



Memo

van: Bernadet Groenestijn sector/afdeling: Ontwikkeling

aan: de leden van de commissie M. en O. en R. en F. sector/afdeling: Ontwikkeling

cc:

onderwerp: beantwoording vragen over centrale huisvesting basisonderwijs 's-Heerenberg

datum: 18-01-2017 stuknummer: 17int00182

Tijdens de besloten commissievergadering M. en O., waarbij ook aanwezig leden van de commissie R. en F. van 9 januari 2017 heeft er informatie-uitwisseling over de centrale huisvesting van het basisonderwijs in 's-Heerenberg plaatsgevonden.

Door de agendacommissie is verzocht om een presentatie over dit onderwerp, alvorens het voorstel van het college van burgemeester en wethouders over de centrale huisvesting behandeld wordt in de vergadering van 6 februari 2017. De presentatie over dit onderwerp is gehouden door de heer K. Fijnaut verkeerskundige en mevrouw B. Groenestijn, senior beleidsmedewerker.

Tijdens de presentatie zijn een aantal vragen naar voren gekomen die in de vergadering beantwoord zijn. Een aantal vragen, zoals aangegeven in het voortgangsbericht van de commissie staan nog open. Toegezegd is, dat deze vóór de commissievergadering van 6 februari a.s. beantwoord zullen worden. De beantwoording van deze vragen zijn verwoord in deze memo.

1. *Financiële onderbouwing van de overige locaties/en nader onderzoek locatie Galamaschool*

Overzicht onderzochte locaties, t.o.v. het voedingsgebied (blauwe omlijning).

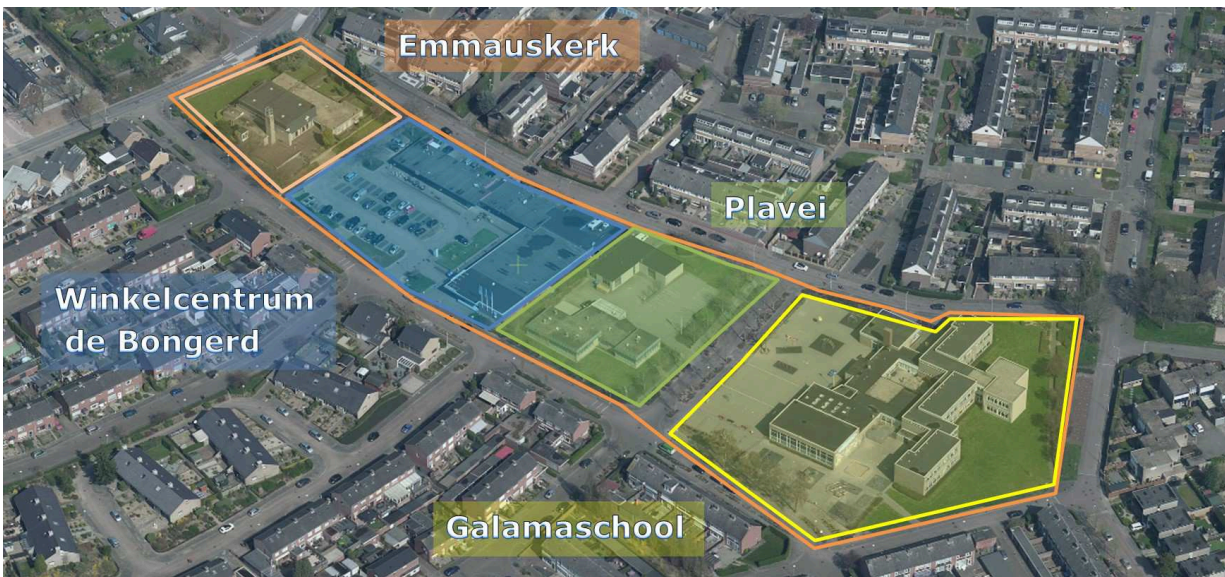


(Afbeelding 1)

De Galamaschool:

Deze school ligt in een dichtbevolkte wijk, waardoor zij in het kader van de verkeersafwikkeling en het parkeren, minder goed scoren.

In de commissie is geopperd om bijvoorbeeld de Emmauskerk erbij te betrekken om zo ruimte te creëren, waardoor er een goede verkeersafwikkeling kan plaatsvinden. De Emmauskerk is niet meer beschikbaar en reeds verkocht. Op dit terrein wordt woningbouw ontwikkeld. Bovendien liggen tussen de school en de Emmauskerk, zoals op de tekening aangegeven, locaties van de woningstichting Plavei en daarnaast A.H. en andere winkels. Deze panden zijn niet in eigendom van de gemeente en zullen bij ontwikkeling aangekocht moeten worden. Dit brengt veel kosten met zich mee.



afbeelding 2: Locatie Galamaschool en omgeving

Als de centrale huisvesting op deze locatie gerealiseerd wordt, dan moet eerst de school gesloopt worden en tijdens de bouw moeten de leerlingen ergens tijdelijk gehuisvest worden. Zoals in de presentatie al gemeld kost tijdelijke huisvesting voor 8 groepen gedurende 2 jaar al snel € 300.000,--. Het gebouw zal gesloopt moeten worden alvorens het terrein bebouwd kan worden. Voor de sloop en vervolgens het egaliseren gaan wij uit van een bedrag van € 50.000,=. De locatie van de Galamaschool is ook minder centraal gelegen t.o.v. de voedingsgebieden zoals op afbeelding 1 is aangegeven.

Katjafabriek:

De Katjafabriek scoort op het onderdeel van verkeer wat minder, omdat deze in een bestaande wijk ligt. De ligging is (iets) minder centraal. Het grootste nadeel van deze locatie is echter dat de eigendom van dit pand niet bij de gemeente ligt.

Het pand met ondergrond zal dan ook eerst verworven moeten worden, vervolgens gesloopt en het terrein geëgaliseerd worden. De aankoop van het gebouw met ondergrond, vervolgens het amoveren van het gebouw en het egaliseren van het terrein, zal veel geld kosten. Zonder exact te willen zijn, zal dit al snel om 1 miljoen gaan.



Memo



afbeelding 3: Locatie (oude) Katjafabriek

V.v. Lengel:

Deze locatie ligt aan de rand van 's-Heerenberg (zie afbeelding 1) en dus minder gunstig, waardoor dit nadelige consequenties voor het verkeer heeft. Zeker voor het langzaam verkeer, denk bijvoorbeeld aan de kinderen uit Stokkum, die in 's-Heerenberg naar school gaan.

Bovendien zal er ingeval voor deze locatie gekozen wordt, een gymlokaal aan het gebouw toegevoegd moeten worden. De afstand tot de gymzaal in sportcomplex Laco is te groot. De normvergoeding voor een gymlokaal (op een schoolterrein) zijn op basis van de verordening (jaar 2017) € 668.898,93. Hierbij zijn de kosten voor een eventuele paalfundering niet meegenomen. Mochten deze kosten er wel bij komen, dan zullen deze extra kosten tussen de € 13.000,-- en de € 27.000,-- bedragen (afhankelijk van de lengte).



afbeelding 4: Locatie V.V. Lengel

Hiervoor zijn de diverse locaties nader belicht. De voorkeur van het college gaat zoals in het raadsvoorstel aangegeven, uit naar de Drieheuvelenweg, omdat

- bij deze locatie geen tijdelijke huisvesting noodzakelijk is;
- de gemeente de eigendom van de grond heeft;
- de infrastructuur voor het verkeer nog ingericht kan worden;
- er gebruik gemaakt kan worden van sportaccommodatie Laco;
- dit de meest centrale plek is in het voedingsgebied van de scholen;

In onderstaande matrix is de weging van de diverse onderdelen van de 4 locaties opgenomen. Op basis van de objectieve criteria heeft de Drieheuvelenweg de hoogste score.

Matrix:

Scenario: <i>Alle scholen samen (op een centrale locatie)</i>				
---	--	--	--	--

Criteria \ Locaties	Galamaschool	(oude) Katja	v.v. Lengel	Drieheuvelenweg
1. Beschikbaarheid (eigendom)	2	0	2	2
2. Tijdelijke huisvesting	0	2	2	2
3. Verkeersafwikkeling (zie voorstel)*	4	6	4	8
4. Ligging in voedingsgebied	1	2	0	2
5. Combinatie met gymonderwijs	1	1	0	2
Score op deze locatie	8	11	8	16

Puntenbeoordeling: bij 0 punten is de locatie het minst geschikt bij 2 punten het meest geschikt.

* Bij verkeersafwikkeling is uitgegaan van de score zoals deze in het raadsvoorstel is opgenomen.



Memo

2. *Is er gekeken naar de "oude " Kremerpanden.*

Nee, daar is geen onderzoek naar gedaan, omdat een school bouwen op een industrieterrein niet wenselijk is. Kinderen betreft een kwetsbare groep die niet op een industrieterrein thuis hoort. Onderwijs is een gevoelige bestemming die onverenigbaar is met de bestemming bedrijventerrein. Bovendien zijn de oude Kremerpanden niet in het bezit van de gemeente en zullen deze aangekocht moeten worden. De verwerving zal het nodige kosten.

3. *Verskil in kosten bij een of twee bouwlagen.*

In de presentatie en ook in het raadsvoorstel is aangegeven wat de normvergoeding is voor het aantal m², op basis van de huisvestingsverordening. Dit is slechts een rekengetal. Op het moment, dat dit project wordt uitgevoerd en we daadwerkelijk gaan bouwen kan er verschil zijn tussen 1 of 2 lagen. Op dit moment is dat nog niet aan de orde, en kan er geen verschil aangegeven worden.

4. *Verkeersafwikkeling na afsluiting Drieheuvelenweg.*

De aanleg van de Ontbrekende Schakel in de N316 ter hoogte van 's-Heerenberg (verbinding randweg Zeddum met de Meilandsedijk) wordt momenteel door de provincie Gelderland voorbereid. Ook de feitelijke aanleg van de weg wordt door de provincie Gelderland verzorgd en gefinancierd. Naar verwachting wordt de Ontbrekende Schakel in het voorjaar van 2020 in gebruik genomen.

De Ontbrekende Schakel wordt aangelegd vanuit twee gedachten (doelen). Enerzijds als onderdeel van de economische as A18/Doetinchem – bedrijventerreinen 's-Heerenberg en anderzijds ter verbetering van het leefklimaat in 's-Heerenberg. Het is immers zo dat doorgaand verkeer dan niet langer noodzakelijkerwijs via de Drieheuvelenweg moet rijden.

Afwaardering Drieheuvelenweg zoals voorzien in MER¹

Om het huidige doorgaand verkeer op de Drieheuvelenweg ook daadwerkelijk naar de Ontbrekende Schakel te sturen zijn aanvullende verkeersmaatregelen noodzakelijk. De provincie Gelderland en de gemeente Montferland zijn overeengekomen dat deze zogenaemde *afwaardering* van de Drieheuvelenweg een verantwoordelijkheid is van de gemeente Montferland. De afspraak houdt concreet in dat op het moment dat de Ontbrekende Schakel in gebruik wordt genomen, Montferland de werkzaamheden van de afwaardering start.

De aanleg van de Ontbrekende Schakel is MER-plichtig. In het kader van deze MER in 2010 is studie gedaan naar effecten van verkeersmaatregelen in de Drieheuvelenweg die ervoor zorgen dat het doorgaand verkeer op de relatie Emmerich-Doetinchem niet langer de route door 's-Heerenberg via de Drieheuvelenweg kiest. Het volgende pakket van verkeersmaatregelen bleek effectief:

1. een 60km/u-zone tussen Zeddum en de Korensingel;
2. de aanleg van een mini-rotonde op het kruispunt Korensingel/Zeddumseweg/Drieheuvelenweg;
3. het instellen van een 30km/u-zone tussen de Korensingel en de Lengelseweg;
4. het instellen van een vrachtverkeerverbod tussen de Korensingel en de Lengelseweg;
5. het verwijderen van de by-pass bij de rotonde Zeddum.

¹ MER: milieueffectrapportage

Dit pakket aan maatregelen is ook als zodanig in de MER genoemd. In de gemeentebegroting is op basis van een kostenraming €870.000,- opgenomen om deze maatregelen uit te voeren.

Overweging om te kiezen voor een andere vorm van afwaardering

De genoemde afspraak tussen Montferland en Gelderland houdt echter niet in dat deze inrichting ook daadwerkelijk zo gekozen moet worden. Gelderland en Montferland spraken in 2015 nogmaals met elkaar over de afwaardering. Zij zijn het eens dat de keuze van maatregelen volledig vrij is als deze maar minimaal een zelfde effect laten zien op het verdringen van het doorgaande verkeer van de Drieheuvelenweg naar de Ontbrekende Schakel als het hierboven genoemde pakket van maatregelen. Het genoemde pakket van maatregelen is daarmee dus niet bindend.

Tijdens de commissievergadering van 9 januari 2017 is een visie gepresenteerd op de afwaardering van de Drieheuvelenweg waarbij de weg volledig wordt verwijderd tussen de Oude Doetinchemseweg en de Korensingel/Zeddamseweg.

In de presentatie zijn de argumenten genoemd om de bestaande Drieheuvelenweg volledig op te ruimen tussen de Oude Doetinchemseweg en de Zeddamseweg/Korensingel. Onderstaand worden deze argumenten nog puntsgewijs genoemd:

1. op relatief korte termijn vervangen van de twee viaducten à €800.000,- per stuk niet langer aan de orde;
2. de gereserveerde €870.000,- voor het genoemde pakket aan verkeersmaatregelen kan ingezet worden voor het opruimen van de weg en het slopen van de viaducten. Aannemelijk is dat de kosten hiervan lager zijn dan het gereserveerde bedrag;
3. de verkeersdruk in Zeddam, Hooglandseweg en Kilder neemt logischerwijs af. Doorgaand verkeer wordt 'gedwongen' gebruik te maken van de Ontbrekende Schakel;
4. de Drieheuvelenweg is niet langer een storende barrière die 's-Heerenberg in tweeën splitst;
5. de vrijkomende gronden bieden tal van ontwikkelingsmogelijkheden. Deze zijn in eigendom van de gemeente Montferland.

Een eerste onderzoek

In het najaar van 2016 is in opdracht van de gemeente Montferland een verkeersmodelstudie gedaan naar de effecten van het verwijderen van het genoemde wegvak in de Drieheuvelenweg. De resultaten van deze studie zijn bemoedigend. Dat wil zeggen dat enerzijds de toename van de verkeersintensiteiten in 's-Heerenberg alleszins acceptabel zijn en dat anderzijds inderdaad een forse verschuiving van het doorgaande verkeer te zien is in de richting van de Ontbrekende Schakel.

N.B.! De studie is uitgegaan van het gelijkvloers verbinden van de Oude Doetinchemseweg met de Drieheuvelenweg. Voor de duidelijkheid: het zuidelijke deel van de Drieheuvelenweg (tussen de Oude Doetinchemseweg en de rotonde Lengelseweg) wordt dus niet verwijderd.

Omdat de eerste resultaten van het verkeersmodel dus bemoedigend zijn, wordt nu gewerkt aan een vervolgstap. Gestudeerd wordt nu naar noodzakelijk-te-treffen-maatregelen die ervoor zorgen dat de verkeersintensiteiten op de wegen in 's-Heerenberg binnen de normen blijven van wat toelaatbaar is. Bij de doorrekening die nu gedaan gaat worden, wordt daarom uitgegaan van het volgende:

- Afsluiten Drieheuvelenweg tussen Oude Doetinchemseweg en de Korensingel;
- Gelijkvloers aansluiten van de Oude Doetinchemseweg op het zuidelijk deel van de Drieheuvelenweg;
- Verbinding Zandakkers – Hoge Distelweg blijft intact;
- Verkeersintensiteiten op de Emmerikseweg, Klinkerstraat, Zeddamseweg, Lengelseweg en Oude Doetinchemseweg passend bij de functie van de weg en de



Memo

inrichting ervan (uitgaande van de normen van het verkeerskundig kenniscentrum CROW en KpVV²);

- Aandacht voor een veilige verkeersafwikkeling op het kruispunt Klinkerstraat-Molenpoortstraat-Zeddamseweg;
- Minimaal dezelfde service bieden op het gebied van openbaar vervoer voor de 's-Heerenbergse inwoners;
- Aandacht voor bevoorradersverkeer;
- Geen extra landbouwverkeer door 's-Heerenberg;
- Aandacht voor veilige school-thuisroutes.

Wij hopen met deze toelichting uw vragen beantwoord te hebben. Voor het overige verwijzen wij naar ons voorstel van 9 januari 2017.

Didam, 18 januari 2017

² CROW-KpVV is een kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werken & veiligheid.