

Ruimtelijke onderbouwing Ooltgensplaat

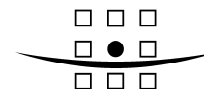
Gemeente Oostflakkee

9 december 2010

Vastgesteld

9W0480

A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND B.V.
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

George Hintzenweg 85

Postbus 8520

3009 AM Rotterdam

+31 (0)10 443 36 66 Telefoon

(010) 4433 688 Fax

info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail

www.royalhaskoning.com Internet

Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Ruimtelijke onderbouwing Ooltgensplaat

Verkorte documenttitel ROB Ooltgensplaat

Status Vastgesteld

Datum 9 december 2010

Projectnaam Ruimtelijke onderbouwing Ooltgensplaat

Projectnummer 9W0480

Opdrachtgever Gemeente Oostflakkee

Referentie 9W0480/R00004/903870/Rott

Auteur(s) ing. M.M.H.M. Braun

Collegiale toets mr. H.J. Zwolve-Erades

Datum/paraaf

Vrijgegeven door ir. H.F. Zwaan

Datum/paraaf

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding en doel	1
1.2 Ligging besluitgebied	1
1.3 Vigerende plannen	1
1.4 Leeswijzer	2
2 BELEIDSKADER	3
2.1 Rijksbeleid	3
2.1.1 Nota Ruimte (2006)	3
2.2 Provinciaal beleid	3
2.2.1 Provinciale structuurvisie (ontwerp)	3
2.3 Regionaal beleid	4
2.3.1 Regionale structuurvisie (ontwerp januari 2010)	4
2.4 Gemeentelijk beleid	5
2.5 Beleid Waterschap Hollandse Delta	6
2.6 Conclusie	6
3 ANALYSE PLANGEBIED	7
3.1 Functionele analyse	7
3.2 Nieuwe ontwikkelingen	7
4 SECTORALE ASPECTEN	9
4.1 Bodemkwaliteit	9
4.2 Cultuurhistorie	9
4.3 Ecologie	10
4.4 Externe veiligheid	10
4.4.1 Wettelijk kader	10
4.4.2 Onderzoek	10
4.4.3 Conclusie	11
4.5 Milieuhinder agrarische bedrijven	11
4.6 Milieuhinder bedrijven	11
4.7 Mobiliteit	11
4.8 Luchtkwaliteit	12
4.8.1 Wettelijk kader	12
4.8.2 Onderzoek	13
4.8.3 Conclusie	16
4.9 Water	16
4.10 Wegverkeerslawaaï	17
5 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	19
6 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	21

BIJLAGEN:

1. Nota zienswijzen

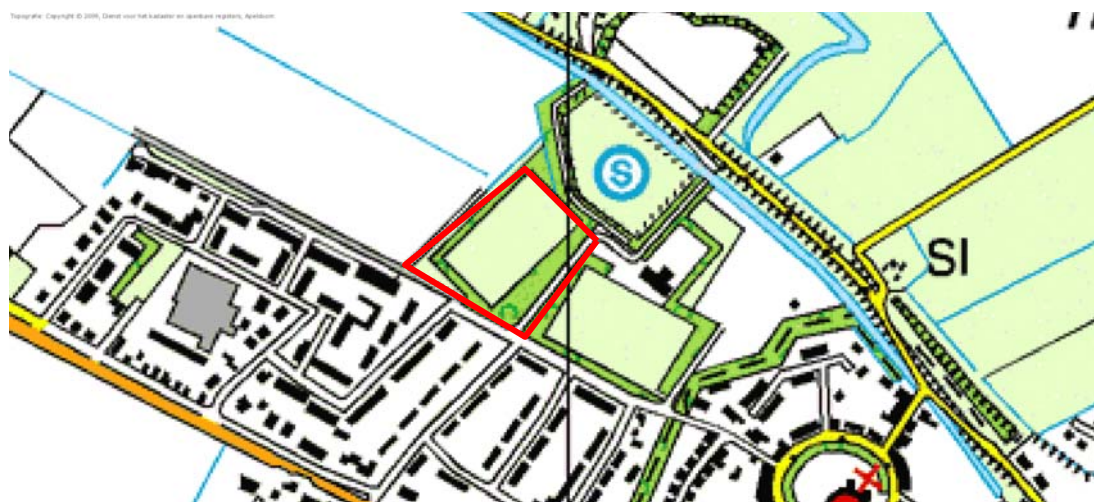
1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Ten behoeve van de realisatie van een nieuwe multifunctionele accommodatie in het centrum van Ooltgensplaat is het nodig een ruimtelijk besluit te nemen, aangezien realisatie van het centrum niet past binnen het vigerende bestemmingsplan Oudeland (zie hieronder). Het college van burgemeester en wethouders is voornemens hier voor een projectbesluit ex. artikel 3.10 Wro te nemen. Ook is de gemeente voornemens een nieuw bestemmingsplan voor centrumgebied Ooltgensplaat op te gaan stellen. Dit projectbesluit wordt dan verwerkt in dit nieuwe bestemmingsplan.

1.2 Ligging besluitgebied

Het besluitgebied is op onderstaande afbeelding globaal weergegeven. Het plangebied is gelegen aan de noordwestzijde van het dorp Ooltgensplaat, op de hoek van de Weesmolenstraat en de Sportlaan. De oppervlakte die benodigd is voor de realisatie van de MultiFunctionele Accommodatie (MFA) en het voetbalveld bedraagt circa 14.500 m².



Afbeelding 1: Globale ligging plangebied

1.3 Vigerende plannen

Het onderhavige plangebied valt binnen de grenzen van bestemmingsplan Oudeland. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 13 januari 2005 door de gemeenteraad van de gemeente Oostflakkee. Gedeputeerde Staten heeft het plan op 16 augustus 2005 goedgekeurd.

De vigerende bestemmingen binnen het plangebied zijn Verkeer, Groen, Recreatieve voorzieningen (sport) en Agrarisch.

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een het beleid beschreven aan het einde van dit hoofdstuk is een conclusie opgenomen. Hoofdstuk 3 gaat in op de Analyse van het plangebied, hierbij wordt met name naar de functionele analyse als naar de nieuwe ontwikkeling gekeken. Hoofdstuk 4 gaat in op de sectorale aspecten. Hierbij komen onder andere bodemkwaliteit, ecologie en externe veiligheid aan de orde. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tot slot volgt in hoofdstuk 6 de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2 BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nota Ruimte (2006)

De hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid voor Nederland zijn vastgelegd in de Nota Ruimte. Deze nota is definitief vastgesteld in 2006. Met de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening geldt de Nota Ruimte als structuurvisie op rijksniveau. Het Rijk schept met de Nota Ruimte de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling in Nederland. Het is een strategisch plandocument, waarin de verantwoordelijkheden van het Rijk worden onderscheiden van de verantwoordelijkheden van lagere overheden. Het credo is 'decentraal wat kan, centraal wat moet.' Daarbij tracht de Nota Ruimte voorwaardenscheppend te zijn en ontwikkelingen mogelijk te maken. De ondertitel van de nota luidt dan ook 'ruimte voor ontwikkeling.' De uitgangspunten van de Nota Ruimte zijn: ontwikkelingsplanologie, decentralisatie, deregulering en uitvoeringsgerichtheid.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Provinciale structuurvisie (ontwerp)

De kern van Visie op Zuid-Holland is een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk realiseren. Hierin is het goed wonen, werken en leven voor de inwoners. Deze toekomstige ruimtelijke inrichting versterkt de economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor natuur en water zijn kenmerkend voor de provincie. Een brede landbouw is drager van het landschap.

Deltalandschap- en wateren

De opgave in de Zuid-Hollandse Delta kan als volgt worden samengevat: condities creëren voor een duurzame en klimaatbestendige inrichting en een hoogwaardige ruimtelijk-economische ontwikkeling. Deze opgave kan in drie delen worden uitgesplitst:

1. Waarborgen van de veiligheid tegen overstromingen, ook op de lange termijn (2100). Dit betekent onder meer dat de opgave van de commissie Veerman verder verkend wordt, voor zover hier relevant.
2. Realiseren van een duurzaam en zo natuurlijk mogelijk ecosysteem, waarbij rekening gehouden wordt met de zoetwatervoorziening voor functies als drinkwatervoorziening en landbouw.
3. Benoemen, bieden en grijpen van kansen voor de ruimtelijke economische en maatschappelijke ontwikkeling van het gebied.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Regionale structuurvisie (ontwerp januari 2010)

Centrale visie

Goeree-Overflakkee is een authentiek en vitaal belevingseiland in de Delta. Daarin is het ontspannen wonen, werken en recreëren in dorpen en landschappen met een hoge herkenbare ruimtelijke kwaliteit. Duurzaamheid staat hoog in het vaandel. De belangrijkste economische peiler is de toeristische sector. Ook andere economische initiatieven zijn welkom, als zij qua aard en schaal inpasbaar zijn in de cultuurhistorisch waardevolle landschapsstructuur en het open agrarisch karakter van het eiland.

De centrale visie en de uitgangspunten zijn vertaald in een zestal streefbeelden. Per streefbeeld zijn de strategische hoofdlijnen voor het beleid aangegeven. In de onderstaande tekst worden niet alle sfeerbeelden afzonderlijk besproken, aangezien deze niet allemaal relevant zijn voor dit projectbesluit.

De **ontwikkelingssystematiek** bestaat uit de volgende drie onderdelen:

- A. Kernenprofilering voor gericht versterken van de sociaaleconomische vitaliteit (leefbaarheid en leefomgeving in de meeste brede zin van het woord).
- B. Kansenkaart voor recreatie en toerisme, met vooral inspirerende en perspectievolle zones, locaties en thema's.
- C. Landschapskwaliteitskaart met daarin waardevolle identiteitsbepalende elementen, structuren en gebieden.

Deze ontwikkelingssystematiek heeft vooral een procesmatig karakter. De gemeenten beseffen dat niet overal alles kan. Daarom wordt bij alle initiatieven gezocht naar de juiste functie op de juiste plek. Deze systematiek biedt de mogelijkheid om direct keuzes te maken waar dat nodig is. Daarnaast biedt het de mogelijkheid om afwegingen te maken in de toekomst, als die zich aandienen. Dat kan vanuit het eiland zelf zijn of van buiten af.

Kernopgaven

Er zijn een aantal kernopgaven voor ons eiland naar voren gekomen:

- Een duurzaam antwoord vinden op de neerwaartse sociaal-economische spiraal.
- Een nieuw langetermijnperspectief bieden voor belangrijke herstructureringsopgaven in verschillende kernen, het opknappen van verouderde openbare ruimtes in woongebieden en bedrijventerreinen en het creëren van de benodigde uitbreidingsruimte voor woningbouw aangrenzend enkele kernen, in relatie tot het goed functioneren van een duurzame voorzieningen- en zorgstructuur. Daarbij rekening houdend met behoefte van verschillende levensstijlen op het eiland en de behoefte aan bijzondere woonmilieus en tweede woningen vanuit de Randstad in het algemeen en de Tweede Maasvlakte in het bijzonder.
- Bekendheid en imago als eiland in de Delta verbeteren.
- Inrichting van het landschap met instandhouding van een duurzame landbouw, rekening houdend met de gevolgen van externe verziltingsdruk en een duurzame waterhuishouding op het eiland.
- De bereikbaarheid en doorstroming waarborgen met daarbij de garantie dat de verkeersveiligheid niet verslechtert.

2.4 Gemeentelijk beleid

Ruimtelijke structuur

De hoofddoelstelling voor de ruimtelijke structuur van Oudeland luidt het behouden van het door dijken, een aantal langere dorpsassen en de verdedigingswerken bepaalde ruimtelijk beeld van dit deel van Ooltgensplaat. Het ruimtelijk beeld wordt mede bepaald door de naar het buitengebied toegekeerde achtertuinen en de groene omkadering van volkstuinten en het sportveldencomplex. Op een aantal representatieve plaatsen wordt versterking van de ruimtelijke structuur voorgestaan.

Locatieonderzoek

Uit het locatieonderzoek school/'t centrum/sporthal Ooltgensplaat¹ is onderzocht welke locaties er binnen Ooltgensplaat beschikbaar zijn/komen en welke locatie het best geschikt is voor de MFA. In het locatieonderzoek zijn de volgende thema's bekeken:

- Stedenbouwkundig: het mogelijke plan bekeken op stedenbouwkundig gebied, zoals inpassing in de omgeving, verhouding van de nieuw te bouwen massa ten opzichte van de omgeving impact op de stedelijke omgeving;
- Bereikbaarheid/ontsluiting: bereikbaarheid vanuit de verschillende kanten van het dorp en ontsluiting van het gebied;
- Verkeersveiligheid: hierbij gaat het om de verkeersveiligheid op de locatie zelf, zoals laten in-/uitstappen van kinderen, spelende kinderen, drukte door bezoek van gymzaal en verenigingsgebouw;
- Parkeren: impact van parkeren als gevolg van bezoekers/personeel etc. op de omgeving;
- Voorzieningen: de mogelijke voorzieningen in de directe omgeving die het initiatief versterken/verslappen;
- Eigendom: eigendomssituatie van de locatie: is de gemeente Oostflakkee eigenaar of niet?
- Beschikbare oppervlakte: hoe groot is de locatie en welke voorzieningen passen hierop?
- Architectonische context: is het plan architectonisch goed inpasbaar?
- Sociale veiligheid: veiligheid tijdens schooltijden, na schooltijd en in de avonduren. Ook de mogelijke route er naartoe speelt hierin mee;
- Bestemming: Welke bestemming is aangegeven in het bestemmingsplan en is herziening te realiseren?

Naar aanleiding van de bovenstaande punten is een vijftal locaties onderzocht. De thema's zijn uitgewerkt. Er is bij de locatiekeuze specifiek gekeken naar de eigendomssituatie, ligging in het dorp, beschikbare oppervlakte, architectonische context, sociale veiligheid en vigerende bestemming. Nadat deze punten zijn afgewogen kwamen de huidige locatie van de school en de locatie bij de sportvelden als beste naar voren. Het is echter niet mogelijk om volledige nieuwbouw te realiseren op de locatie van de huidige school. De locatie is te klein om hier zowel de school als het centrum te realiseren. Hierdoor is deze locatie van de huidige school afgevalen. De locatie Sportvelden/volkstuinen is, mede door de ruime bebouwingsmogelijkheden, naar voren gekomen als de meest gunstige optie.

¹ Locatieonderzoek school / 't centrum / sporthal Ooltgensplaat, 183064, 20-01-2010, gemeente Oostflakkee

2.5 **Beleid Waterschap Hollandse Delta**

Waterschap Hollandse Delta beschermt de Zuid-Hollandse Eilanden tegen wateroverlast, beheert het oppervlaktewater, zuivert het afvalwater, beheert de (vaar)wegen en levert een actieve bijdrage aan de ruimtelijke invulling van zijn gebied. Het richt zich daarbij, samen met anderen op veilig en duurzaam wonen, werken en recreëren voor burgers, bedrijven en andere gebruikers. Hollandse Delta is vooruitstrevend, open en transparant in de uitvoering van zijn taken, streeft naar de beste verhouding tussen maatschappelijke kosten en baten, stelt zich ten dienste van zijn omgeving en is een goed en aantrekkelijk werkgever.

De strategie en het beleid van waterschap Hollandse Delta is gericht op:

- het bieden van veiligheid tegen wateroverlast;
- veilige (vaar)wegen;
- voldoende en schoon oppervlaktewater.

Daarnaast werkt het waterschap ook actief aan de ruimtelijke inbedding van “water”, met oog voor de ecologie en het landschap en dat water mee bepalend wordt voor de gewenste ruimtelijk economische ontwikkelingen.

2.6 **Conclusie**

Naar aanleiding van de verschillende beschreven beleidsdocumenten kan er gesteld worden dat de MFA past binnen het de gestelde beleidskaders. Door de ontwikkeling van de MFA en herinrichting van het sportterrein is dit een verbetering in het voorzieningenniveau. Het is ook van belang voor de kern dat het voorzieningenniveau op peil blijft. Dit komt de ontwikkeling en leefbaarheid van het gebied ten goede.

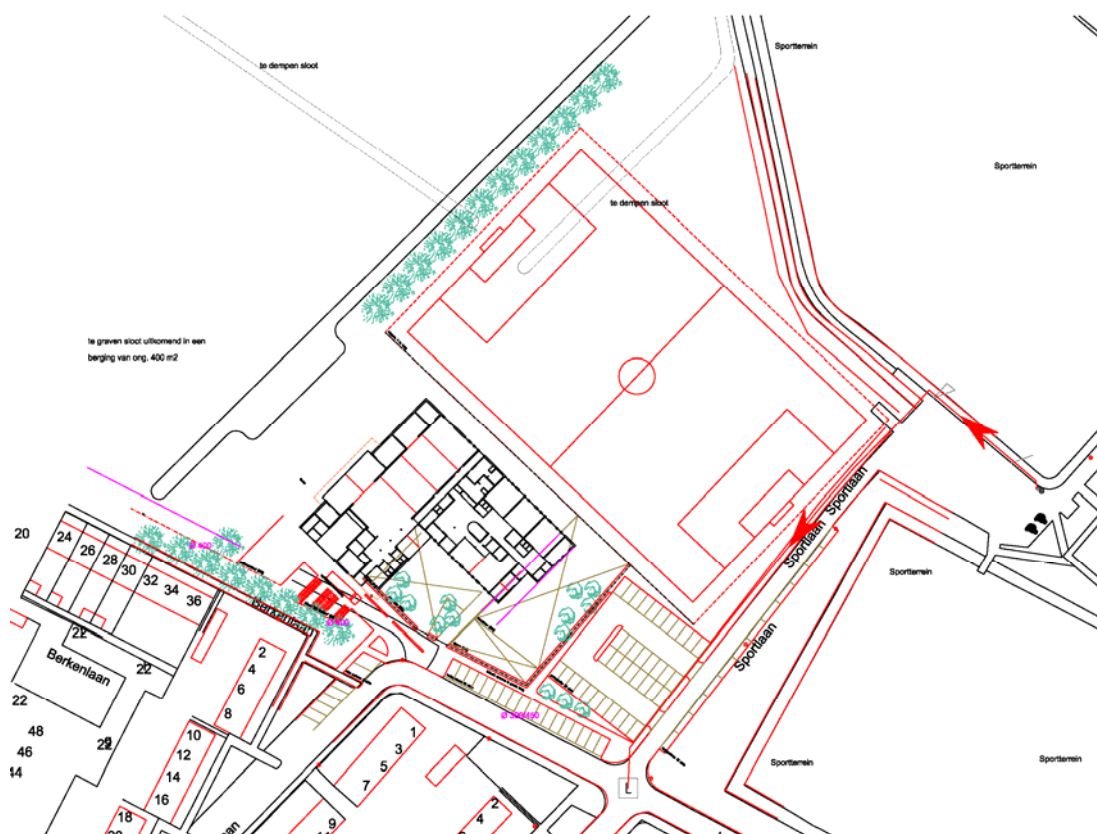
3 ANALYSE PLANGEBIED

3.1 Functionele analyse

De gronden waar de MFA gerealiseerd wordt, zijn nu grotendeels in gebruik als voetbalveld. Een klein gedeelte van het terrein zal op de huidige agrarische gronden komen te liggen. Naast het plangebied ligt een tenniscomplex. Verder ligt de kern Ooltgensplaat aan de zuidzijde van het plangebied.

3.2 Nieuwe ontwikkelingen

Zoals reeds eerder aangegeven wordt er middels dit projectbesluit een multifunctionele accommodatie (MFA) en verplaatsing van het voetbalveld mogelijk gemaakt.



Afbeelding 2: Inrichtingsplan voorlopig ontwerp (bron: Vaessen Algemeen Bouwbedrijf B.V.)

De MFA is gelegen aan de Weesmolenstraat en bestaat uit een basisschool (650 m² bvo), een peuterspeelzaal (112 m² bvo), een gymzaal (519 m² bvo) en het cultureel centrum (verenigingsgebouw) (539 m² bvo). Het centrum heeft ruimte voor diverse functies waaronder een biljartzaal. De gehele MFA heeft een bvo van 1.820 m². De MFA zal een hoogte van ongeveer 4 meter en 7 meter krijgen. Op afbeelding 3 is een geveltekening opgenomen.



Afbeelding 3: Voorlopig ontwerp gevels (bron: Vaessen Algemeen Bouwbedrijf B.V.)

Op afbeelding 2 is te zien dat, in verband met de realisatie van het MFA het huidige voetbalveld iets naar het noorden wordt verplaatst en een kwartslag gedraaid. De nieuwe ontwikkeling kan een impuls voor het gehele gebied betekenen. De relatie tussen het buitengebied, het overgangsgebied (waar de MFA komt) en de dorskern wordt versterkt. Ook wordt dit deel van het dorp weer voor een breed publiek toegankelijk. Recreatie en toerisme krijgen ook nieuwe mogelijkheden door de nabijheid van de oude vestingwerken.

Door de open ligging van de MFA is er architectonisch gezien veel mogelijk. De omgeving wordt gekenmerkt door het groen en de aanwezige bebouwing zijn de clubgebouwen van voetbal- en tennisvereniging.

4 SECTORALE ASPECTEN

4.1 Bodemkwaliteit

Uit het vervolgonderzoek locatie school en sportvelden/volkstuinen² is naar voren gekomen dat er geen probleem ontstaat ten aanzien van de bodemgesteldheid. Gezien het huidige gebruik en het gebruik in het verleden zal er naar verwachting geen knelpunt zijn ten aanzien van bodemgesteldheid. Wel wordt er verwacht dat de grondslag niet direct geschikt is voor de realisatie van de een nieuw voetbalveld. In dit gedeelte is in het verleden (onder andere) slib gestort. Echter is dit van toepassing op de locatie van de ijsbaan welk gebied buiten dit projectbesluit valt. Het levert geen problemen op om het huidige voetbalveld 90 graden te draaien. Er hoeft in het kader van dit projectbesluit geen nader onderzoek uitgevoerd te worden.

4.2 Cultuurhistorie

Ten aanzien van cultuurhistorie is een aantal aspecten van belang. De belangrijkste cultuurhistorische waarden zijn de aanwezige redoute en liniewal van de vroegere verdedigingswerken. De geplande ontwikkelingen tasten de waarden niet aan. De ontwikkeling van de MFA biedt juist kansen om deze waarden weer voor het voetlicht te brengen en wellicht verder te ontwikkelen in het kader van recreatie / toerisme. Overige ontwikkelingen in het kader van recreatie en toerisme worden in deze onderbouwing niet meegenomen.

Verder is het in het kader van cultuurhistorie van belang om te zien dat het buitengebied tot nu toe ver doorloopt richting het oude centrum. Het gebied tussen de Weesmolenstraat en de Dorpsdijk is onbebouwd gebleven. Verder zijn de redoute en liniewal als restant van de vroegere verdedigingswerken het meest belangrijk.

Door het behouden van het voetbalveld blijft het buitengebied in enige mate doorlopen tot in de kern van Ooltgensplaat. De MFA wordt dan ook tegen de huidige kern aan gebouwd.

De redoute en liniewal vallen door de draaiing van het voetbalveld buiten het plangebied en zullen daardoor niet aangetast worden.

Als conclusie kan dan ook gezegd worden dat de komst van de MFA kansen biedt om de cultuurhistorische waarden weer aan het daglicht te stellen, zonder dat de waarden aangetast worden.

² Vervolgonderzoek locatie, 186800, 20 januari 2010, gemeente Oostflakkee

4.3 Ecologie

Uit het locatieonderzoek komt naar voren dat er weinig natuurwaarden te verwachten zijn. De voetbalvelden blijven behouden waardoor de groene zone die aanwezig is, niet aangetast wordt. De MFA ligt weliswaar aan de rand van deze zone, maar gezien de geringe omvang is het niet aannemelijk dat ecologische waarden verloren gaan of aangetast worden. Mede door het regelmatige gebruik en onderhoud van de voetbalvelden is het niet aannemelijk dat hier ecologische waarden te verwachten zijn. Ook uit de gegevens van het natuurloket blijkt dat er geen beschermde diersoorten aanwezig zijn.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Wettelijk kader

Voor de vraag of een bepaalde situatie toelaatbaar is, worden de risiconormen gehanteerd, die door de rijksoverheid zijn vastgesteld in de Circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke Stoffen.

Voor inrichtingen geldt het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) als wettelijk kader. Hierin wordt het kader geschept waar inrichtingen aan moeten voldoen ten opzichte van gevoelige bestemmingen zoals woningen, scholen en andere maatschappelijk functies.

In verband met de realisatie van de MFA zijn de externe veiligheidsrisico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en via buisleidingen en de opslag van gevaarlijke stoffen bij omringende bedrijven in beeld gebracht.

4.4.2 Onderzoek

Vervoer van gevaarlijke stoffen

In of in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen routes van gevaarlijke stoffen. Er doen zich hier dan ook geen knelpunten voor. Tevens bevinden zich in en in de nabijheid van het plangebied geen planologisch relevante kabels en leidingen. Derhalve zijn ook op dit punt geen belemmeringen te verwachten.

Het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen)

Op een afstand van meer dan 500 meter van het plangebied bevinden zich twee opslag plaatsen van overige gevaarlijke stoffen. Op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen geldt rond deze inrichtingen als grenswaarde een plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶. De ontwikkeling van de MFA valt ruim buiten deze risicocontouren en beide opslagplaatsen zullen dan ook geen invloed uitoefenen op de ontwikkeling.

4.4.3 Conclusie

Aan de hand van het voorgaande kan er geconcludeerd worden dat er geen problemen ten aanzien van externe veiligheid optreden. Er is geen vervoer van gevaarlijke stoffen in de buurt en ook de opslagplaatsen van gevaarlijke stoffen liggen op een dusdanige afstand van het plangebied dat dit geen invloed heeft op de planontwikkeling.

4.5 Milieuhinder agrarische bedrijven

In de nabijheid van het projectgebied zijn agrarische gronden aanwezig. Er is echter geen sprake van milieuhinder van agrarische bedrijven. De agrarische bedrijven zijn allemaal bedrijven die akkerbouw uitoefenen. Er hoeft geen nader onderzoek naar milieuhinder van agrarische bedrijven te worden uitgevoerd.

4.6 Milieuhinder bedrijven

Er zijn binnen een straal van 500 meter vanuit het plangebied geen bedrijven aanwezig. Er hoeft dan ook geen onderzoek naar de milieuzonering van bedrijven uitgevoerd te worden.

4.7 Mobiliteit

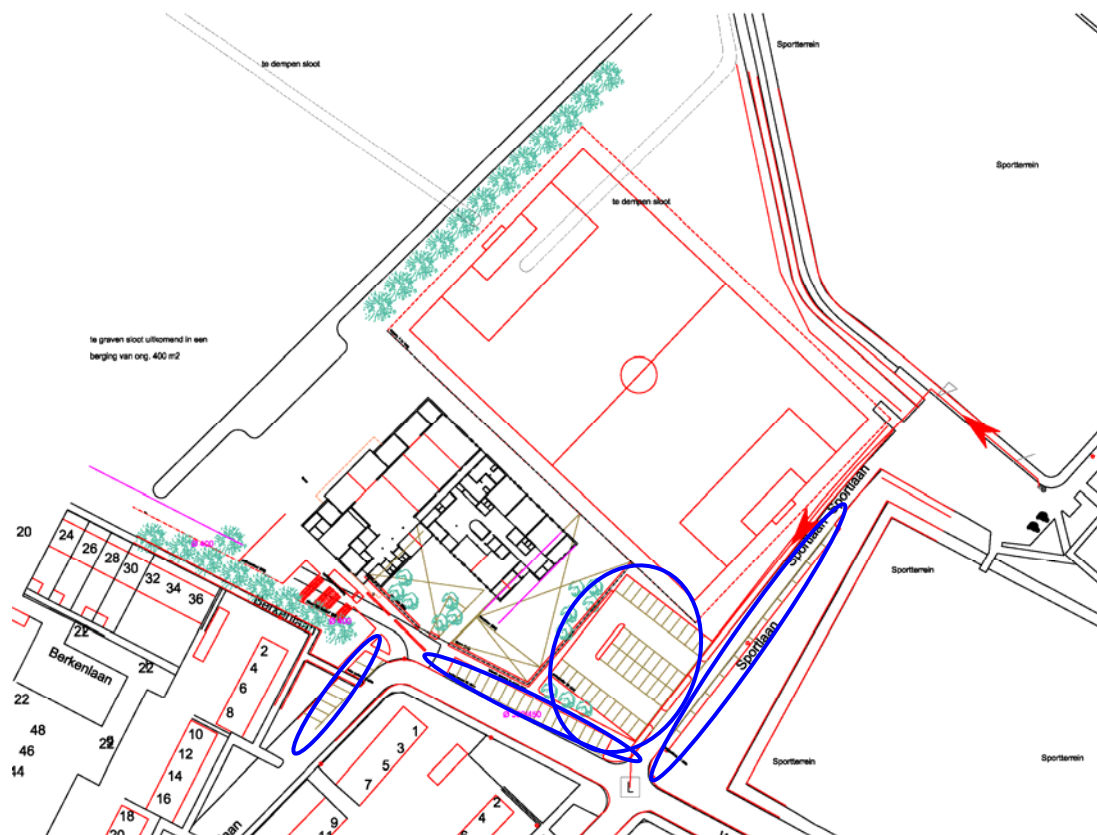
Ten aanzien van mobiliteit en bereikbaarheid van het gebied zullen de volgende maatregelen getroffen worden.

Er zijn voldoende wandel- en fietsroutes om bij de MFA te komen. De ontsluiting van het langzaamverkeer is geen probleem.

De ontsluiting van het autoverkeer zal veranderd worden. De Sportlaan is nu enkel een smalle weg om bij de kantine van voetbal en tennisvereniging te komen. De Sportlaan, die langs het voetbalveld ligt, zal ingericht worden als erftoegangsweg. De bereikbaarheid wordt hierdoor aanzienlijk vergroot. Bovendien hoeft er enkel rekening gehouden te worden met bestemmingsverkeer. Woonverkeer zal hier niet toenemen.

Parkeren

De huidige parkeervoorziening aan de Sportlaan zal niet voldoende zijn. Op het terrein van de MFA zal voor voldoende parkeergelegenheid gezorgd worden. Op de onderstaande afbeelding zijn de parkeerplaatsen ingetekend.



Afbeelding 3: Globale ligging parkeerplaatsen (bron: Vaessen Algemeen Bouwbedrijf B.V.)

De parkeergelegenheid is met blauwe cirkels globaal aangegeven.

Uit het locatieonderzoek blijkt dat er bij dubbelgebruik maximaal 38 parkeerplaatsen benodigd zijn en bij enkelgebruik zijn maximaal 52 parkeerplaatsen benodigd. In het plangebied worden 70 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er is dus ruim voldoende parkeergelegenheid.

4.8 Luchtkwaliteit

4.8.1 Wettelijk kader

Het wettelijke stelsel voor luchtkwaliteitseisen wordt weergegeven in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit wettelijk stelsel is van kracht sinds november 2007 en wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' (verder Wlk) genoemd.

In algemene zin kan worden gesteld dat de Wlk bestaat uit in Europees verband vastgestelde normen van maximumconcentraties voor een aantal componenten. Hierbij gaat het om componenten als zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x als NO₂), fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}), koolmonoxide (CO), lood, benzeen, ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen.

Voor wat betreft de componenten zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x als NO₂), fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}), koolmonoxide (CO), lood en benzeen wordt in de Wlk aangegeven op welke termijn aan de normen voldaan dient te worden en welke bestuursorganen verantwoordelijkheden hebben bij het realiseren van de normen. De normen zijn gebaseerd op recente inzichten van de WHO (World Health Organisation) in de mogelijke effecten van luchtverontreinigingen op de gezondheid van de mens. Voor bovengenoemde componenten zijn grenswaarden geformuleerd. Voor de componenten ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen zijn aanvullend richtwaarden opgenomen.

In Nederland kunnen twee componenten van de eerder genoemde componenten problemen opleveren met betrekking tot overschrijding van de grenswaarden. Het betreft hierbij NO₂ en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Fijn stof wordt beïnvloed door grote industriële bronnen (met name uit het buitenland), diffuse bronnen zoals het totale wagenpark, natuurlijke bronnen en in mindere mate door lokale bronnen. NO₂ wordt voornamelijk beïnvloed door het wagenpark (verkeersbewegingen). Aangezien deze emissies problemen kunnen opleveren met betrekking tot overschrijdingen van de grenswaarden worden enkel deze componenten in onderhavig onderzoek in beschouwing genomen.

Vanaf 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} van 25 µg/m³. Er is een verband tussen de emissies van PM₁₀ en PM_{2,5}. Hieruit blijkt dat de kans zeer klein is dat de grenswaarde voor PM_{2,5} wordt overschreden op plaatsen waar aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan³. Het ligt dan ook voor de hand om er voor dit project van uit te gaan dat de conclusies voor PM₁₀ ook gelden voor PM_{2,5}. Zodoende is het aannemelijk dat de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} bij dit project niet overschreden zal worden. De te beschouwen componenten zijn derhalve NO₂ en PM₁₀.

4.8.2 Onderzoek

Zoals reeds opgemerkt leidt de realisatie van de MFA tot extra verkeersbewegingen op de omliggende wegen. De verkeersaantrekkende werking van de MFA is echter nog niet bekend. Om toch te bepalen of de realisatie van de MFA voldoet aan de geldende grenswaarde wordt de volgende aanpak gehanteerd:

- Bepalen reeds heersende achtergrondconcentratie langs belangrijke aan- en afvoerwegen;
- Bepalen maximale mogelijke verkeerstoename MFA (middels de NIBM-tool);
- Conclusievorming.

De heersende achtergrondconcentraties zijn herleidt uit de Saneringstool. De Saneringstool vormt de rekenkundige onderbouwing van het NSL (Nationaal Samenwerkings Programma Luchtkwaliteit). De Saneringstool bevat prognoses van verkeersgegevens, omgevingskenmerken, projecten en maatregelen. De Saneringstool berekent de te verwachten luchtkwaliteit voor verschillende jaren.

³ Milieu en Natuur Planbureau (MNP), tegenwoordig Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland, Rapportage 2008, Bilthoven 2008

De gehanteerde versie van de saneringstool bedraagt de meest recente versie (versie 3.1, augustus 2009).

Ten aanzien van de belangrijke aan- en afvoerwegen zullen dit de Langeweg en de Noordzijdsedreef zijn. Deze wegen zijn echter niet expliciet opgenomen in de Saneringstool. Wel is de N59 opgenomen. De N59 betreft de hoofdontsluiting van het gebied waarop de Langeweg en de Noordzijdsedreef uiteindelijk uitkomen. De N59 heeft derhalve een hogere intensiteit als de overige wegen in de omgeving. De extra verkeersbewegingen ten gevolge van de MFA zullen hier dus eerder tot knelpunten kunnen leiden dan op de overige wegen. Op basis van bovenstaande zal in onderhavig onderzoek derhalve de N59 in beschouwing worden genomen. Wanneer de extra voertuigbewegingen op deze weg niet leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden zal dat ook op de overige (kleinere) wegen in de omgeving het geval zijn.

De te hanteren NIBM-tool betreft een door VROM in samenwerking met InfoMil ontwikkelde specifieke rekentool voor kleine ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit. Middels deze tool kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald wat de bronbijdrage is van verkeersbronnen. In deze tool wordt uitgegaan van een 'worst-case' wegtype en verkeerssituatie waardoor deze voor alle wegen toepasbaar is. In deze tool zijn ook de recentste emissiekentallen meegenomen en de verruimde NIBM grens van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Bepaling invloed MFA op luchtkwaliteit in de omgeving

Heersende achtergrondconcentratie

De heersende achtergrondconcentraties zijn bepaald voor het jaar 2011 en weergegeven in onderstaande tabel 1.

Tabel 1: Heersende achtergrondconcentraties en totale concentraties langs N59 voor het jaar 2011

Weg	Coördinaten	Jaargemiddelde achtergrondconcentraties [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		Jaargemiddelde totale concentraties [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	
		NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀
N59	80583; 413014	15,7	22,2	20,58	23,1

In de gehanteerde versie van de Saneringstool (versie 3.1) zijn echter de in maart 2010 vrijgegeven achtergrondconcentraties en emissiefactoren nog niet opgenomen. Derhalve kunnen de weergegeven emissies te laag zijn. Op basis van literatuuronderzoek kan echter een inschatting worden gegeven over het effect van de veranderde achtergrondconcentraties en emissiefactoren.

Het verschil in de achtergrondconcentraties tussen de nationale gegevens van 2009 en 2010 is ter hoogte van de gemeente Oostflakkee voor de componenten NO₂ en PM₁₀ als volgt:

- NO₂: 1 tot $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toename;
- PM₁₀: 0 tot $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toename.

Met betrekking tot het verschil in emissiefactoren tussen de nationale gegevens van 2009 en 2010 kan voor de componenten NO₂ en PM₁₀ het volgende worden gesteld:

- NO₂: 15 tot 40% toename;
- PM₁₀: 5 tot 20% afname.

Bovenstaande in beschouwing genomen zouden de berekende concentraties langs de N59 er uit komen te zien zoals weergegeven in tabel 2.

Tabel 2: Gecorrigeerde concentraties langs N59 voor het jaar 2011

Weg	Coördinaten	Jaargemiddelde achtergrondconcentraties [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		Jaargemiddelde totale concentraties [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	
		NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀
N59	80583; 413014	17,7	22,7	29,4 ¹⁾	24,5 ²⁾

- 1) 20,58 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ plus 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ achtergrondconcentratietoename plus 40% toename (worst-case) van 4,88 (20,58 - 15,7) is 6,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit resulteert in een totale concentratie van circa 29,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.
- 2) 23,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ plus 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ achtergrondconcentratietoename minus 5% afname (worst case) van 0,9 (23,1 - 22,2) is 0,85 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit resulteert in een totale concentratie van circa 24,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Uit deze gegevens komt naar voren dat de ruimte tussen de grenswaarde en de reeds aanwezige concentraties langs de N59 voor de component NO₂ circa 10,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt (uitgaande van meest strenge jaargemiddelde grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) en voor de component PM₁₀ circa 8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt (uitgaande van meest strenge grenswaarde, zijnde de daggemiddelde, welke als jaargemiddelde equivalent 32,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ heeft). Deze ruimte kan feitelijk opgevuld worden door de extra verkeersbewegingen van de MFA.

Bepaling maximale verkeersaantrekkende werking MFA

Om de maximale verkeersaantrekkende werking van de MFA te bepalen kan gebruik worden gemaakt van de NIBM-tool (versie 12-05-2010). De berekening met de NIBM-tool heeft hierbij plaatsgevonden met als uitgangspunt voor de fractie zwaar verkeer afkomstig van de MFA een percentage van 5%. Dit aangezien er slechts een gering aantal middelzware motorvoertuigen zullen rijden.

Uit de berekening komt naar voren dat als gevolg van circa 7.500 mvt/etmaal de bronbijdrage aan de luchtkwaliteit in de omgeving voor de component NO₂ circa 10,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Voor de component PM₁₀ bedraagt de bronbijdrage als gevolg van 7.500 mvt/etmaal circa 2,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit betekent dat het aantal mvt/etmaal meer dan 7.500 mag bedragen voordat de daggemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ wordt overschreden.

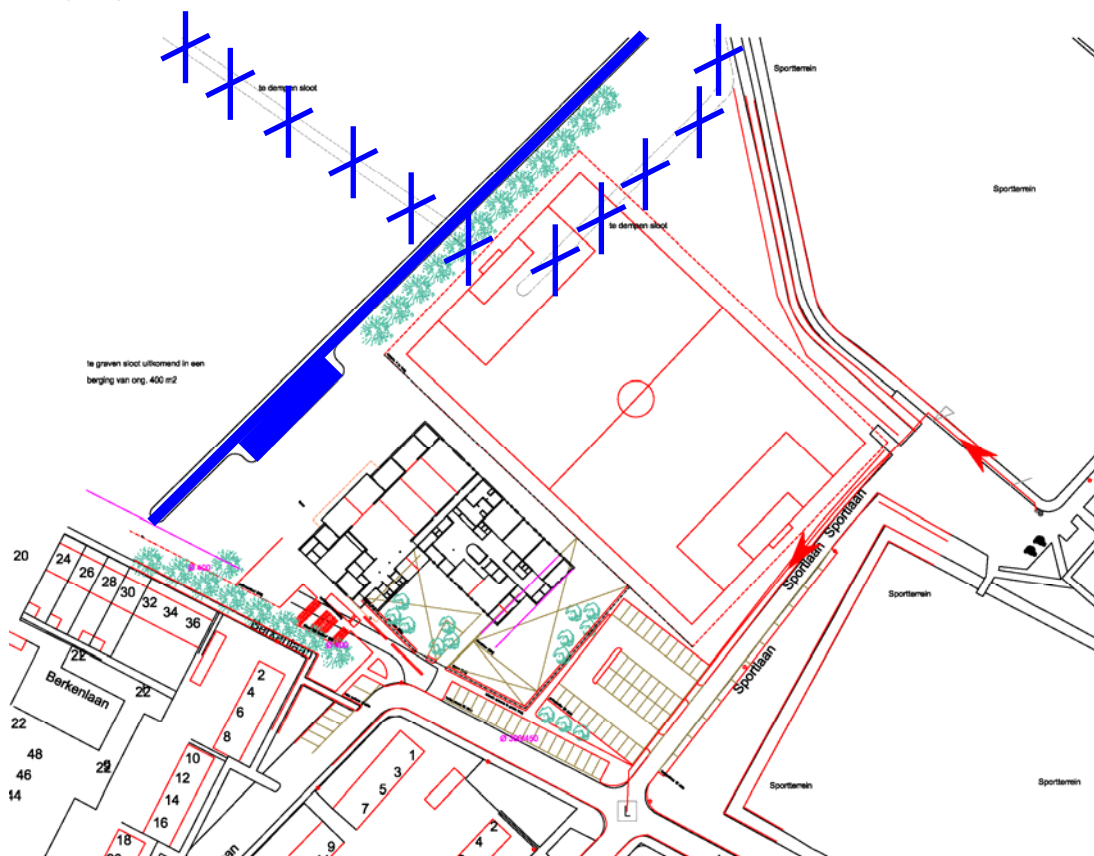
De hierboven bepaalde verkeersbewegingen betreffen de verkeersbewegingen op de N59. Op de overige wegen in het gebied, zoals de Langeweg en de Noordzijdsedreef, mag het aantal verkeersbewegingen hoger zijn daar er minder autonoom verkeer op deze wegen aanwezig zal zijn en ook de heersende achtergrondconcentraties lager zullen zijn.

4.8.3 Conclusie

Zoals bepaald mag het aantal verkeersbewegingen van de MFA circa 7.500 mvt/etmaal bedragen voordat de grenswaarde voor NO₂ wordt overschreden. Ten aanzien van de component PM₁₀ mag het aantal verkeersbewegingen meer zijn dan 7.500 mvt/etmaal. Gezien de aard van de multifunctionele accommodatie, bestaande uit een basisschool, peuterspeelzaal, gymzaal en een multifunctioneel centrum (verenigingsgebouw), zal het aantal verkeersbewegingen vele malen kleiner zijn dan de bepaalde 7.500 mvt/etmaal. Dit betekent dat de realisatie van de MFA niet zal leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden uit de 'Wet luchtkwaliteit'.

4.9 Water

Om de MFA en het voetbalveld te ontwikkelen is het van belang dat de waterhuishouding niet nadelig gaat veranderen. De huidige sloot die richting de ijsbaan loopt zal gedempt gaan worden. Hiervoor zal een nieuwe sloot gegraven gaan worden. Ten noordoosten van de MFA en het voetbalveld zal een nieuwe sloot gegraven gaan worden. Op de onderstaande kaart is de nieuw te graven sloot blauw gekleurd. De kruisjes geven de locatie van de te dempen sloot aan.



Afbeelding 4: Water

De verbreding van de sloot gaat zorgen voor de waterberging van het gebied. De verversing van dit water zal plaatsvinden door de aanwezige drainage van de omliggende akkers en door de hemelwaterafvoer (hwa) van het centrumplan.

4.10 Wegverkeerslawaaï

Bij het nemen van een projectbesluit dient volgens de Wet geluidhinder voor een te ontwikkelen locatie die binnen een geluidzone van een weg is gelegen, een akoestisch onderzoek te worden verricht naar het wegverkeerslawaaï. Dit onderzoek dient uit te wijzen wat de te verwachten geluidbelasting is op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. In de nieuw te bouwen Multifunctionele accommodatie (MFA) bevinden zich geluidgevoelige bestemmingen, zoals een basisschool.

Alle wegen in en om het plangebied van de MFA hebben een maximumsnelheid van 30 km/u. Deze wegen hebben geen geluidzone en daarom behoeft er in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) strikt genomen geen onderzoek naar de hinder van wegverkeerslawaaï uitgevoerd te worden. Echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening dient wel inzicht te worden gegeven in de geluidssituatie.

Voor dit project is niet bekend wat de geluidbelasting is van de 30 km/uur wegen op de gevel van de MFA. Wel kan het volgende worden vermeld:
Het Bouwbesluit heeft een minimale eis voor de gevelwering van een school van 20 dB. De minimale binnenwaarde voor een nieuw te bouwen school is 28 dB voor les- en theorielokalen en 33 dB voor theorievaklokalen. Wanneer de geluidbelasting op de gevel resp. 48 of 53 dB is, zullen er geen extra gevelmaatregelen nodig zijn om te voldoen aan het binnenniveau. Wanneer de geluidbelasting op de gevel door de 30 km/uur wegen in het plangebied boven deze waarden komt, dient bekeken te worden of extra gevelmaatregelen noodzakelijk zijn. In eerste instantie wordt niet verwacht dat dit nodig is, aangezien de locatie MFA in een rustige woonwijk is gelegen.

5 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Gelet op het bepaalde in artikel 3.1 Wro moet in het kader van een projectbesluit onder andere inzicht worden verschaft in de economische uitvoerbaarheid van het plan. In verband daarmee is eerst onderzocht of voor het onderhavige projectbesluit op grond van artikel 6.12, eerste lid Wro de verplichting bestaat om een exploitatieplan vast te stellen.

Het onderhavige projectbesluit beoogt weliswaar een ontwikkeling mogelijk te maken, die valt onder de criteria van artikel 6.2.1 Bro (de bouw van een of meer hoofdgebouwen), maar aangezien het plangebied in eigendom is van de gemeente is het verhaal van de kosten van de grondexploitatie in beginsel gewaarborgd via de gronduitgifte. Om die reden is het voor het onderhavige projectbesluit niet noodzakelijk om een exploitatieplan op te stellen.

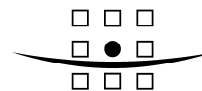
De ontwikkeling van de MFA is verder volledig in handen van de gemeente. Voor de realisatie van de MFA, de omlegging van het voetbalveld en de aangrenzende wegen is door de gemeenteraad een budget beschikbaar gesteld. Daarmee staat de economische uitvoerbaarheid van het onderhavige plan in voldoende mate vast.

6 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Tijdens de ontwerpfase/ideeënfase voor een MFA is er reeds in meerdere sessies gesproken met de burgers. De gemeente heeft deze “inspraakavonden” georganiseerd en de burgers de mogelijkheid gegeven hun ideeën over een MFA toe te lichten. Op 27 april 2010 heeft een algemene informatieavond plaatsgevonden. Op 22 juni 2010 is een tweede avond met de direct omwonenden georganiseerd. Naar aanleiding van op- en aanmerkingen uit deze informatieavonden is het plan op een aantal punten aangepast. Er zal voor dit projectbesluit daarom geen inspraakprocedure doorlopen worden. Het projectbesluit is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro aan de overleginstanties toegezonden. Het plan is besproken met de provincie Zuid-Holland en Waterschap Hollandse Delta. Uit dit overleg zijn geen knelpunten naar voren gekomen.

De ontwerp ruimtelijke onderbouwing heeft ter inzage gelegen van 5 juli 2010 tot en met 16 augustus 2010. Gedurende deze periode zijn enkele zienswijzen binnengekomen. De volledige zienswijzennota is opgenomen in bijlage 1.

A COMPANY OF

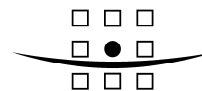


ROYAL HASKONING

Bijlage 1

Nota zienswijzen

A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

NOTA ZIENSWIJZEN

**Ontwerp Projectbesluit 'Centrumplan
Ooltgensplaat'**

GEMEENTE OOSTFLAKKEE

2 september 2010

Gemeente Oostflakkee

Nota zienswijzen behorend bij ontwerp projectbesluit
'Centrumplan Ooltgensplaat'

2 september 2010

Inhoudsopgave

1. Nota zienswijzen	3
2. Beantwoording zienswijzen	4
2.1 Zienswijz dhr. Huijer	4
2.2 Zienswijze dhr. Beijer	5

Bijlagen	6
----------	---

- Ingediende zienswijze dhr. Huijer d.d. 22-06-2010
- Ingediende zienswijze dhr. Beijer d.d. 02-06-2010
- Notitie verkeer Royal Haskoning d.d. 10-09-2010

1. Nota zienswijzen

Het ontwerp projectbesluit 'Centrumplan Ooltgensplaat' heeft betrekking op de realisatie van een multifunctioneel centrum aan de Sportlaan te Ooltgensplaat. Op de locatie is nu het tweede veld van v.v. OFB gelegen. Dit veld zou een kwart slag gedraaid moeten worden om op de huidige positie een gebouw te realiseren waarin een school, gymzaal, buurtgebouw en een peuterspeelzaal gevestigd worden.

Het ontwerp projectbesluit 'Centrumplan Ooltgensplaat' heeft van 5 juli 2010 tot en met 16 augustus 2010 voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. In deze periode zijn tegen het ontwerp projectbesluit twee zienswijzen ingediend.

De binnengekomen zienswijzen zijn in hoofdstuk 2 samengevat en van een reactie voorzien.

2. Beantwoording van de zienswijzen

Zienswijze dhr. Huijer (bijlage 1)

De zienswijze zoals ingediend door dhr. Huijer is ingediend op 22 juli 2010, binnen de gestelde termijn en dus ontvankelijk.

In de zienswijze worden de volgende zaken aan de orde gesteld:

- positie plein peuterspeelzaal

De positie van het plein ten behoeve van de peuterspeelzaal is inderdaad aangepast met de verplaatsing van het gebouw. Dit is uitgewerkt in de tekening “terreininrichting” d.d. 16 juni 2010. Het plein moet vallen binnen het vlak ‘Maatschappelijk’ zoals aangegeven in de ruimtelijke onderbouwing en kaart. In de uitwerking wordt hiermee rekening gehouden. Aanpassing van het vlak “Maatschappelijk” is dus niet noodzakelijk.

- bereikbaarheid garage dhr. De Bonte, achter Prunuslaan 2

Op 30 juli 1991 is er vergunning verleend voor de bouw van de betreffende garage. Een van de voorwaarden gesteld door de toenmalige eigenaar van de grond en bijbehorende woning en schuur, woningbouwvereniging Beter Wonen, is dat er een overeenkomst gesloten moet worden aangaande het recht van overpad over de naastliggende grond die in eigendom is van de gemeente Oostflakkee. Uit het archief is niet gebleken dat er een dergelijke overeenkomst is. Navraag bij de huidige huurder, de toenmalige eigenaar w.b.v. ‘Beter Wonen’ en huidige eigenaar w.b.v. ‘Den Bommel’ geeft ook geen overeenkomst en dus is er geen recht van overpad. Op basis hiervan kunnen we stellen dat er geen reden is om het plan op basis hiervan aan te passen, aangezien de ‘uitrit’ in feite illegaal is.

- verplaatsing van de parkeerplaats naar de andere kant van het gebouw en het gebouw ca. 25 meter opschuiven.

Uitgangspunt bij de huidige opzet is om de parkeerruimte optimaal te benutten door een gecombineerd gebruik door alle omliggende voorzieningen. In de berekeningen is ook gerekend met een gecombineerd gebruik. Vandaar dat de parkeerplaats centraal in het plan ligt en goed bereikbaar is voor alle voorzieningen. Het ‘omdraaien’ van gebouw en parkeerplaats heeft tot gevolg dat de parkeervoorziening niet meer centraal ligt ten opzichte van de voetbal, tennis, ijsbaan en centrumplan. Gevreesd wordt dat dan met name door de bezoekers van de tennisclub en voetbalvereniging in de wijk geparkeerd wordt met overlast als gevolg. Ook is de parkeerplaats niet logisch en makkelijk vindbaar gelegen en ligt deze ook wat ‘in de luwte’. Daardoor is de kans op overlast door ‘hangjongeren’ en dergelijke ook aanwezig.

Naar aanleiding van de bewonersavond d.d. 22 juni 2010 is het gebouw al 5 meter in Oostelijke richting opgeschoven. Gezien bovenstaande argumenten is verdere verplaatsing niet wenselijk, derhalve is aanpassing van het plan niet aan de orde.

- aanleggen toegangsweg bij verplaatsing gebouw en parkeervoorziening.

Dit punt is niet aan de orde aangezien de verplaatsing niet gebeurt.

Zienswijze dhr. Beijer (bijlage 2)

De zienswijze is ingediend op 2 juli 2010, voor de gestelde termijn voor de ter inzage legging en is dus niet ontvankelijk. In de zienswijze staan een aantal zaken die wel van belang zijn voor het centrumplan en in overleg met de projectleider is toch besloten de voor het centrumplan van belang zijnde zaken te beantwoorden.

In de zienswijze worden de volgende zaken aan de orde gesteld die van belang zijn voor het centrumplan:

- toename verkeer door de komst van het bouwplan aan de Sportlaan

In een aanvullend onderzoek (zie bijlage 3) is er door Haskoning gekeken naar de toename van verkeer en de capaciteit van de betreffende straten (Prunuslaan, Esdoornstraat, Weesmolenstraat).

Conclusie is dat er inderdaad een toename van verkeer te verwachten is, maar dat deze beperkt is ten opzichte van de verkeersgeneratie van de omliggende wijken. Deze geringe toename kan zonder problemen verwerkt worden door de huidige wegen. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt levert deze ontwikkeling dus geen problemen op en is de door de indiener gesuggereerde rondweg niet nodig. Een aanpassing van het plan (of omliggende wegen) is dus niet nodig.

- snelheidsbeperkende maatregelen

Dergelijke zaken maken geen deel uit van de ruimtelijke onderbouwing, aanpassing van het plan is dus niet nodig.

- schade ten gevolge van bouwactiviteiten

Dergelijke zaken maken geen deel uit van de ruimtelijke onderbouwing, aanpassing van het plan is dus niet nodig. Wel zal de aannemer een opname maken van naastgelegen panden om eventuele schade te monitoren. Deze opname zal gebeuren bij panden die binnen een cirkel van 50 meter zijn gelegen ten opzichte van de nieuwbouw. De woning van dhr. Beijer is gelegen op 100 meter en zal dus niet in de opname worden meegenomen.

Bijlage 1

Geachte heer Klein,
Gachte collega's,

Dor drukke laatste weken op mijn werk en huidige vakantie ben ik niet in staat geweest langs te komen op het gemeentehuis om bezwaar te maken , te reageren op de tekening van het Centrumplan

Omdat ik wel binnen de gestelde 6 weken de volgende opmerkingen , vragen wilde stellen stuur ik deze e-mail Graag vraag ik hiervoor Uw begrip.

Allereerst wil ik U aangeven blij verrast te zijn met de toezegging het volledig gebouw 5 meter naar het oosten te verplaatsen; ongetwijfeld naar aanleiding van de commentaren en bezwaren welke de bewoners uit de Berkenlaan waaronder mijn vrouw en ik hebben geuit tijdens de bijeenkomst van 22 juni j.l. in het Centrum.

Op de ontvangen gewijzigde tekening is de 5 meter verschuiving richting het oosten van het gebouw duidelijk te zien , ik vraag me echter nog wel een paar dingen af en hoop dat U duidelijkheid kunt verschaffen :

- Wat is de witte getekende "hoek" met daarin de tekst "peuterspeelzaal (182)" ?? ... is dat een speelplein of iets dergelijks , met hekwerk erom ?? Dan gaat dat plein toch OOK evenredig veel richting het oosten hoop ik?!
- Is rekening gehouden met de garage van mijn burens, de familie De Bonte, hoek Prunuslaan welke ze nu volgens de laatste tekening niet meer kunnen bereiken?
- Kunt u overwegen de 38 parkeerplaatsen (of een deel daarvan) welke nu getekend zijn aan de Sportlaan te verplaatsen naar de andere kant van het gebouw om daarmee mogelijk te maken het gebouw nog eens +/- 25 meter (of een deel daarvan) richting het oosten/ richting Sportlaan op te schuiven??!! De parkeerplaats komt dan bij mij voor de deur en dus NIET het terras van het Centrum.... de mensen die gebruik maken van de parkeerplaats en naar de voetbal gaan zouden per voetpad tussen het nieuwe veld en het gebouw (5 meter ruimte tussen) richting OFB kunnen lopen Er hoeft dan alleen daar een voetpad gemaakt te worden (als dat al niet de bedoeling was).
- Bij de parkeerplaatsen aan de westkant van het gebouw is een toevoerweg nodig welke ongeveer gelijk lopen kan met het huidige grondpad, deze kan worden gebruikt om vrachtwagens de aanvoer/afvoer te laten realiseren voor het Centrum EN hiermee kan de familie De Bonte hun garage gewoon bereiken... een deel van die weg is reeds getekend; daarop is nu een vrachtwagen te zien ...

In afwachting verblijven wij,

Groeten,
Leen en Arda Huijer
Berkenlaan 36
Ooltgensplaat

Bijlage 2

Bouw en Woningtoezicht en Verkeer van Oostflakkee.

Geachte Dames en Heren,

Waarschijnlijk lijkt of is het bouwplan in Ooltgensplaat, in de Sportlaan waar diverse gebouwen gerealiseerd gaan worden een ondoordacht plan of onvolledig te noemen.

Ook al is er een hoorzitting geweest (ik heb er geen deel aan genomen) en al zullen er best wel opmerkingen gemaakt zijn of zelfs tegenwerpingen dan is daar nog heel veel aan toe te voegen in negatieve zin wel te verstaan, maar ook positieve dingen.

Als bewoner van de Esdoornstraat voel ik me hier niet zo best mee opgezaald, want er zijn al klachten binnen gekomen bij afdeling verkeer die heeft in het jaar 2007 een meting verricht wat het verkeer betrof.

Als U die zaken ook onder de loep zou willen nemen, dan kunt U daaruit concluderen dat de bewoners er niet op vooruit zullen gaan wat het WOONGENOT betreft door de toename van het verkeer en door toename van steeds meer herrie in de straat en steeds minder veiligheid.

Uit de meting is ook al duidelijk gebleken dat er in de Esdoornstraat veel te hard gereden wordt door bijna alle verkeer dat daar dagelijks door heen komt en dat is al heel veel en dat er tot op heden niks tegen ondernomen is door de gemeente Oostflakkee.

Hieruit concludeer ik al reeds dat met de bewoners geen rekening wordt gehouden wat betreft het woongenot, waar iedere bewoner volgens onze wetgeving toch ook recht op heeft, die regels zijn er niet voor niets.

Nu dan door de herrie van buitenaf, dan heb ik het over voertuigen met een uitlaat die niet is goedgekeurd door de rijksdienst voor het wegverkeer en de geluidsproductie van boxen in sommige voertuigen en vaker claxonneren en door de drukte van het verkeer, de straat eigenlijk al overbelast gaat raken, mede door het veel te snel rijdend vracht vervoer inclusief autobussen en ook vrachtwagens van Milieu Rijnmond en een vracht wagen van bloemist Auperlé uit Oude-Tonge maar ook door anderen die met tractoren met lege of zwaar geladen wagens voorbij komen en ver boven de snelheidslimiet komen dan begrijpt U wel dat dit de verkeerde kant op gaat.

Dat er verkeer door bijna elke straat kan rijden is normaal, maar de woningen in de Esdoornstraat zijn gebouwd op gewone fundamenteën zonder gebruik te maken van heipalen zoals tegenwoordig de normaalste zaak van de wereld schijnt te zijn.

Daar de tijd van paard en wagens al ver achter ons ligt, worden nu de wegen ook nog zwaarder belast dan voorheen en heeft dat onherroepelijk gevolgen door de grondgolven naar de woningen toe dat het in de huizen goed merkbaar is als er weer een voertuig voorbij komt dat of te zwaar beladen is of te snel door de straat rijdt, zodat je op z'n minst denkt dat het lijkt op een lichte aardbeving dat dan op de bovenverdieping van de woning heel goed merkbaar is.

Als men op bed ligt en er komt zo'n voertuig voorbij dan voel je je echt niet meer prettig in huis, want niemand weet vooraf welke gevolgen daar uit voort kunnen vloeien, hoe men het ook berekent het is en blijft altijd weer de vraag hoe gaat dat aflopen.

Gelukkig kan ik zeggen dat ik niet de enige ben die daar al een mening over aan het vormen is want er zijn meerdere bureaus die dat ook meemaken en een mening daarover hebben in een gesprek met hen.

Nu dan het bouwplan op tafel ligt, vraag ik me af of men wel rekening heeft gehouden met eventuele schade die kan ontstaan bij het heikwerk van het nieuw te bouwen object aan de bestaande huizen in de directe woonomgeving en wat gaat er gebeuren als er scheuren in de muren of funderingen zouden ontstaan?

Een plan kan mooi zijn maar of het zonder schade te realiseren is, is vers 2.

Volgens een aantal bejaarde mensen zijn er ook die zeggen dat het niet aantrekkelijk is om niet direct in de omgeving naar een Centrum te kunnen lopen, maar dan veel verder moeten dan gewoonlijk,

terwijl een Centrum geconcentreerd moet zijn in de buurt van de bejaarden zelf, dat is hier niet meer het geval.

Er zijn wel meer alternatieven wordt er gezegd, maar ik wil hier en nu daar niet over verder uitweiden, want ik ben niet blij met het plan dat er nu ligt.

We weten dat er gemiddeld per dag 660 tot 700 voertuigen per dag en bij pieken boven de 850 voertuigen door de Esdoornstraat rijden waarvan de meesten veel te snel ook nog en dat we mogen verwachten dat het zeker een veelvoud daarvan zou kunnen toenemen vanwege het nieuwe Centrum.

Dat is nog al wat als men niets doet aan ontsluiting dan lopen de mensen steeds meer gevaar in deze straat en dat nog wel in een dorp.

Hierbij denk ik dat dan aan de aan- en afvoer dagelijks van ouders en kinderen en ook de sportmensen en de buurtmensen die naar een of andere soos gaan, ook de vrachtwagens die af en aanleveren van hun diensten zullen ook toenemen.

Het wordt dan tijd om te denken aan een ontsluiting vanaf de Langeweg parallel langs de Magnoliastraat/ Berkenlaan een geheel nieuwe weg te maken (niet via de Noordzijdsedreef want dat is een smalle weg bedoeld voor landbouwvoertuigen) dan kan daar alle verkeer van en naar de Ventjager, dat zou heel veel verkeer schelen door de straat en hier een verbod instellen op vracht vervoer dat hier niet meer mag komen uitgenomen de vuilniswagen maar dan wel stapvoets door de straat te laten rijden, dat is allemaal mogelijk en eenrichtingsverkeer dat scheelt nog veel meer.

Het hele plan zou aangepast moeten worden, want het kan achteraf heel veel problemen opleveren en men dient de bevolking niet te beklemmen in de Prunuslaan en ook niet in de Esdoornstraat en Weesmolenstraat insgelijks.

Wil men toch dat plan doorzetten dan moet men zeker ook rekening houden met de bewoners van de omliggende straten.

Dus een ontsluiting van wegen zou een enorme verbetering kunnen worden voor de mensen die in de directe omgeving wonen, door in de Langeweg net voorbij de 2^e Hamer richting het dorp een weg te maken die achter het dorp om gaat en waar men 2 richtingen kan realiseren, één naar de Sportlaan en één naar de Dorpsdijk voor verkeer van de Ventjager, dan maakt dat sluipverkeer geen gebruik meer van de Esdoornstraat.

Ook de vrachtwagens en landbouwvoertuigen zouden daar dan heen moeten en niet meer door de Esdoornstraat, dan pas praten we over een degelijke ontsluiting waar iedereen mee is gebaat.

Ja dat gaat veel geld kosten zult U zeggen, maar overlast hebben van en ontevreden bewoners en altijd maar die eeuwige klachten aanhoren is eveneens ergerlijk te noemen.

Als men een plan heeft maak er dan een die helemaal aan alle eisen kan voldoen zonder andere mensen zwaarder te belasten, dan lost U vele toekomstige problemen tegelijk op.

Regeren is daarom ook vooruit zien maar dan wel kijken naar het wel en wee van alle bewoners en niet alleen naar de voordelen van de gemeentekas(wat ook heel belangrijk is), want dan hebt U later toch een probleem op te lossen en worden veel rechtszaken voorkomen.

Denk er eens goed over na wat ik aan U heb voorgelegd en kijk eens welk voordeel U er mee kan doen om de bewoning van een dorpsgemeenschap aangenaam te houden.

Ik heb dan ook een schrijven gericht aan WBV Beter Wonen en duidelijk gemaakt dat deze straat er niet op vooruit gaat en dat de kans op schade aan de woningen toe kan gaan nemen als er niets gedaan wordt.

Hierbij bedank ik u voor de te nemen moeite om dit schrijven te lezen, hopelijk dat U er zeker iets mee gaat doen en aan alle belanghebbenden wil voorleggen.

Groeten van:

C. Beijer

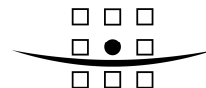
Esdoornstraat 9

3257 XB Ooltgensplaat

Tel: 0187631908

Datum 02-07-2010

Bijlage 3

**ROYAL HASKONING**

HASKONING NEDERLAND B.V.
INFRASTRUCTUUR & TRANSPORT

Notitie

Aan : Gemeente Oostflakkee
 Van : Arthur Post
 Datum : 10 september 2010
 Kopie :
 Onze referentie : 9W0480/N00001/902220/Rott

Betreft : ROB Ooltgensplaat, zienswijze verkeerssituatie

Aanleiding

Deze notitie is opgesteld op verzoek van de gemeente Oostflakkee. Aanleiding daarvoor was de zienswijze van de heer Beijer op de Ruimtelijke Onderbouwing van een te ontwikkelen Multifunctionele Accommodatie (MFA) te Ooltgensplaat. In de zienswijze wordt de bezorgdheid geuit dat het verkeer dat de nieuwe faciliteiten genereren leidt tot druk op het verkeersysteem en in het bijzonder overlast in de Esdoornstraat.

Aanpak

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van de nieuwe en bestaande faciliteiten is waar mogelijk berekend aan de hand van kentallen die gehanteerd worden door het CROW (publicaties 256 en 272 en de website www.verkeersgeneratie.nl). Hierin worden getallen kentallen gegeven voor Basisscholen, kinderopvang en sportzalen.

Voor de accommodaties waarvan het CROW geen kentallen geeft zijn deze beredeneerd. Hieronder vallen voetbal- en tennisvelden (bestaand) en het verenigingsgebouw (nieuw) als onderdeel van de MFA.

Er wordt alleen gekeken naar gemotoriseerd (auto)verkeer, omdat dit verkeerskundig de meeste hinder veroorzaakt.

Toetsing

In de notitie wordt aangegeven hoeveel verkeer dagelijks extra in de Esdoornstraat wordt verwacht.

Daarnaast wordt aangegeven of er in de omgeving van het nieuwe complex verkeersknelpunten ontstaan. Hiervoor wordt de verwachte hoeveelheid verkeer getoetst aan de capaciteit van de wegen.

Huidige verkeerssituatie

Routes

De nieuwe faciliteiten zijn een uitbreiding op het bestaande sportpark aan de Sportlaan / Weesmolenstraat. Verkeer van en naar de locatie gebruikt naar verwachting met name de routes:

- Weesmolenstraat, Prunuslaan, Lindenlaan en Langeweg (het dorp uit richting het westen);
- Esdoornstraat, Langeweg / Margrietstraat (het dorp uit richting het westen en het zuidelijk deel van het dorp);
- Weesmolenstraat (oostelijk en noordelijk deel van het dorp);

Verkeersintensiteiten Langeweg

De gemeente geeft aan dat de huidige etmaalintensiteiten op de Langeweg liggen tussen:

- 500-1000 motorvoertuigen per etmaal (voor beide richtingen samen) ten oosten van de Esdoornstraat;
- 1000-2500 motorvoertuigen per etmaal (voor beide richtingen samen) ten westen van de Esdoornstraat.

Om etmaalintensiteiten om te rekenen naar spitsuurintensiteiten wordt een factor 10 gehanteerd. Dit leidt tot de volgende intensiteiten in de spitsuren:

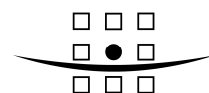
- 50-100 motorvoertuigen per uur voor beide richtingen samen ten oosten van de Esdoornstraat;
- 100-250 motorvoertuigen per uur voor beide richtingen samen ten westen van de Esdoornstraat.

Voetbalvereniging

Op het sportpark zit een voetbalvereniging met 2 speelvelden. De club heeft 4 senioren elftallen, 2 jeugdelftallen, 8 pupillenelftallen en mogelijk nog een aantal recreanten. Het aantal leden wordt geschat op 220. Wanneer ieder lid gemiddeld eens per week naar de vereniging komt, voor training en (thuis)wedstrijden leidt dit tot 220 bezoeken per week, oftewel gemiddeld 32 bezoeken per dag, verdeeld over alle dagen van het jaar. Daarbij zitten ook de dagen dat er niet wordt gevoetbald wanneer er dus geen bezoekers zullen zijn. De dagen dat er wél wordt gespeeld zal er meer verkeer zijn dan de 32 bezoekers per dag. Het is, in dit kader, niet interessant te weten hoeveel bezoekers er op de drukste dag de voetbalclub bezoeken, omdat dat het daggemiddelde daardoor niet verandert én de omvang niet zodanig is dat het verkeerssysteem vastloopt. Trainingen vinden door de weeks plaats in de avonden en wedstrijden doorgaans op de zaterdagen. Veel leden zullen afkomstig zijn uit Ooltgensplaat zelf en op de fiets naar de vereniging komen. Daarom wordt ingeschat dat er gemiddeld 35 (heen en terug samen) motorvoertuigbewegingen per dag zijn als gevolg van de voetbalvereniging.

Tennisvereniging

Verder zit er ook nog een tennisvereniging met 2 buitenbanen. Gedurende de winter is het tennispark gesloten. Voor *binnen*banen geeft het CROW 24 mvt bewegingen per dag per baan, oftewel 48 per 2 banen. Voor deze notitie wordt dat getal overgenomen voor de buitenbanen, met dien verstande dat de vereniging slecht 9 van de 12 maanden open is. Dit is een worst case benadering omdat de buitenbanden bij slecht weer minder verkeer zullen aantrekken dan binnenbanen. Gemiddeld over het jaar zijn er dan $48 \cdot 9/12 = 36$ mvt bewegingen per dag. Veel leden zullen afkomstig zijn uit Ooltgensplaat zelf en daarom zal in relatie tot andere banen een



relatief groot gedeelte op de fiets naar de vereniging komen. Ten behoeve van de berekening hanteren wij een ongunstig waarde en laten dat effect daarom buiten beschouwing.

Woningen Esdoornstraat en omliggende straten

Om vanaf de bestaande woningen in de Esdoornstraat en de omliggende straten bij de Langeweg te komen zal verkeer gebruik maken van de Esdoornstraat. Vooral het verkeer richting en westen (Ooltgensplaat uit). Voor de berekening wordt er vanuit gegaan dat de volgende woningen gebruik maken van de Esdoornstraat:

- alle woningen uit de Esdoornstraat zelf;
- alle woningen uit de Kastanjestraat;
- de woningen uit de Weesmolenstraat gelegen tussen de Esdoornstraat en de Kastanjestraat;
- de woningen uit de Lijsterbesstraat gelegen tussen de Esdoornstraat en de Kastanjestraat.

Het betreft 73 woningen. Het betreft rijtjeswoningen zonder garage. Onbekend is of het koop- of huurwoningen zijn. Het minst gunstige scenario, zijnde koopwoningen, wordt daarom aangehouden bij de berekening. De rekentool van het CROW geeft aan dat de 73 woningen in het gebied rond de Esdoornstraat zorgen voor 554 mvt bewegingen per dag, gemiddeld over alle dagen van het jaar. De ene dag van het jaar is drukker dan de andere dag. Doorgaans zijn bijvoorbeeld vrijdagen in september wat drukker. Op een gemiddelde drukke dag worden 666 mvt bewegingen per etmaal verwacht.

De huidige hoeveelheid verkeer op een gemiddelde drukke dag wordt daarmee ingeschat op $666 + 35 + 36 = 737$ mvt bewegingen per etmaal. Gemiddeld over alle dagen van het jaar bedraagt het aantal mvt bewegingen $554 + 35 + 36 = 625$. Beide waardes komen goed overeen met de in de zienswijze genoemde $660 / 700$ mvt bewegingen. Voor de berekening gaan wij verder uit van 700 mvt bewegingen per etmaal uitgemiddeld over alle dagen van het jaar (worst case scenario).

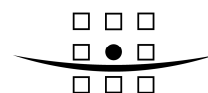
Voor de drukste periode op de dag (ochtendspits) op een drukke dag (bijvoorbeeld een vrijdag in september) rijden, er volgend uit de berekening, dan $666 * 10\% = 67$ mvt per uur door de Esdoornstraat (spitsfactor = 10%), de voetbal- en tennisvereniging genereren in de spits (vrijwel) geen verkeer. Om de worst case benadering aan te houden wordt uitgegaan van de in de zienswijze genoemde hogere intensiteit van 700 mvt bewegingen per dag. Dit betekent voor een drukste spits grofweg 70 mvt per uur (spitsfactor 10%). Die vinden plaats in (een gedeelte van) de Esdoornstraat en vervolgens voor het grootste gedeelte op de Langeweg en verder.

Extra verkeersgeneratie

Basisschool

De basisschool krijgt een BVO van 650 m^2 . De CROW rekentool geeft aan dat dat leidt tot 60 extra mvt verplaatsingen per dag (30 heen, 30 terug) uitgemiddeld over alle dagen van het jaar. Bij die uitmiddeling wordt het verkeer ook uitgesmeerd over de dagen dat de school niet open is. In weekenden en vakantieperiodes is er (vrijwel) geen verkeer van en naar de school. Op schooldagen genereert de basisschool 108 extra verplaatsingen (54 heen, 54 terug).

In beide gevallen vindt de helft van de verplaatsingen in de ochtend(spits) plaats, als de kinderen worden gebracht en de andere helft in de middag (als de kinderen worden opgehaald).



Peuterspeelzaal

De peuterspeelzaal krijgt een BVO van 112 m². De CROW rekentool geeft aan dat dat leidt tot 28 extra mvt verplaatsingen per dag (14 heen, 14 terug) uitgemiddeld over alle dagen van het jaar. Bij die uitmiddeling wordt het verkeer ook uitgesmeerd over de dagen dat de peuterspeelzaal niet open is. In weekenden en vakantieperiodes is er (vrijwel) geen verkeer van en naar de peuterspeelzaal. Op dagen dat de peuterspeelzaal open is genereert deze 45 extra verplaatsingen (22/23 heen, 22/23 terug).

In beide gevallen vindt de helft van de verplaatsingen in de ochtend(spits) plaats, als de kinderen worden gebracht en de andere helft in de middag (als de kinderen worden opgehaald).

Gymzaal

De gymzaal krijgt een BVO van 519 m². De CROW rekentool geeft aan dat dat leidt tot 47 extra mvt verplaatsingen per dag (23/24 heen, 23/24 terug) uitgemiddeld over alle dagen van het jaar. De gymzaal zal een lokaal publiek trekken, waardoor veel bezoekers te voet of op de fiets zullen komen. Ten behoeve van de berekening hanteren wij een ongunstig waarde en laten dat effect daarom buiten beschouwing.

Niet op alle dagen wordt de gymzaal evenveel bezocht. Uit ervaring blijkt dat de woensdag landelijk gezien doorgaands de meeste bezoeken worden gebracht aan sportzalen. In de zomermaanden is het zaalbezoek aanzienlijk lager dan in de andere maanden van het jaar. De rekentool geeft aan dat op een woensdag tijdens het sportseizoen de sportzaal 97 extra verplaatsingen (48/49 heen, 48/49 terug) genereert.

In beide gevallen vinden de verplaatsingen 's avond na de avondspits plaats, als de trainingen van de sportclubs beginnen. Of de gymzaal voor dit doeleinde gebruikt gaat worden is nog maar de vraag, waarschijnlijker is dat dit bijna alleen voor de scholen gebruikt zal worden. In deze notitie zijn de hiervoor ongunstige waarden meegenomen (worst case benadering).

Cultureel centrum (verenigingsgebouw)

Over de verkeersgeneratie van een cultureel centrum (verenigingsgebouw) zijn geen gegevens opgenomen in de CROW publicaties of op de website.

Het cultureel centrum biedt zowel overdag als s'avonds en in de weekenden ruimte voor diverse activiteiten. Welke activiteiten gebruik gaan maken van het centrum is nog niet bekend. Het gebouw zal mogelijk gebruikt gaan worden door bijvoorbeeld een biljart-, een denksport- of een toneelvereniging. Overdag vindt mogelijk incidenteel verhuur plaats aan een instantie of bedrijf dat die dag een ruimte nodig heeft. Het verenigingsgebouw zal een zeer lokaal publiek trekken, waardoor veel bezoekers te voet of op de fiets zullen komen.

Indien er op de speel- / oefenavond van een vereniging 30 bezoekers naar het centrum komen wordt verwacht dat er niet meer dan 20 mvt bewegingen (10 heen, 10 terug) zullen plaatsvinden. Indien er twee speelavonden per week zijn leidt dit tot gemiddeld 40 mvt bewegingen per week, oftewel gemiddeld 6 mvt bewegingen (3 heen, 3 terug) per dag. Incidenteel zullen er evenementen zijn in het centrum waardoor het gemiddeld aantal mvt bewegingen gesteld wordt op 10 per dag (5 heen, 5 terug).

In beide gevallen vinden de verplaatsingen doorgaans na de ochtendspits plaats.

Totaal extra verkeer

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de verwachte verkeerscijfers in de Esdoornstraat. De tweede en derde kolom geven het gemiddeld aantal verplaatsingen in de Esdoornstraat weer, uitgespreid over alle dagen van het jaar. De vierde en vijfde kolom geven het aantal verplaatsingen in een drukke ochtendspits weer. Dit is de maatgevende belasting op het wegennet.

Bron	Gemiddeld # verplaatsingen per dag (heen + terug)	Gemiddeld # verplaatsingen in een spitsuur (heen + terug)
Voetbalvereniging	35	700*
Tennisvereniging	36	
Esdoornstraat	554	
Basisschool	60	145
Peuterspeelzaal	28	
Gymzaal	47	
Verenigingsgebouw	10	
Totaal		
	845	301

* Overgenomen uit de zienswijze i.v.m. worst case benadering

** In totaal vinden er $54+23=77$ bewegingen plaats in de ochtendspits van en naar de basisschool en de peuterspeelzaal. Naar verwachting gebeurt dat allemaal in een periode van 20 minuten. De uurintensiteit gedurende die 20 minuten is dan $3 \times 77 = 231$ bewegingen

Conclusie

Verkeersgroei

Op basis van de gegevens die bekend zijn bij het CROW en een aantal redeneringen (waarbij wij zijn uitgegaan van de worst case scenario's bij elke functie) schatten wij in dat de voorziene faciliteiten van de MFA gemiddeld per dag 145 extra mvt bewegingen genereren.

Dat verkeer zal zich verdelen over de straten Prunuslaan, Esdoornstraat en Weesmolenstraat.

De huidige faciliteiten (voetbalvereniging en tennisvereniging) genereren ook al verkeer. Dit schatten wij in op samen 71 mvt bewegingen per dag.

De verkeersgeneratie Esdoornstraat en de omliggende straten (Kastanjestraat, Lijsterbessraat (gedeeltelijk) en Weesmolenstraat(gedeeltelijk)) zelf genereert op basis van de CROW cijfers 554 mvt verplaatsingen per dag gemiddeld over alle dagen van het jaar.

Voor de berekening is de waarde van 700 mvt verplaatsingen per dag door de Esdoornstraat overgenomen uit de zienswijze.

Het terrein zal bij uitbreiding meer verkeer door de Esdoornstraat tot gevolg hebben. Maar gerelateerd aan het verkeer dat nu al door de Esdoornstraat rijdt is de toename beperkt, slechts circa 20% ($145/700$). Dat is wanneer al het verkeer dat het gevolg is van de uitbreidingen ook door de Esdoornstraat gaat rijden. Het is goed mogelijk dat een deel van het verkeer vanaf de Sportlaan de Weesmolenstraat op slaat. Ervan uitgaande dat 50% via de Esdoornstraat zal rijden neemt het verkeer daar toe met circa 10%.

Knelpunten wegennet

Straten en wegen

Er worden geen problemen verwacht met het oog op wegcapaciteit. In de drukste periode, 20 minuten in de ochtendspits op een doordeweekse dag in september, neemt de intensiteit van het verkeer toe met 231 mvt bewegingen per uur richting en vanaf het complex.

Niet alle verplaatsingen zullen over de Esdoornstraat gaan. Indien dit 50% is betekent dat een absolute toename van 39 (= 77 / 2) bewegingen in de Esdoornstraat (gedurende 20 minuten). Ten behoeve van vergelijking van de uurintensiteiten wordt dan gerekend met $3 \times 39 = 117$ mvt per uur.

Verwacht wordt dat in de ochtendspits de meeste voertuigen over de Langeweg oost zullen aankomen en over de Langeweg west zullen vertrekken. Daarom wordt voor beiden uitgegaan van eveneens 50% van de totale toename van het aantal bewegingen.

Onderstaande tabel geeft aan dat er geen problemen zijn te verwachten. De maximaal te verwachten intensiteit blijft ruim onder de capaciteit.

	Capaciteit (mvt/h in twee richtingen samen)	Maximale intensiteit huidige situatie (mvt/h in twee richtingen samen)	Maximale intensiteit na realisatie MFA (mvt/h in twee richtingen samen)
Esdoornstraat	>1.500	70	187***
Langeweg oost	>1.500	100	217***
Langeweg west	>1.500	250	367***

*** Houdt slechts 20 minuten aan

Kruispunten en "verkeerssluis"

De capaciteit van het wegennet wordt verder bepaald door de kruispunten en de "verkeerssluis" op de Lange weg aan de rand van de bebouwde kom. Gezien de geschatte intensiteiten zullen ook deze punten geen knelpunten gaan vormen na de realisatie van de MFA. De capaciteiten van de kruispunten en de sluis zou voldoende moeten zijn. Mogelijk moet even gewacht worden bij de sluis.