

**Schriftelijke vragen aan het college (op basis van artikel 16 of artikel 55 Reglement van Orde)**

Datum: 07-04-2026
Zaaknummer: 1270671
Steller van de vragen: Bas de Groot
Politieke partij: SGP Molenlanden
Onderwerp: Adviesrecht BOPA Brede School Groot Ammers
Portefeuillehouder: Harmen Akkerman & Arco Bikker
Behandelend ambtenaar: Maarten Schuur, Adrie Akkerman
Toelichting: Het voorstel Adviesrecht BOPA Brede School Groot-Ammers wordt op 9 april behandeld in de Commissie Wonen, Werken & Verkeer. In het voorstel wordt aangegeven dat het plan voorziet in voldoende parkeergelegenheid, terwijl er maar 30 parkeerplaatsen bij de Brede School worden gerealiseerd. Daarnaast geeft u aan dat het plan voorziet in aanvullende maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid. Voor een aantal aanpassingen in het openbare gebied is een verkeersbesluit nodig. Over het parkeren en de aanpassingen in het openbare gebied gaan onze vragen.
<p>Vraag 1: Bij de brede School zijn 64 parkeerplaatsen nodig op basis van ons eigen beleid, terwijl er maar 30 st worden gerealiseerd op de locatie. Heeft u met de scholen en de wijk hier goede afspraken over gemaakt om verkeersproblemen in de toekomst te voorkomen? Hoe wordt voorkomen dat er alsnog verkeersproblemen ontstaan bij regenachtige weersomstandigheden en de auto dan makkelijk wordt gepakt?</p> <p>Antwoord 1:</p> <p>Dit betreft de parkeerbehoefte. Dat betekent niet per definitie dat deze allemaal nieuw aangelegd moeten worden op de planlocatie, als er in de omgeving nog parkeercapaciteit is.</p> <p>Nota Parkeernormen 2020: <i>In de bebouwde kom is dit alleen mogelijk als de parkeerdruk in de openbare ruimte op het maatgevende moment en, met toevoeging van de ontwikkeling, onder de 80% blijft. Of deze ruimte beschikbaar is, dient te blijken uit een door de initiatiefnemer aan te leveren representatief parkeeronderzoek.</i></p> <p>Dit is het geval, zoals ook onder antwoord 2 is aangegeven. De parkeervoorzieningen zijn dus conform het beleid.</p>

Dit heeft als voordeel dat meer ruimte overblijft voor spelen, groen en water, en niet al het verkeer tot aan de school hoeft te rijden en zo meer gespreid wordt.

Ja, dit is met de scholen overeengekomen in het bestuurlijk overleg.

Daarnaast zullen de scholen hierover communiceren naar de ouders.

Vraag 2: Kunt u de restcapaciteit parkeren in de wijk nader specificeren, hoe is deze ontstaan en kan het zijn dat die in de toekomst voor andere ontwikkelingen nodig zijn?

Antwoord 2:

Dit is beschreven in het onderzoek van Mobycon, bijlage 14 (pagina 56 van 'Bijlage 5 – Bijlagen bij de onderbouwing deel 3') Om dit in beeld te brengen is een parkeerdruk onderzoek uitgevoerd in de Molenbuurt op 24 juni en 26 juni 2025. Hiervoor is geteld op momenten dat dat er kort- en langparkeren mbt de school plaats vindt.

De aangetroffen parkeerbezetting in het totale onderzoeksgebied op deze momenten bedroeg maximaal (146 auto's / 309 parkeerplaatsen = ) 47 %.

De kort parkeervraag voor de groepen 1 t/m 3 worden op eigen terrein opgevangen. De kort parkeervraag voor de groepen 4 t/m 8 wordt opgevangen in de directe omgeving. Hier is de parkeerdruk maximaal 59 %. Dat betekent dat er restcapaciteit is voordat 80% wordt bereikt. De restcapaciteit is voldoende om dit kort parkeren op te vangen.

De autonome groei van autoverkeer is een ontwikkeling die bekend is en invloed heeft. Daarom wordt gerekend met maximaal 80%.

Vraag 3: Is het aantal personeelsleden 25 personen voor de 3 scholen en het kinderdagverblijf wel juist opgenomen in de lijst?

Antwoord 3:

Op pagina 4 van het rapport van Mobycon is aangegeven dat de uitgangspunten van Antea net iets anders moeten liggen en dat uitgegaan moet worden van een parkeervraag van 21 plaatsen, voor 17 leslokalen en 4 voor werknemers van het kinderdag verblijf. Tevens zijn voor personeel 18 fietsparkeerplaatsen (obv leerling aantal) benodigd. Dit is berekend op basis van landelijke kengetallen. Het precieze aantal personeelsleden is daarmee niet maatgevend.

Vraag 4: In uw voorstel (punt 1.4) geeft u aan dat het plan voorziet in aanvullende maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Deze aanvullende voorzieningen worden algemeen omschreven en wij vragen u om deze benodigde aanpassingen in het openbare gebied met de benodigde verkeersbesluiten in dit antwoord beter te onderbouwen! (bereikbaarheid is wel degelijk een onderdeel van goede ruimtelijke ordening).

## Antwoord 4:

In het rapport van Mobycon wordt in par. 3.3 en par. 3.4 behandeld wat nodig is voor respectievelijk een veilige situatie en doorstroming. Dit is gedaan per weg en wegvak en voert ons inziens te ver om hier volledig op te nemen. Een totaal overzicht van de benodigde maatregelen is opgenomen in 'Bijlage 5 – Bijlagen bij de onderbouwing deel 3' op pagina 95. Deze maatregelen zien op de verandering van de bestaande, reeds toereikende, situatie en zijn een voorwaardelijke verplichting voor het mogen gebruiken van het nieuwe gebouw.

De aanleg van nieuwe fiets- en voetverbindingen en verbreding van bestaande rijbanen zijn reeds mogelijk in de bestaande bestemming (Verkeer of Groen) en dit staat daarom los van de voorliggende wijziging van het planologische kader.

Voor het instellen van eenrichtingsverkeer, een stop- of parkeerverbod, is een verkeersbesluit nodig. Deze worden genomen na de ruimtelijke procedure.