

Nota zienswijzen bestemmingsplan John F. Kennedylaan 6

Het ontwerpbestemmingsplan John F. Kennedylaan heeft gedurende zes weken voor eenieder ter visie gelegen van 29 november 2023 tot en met 9 januari 2024. Gedurende de periode van ter inzagelegging zijn binnen de termijn 7 zienswijzen ingediend. In deze Nota van beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan John F. Kennedylaan zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een antwoord.

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
1.	Brief bewoner De Bosrand	<p>1. De Maat wordt aan de zijde van De Bosrand afgesloten, terwijl het meeste verkeer vanuit het terrein bij de sporthal komt, waarom is deze keuze gemaakt en is onderzoek gedaan naar het verkeer dat van De Maat afkomt.</p>	<p>1. Bij het plan voor de uitbreiding van de school is gekeken naar een zo veilig mogelijke verkeerssituatie voor de kinderen die 's morgens naar school gaan en 's middags weer naar huis. Hierbij is voorgesteld om De Maat aan de zijde van De Bosrand af te sluiten, zodat voorkomen wordt dat er vanaf die zijde autoverkeer richting De Bosrand kan rijden en ook om te voorkomen dat ouders in De Maat gaan parkeren. Door deze afsluiting ontstaat er een verkeersbeweging van autoverkeer, dat vanaf de John F. Kennedylaan richting De Camp rijdt en weer terug, waardoor er geen kruising van gemotoriseerd verkeer vanuit De Maat ontstaat. Dit geeft ook voor het fietsverkeer rond de school een veiliger situatie.</p> <p>Voordat een definitief besluit wordt genomen over het al dan niet afsluiten van De Maat aan de zijde van De Bosrand zal naar aanleiding van deze en andere zienswijzen een nader verkeersonderzoek worden uitgevoerd. Indien De Maat aan de zijde van de Bosrand zal worden afgesloten, zal hierover een verkeersbesluit genomen moeten worden.</p>
		<p>2. Op De Bosrand zijn nu al slechts 6 parkeerplaatsen aanwezig voor 7 woningen. De verwachting is dat bewoners van De Maat ook gaan parkeren aan De Bosrand en dat de bewoners van De Bosrand dan moeten parkeren bij De Camp.</p>	<p>2. Het klopt dat er 6 parkeerplaatsen aanwezig zijn op De Bosrand voor 7 woningen. In de nabije omgeving neemt het aantal parkeerplaatsen iets af (de parkeerplaatsen die nu ten noorden van de school liggen). Bij De Camp is echter wel voldoende parkeergelegenheid om de auto te parkeren. Of bewoners van De Maat ook aan De Bosrand gaan parkeren is op dit moment niet te voorzien. Aan De Maat zijn juist 2 extra parkeerplaatsen gerealiseerd om te kunnen parkeren.</p>
		<p>3. Een aandachtspunt is het gedrag van de ouders die nu parkeren en stilstaan op De Bosrand om hun</p>	<p>3. Aan De Bosrand is aan de zijde van de school een gele doorgetrokken streep aanwezig, daar is het niet toegestaan om te stoppen. Er wordt door de school regelmatig aandacht besteed aan de verkeerssituatie, waarbij ouders erop gewezen wordt dat ze zich aan de</p>

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>kinderen uit de auto te laten stappen. Deze zullen hierop aangesproken moeten worden en erop gewezen moeten worden waar zij moeten parkeren. Daarnaast steken fietsers en kinderen van alle kanten over op dit punt.</p>	<p>regels moeten houden. Tevens is de BOA regelmatig aanwezig om de ouders te wijzen op de regelgeving.</p>
		<p>4. De volgende ideeën worden aangegeven: - de aanleg van een zebrapad op de John F. Kennedylaan - het openen van een hekwerk voor school aan zijde van de Kiss & Ride plaatsen, waardoor minder bewegingen aan de zijde van De Bosrand; - het verplaatsen van de entree van het schoolplein richting de te realiseren fietsenstalling.</p>	<p>4. Op de John F. Kennedylaan is door middel van schoolzone aangegeven dat men een school nadert. Een dergelijk aanduiding is gericht om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te beperken. De weg zelf is een 30km weg waarbinnen geen zebrapaden worden aangelegd. Zebrapaden worden aangelegd met het idee dat men daar veilig kan oversteken. Voor het gemotoriseerd verkeer zijn deze paden niet altijd goed zichtbaar en in de praktijk blijkt dat automobilisten en fietsers nauwelijks stoppen voor zebrapaden, terwijl de voetgangers wel verwachten dat de bestuurders hen voorrang verlenen. Zebrapaden geven in het algemeen een vorm van schijnveiligheid. Voor de veiligheid van de kinderen is gekozen het hekwerk niet aan de zijde van de John F. Kennedy te plaatsen, omdat dit een doorgaande weg is maar aan de zijde van De Bosrand. Bij een uitgang aan de zijde van de John F. Kennedylaan steken kinderen eerder direct de weg op wat gevaarlijke situaties kan opleveren. De entree van de school is aan de zijde van De Bosrand geplaatst en niet bij de entree van de fietsenstalling. Hier is voor gekozen om de kinderen die met de fiets komen gescheiden te houden van kinderen, die lopend komen of gebracht worden met de auto. Vanuit de fietsenstalling wordt er een entree gemaakt naar het schoolplein.</p>
		<p>5. Aangegeven wordt dat bij de milieustraat gewacht kan worden op het terrein zelf. Gaat het hek dan al eerder open dan 13.00 uur om te voorkomen dat er al een rij staat te wachten aan De Bosrand en de doorstroming hier stagneert.</p>	<p>De milieustraat is op vrijdag van 13.00 tot 16.00 uur geopend. Om verkeersstagnatie aan De Bosrand te voorkomen wordt het milieuterrein zodanig ingericht dat auto's op het terrein zelf kunnen wachten. De aangegeven suggestie voor het eerder openen van het hek nemen we mee in het overleg met de buitendienst over de openingstijden van de milieustraat.</p>
			Conclusie:

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
			De zienwijze geeft aanleiding de tekst in de toelichting met betrekking tot de verkeerssituatie aan te passen, waarbij aangegeven zal worden dat voordat besloten wordt over de wijziging van de ontsluiting van De Maat er een nader verkeersonderzoek uitgevoerd wordt.
2.	Brief bewoners De Maat (I)	<p>1. De Kiss & Ride plaatsen veroorzaken een onveilige situatie. Kinderen stappen aan beide zijde van de auto uit. Tevens belemmert dit de doorstroming van verkeer op de John F. Kennedylaan en levert dit een onoverzichtelijke situatie op.</p>	<p>1. De John F. Kennedylaan is een 30km weg, waar niet hard gereden mag worden. Door het realiseren van Kiss & Ride plaatsen zal het autoverkeer beter doorstromen. De weg heeft een breedte van ongeveer 7.00 meter. De Kiss & Ride plaatsen worden 2.00 meter breed, zodat een wegbreedte van 5.00 meter over blijft. Op een dergelijke breedte van de weg kan autoverkeer elkaar passeren. Aan de zijde van de woningen aan de John F. Kennedylaan tegenover de school komt een parkeerverbod, waardoor dit wegdeel vrij blijft van geparkeerde auto's.</p> <p>De gemeente zal de communicatie met de school oppakken, om ouders bewust te maken van de verkeerssituatie ter plaatse.</p> <p>Na 6 maanden zal een evaluatie plaatsvinden van het gebruik van de Kiss & Ride plaatsen.</p>
		<p>2. De situatie op De Maat wordt onveiliger als de afsluiting wordt verplaatst naar de zijde van De Bosrand. De Maat wordt nu ook gebruikt als autoluwe route door fietsers. Op het westelijk deel zal het verkeer drukker worden in beide richtingen, waar twee bochten zijn waardoorheen vrij snel gereden wordt. De verwachting is dat er een verkeerstoename zal zijn wat verkeeronveiliger wordt.</p> <p>3. De autoluwe zijde aan de westkant past bij de aangrenzende Wipperveldvijver en het park, waar regelmatig kinderen spelen. Ook ontstaat bij deze ontsluiting op de John F. Kennedylaan een schakeling van twee T-splitsingen (De Maat en</p>	<p>2. Voordat een definitief besluit wordt genomen over het al dan niet afsluiten van De Maat aan de zijde van De Bosrand zal naar aanleiding van deze en andere zienswijzen een nader verkeersonderzoek worden uitgevoerd. Indien De Maat aan de zijde van de Bosrand zal worden afgesloten, zal hierover een verkeersbesluit genomen moeten worden.</p> <p>3. Ruimte voor spelende kinderen is van belang en het park blijft hiervoor in de huidige vorm beschikbaar en ook bereikbaar.</p> <p>Voordat een besluit wordt genomen over het afsluiten van De Maat aan de zijde van De Bosrand zal een nader verkeersonderzoek worden uitgevoerd, waarbij ook het aspect van deze extra ontsluiting op de John F. Kennedylaan wordt meegenomen.</p>

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		de Karel Doormanlaan), waardoor het fietsverkeer naar de Griftschool een extra kruising tegenkomt.	
		4. De hogedruk gasleiding is bepalend geweest voor het ontwerp van het tracé van De Maat, wat een bochtige straat opgeleverd heeft en vooral het westelijk deel is niet geschikt als ontsluiting van de wijk door de vele bochten.	4. De Maat is een bestaande straat, waar het wegprofiel niet wijzigt en nu ook al verkeer doorheen rijdt. Zoals hiervoor al is aangegeven wordt een nader verkeersonderzoek uitgevoerd voordat besloten wordt over het wijzigen van de ontsluiting van De Maat.
		5. Het aantal verkeersbewegingen over De Bosrand naar en van De Maat is te verwaarlozen t.o.v. het aantal verkeersbewegingen van halen en brengen naar school. Voor De Bosrand wordt het aantal van 750 motorvoertuigen en voor De Maat 320 motorvoertuigen per weekdag aangegeven voor 2030. Deze aantallen zullen anders zijn als kritisch gekeken wordt naar begin en einde van de lesuren nl. Bosrand 750 verkeersbewegingen en De Maat een zeer klein aantal van de 320 verkeersbewegingen. Het fietsverkeer kan nog steeds vanuit De Maat richting de school komen. De afsluiting van De Maat bij De Bosrand levert geen verbetering van de verkeersveiligheid op. In zijn totaliteit ontstaat een onveiligere situatie ook door de nieuwe aansluiting op de John F. Kennedylaan.	5. Het landelijk Kennisprogramma Verkeer en Vervoer geeft aan dat ervan uitgegaan mag worden dat 1/3 van de leerlingen van een school met de auto wordt gebracht. Voor De Olijfboom resulteert dit voor het halen en brengen in 750 verkeersbewegingen. Het CROW hanteert voor 30km wegen een verkeersintensiteit van maximaal 5.000 tot 6.000 voertuigen. De etmaalintensiteit voor De Bosrand is 750 motorvoertuigen per weekdag. Hierin zijn de huidige motorvoertuigen, die naar de Olijfboom gaan meegenomen. De toenamen van het aantal motorvoertuigen door de uitbreiding van de Olijfboom past binnen het aantal toegestane voertuigen op grond van de aangegeven norm van het CROW. De verkeersveiligheid van de leerlingen is van belang, zodat zij op een zo veilig mogelijke manier naar school kunnen gaan. Nader verkeersonderzoek zal nog worden uitgevoerd naar de afsluiting van De Maat aan de zijde van De Bosrand.
		6.	6.

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>De westkant van De Maat is niet geschikt als nieuwe ontsluiting, het bochtige tracé is te smal. Het instellen van een woonerf en het verlagen van de maximumsnelheid naar 15 km per uur is een betere oplossing.</p> <p>Onderzoek hoe de Kiss & Ride in de praktijk functioneert is er niet. De huidige uitwerking is onvoldoende doordacht en lijkt onveilig.</p> <p>Ouders aanspreken op het gewenste gedrag, alleen stoppen en/of parkeren bij De Camp lijkt de meest effectieve maatregel om de verkeerssituatie op De Bosrand veilig te maken.</p>	<p>Er wordt nog een nader verkeersonderzoek uitgevoerd voordat besloten wordt over het wijzigen van de ontsluiting van De Maat.</p> <p>De Kiss & Ride strook wordt aangelegd om het autoverkeer zoveel mogelijk door te laten stromen, als de kinderen naar school gebracht worden.</p> <p>Na 6 maanden zal het gebruik van de Kiss & Ride plaats worden geëvalueerd.</p> <p>In overleg met de school wordt aandacht gevraagd voor het informeren van de ouders over het halen/brengen van de kinderen, gebruik van de Kiss & Ride plaats en het stimuleren van parkeren bij De Camp.</p>
			<p>Conclusie:</p> <p>De zienwijze geeft aanleiding de tekst in de toelichting met betrekking tot de verkeerssituatie aan te passen, waarbij aangegeven zal worden dat voordat besloten wordt over de wijziging van de ontsluiting van De Maat er een nader verkeersonderzoek uitgevoerd wordt.</p>
3.	Brief bewoners De Maat (II)	1. De tekening in het plan rond de school is niet leesbaar, gevraagd wordt naar een goed leesbare tekening.	1. De opgenomen inrichtingstekening uit het bestemmingsplan is op 28 december per mail naar de inwoner gestuurd, zodat hij kennis kon nemen van de gewijzigde situatie en zo nodig nog een aanvullende reactie kon geven op het bestemmingsplan.
		2. Er zal meer verkeer in beide richtingen over De Maat gaan rijden, terwijl er ook nog aan de weg geparkeerd mag worden. Hierdoor ontstaat onveiligheid voor de kinderen die om geparkeerde auto's moeten rijden terwijl er ook tegenliggers aankomen. Ook de vrachtwagen van ROVA kan er niet langs zonder over de stoep te rijden.	2. De verwachting is dat hoofzakelijk bewoners en bezoekers van De Maat gebruik zullen maken van deze weg. Voordat een definitief besluit wordt genomen over het al dan niet afsluiten van De Maat aan de zijde van De Bosrand zal naar aanleiding van deze en andere zienswijzen een nader verkeersonderzoek worden uitgevoerd. Indien De Maat aan de zijde van de Bosrand zal worden afgesloten, zal hierover een verkeersbesluit genomen moeten worden.
		3. Er zal een parkeerverbod voor op het	3. Aan De Bosrand aan de zijde van de school ligt al een gele doorgetrokken streep,

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		wegdek moeten komen om te voorkomen dat ouders bij de paaltjes aan De Bosrand parkeren en de snelheid zal beperkt moeten worden tot die van een woonerf voor de veiligheid van de fietsende kinderen.	hierlangs mag niet geparkeerd en stil gestaan worden. De mogelijkheid om hier een 15km bord te plaats voor de veiligheid van de fietsers wordt bekeken.
		4. De parkeerdruk zal toenemen, doordat bewoners van de John F. Kennedylaan hun auto in de parkeervakken aan De Maat parkeren en de bewoners Van De Maat minder parkeerplaatsen krijgen.	4. Het totaal aantal parkeerplaatsen op de John F. Kennedylaan en De Maat wijzigt niet. De totale parkeerdruk zal daarmee niet toenemen, aan De Maat worden juist 2 extra parkeerplaatsen aangelegd. Of bewoners op een andere plaats gaan parkeren is vooraf niet te voorzien.
		5. Aangegeven wordt in de reactie dat er bewust gekozen is om bezwaar te maken. In de brief van de gemeente wordt gesproken, dat er vragen gesteld kunnen worden of een reactie gegeven, maar bewoners hebben het recht om bezwaar te maken.	5. Tijdens de termijn dat een ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt wordt de mogelijkheid gegeven een reactie te geven op het plan, wat vervolgens in behandeling wordt genomen.
			Conclusie: De zienwijze geeft aanleiding de tekst in de toelichting met betrekking tot de verkeerssituatie aan te passen. Aangegeven zal worden dat voordat besloten wordt over de wijziging van de ontsluiting van De Maat er een nader verkeersonderzoek uitgevoerd wordt.
4.	Brief bewoners De Maat (III)	1. De aanleg van een Kiss & Ride strook vergroot de verkeersonveiligheid van vooral de fietsers, die vanaf/en richting de rotonde aan de Geeresteinselaan rijden. Fietsers rijden de weg op langs de geparkeerde auto's, waar ook tegemoetkomend verkeer rijdt. Ook veroorzaakt de Kiss & Ride strook opstoppingen voor het autoverkeer doordat aan beide zijden	1. De Kiss & Ride strook krijgt een breedte van 2.00 meter, hiernaast is op de weg nog ruimte om als fietser de auto's te kunnen passeren. Aan de John F. Kennedylaan aan de zijde van de woningen wordt een parkeerverbod ingesteld door middel van het plaatsen van een gele doorgetrokken streep, waardoor er ruimte op de weg is om langs de Kiss & Ride strook te rijden. De gemeente zal de communicatie met de school oppakken, om ouders bewust te maken van de verkeerssituatie rond de school.

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		van de John F. Kennedylaan auto's geparkeerd staan.	
		2. De ingang naar het plein en de school is aan de andere zijde waardoor ouders en kinderen om het gebouw heen moeten lopen. De parkeerplaatsen van de Kiss & Ride strook blijven hierdoor langer bezet dan de bedoeling.	2. Een deel van de Kiss & Ride strook is bedoeld voor ouders die hun kinderen naar school brengen en uit laten stappen. Ouders die mee willen lopen naar de school zullen bij De Camp gebruik moeten maken van de parkeerplaatsen.
		3. De Kiss & Ride strook is niet geschikt voor ouders die kinderen naar de opvang brengen, omdat deze langer blijven staan en het doel van Kiss & Ride is uitstappen en daarna doorrijden. Deze ouders moeten bij De Camp parkeren en met een zware maxi-cosie door weer en wind naar de opvang lopen omdat de huidige parkeerplaatsen komen te vervallen. Hiervoor zal een alternatieve parkeerplaats moeten komen dicht bij het gebouw.	3. Voor de Kiss & Ride strook ten behoeve van het kinderdagverblijf wordt aan ouders de mogelijkheid geboden hun auto te parkeren en de kinderen naar de opvang te brengen. Zij mogen hier langer blijven staan dan op de Kiss & Ride strook bij de school, zodat zij de gelegenheid hebben hun kind naar de opvang te brengen. Dit wordt met een bord aangeduid. Anderzijds blijft ook voor deze ouders de mogelijkheid om te parkeren op de parkeerplaats van De Camp. Er is dicht bij het gebouw geen geschikte ruimte om extra parkeerplaatsen te realiseren.
		4. Veel fietsers maken gebruik van De Maat om naar de Olijfboom te gaan. Bij wijziging van de ontsluiting is de verwachting dat zij last krijgen van extra tegemoetkomend autoverkeer, waarbij de onoverzichtelijke bocht in De Maat een gevaar oplevert. Het extra autoverkeer zal veroorzaakt worden door ouders die gebruik willen maken van de extra parkeerplaatsen die zijn aangelegd voor de nieuwe ontsluiting en daarna moeten keren en weer terug zullen rijden. Deze kinderen zullen de	4. Voordat een definitief besluit wordt genomen over het al dan niet afsluiten van De Maat aan de zijde van De Bosrand zal naar aanleiding van deze en andere zienswijzen een nader verkeersonderzoek worden uitgevoerd. Indien De Maat aan de zijde van de Bosrand zal worden afgesloten, zal hierover een verkeersbesluit genomen moeten worden.

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>drukke weg bij De Bosrand over moeten steken wat extra risico's geeft.</p>	
		<p>5. Aangegeven is door de gemeente, dat voor het afsluiten van De Maat aan de zijde van De Bosrand gekozen is om de verkeersveiligheid te bevorderen op deze locatie. De auto's vanuit De Maat nemen echter een korte bocht naar De Bosrand en rijden vervolgens naar John F. Kennedylaan. Hierbij vindt geen kruising plaats met verkeer vanaf de John F. Kennedylaan en er wordt ingevoegd bij het verkeer vanaf De Camp.</p> <p>Er hebben geen metingen plaats gevonden hoeveel bewoners vanaf De Maat op start- en eindtijd van de school de wijk verlaten. Dit aantal is beperkt.</p>	<p>5. Bij het plan voor de uitbreiding van de school is gekeken naar een zo veilig mogelijke verkeerssituatie voor de kinderen die 's morgens naar school gaan en 's middags weer naar huis. Hierbij is voorgesteld om De Maat aan de zijde van De Bosrand af te sluiten, zodat voorkomen wordt dat er vanaf die zijde autoverkeer richting De Bosrand kan rijden en ook om te voorkomen dat ouders in De Maat gaan parkeren. Door deze afsluiting ontstaat er een verkeersbeweging van autoverkeer, dat vanaf de John F. Kennedylaan richting De Camp rijdt en weer terug, waardoor er geen kruising van gemotoriseerd verkeer vanuit De Maat ontstaat. Dit geeft ook voor het fietsverkeer rond de school een veiliger situatie.</p> <p>Voordat een definitief besluit wordt genomen over het al dan niet afsluiten van De Maat aan de zijde van De Bosrand zal naar aanleiding van deze en andere zienswijzen een nader verkeersonderzoek worden uitgevoerd. Indien De Maat aan de zijde van de Bosrand zal worden afgesloten, zal hierover een verkeersbesluit genomen moeten worden.</p>
		<p>6. De situatie voor fietsers en voetgangers wordt onveiliger als de afsluiting van De Maat wordt gewijzigd. De auto moet vanuit De Maat over een stoep en een korte bocht maken en langs geparkeerde auto's waardoor deze op de linker weghelft komt waar fietsers rijden. Deze T-splitsing is erg onoverzichtelijk. Voor kinderen naar de Griftschool zal deze situatie een gevaar vormen.</p>	<p>6. Er wordt een nader verkeersonderzoek uitgevoerd voordat er een besluit wordt genomen over het afsluiten van De Maat aan de zijde van De Bosrand, waarin dit wordt meegenomen.</p>
		7.	7.

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>De verkeersproblemen rond de Olijfboom worden veroorzaakt door ouders die hun auto dubbel parkeren, de kinderen uit laten stappen, keren op de weg en De Bosrand weer verlaten.</p> <p>Handhaving is nodig om de ouders bij De Camp te laten parkeren, waar kinderen uit kunnen stappen en over de stoep naar school kunnen lopen zonder een weg over te hoeven steken. Hierbij zal de toegang tot de school verplaatst dienen te worden naar de kant van het schoolplein waar de nieuwbouw komt (straat richting fietspad).</p>	<p>Het klopt dat het van belang is dat ouders weten dat zij bij De Camp kunnen parkeren, dit voor de veiligheid van hun eigen kinderen en de andere leerlingen, goede voorlichting aan hen is dan ook van belang.</p> <p>De toegang van de school is aan de achterzijde in het nieuw te bouwen deel aan de zijde van De Bosrand, wat op korte afstand van De Camp is gelegen.</p>
		<p>8. Zijn er alternatieve routes/locatie bekeken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aanrijroute voor auto's eenrichtingsverkeer rondom de school vanaf de manege achter het huidige speelveld langs - Extra parkeerplaatsen op de locatie van het speelveld met een veilige aanrijroute zodat er zo min mogelijk kruisverkeer met fietsers is. Veel kinderen zullen uit de woonwijken Groene Woude en de wijk bij Stationsweg Oost komen. - Een locatie voor uitbreiding/dependance van de school richting de nieuwe 	<p>8.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er is gekeken of er alternatieve ontsluitingen mogelijk waren. Praktisch bleek het niet mogelijk om een ontsluiting langs de manege te maken. Daarnaast zou dit ook ten koste gaan van een speelvoorziening, wat een belangrijke voorziening is voor een woonwijk. - Bij De Camp zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig om de auto's te kunnen parkeren. De aanleg van parkeerplaatsen op het speelveld betekent dat er een extra kruising van autoverkeer met het fietspad ontstaat en vanuit verkeersveiligheid is dit geen gewenste ontwikkeling. Ook gaat de aanleg van extra parkeerplaatsen ten koste van een groenvoorziening. Groen is van belang voor een goed aantrekkelijk woongebied en een goed woon- en leefklimaat. - Er is een studie gedaan naar alternatieve locaties. Uit deze studie is gebleken, dat het uitbreiden van de school op deze locatie de beste optie is.

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>woonwijken Groene Woude en wijk Stationsweg Oost.</p>	
		<p>9. Is gekeken naar aangepaste openingstijden van de milieustraat op vrijdagmiddag. Het verplaatsen van de ingang van de milieustraat zorgt ervoor dat bezoekers over de stoep rijden waar kinderen en ouders lopen die de auto geparkeerd hebben bij De Camp. Ook ontstaat er opstopping van auto's, die in de wachtrij staan bij de milieustraat, wat geen bevordering is voor de veiligheid en doorstroming.</p>	<p>9. De opening van de milieustraat op vrijdagmiddag is een aandachtspunt. Van belang is dat de leerlingen veilig uit school kunnen komen. Door aanpassing van de entree van de milieustraat wordt het mogelijk op het terrein van de milieustraat zelf te parkeren. Hierdoor wordt al voorkomen, dat autoverkeer op De Bosrand staat te wachten. Gekeken wordt of er nog meer aanpassingen nodig zijn.</p>
		<p>10. Een groot gebrek aan het bestemmingsplan is:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dat er kwantitatieve data/een verkeersrapport ontbreekt. Is op kritische tijdstippen (regenachtige dagen) gekeken hoe de verkeerssituatie is en zijn er meting gedaan over het aantal auto's dat van De Maat De Bosrand oprijdt? - Het plan geeft geen verduidelijking hoe de extra voorzieningen er uit gaan zien om de piekmomenten op te vangen. Er is geen verkeersrapport met de huidige verkeersbewegingen over de John F. Kennedylaan 	<p>10.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bij het bekijken van de verkeerssituatie en het berekenen van het aantal verkeersbewegingen van en naar de school is gebruik gemaakt van het Kennisprogramma Verkeer en Vervoer, dat landelijk wordt gebruikt. Dit programma geeft aan dat ervan uitgegaan moet worden dat 1/3 van de leerlingen van een school met de auto wordt gebracht. Voor De Olijfboom resulteert dit voor het halen en brengen in 750 verkeersbewegingen. De verkeersintensiteit van De Maat is 320 voertuigen per weekdag in 2030, deze voertuigen ontsluiten nu allen op De Bosrand, het aantal voertuigen dat tijdens schooltijden in- en rijdt is een deel hiervan. - Uitgegaan wordt van een norm om de dagelijkse verkeersbewegingen naar school te berekenen en hier kan qua belasting van de wegen en parkeren aan worden voldaan. Op piekmomenten (zeer slecht weer) zal het aantal verkeersbewegingen hoger liggen en zal het drukker zijn. Hierbij wordt dan wel uitgegaan dat dit uitzonderingsdagen zijn, hiervoor hoeven geen specifieke voorzieningen getroffen te worden. Op de John F. Kennedylaan bedraagt de verkeersintensiteit circa 900 motorvoertuigen per weekdag in 2030.

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>(van Geeresteinselaan t/m Wipperveldvijver), De Bosrand, De Maat en De Camp.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zijn er inzichten uit welke wijken de schoolkinderen van de Olijfboom komen in verband met de verkeersbewegingen en overwegingen voor een alternatieve locatie voor de uitbreiding van de school - Op welke cijfers en feiten is het plan voor de John F. Kennedylaan gebaseerd. Duidelijk werd uit de informatie dat er geen metingen hebben plaatsgevonden. 	<ul style="list-style-type: none"> - De schoolkinderen komen uit heel Woudenberg. Er is gekeken naar alternatieve locaties, maar de huidige locatie kwam als beste locatie naar voren. - Bij het berekenen van het aantal te verwachten verkeersbewegingen is gebruik gemaakt van de normen van het landelijk Kennisprogramma Verkeer en Vervoer. Daarnaast zijn er berekening van de verkeersintensiteit van de diverse wegen tot 2030 gebruikt om te beoordelen of de betreffende wegen het aantal verkeersbeweging kunnen verwerken.
			<p>Conclusie: De zienwijze geeft aanleiding de tekst in de toelichting met betrekking tot de verkeerssituatie aan te passen, waarbij aangegeven zal worden dat voordat besloten wordt over de wijziging van de ontsluiting van De Maat er een nader verkeersonderzoek uitgevoerd wordt.</p>
5.	Brief bewoners Karel Doornmanlaan	<p>Er een proforma zienswijze ingediend, die later is gemotiveerd.</p> <p>1. <i>Procedure</i> Het ontwerpplan is onvolledig. In de toelichting wordt het plangebied omschreven, maar de afsluiting van</p>	<p>1. Het bestemmingsplan John F. Kennedylaan 6 is opgesteld om de uitbreiding van de school mogelijk te maken. In het bestemmingsplan wordt het plangebied opgenomen waarvoor de bestemming moet worden gewijzigd dat zijn hier de bestemmingen maatschappelijk en</p>

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>De Maat ligt buiten het plangebied.</p> <p>Een beperkt aantal adressen in de omgeving hebben in december een brief ontvangen met als bijlage een tekening, waaruit blijkt dat de ontsluiting van De Maat wijzigt. De burgers zijn hierdoor niet goed geïnformeerd.</p> <p>De ontvangen tekening is niet opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, waardoor de ontsluiting niet kan worden verplaatst, bij verplaatsing zal de bestemmingsplanprocedure opnieuw gevolgd moeten worden. Onderzoeken moeten opnieuw gedaan worden als het plangebied wordt vergroot en meer inwoners moeten worden geïnformeerd.</p>	<p>verkeer. Het deel van De Maat waar de afsluiting op de tekening in de toelichting is aangegeven ligt binnen het plangebied.</p> <p>De communicatie over het plan richting de omwonenden is niet gegaan zoals de bedoeling was, uitnodigingen voor de informatieavond zijn niet of te laat bezorgd en ook latere correspondentie met omwonenden ging via de post niet zoals het hoort.</p> <p>In een bestemmingsplan wordt met de aanduiding verkeer aangegeven waarvoor deze bestemming is bedoeld, zoals voor wegen, fietspaden, voetpaden. Welke verkeersmaatregelen van toepassing zijn op zo'n locatie wordt niet in een bestemmingsplan opgenomen. Hier moeten separaat nog verkeersbesluiten voor worden genomen. Dit geldt ook voor de verplaatsing van de ontsluiting van De Maat, die kan alleen gewijzigd worden als hiervoor een verkeersbesluit is genomen. Voordat een definitief besluit wordt genomen over het al dan niet afsluiten van De Maat aan de zijde van De Bosrand zal naar aanleiding van deze en andere zienswijzen een nader verkeersonderzoek worden uitgevoerd.</p>
		<p><i>2. Verslechtering verkeersveiligheid en toename verkeer in woonbuurten</i></p> <p>In het ontwerp is aangegeven hoeveel verkeersbewegingen er in De Maat en De Bosrand zijn/worden verwacht. Er is niet aangegeven wat de gevolgen zijn van het verplaatsen van de ontsluiting op het aantal verkeersbewegingen in de omgeving van de aansluiting De Maat - John F. Kennedylaan en Karel Doormanlaan.</p> <p>Als de ontsluiting wordt verplaatst wordt verzocht onderzoek te doen naar de impact hiervan op de</p>	<p>2.</p> <p>Voor De Maat is aangegeven dat er een verkeersintensiteit in 2030 verwacht wordt van 320 voertuigen per weekdag. De Maat wijzigt qua straat niet en er komt geen extra bebouwing waardoor een wijziging of toename van het aantal verkeersbewegingen op De Maat niet te verwachten is. Wel zal nog nader verkeersonderzoek plaatsvinden voordat besloten wordt over de afsluiting van de Maat aan de kant van De Bosrand.</p> <p>De in de toelichting aangegeven aangepaste ontsluiting van de Maat ligt plm. 150 meter verder dan De Bosrand, deze afstand is niet zodanig lang, dat men een andere route gaat rijden met de auto. De enige verandering zal merkbaar zijn tussen op het stukje John F.</p>

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>omliggende straten rondom de kruising De Maat/John F. Kennedylaan en de gevolgen voor weggebruikers en omwonenden.</p> <p>Door de verplaatsing van de ontsluiting wordt het onveilig om te parkeren op een deel van de John F. Kennedylaan ter hoogte van de ontsluiting van De Maat en ontstaat er een tekort aan parkeerplaatsen op de John F. Kennedylaan en de Karel Doormanlaan.</p> <p>Auto's die richting de Geeresteinselaan rijden, rijden meer kilometers door woonwijken en komen langs de kruising bij De Bosrand, waardoor de verkeersoverlast hier niet wijzigt.</p> <p>Het wegstuk De Maat -John F. Kennedylaan is veel onveiliger dan het wegstuk De Bosrand - Kennedylaan tot de rotonde Geeresteinselaan omdat er geen fietspad is en het onoverzichtelijk is door geparkeerde auto's en vele uitritten bij woningen.</p> <p>Er zal meer verkeer vanuit De Maat naar rotonde Woudenberg West via de Karel Doormanlaan - Piet Heijnlaan rijden, dat is onveilig en ongewenst.</p>	<p>Kennedylaan tussen De Maat en de Bosrand, dit stukje weg kan de extra verkeersbewegingen gemakkelijk herbergen. In de nieuwe situatie zou dit betekenen dat het van 220 naar maximaal 400 verkeersbewegingen/etmaal gaat. De John F. Kennedylaan tussen De Bosrand en Schoutstraat kent meer dan 400 verkeersbewegingen/etmaal. Dit is dezelfde weg met dezelfde indeling, dit laat dus zien dat deze laan de extra verkeersbewegingen gemakkelijk kan herbergen. Zoals hiervoor aangegeven zal er nog nader verkeersonderzoek gedaan worden, voordat een besluit genomen wordt over het wijzigen van de ontsluiting aan de zijde van De Bosrand.</p> <p>De John F. Kennedylaan heeft een breedte van plm. 7.00 meter. Hierbij is het mogelijk de auto te parkeren op het wegdek. Echter geldt wel de volgende regel: <i>Op grond van art 24 lid 1 sub a RVV is het verboden een voertuig te parkeren bij een kruispunt op een afstand van minder dan vijf meter daarvan.</i> Zolang deze regel gevolgd wordt zullen er geen onveilige situaties ontstaan. Er verandert in deze situatie dus eigenlijk niets, het is in de huidige situatie een kruispunt en dit blijft ook zo. Zolang er niet binnen 5 meter van de kruising geparkeerd wordt zullen er geen onveilige situaties ontstaan.</p> <p>De afstand van de in de toelichting aangegeven nieuwe ontsluiting aan De Maat naar De Bosrand is plm. 150 meter. Bij wijziging van de ontsluiting zal de bewoner van De Maat niet veel meer extra kilometers door de wijk rijden dan via de huidige ontsluiting.</p> <p>De kinderen die van en naar de Griftschool fietsen en andere weggebruikers komen nu ook al langs dit deel van de John F. Kennedylaan. De situatie met geparkeerde auto's en uitritten wijzigt op dit weggedeelte niet. De John F. Kennedylaan is een 30 km weg, waar rustig gereden dient te worden.</p> <p>Zoals al aangegeven komen de bewoners van De Maat, als de ontsluiting wordt gewijzigd plm. 150 meter verder op de John F. Kennedylaan, dit is een beperkte afstand. Mogelijk zullen bepaalde bewoners via de Karel Doormanlaan richting rotonde Woudenberg West rijden. Hoeveel hangt mede af waar de bewoners heen gaan. Deze aantallen zullen niet zodanig zijn dat dit een te zware belasting voor deze wegen wordt.</p>

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>Er is geen rekening gehouden met kinderen die naar de Griftschool fietsen. De toename van verkeer in de wijk heeft een negatieve impact op hun veiligheid. Het is nu al lastig voor auto's en fietsers om elkaar te passeren door de al niet te brede straat.</p> <p>De kinderen van de Griftschool maken gebruik van de voorzieningen in De Camp en lopen hierheen. Toename van verkeer in de omgeving is zeer ongewenst.</p> <p>In het verkeersveiligheidsonderzoek van de gemeente hebben bewoners aangegeven, dat de kruising Karel Doormanlaan – John F. Kennedylaan gevaarlijk is en door sluipverkeer en zware voertuigen worden gebruikt, er wordt geparkeerd op delen waar het niet mag en er wordt te hard gereden.</p> <p>Ontsluiting van De Maat nabij deze straat maakt de situatie gevaarlijker. Vanuit De Maat is er geen zicht op verkeer dat uit de Karel Doormanlaan komt en andersom. De kruising aan De Bosrand – John F. Kennedylaan is veel overzichtelijker en veiliger.</p> <p>Kinderen steken de John F. Kennedylaan over tussen De Maat en De Bosrand om naar de speeltuinen te gaan aan beide kanten van de weg.</p>	<p>Er zal een toename zijn van het totale aantal verkeerbewegingen ten opzichte van de huidige situatie. Richting de school zal dit voornamelijk zijn van ouders die met fiets en auto de kinderen naar school brengen. Van belang is dat de ouders hiervan bewust zijn, waarbij een goede voorlichting aan de ouders van belang is voor de veiligheid van kinderen die zowel naar de Olijfboom als naar de Griftschool gaan. Aandacht hiervoor wordt gevraagd bij de school.</p> <p>De kinderen van de Griftschool kunnen gebruik blijven maken van de voorzieningen in De Camp en er lopend naar toe gaan. Hun situatie zal niet wijzigen. Tijdens de schooltijden overdag is het minder druk dan bij aanvang en sluiting van de school.</p> <p>De enquête die als basis dient voor het verkeersveiligheidsonderzoek is afgerond en wordt verwerkt. De uitslag van deze enquête wordt in de eerste helft van 2024 verwerkt in ons beleid. Ook krijgen de inwoners toelichting op de door hen aangewezen knelpunten, dit doormiddel van een rapport verkeersveiligheid wat openbaar gemaakt wordt. Als de kruising Karel Doormanlaan – John F. Kennedylaan aangegeven is, zal deze terugkomen in dit rapport.</p> <p>Bij het plan voor de uitbreiding van de school is gekeken naar een zo veilig mogelijke verkeerssituatie voor de kinderen die 's morgens naar school gaan en 's middags weer naar huis. De afstand tussen de Karel Doormanlaan en De Maat is ruim 30 meter, een auto die invoegt via de Kareldoormanlaan is al op de John F. Kennedylaan voor hij aankomt bij de kruising met de Maat. Er zijn geen obstakels die het zicht voor bestuurders dusdanig belemmeren om in-/uitvoegen van/op De Maat of Kareldoormanlaan onveilig maken.</p> <p>In de huidige situatie steken kinderen de John F. Kennedylaan ook over. De uitbreiding van de Olijfboom heeft hier geen invloed op. De kinderen zullen vooral na schooltijd gebruik maken van de speelgelegenheden of in de vakantie als er geen autoverkeer van en naar de Olijfboom gaat. De uitbreiding van de Olijfboom en de verkeersbeweging naar de school hebben geen invloed op de overstekende kinderen.</p>

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>De verkeersveiligheid verslechtert door wijziging van de ontsluiting van De Maat rond aanvang en sluiting van de school en als jongeren naar de sportvelden fietsen. De verslechtering van de verkeersveiligheid bij de nieuwe ontsluiting van De Maat is erger dan de verbetering bij De Bosrand.</p>	<p>Er volgt nog een nader verkeersonderzoek voordat besloten wordt over het wijzigen van de ontsluiting van De Maat.</p> <p>In het nader verkeersonderzoek zal dit aspect worden meegenomen.</p>
		<p>3. <i>Toename overlast omwonenden</i></p> <p>Tegenover de voorgestelde ontsluiting aan De Maat bevindt zich een brandgang, het gebruik hiervan door omwonenden en spelende kinderen wordt gevaarlijker omdat er rekening gehouden moet worden met meer verkeersstromen.</p> <p>Rond vijvers aan de John F. Kennedylaan, De Maat en Kareldoormanlaan wordt veel gewandeld door bewoners en gespeeld door kinderen. Extra verkeersbewegingen leidt tot geluids- en veiligheidshinder voor deze activiteiten omdat er meer auto's rijden.</p>	<p>3.</p> <p>De brandgang kan net als nu gebruikt worden om doorheen te lopen/fietsen. Er zal een zekere toename van verkeer op de weg zijn dat vanuit De Maat de John F. Kennedylaan op rijdt, dit zal echter niet zodanig zijn dat de situatie op deze weg veel gevaarlijker wordt.</p> <p>De wandelpaden rond de vijver kunnen net als nu in gebruik blijven voor een wandeling en speelplaats voor kinderen. Het eventueel realiseren van een nieuwe ontsluiting aan De Maat zal niet tot een zodanige geluids- en veiligheidshinder veroorzaken, dat dit leidt tot een onevenredige hinder voor de gebruikers van het park.</p>

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>Door verplaatsing van de ontsluiting van De Maat ontstaat er overlast van koplampen van auto's die op zeer korte afstand in woonkamers schijnen en tevens van het remmen en optrekken van auto's.</p>	<p>De John F. Kennedylaan ligt op een afstand van plm. 8.00 meter van de gevel van de woningen. Bij wijziging van de ontsluiting van De Maat ontstaat de situatie, dat de nieuwe ontsluiting recht tegenover een garage bij een woning aan de John F. Kennedylaan komt te liggen Het is mogelijk dat koplampen van auto's die De Maat uit rijden in bepaalde mate in de woningen kunnen schijnen. Dit zal een beperkt moment zijn omdat al snel een draai gemaakt wordt naar de juiste rijrichting. Het remmen en optrekken van auto's is een verschijnsel dat in een woonwijk plaatsvindt. Aan een doorgaande weg zoals de John F. Kennedylaan is, zal meer geluid te horen zijn dan in bijvoorbeeld een hofje. Dit geluid wordt aanvaardbaar geacht.</p>
		<p>4. <i>Verstoring natuur</i> Door verplaatsing van de ontsluiting neem de verkeersintensiteit toe op het westelijk deel van De Maat, John F. Kennedylaan en Karel Doormanstraat toe. Het bestemmingsplan geeft aan dat het gebied zijn identiteit in belangrijke mate ontleent aan de groenstructuur.</p> <p>Het park bij de Wipperveldvijver wordt veel gebruikt voor ontspanning en recreatie. Toename van verkeer komt deze functie niet ten goede. De ontwikkeling is in strijd met de Structuurvisie Woudenberg 2030. Het westelijk deel van De Maat ligt in de groene wig en een toename van verkeer op het westelijk deel van De Maat maakt de ontwikkeling van een wandelverbindingrichting naar Landgoed niet veiliger</p> <p>De Wipperveldvijver en het omliggende park vormt een vliegroute/foeragegebied voor</p>	<p>4. De groenstructuren in de wijk blijven behouden. Er zal geen kap of verwijderen van groen rond het park en de Wipperveldvijver plaatsvinden ook als de ontsluiting van De Maat wordt aangepast. Dit deel maakt ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan en de huidige bestemmingen blijven hier gehandhaafd.</p> <p>Het aantal verkeersbewegingen op de John F. Kennedylaan wijzigt niet als de ontsluiting bij De Maat wijzigt. Ook zijn er geen ontwikkelingen en wijzigingen bij het park bij de Wipperveldvijver, zodat de bewoners dit park op dezelfde kunnen gebruiken zoals dit nu ook gebeurt.</p> <p>Op de John F. Kennedylaan, die langs de Wipperveldvijver en het omliggende park ligt, rijdt nu ook gemotoriseerd verkeer. Als er een nieuwe ontsluiting van De Maat komt zullen er meer auto's langs het park rijden.</p>

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>vleermuizen en broedgebied voor watervogels. Toename van verkeer (koplampen en geluid) kan tot ernstige verstoring van het gedrag van vleermuizen en andere (beschermde) diersoorten leiden. In het ontwerp ontbreekt een onderzoek naar het wijzigen van verkeersstromen op dier en natuur.</p>	<p>In het park zelf vindt echter geen kap van bomen of andere veranderingen plaats, dat tot eventuele verstoring van (beschermde) diersoorten kan leiden, hierdoor is geen onderzoek nodig.</p>
		<p><i>5. Beter manieren oplossen parkeerproblemen bij Bosrand/ De Maat</i> Plaatsen verkeersbord "alleen bestemmingsverkeer De Maat" bij huidige ontsluiting, zodat ouders gedwongen worden bij De Camp te parkeren. Hierbij kan gekozen worden de twee extra parkeerplaatsen voor de bewoners van De Maat te realiseren (ouders kunnen bij verplaatsen ontsluiting De Maat alsnog van de andere kant De Maat in rijden en vlakbij school parkeren).</p> <p>Er kunnen Kiss & Ride plaatsen op het speelveld aan de Oostzijde van de Olijfboom gecreëerd worden. De ouders komen dan niet voorbij de school. Hierdoor krijg je het minst aantal verkeersbewegingen in de</p>	<p>5. Voordat besloten wordt over de afsluiting van De Maat aan de zijde van De Bosrand zal nog een nader verkeersonderzoek plaatsvinden. De twee extra parkeerplaatsen zijn ook bestemd voor bewoners van De Maat, deze worden alleen niet specifiek zo aangeduid.</p> <p>In het kader van de verkeersveiligheid is het geen gewenste ontwikkeling om aan de oostzijde op het speelveld Kiss & Ride plaatsen aan te leggen, omdat er dan een nieuwe kruising met het fietsverkeer wordt gerealiseerd. Tevens is het behoud van een speelveld en groenvoorziening van belang voor het woon- en leefklimaat in een wijk.</p>

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>woonwijk en het schoolgebied.</p> <p>Als toch gekozen wordt voor het verplaatsen van de ontsluiting wordt het volgende verzocht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het plangebied uit te breiden - een bredere groep omwonenden te informeren - onderzoek naar verkeersimpact voor bewoners van de John F. Kennedylaan/Karel Doormanlaan, Piet Heijnlaan en andere straten waar dit mogelijk impact heeft en verkeersstromen (kunnen) gaan veranderen. - Onderzoek te doen naar de impact op natuur (vleermuizen/broedvogels) - Onderzoek te doen naar de overlast (geluid en licht) voor omwonenden ronden kruising De Maat/John F. Kennedylaan) 	<ul style="list-style-type: none"> - Zoals hiervoor al aangegeven is een uitbreiding van het plangebied niet nodig, omdat buiten het plangebied er geen aanpassingen aan het bestemmingsplan nodig zijn. - Er vindt nog een nader verkeersonderzoek plaats over de afsluiting van De Maat waarover zal worden gecommuniceerd. - Het is vooraf moeilijk in te schatten hoe bewoners rijden. Van belang is dat de betreffende wegen de hoeveelheid verkeer kunnen verwerken. In de huidige straten is dit mogelijk. - De locatie van de Wipperveldvijver ligt buiten het plangebied en de noodzaak voor onderzoek naar vleermuizen/broedvogels is hier op grond van de wetgeving niet noodzakelijk, tevens is de toename van de verkeersbeweging zodanig beperkt dat dit geen invloed heeft op de vleermuizen/broedvogels. - De Maat is een doodlopende straat de verwachting is dat hier hoofdzakelijk bestemmingsverkeer zal komen. Verkeersbewegingen zijn gebruikelijk in woonwijken. Voor deze weg geldt een 30km zone, door de beperkte snelheid wordt het geluid van het verkeer al beperkt. Er zal dan ook door de verkeersbewegingen vanuit De Maat geen onevenredige overlast van geluid en licht ontstaan. Een onderzoek is hier niet noodzakelijk.

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
			<p>Conclusie: De zienwijze geeft aanleiding de tekst in de toelichting met betrekking tot de verkeerssituatie aan te passen, waarbij aangegeven zal worden dat voordat besloten wordt over de wijziging van de ontsluiting van De Maat er een nader verkeersonderzoek uitgevoerd wordt.</p>
6.	Brief bewoners John F. Kennedylaan	<p>Er is een proforma zienswijze ingediend, die later is gemotiveerd.</p> <p>1. <i>Procedure</i> Het ontwerpplan is onvolledig. In de toelichting wordt het plangebied omschreven, maar de afsluiting van De Maat ligt buiten het plangebied.</p> <p>Een beperkt aantal adressen in de omgeving hebben in december een brief ontvangen als bijlage een tekening, waaruit blijkt dat de ontsluiting van De Maat wijzigt. De burgers zijn hierdoor niet goed geïnformeerd.</p> <p>De ontvangen tekening is niet opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, waardoor de ontsluiting niet kan worden verplaatst, bij verplaatsing zal de bestemmingsplanprocedure opnieuw gevolgd moeten worden. Onderzoeken moeten opnieuw gedaan worden als het plangebied wordt vergroot en meer inwoners moeten worden geïnformeerd.</p>	<p>1. Het bestemmingsplan John F. Kennedylaan 6 is opgesteld om de uitbreiding van de school mogelijk te maken. In het bestemmingsplan wordt het plangebied opgenomen waarvoor de bestemming moet worden gewijzigd dat zijn hier de bestemmingen maatschappelijk en verkeer. Het deel van De Maat waar de afsluiting op de tekening in de toelichting is aangegeven ligt binnen het plangebied.</p> <p>De communicatie over het plan richting de omwonenden is niet gegaan zoals de bedoeling was, uitnodigingen voor de informatieavond zijn niet of te laat bezorgd en ook latere correspondentie met omwonenden ging via de post niet zoals het hoort.</p> <p>In een bestemmingsplan wordt met de aanduiding verkeer aangegeven waarvoor deze bestemming is bedoeld, zoals voor wegen, fietspaden, voetpaden. Welke verkeersmaatregelen van toepassing zijn op zo'n locatie wordt niet in een bestemmingsplan opgenomen. Hier moeten separaat nog verkeersbesluiten voor worden genomen. Dit geldt ook voor de verplaatsing van de ontsluiting van De Maat, die kan alleen gewijzigd worden als hiervoor een verkeersbesluit is genomen. Voordat een definitief besluit wordt genomen over het al dan niet afsluiten van De Maat aan de zijde van De Bosrand zal naar aanleiding van deze en andere zienswijzen een nader verkeersonderzoek worden uitgevoerd. Indien De Maat aan de zijde van de Bosrand zal worden afgesloten, zal hierover een verkeersbesluit genomen moeten worden.</p>

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p data-bbox="488 309 931 363">2. <i>Verslechtering verkeersveiligheid en toename verkeer in woonbuurten</i></p> <p data-bbox="488 395 945 644">In het ontwerp is aangegeven hoeveel verkeersbewegingen er in De Maat en De Bosrand zijn/worden verwacht. Er is niet aangegeven wat de gevolgen zijn van het verplaatsen van de ontsluiting op het aantal verkeersbewegingen in de omgeving van de aansluiting De Maat – John F. Kennedylaan en Karel Doormanlaan.</p> <p data-bbox="488 676 945 868">Als de ontsluiting wordt verplaatst wordt verzocht onderzoek te doen naar de impact hiervan op de omliggende straten rondom de kruising De Maat/John F. Kennedylaan en de gevolgen voor weggebruikers en omwonenden.</p> <p data-bbox="488 1043 945 1267">Door de verplaatsing van de ontsluiting wordt het onveilig om te parkeren op een deel van de John F. Kennedylaan ter hoogte van de ontsluiting van De Maat en ontstaat er een tekort aan parkeerplaatsen op de John F. Kennedylaan en de Karel Doormanlaan.</p> <p data-bbox="488 1299 931 1374">Auto's die richting de Geeresteinselaan rijden, rijden meer kilometers door woonwijken en</p>	<p data-bbox="972 395 2056 564">Voor De Maat is aangegeven dat er een verkeersintensiteit in 2030 verwacht wordt van 320 voertuigen per weekdag. De Maat wijzigt qua straat niet en er komt geen extra bebouwing waardoor een wijziging of toename van het aantal verkeersbewegingen op De Maat niet te verwachten is. Wel zal nog nader verkeersonderzoek plaatsvinden voordat besloten wordt over de afsluiting van de Maat aan de kant van De Bosrand, waarbij ook gekeken wordt naar de gevolgen voor de omliggende straten</p> <p data-bbox="972 676 2056 1011">De in de toelichting aangegeven aangepaste ontsluiting van de Maat ligt plm. 150 meter verder dan De Bosrand, deze afstand is niet zodanig lang, dat men een andere route gaat rijden met de auto. De enige verandering zal merkbaar zijn tussen op het stukje John F. Kennedylaan tussen De Maat en de Bosrand, dit stukje weg kan de extra verkeersbewegingen gemakkelijk herbergen. In de nieuwe situatie zou dit betekenen dat het van 220 naar maximaal 400 verkeersbewegingen/etmaal gaat. De John F. Kennedylaan tussen De Bosrand en Schoutstraat kent meer dan 400 verkeersbewegingen/etmaal. Dit is dezelfde weg met dezelfde indeling, dit laat dus zien dat deze laan de extra verkeersbewegingen gemakkelijk kan herbergen. Zoals hiervoor aangegeven zal er nog nader verkeersonderzoek uitgevoerd worden, voordat een besluit genomen wordt over het wijzigen van de ontsluiting aan de zijde van De Bosrand</p> <p data-bbox="972 1043 2056 1235">De John F. Kennedylaan heeft een breedte van plm. 7.00 meter. Hierbij is het mogelijk de auto te parkeren op het wegdek. Echter geldt wel de volgende regel: <i>Op grond van art 24 lid 1 sub a RVV is het verboden een voertuig te parkeren bij een kruispunt op een afstand van minder dan vijf meter daarvan.</i> Zolang deze regel gevolgd wordt zullen er geen onveilige situaties ontstaan. Er verandert in deze situatie dus eigenlijk niets, het is in de huidige situatie een kruispunt en dit blijft ook zo. Zolang er niet binnen 5 meter van de kruising geparkeerd wordt zullen er geen onveilige situaties ontstaan.</p> <p data-bbox="972 1299 2056 1374">De afstand van de in de toelichting aangegeven nieuwe ontsluiting aan De Maat naar De Bosrand is plm. 150 meter. Bij wijziging van de ontsluiting zal de bewoner van De Maat niet veel meer extra kilometers door de wijk rijden dan via de huidige ontsluiting. Het</p>

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>komen langs de kruising bij De Bosrand, waardoor de verkeersoverlast hier niet wijzigt.</p> <p>Het wegstuk De Maat -John F. Kennedylaan is veel onveiliger dan het wegstuk De Bosrand – Kennedylaan tot de rotonde Geeresteinselaan omdat er geen fietspad is en het onoverzichtelijk is door geparkeerde auto's en vele uitritten bij woningen.</p> <p>Er zal meer verkeer vanuit De Maat naar rotonde Woudenberg West via de Karel Doormanlaan – Piet Heijnlaan rijden, dat is onveilig en ongewenst.</p> <p>Er is geen rekening gehouden met kinderen die naar de Griftschool fietsen. De toename van verkeer in de wijk heeft een negatieve impact op hun veiligheid. Het is nu al lastig voor auto's en fietsers om elkaar te passeren door de al niet te brede straat.</p> <p>De kinderen van de Griftschool maken gebruik van de voorzieningen in De Camp en lopen hierheen. Toename van verkeer in de omgeving is zeer ongewenst.</p> <p>In het verkeersveiligheidsonderzoek van de gemeente hebben bewoners aangegeven, dat de kruising Karel Doormanlaan – John F. Kennedylaan gevaarlijk is en door sluipverkeer en zware voertuigen worden gebruikt, er</p>	<p>klopt dat het verkeer bij de ontsluiting van De Bosrand op de John F. Kennedylaan niet wijzigt maar bij een wijziging van de ontsluiting van De Maat wel.</p> <p>De kinderen die van en naar de Griftschool fietsen en andere weggebruikers komen nu ook al langs dit deel van de John F. Kennedylaan. De situatie met geparkeerde auto's en uitritten wijzigt op dit weggedeelte niet. De John F. Kennedylaan is een 30 km weg, waar rustig gereden dient te worden.</p> <p>Zoals al aangegeven komen de bewoners van De Maat, als de ontsluiting wordt gewijzigd plm. 150 meter verder op de John F. Kennedylaan, dit is een beperkte afstand. Mogelijk zullen bepaalde bewoners via de Karel Doormanlaan richting rotonde Woudenberg West rijden. Hoeveel hangt mede af waar de bewoners heen gaan. Deze aantallen zullen niet zodanig zijn dat dit een te zware belasting voor deze wegen wordt.</p> <p>Er zal een toename zijn van het totale aantal verkeerbewegingen ten opzichte van de huidige situatie. Richting de school zal dit voornamelijk zijn van ouders die met fiets en auto de kinderen naar school brengen. Van belang is dat de ouders hiervan bewust zijn, waarbij een goede voorlichting aan de ouders van belang is voor de veiligheid van kinderen die zowel naar de Olijfboom als naar de Griftschool gaan. Aandacht hiervoor wordt gevraagd bij de school.</p> <p>De kinderen die van en naar de Griftschool fietsen en andere weggebruikers komen nu ook al langs dit deel van de John F. Kennedylaan. De situatie met geparkeerde auto's en uitritten wijzigt op dit weggedeelte niet. De John F. Kennedylaan is een 30 km weg, waar rustig gereden dient te worden.</p> <p>De enquête die als basis dient voor het verkeersveiligheidsonderzoek is afgerond en wordt verwerkt. De uitslag van deze enquête wordt in de eerste helft van 2024 verwerkt in ons beleid. Ook krijgen de inwoners toelichting op de door hen aangewezen knelpunten, dit doormiddel van een rapport verkeersveiligheid wat openbaar gemaakt wordt. Als de kruising Karel Doormanlaan – John F. Kennedylaan aangegeven is, zal deze terugkomen in dit rapport.</p>

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>wordt geparkeerd op delen waar het niet mag en er wordt te hard gereden.</p> <p>Ontsluiting van De Maat nabij deze straat maakt de situatie gevaarlijker. Vanuit De Maat is er geen zicht op verkeer dat uit de Karel Doormanlaan komt en andersom. De kruising aan De Bosrand - John F. Kennedylaan is veel overzichtelijker en veiliger.</p> <p>Kinderen steken de John F. Kennedylaan over tussen De Maat en De Bosrand om naar de speeltuinen te gaan aan beide kanten van de weg.</p> <p>De verkeersveiligheid verslechtert door wijziging van de ontsluiting van De Maat rond aanvang en sluiting van de school en als jongeren naar de sportvelden fietsen. De verslechtering van de verkeersveiligheid bij de nieuwe ontsluiting van De Maat is erger dan de verbetering bij De Bosrand.</p>	<p>Bij het plan voor de uitbreiding van de school is gekeken naar een zo veilig mogelijke verkeerssituatie voor de kinderen die 's morgens naar school gaan en 's middags weer naar huis. De afstand tussen de Karel Doormanlaan en De Maat is ruim 30 meter, een auto die invoegt via de Kareldoormanlaan is al op de John F. Kennedylaan voor hij aankomt bij de kruising met de Maat. Er zijn geen obstakels die het zicht voor bestuurders dusdanig belemmeren om in-/uitvoegen van/op De Maat of Kareldoormanlaan onveilig maken.</p> <p>In de huidige situatie steken kinderen de John F. Kennedylaan ook over. De uitbreiding van de Olijfboom heeft hier geen invloed op. De kinderen zullen vooral na schooltijd gebruik maken van de speelgelegenheden of in de vakantie als er geen autoverkeer van en naar de Olijfboom gaat. De uitbreiding van de Olijfboom en de verkeersbeweging naar de school hebben geen invloed op de overstekende kinderen. Er volgt nog een nader verkeersonderzoek voordat besloten wordt over het wijzigen van de ontsluiting van De Maat.</p> <p>In het nader verkeersonderzoek zal dit aspect worden meegenomen.</p>
		3.	3.

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p><i>Toename overlast omwonenden</i></p> <p>Tegenover de voorgesteld ontsluiting aan De Maat bevindt zich een brandgang, het gebruik hiervan door omwonenden en spelende kinderen wordt gevaarlijker omdat er rekening gehouden moet worden met meer verkeersstromen.</p> <p>Rond de vijvers aan de John F. Kennedylaan, De Maat en Kareldoormanlaan wordt veel gewandeld door bewoners en gespeeld door kinderen. Extra verkeersbewegingen leiden tot geluids- en veiligheidshinder voor deze activiteiten omdat er meer auto's rijden.</p> <p>Door verplaatsing van de ontsluiting van De Maat ontstaat er overlast van koplampen van auto's die op zeer korte afstand in woonkamers schijnen en tevens van het remmen en optrekken</p>	<p>De brandgang kan net als nu gebruikt worden om doorheen te lopen/fietsen. Er zal een zekere toename van verkeer op de weg zijn dat vanuit De Maat de John F. Kennedylaan op rijdt, dit zal echter niet zodanig zijn dat de situatie op deze weg veel gevaarlijker wordt.</p> <p>De wandelpaden rond de vijver kunnen net als nu in gebruik blijven voor een wandeling en speelplaats voor kinderen. Het eventueel realiseren van een nieuwe ontsluiting aan De Maat zal niet tot een zodanige geluids- en veiligheidshinder veroorzaken, dat dit leidt tot een onevenredige hinder voor de gebruikers van het park.</p> <p>De John F. Kennedylaan ligt op een afstand van plm. 8.00 meter van de gevel van de woningen. Bij wijziging van de ontsluiting van De Maat ontstaat de situatie, dat de nieuwe ontsluiting recht tegenover een garage bij een woning aan de John F. Kennedylaan komt te liggen Het is mogelijk dat koplampen van auto's die De Maat uit rijden in bepaalde mate in de woningen kunnen schijnen. Dit zal een beperkt moment zijn omdat al snel een draai gemaakt wordt naar de juiste rijrichting.</p> <p>Het remmen en optrekken van auto's is een verschijnsel dat in een woonwijk plaatsvindt. Aan een doorgaande weg zoals de John F. Kennedylaan is, zal meer geluid te horen zijn dan in bijvoorbeeld een hofje. Dit geluid wordt aanvaardbaar geacht.</p>
		<p>4. <i>Verstoring natuur</i> De verkeersintensiteit neemt op het westelijk deel van De Maat, John F. Kennedylaan en Karel Doormanstraat toe. Het bestemmingsplan geeft aan</p>	<p>4. De groenstructuren in de wijk blijven behouden. Er zal geen kap of verwijderen van groen rond het park en de Wipperveldvijver plaatsvinden ook als de ontsluiting van De Maat wordt aangepast. Dit deel maakt ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan en de huidige bestemmingen blijven hier gehandhaafd.</p>

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>dat het gebied zijn identiteit in belangrijke mate ontleent aan de groenstructuur.</p> <p>Het park bij de Wipperveldvijver wordt veel gebruikt voor ontspanning en recreatie. Toename van verkeer komt deze functie niet ten goede. De ontwikkeling is in strijd met de Structuurvisie Woudenberg 2030. Het westelijk deel van De Maat ligt in de groene wig en een toename van verkeer op het westelijk deel van De Maat maakt de ontwikkeling van een wandelverbindingrichting Landgoed Geerestein niet veiliger.</p> <p>De Wipperveldvijver en het omliggende park vormt een vliegrouwe/foerageergebied voor vleermuizen en broedgebied voor watervogels. Toename van verkeer (koplampen en geluid) kan tot ernstige verstoring van de gedrag van vleermuizen en andere (beschermd) diersoorten leiden. In het ontwerp ontbreekt een onderzoek naar het wijzigen van verkeersstromen op dier en natuur.</p>	<p>Het aantal verkeersbewegingen op de John F. Kennedylaan wijzigt niet als de ontsluiting bij De Maat wijzigt. Ook zijn er geen ontwikkelingen en wijzigingen bij het park bij de Wipperveldvijver, zodat de bewoners dit park op dezelfde kunnen gebruiken zoals dit nu ook gebeurt.</p> <p>Op de John F. Kennedylaan, die langs de Wipperveldvijver en het omliggende park ligt, rijdt nu ook gemotoriseerd verkeer. Als er een nieuwe ontsluiting van De Maat komt zullen er meer auto's langs het park rijden. In het park zelf vindt echter geen kap van bomen of andere veranderingen plaats, dat tot eventuele verstoring van (beschermd) diersoorten kan leiden, hierdoor is geen onderzoek nodig.</p>
		<p><i>5. Beter manieren oplossen parkeerproblemen bij Bosrand/De Maat</i></p>	<p>5.</p>

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>De ouders van de leerlingen dienen erop gewezen te worden bij De Camp te parkeren.</p> <p>Plaatsen verkeersbord “alleen bestemmingsverkeer De Maat”, zodat ouders gedwongen worden bij De Camp te parkeren. Hierbij kan gekozen worden de twee extra parkeerplaatsen voor de bewoners van De Maat te realiseren (ouders kunnen bij verplaatsen ontsluiting De Maat alsnog van de andere kant De Maat in rijden en vlakbij school parkeren).</p> <p>Er kunnen Kiss & Ride plaatsen op het speelveld aan de Oostzijde van de Olijfboom gecreëerd worden. De ouders komen dan niet voorbij de school. Hierdoor krijg je het minst aantal verkeersbewegingen in de woonwijk en het schoolgebied.</p> <p>Als toch gekozen wordt voor het verplaatsen van de ontsluiting wordt het volgende verzocht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het plangebied uit te breiden - een bredere groep omwonenden te informeren - onderzoek naar verkeersimpact voor bewoners van de John F. Kennedylaan/Karel Doormanlaan, Piet Heijnlaan 	<p>In overleg met de school zal gekeken worden hoe de ouders geïnformeerd kunnen worden.</p> <p>Voordat besloten wordt over de afsluiting van De Maat aan de zijde van De Bosrand zal nog een nader verkeersonderzoek plaatsvinden. De twee extra parkeerplaatsen zijn ook bestemd voor bewoners van De Maat, deze worden alleen niet specifiek zo aangeduid.</p> <p>In het kader van de verkeersveiligheid is het geen gewenste ontwikkeling om aan de oostzijde op het speelveld Kiss & Ride plaatsen aan te leggen, omdat er dan een nieuwe kruising met het fietsverkeer wordt gerealiseerd. Tevens is het behoud van een speelveld en groenvoorziening van belang voor het woon- en leefklimaat in een wijk.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zoals hiervoor al aangegeven is een uitbreiding van het plangebied niet nodig, omdat buiten het plangebied er geen aanpassingen aan het bestemmingsplan nodig zijn. - Er vindt nog een nader verkeersonderzoek plaats over de afsluiting van De Maat waarover zal worden gecommuniceerd. - Het is vooraf moeilijk in te schatten hoe bewoners rijden. Van belang is dat de betreffende wegen de hoeveelheid verkeer kunnen verwerken. In de huidige straten is dit mogelijk.

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>en andere straten waar dit mogelijk impact heeft en verkeersstromen (kunnen) gaan veranderen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek te doen naar de impact op natuur (vleermuizen/broedvogels) - Onderzoek te doen naar de overlast (geluid en licht) voor omwonenden rondon kruising De Maat/John F. Kennedylaan) 	<ul style="list-style-type: none"> - De locatie van de Wipperveldvijver ligt buiten het plangebied en de noodzaak voor onderzoek naar vleermuizen/broedvogels is hier op grond van de wetgeving niet noodzakelijk, tevens is de toename van de verkeersbeweging zodanig beperkt dat dit geen invloed heeft op de vleermuizen/broedvogels. De Maat is een doodlopende straat de verwachting is dat hier hoofdzakelijk bestemmingsverkeer zal komen. Verkeersbewegingen zijn gebruikelijk in woonwijken. Voor deze weg geldt een 30km zone, door de beperkte snelheid wordt het geluid van het verkeer al beperkt. Er zal dan ook door de verkeersbewegingen vanuit De Maat geen onevenredige overlast van geluid en licht ontstaan. Een onderzoek is hier niet noodzakelijk.
			<p>Conclusie: De zienwijze geeft aanleiding de tekst in de toelichting met betrekking tot de verkeerssituatie aan te passen, waarbij aangegeven zal worden dat voordat besloten wordt over de wijziging van de ontsluiting van De Maat er een nader verkeersonderzoek uitgevoerd wordt.</p>
7.	e-mail bewoners John F. Kennedylaan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gevraagd wordt of bij de plannen een verkeerskundige betrokken is. Uit de onveilige verkeerssituatie die zal ontstaan bij de Olijfboom lijkt dit te ontbreken. Zijn verkeersstromen in beeld gebracht op basis van feiten. 2. Is ook gekeken naar de verkeersstromen die naar de Griftschool gaan en scholieren die richting Amersfoort gaan via de 	<ol style="list-style-type: none"> 1. De verkeerskundige van de gemeente is betrokken geweest bij dit plan. Gebruik gemaakt is van het landelijk Kennisprogramma Verkeer en Vervoer om het aantal verkeersbewegingen naar de school met gemotoriseerd vervoer te berekenen. Wel zal nog een nader verkeersonderzoek uitgevoerd worden voordat definitief besloten wordt over het wijzigen van de ontsluiting bij De Maat. 2. De verkeersstromen naar de Griftschool wijzigen niet. Er is gekeken naar de toename van verkeerstromen door de uitbreiding van De Olijfboom en hieruit bleek dat de John F. Kennedylaan voldoende capaciteit heeft om deze verkeersstromen te verwerken.

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
		<p>Kennedylaan en van het autoverkeer vanuit richting Zeist van en naar Amersfoort rijdt via De Kaneel.</p> <p>3. Is gekeken naar de nu al onveilige oversteeksituatie van fietsers ter hoogte van het kinderdagverblijf.</p> <p>4. Waarom wordt een Kiss & Ride strook aangelegd, dit zorgt voor een onveilige situatie, er is voldoende parkeergelegenheid bij De Camp.</p> <p>5. Vindt er ook communicatie vanuit De Olijfboom naar de ouders plaats in verband met rijgedrag en verkeersveiligheid.</p>	<p>3. Ja, nabij deze locatie komt de Kiss & Ride strook. Nu stoppen op deze locatie ook auto's om kinderen uit te laten stappen en weg te brengen naar het kinderdagverblijf. Door het realiseren van een Kiss & Ride strook wordt dit duidelijker aangegeven. Bij de locatie is op het wegdek schoolzone aangegeven waardoor automobilisten weten dat zij een school naderen waar leerlingen fietsen, tevens is het een 30km zone waar rustig gereden dient te worden.</p> <p>4. Door het plaatsen van een Kiss & Ride strook mag het verkeer hier tijdelijk staan, vervolgens zullen zij doorrijden, waardoor er minder auto's De Bosrand oprijden. Aan de zuidzijde van de John F. Kennedylaan komt een stopverbod, waardoor er ruimte is voor het overige verkeer om hierlangs te rijden</p> <p>5. Ja er vindt overleg plaats met De Olijfboom waarin de communicatie over de verkeersveiligheid voor de leerlingen naar de ouders toe wordt besproken.</p>
			<p>Conclusie: De zienwijze geeft aanleiding de tekst in de toelichting met betrekking tot de verkeerssituatie aan te passen, waarbij aangegeven zal worden dat voordat besloten wordt over de wijziging van de ontsluiting van De Maat er een nader verkeersonderzoek uitgevoerd wordt.</p>
			<p>Naar aanleiding van de zienswijzen wordt de toelichting als volgt aangepast.</p> <p>onderstaande tekst op pagina 15</p> <p><i>In de doodlopende straat De Maat wordt 'de knip' verplaatst. De huidige 'knip' in De Maat bevindt zich bij de aansluiting op de John F. Kennedylaan. Deze 'knip' wordt opengemaakt en komt in de beoogde nieuwe situatie aan de andere zijde bij de aansluiting op De Bosrand. Hiermee wordt onder meer voorkomen dat verkeer voor de school gaat parkeren</i></p>

Nr	Betreft	Zienswijze	Antwoord
			<p><i>op De Maat in plaats van op de parkeerplaats bij De Camp. Voor omwonenden worden er op de hoek van De Maat en De Bosrand twee nieuwe openbare parkeerplaatsen aangelegd. Met voorgaande maatregelen in de openbare ruimte wordt bijgedragen aan een veilige schoolomgeving.</i></p> <p>wordt vervangen door: In de doodlopende straat De Maat is in de planvorming voor de Olijfboom en de omliggende openbare ruimte voorgesteld de “knip” te verplaatsen. De huidige “knip” in De Maat bevindt zich bij de aansluiting op de John F. Kennedylaan. Het voorstel houdt in deze “knip” te verplaatsen naar De Bosrand. Hiermee wordt onder meer voorkomen dat verkeer voor de school gaat parkeren op De Maat in plaats van op de parkeerplaats bij De Camp. Voor omwonenden worden er op de hoek van De Maat en De Bosrand dan twee nieuwe openbare parkeerplaatsen aangelegd. Voordat echter definitief besloten wordt de “knip” te verplaatsen zal eerst een nader verkeersonderzoek naar deze wijziging worden uitgevoerd.</p> <p>Onderstaande tekst op pagina 33/34 vervalt.</p> <p><i>In de doodlopende straat De Maat wordt 'de knip' verplaatst. De huidige 'knip' in De Maat bevindt zich bij de aansluiting op de John F. Kennedylaan. Deze 'knip' wordt opengemaakt en komt in de beoogde John F. Kennedylaan 6 nieuwe situatie aan de andere zijde bij de aansluiting op De Bosrand. Hiermee wordt onder meer voorkomen dat verkeer voor de school gaat parkeren op De Maat in plaats van op de parkeerplaats bij De Camp.</i></p>