijn de verkeersafwikkeling en de oversteekbaarheid van de weg goed. Het bezorgend (vracht)verkeer voor de supermarkt slaat op de Garstenstraat links af Klein Muiden in. Gelet op de omvang van de winkel kunnen de gepaard gaande verkeersbewegingen worden vergeleken met die van een vuilnisauto. De "gevaarstelling" is zeer beperkt. De te verwachten verkeersaantallen zijn geteld en berekend en blijven ruim onder deze grens. De scholen hebben aangegeven dat 87% van de leerlingen met de fiets of te voet naar school toe komt. Voor de bso is dit 63%. Buitenschoolse opvang zit voor een groot deel verdisconteerd in de berekening van de basisscholen. Wel is er een effect op de tijd dat waarop kinderen worden opgehaald.

Conclusie

Het project behoeft geen aanpassing. Indien uit de praktijk blijkt - voor het eerst na zes maanden na ingebruikname van de school met bijbehorende verkeersafwikkeling - dat extra snelheidsbeperkende maatregelen - boven op de reeds voorgenomen maatregelen - nodig zijn, treedt de gemeente hierover met omwonenden in overleg. Gedacht kan worden aan het aanbrengen van drempels.

3. Conclusie

Bij tussenvonnis d.d. 29 april 2011 heeft de rechtbank Utrecht de gemeente Stichtse Vecht in de gelegenheid gesteld om de gekozen verkeersafwikkeling nader te motiveren. Het totaalproces bevat deze nadere onderbouwing. Daarnaast hebben de zienswijzen aanleiding gegeven om aan bepaalde (landschappelijke en verkeerskundige) aspecten nadere aandacht te besteden.

Het gegeven dat de toekomstige situatie nog niet is gerealiseerd, bemoeilijkt de beantwoording van enkele zienswijzen. Gedacht kan worden aan het invoeren van extra snelheidsbeperkende maatregelen - naast de in § 1.2 genoemde voorgenomen maatregelen - in de Garstenstraat en het nemen van maatregelen om het gebruik van de Petersburg zuidzijde als aanrijroute voor de samenwoonschool tegen te gaan. Dergelijke maatregelen zijn mede afhankelijk van het gedrag van toekomstige (ouders van) gebruikers van de samenwoonschool. De verkeerssituatie zal worden gemonitord. De gemeente zal na zes maanden na ingebruikname van de school met bijbehorende voorzieningen de (verkeers)situatie evalueren en in overweging nemen of en welke (verkeers)maatregelen nodig zijn. Ook zal nog overleg plaatsvinden met omwonenden over de exacte invulling van de Petersburg aan de oostzijde naast de "knip" die voor de afsluiting zorgt. Ook blijft er ruimte om over exacte locaties van beplanting afstemming te vinden. De brandweer zal de oostzijde als aanrijroute willen kunnen gebruiken. Voor bovenstaande en andere mogelijke afstemmingsmomenten blijft de gemeente open staan, met dien verstande dat de gemeente uiteindelijk een keuze maakt, die wellicht niet tot ieders tevredenheid stemt.

De gemeente stelt zich op het standpunt dat het projectbesluit voldoende zekerheid geeft over de toekomstige (verkeers)situatie. De gemeente realiseert zich dat niet iedereen content is met de komst van de samenwoonschool en de bijbehorende voorzieningen zoals de verkeersafwikkeling. Het maatschappelijk belang om deze nieuwe voorziening in de dorpskern Nigtevecht te realiseren laat de gemeente echter prevaleren boven het belang van de reclamanten die zich niet kunnen vinden in (bepaalde onderdelen) van het project. Van belang hierbij is dat de gemeente in samenspraak met de inwoners van Nigtevecht heeft gekozen voor een verkeersveilige verkeersafwikkelingsvariant waarbij wordt gegarandeerd dat inwoners hun eigen terrein kunnen bereiken met hun auto en een eventuele caravan.