

**Van:** info@verkeersdeskundige.nl

**Verzonden:** maandag 24 oktober 2016 10:43:41

**Aan:** \"klantenservice@achmearechtsbijstand.nl\" <klantenservice@achmearechtsbijstand.nl>

**Onderwerp:** R212516127; rapport

**Bijlagen:** Rapport\_Achmea212516127\_Rotterdam\_Vkd1616\_24okt16.pdf (1006.54 KB)

Geachte mevrouw Laurijssen,

Inzake uw dossier R212516127 "Schoolvestiging Vredenoordplein Rotterdam" ontvangt u bijgaand mijn rapport met mijn bevindingen en conclusies.

Ik heb voor mijn analyse de situatie ter plaatse onderzocht en tevens overleg gehad met uw cliënte, mevrouw Adams.

Indien u nog vragen en/of opmerkingen heeft, dan hoor ik dat graag van u. Gezien de zeer korte termijn waarop het bezwaar moet worden ingediend, zou ik vandaag nog kunnen reageren. Wel ben ik vanaf nu tot in de loop van de middag niet meer op kantoor, maar als u mij mailt, dan kan ik aan het eind van de middag nog reageren.

Tot slot mevrouw Laurijssen, nogmaals hartelijk dank voor uw opdracht en succes in het verdere verloop van uw bezwaarprocedure.

---

Met vriendelijke groet,  
de Verkeersdeskundige  
Max van Kelegom



telefoon: 0651 984 927

mail: info@verkeersdeskundige.nl

Reigerskamp 185  
3607 HK MAARSSSEN  
KvK: 61.91.12.83  
BTW: NL079.4418.04.B403  
IBAN: NL74 KNAB 0283 0129 51



de VERKEERSDESKUNDIGE

## Schoolvestiging Rotterdam

analyse parkeereffecten omgevingsvergunning

---

Rapport  
24 oktober 2016





**Project** : Schoolvestiging Rotterdam; analyse parkeereffecten omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : Achmea Rechtsbijstand  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 24 oktober 2016

---

## Colofon

---

**Opdrachtgever** : Achmea Rechtsbijstand  
Postbus 4116  
7320 AC APELDOORN  
**Contactpersonen** : Mevrouw mr. I. Laurijssen  
**Dossier** : R212516127

---

**Project** : Schoolvestiging Rotterdam;  
analyse parkeereffecten omgevingsvergunning  
**Rapportnummer** : Vkd161601  
**Status** : Rapport  
**Versie** : 01  
**Projectmanager** : Max van Kelegom  
**Auteur(s)** : Max van Kelegom  
**Datum** : 24 oktober 2016  
[info@verkeersdeskundige.nl](mailto:info@verkeersdeskundige.nl)

---

© de Verkeersdeskundige

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt, in welke vorm dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en de Verkeersdeskundige  
Bron fotomateriaal: de Verkeersdeskundige, tenzij anders vermeld



**Project** : Schoolvestiging Rotterdam; analyse parkeereffecten omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : Achmea Rechtsbijstand  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 24 oktober 2016

---

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>1</b>
1.1	Achtergrond .....	1
1.2	Vraagstelling .....	1
1.3	Onderzoeksmethodiek .....	1
<b>2</b>	<b>Analyse .....</b>	<b>2</b>
2.1	Omgevingsvergunning.....	2
2.1.1	<i>Situatie</i> .....	2
2.1.2	<i>Vershil tussen VMBO en basisschool</i> .....	3
2.2	Beoordeling Omgevingsvergunning .....	3
<b>3</b>	<b>Conclusies .....</b>	<b>6</b>
	<b>Geraadpleegde informatie .....</b>	<b>7</b>
Bijlage	Profiel Verkeersdeskundige.....	8



**Project** : Schoolvestiging Rotterdam; analyse parkeereffecten omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : Achmea Rechtsbijstand  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 24 oktober 2016

---

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

Achmea Rechtsbijstand behartigt de belangen van haar cliënt in Rotterdam (bewoner van de Wollefoopenstraat) in een bezwaarprocedure tegen de gemeente Rotterdam. Onderwerp van bezwaar is het besluit van het College van Burgemeester & Wethouders van Rotterdam tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor het slopen van een bestaande basisschool en het hiervoor in de plaats realiseren van een nieuwe VMBO school d.d. 22 september 2016 [1].

Het bezwaar richt zich in het bijzonder tegen een niet onderbouwde toets in de omgevingsvergunning van:

- de parkeerbehoefte van de nieuwe school,
- de toereikendheid van het aanbod aan parkeerplaatsen,
- de mate van verkeersonveiligheid als gevolg van de nieuwe school.

## 1.2 Vraagstelling

Ter ondersteuning van de bezwaarprocedure wil Achmea onderzocht hebben of de veronderstelling van een niet onderbouwde toets in de omgevingsvergunning juist is. Achmea heeft *de Verkeersdeskundige* gevraagd een analyse te verrichten naar deze veronderstelling.

## 1.3 Onderzoeksmethodiek

*de Verkeersdeskundige* heeft voor beantwoording van de vraagstelling als werkwijze gehanteerd:

1. Analyseren van relevante informatie, zoals documenten en websites; voor een overzicht zie "Geraadpleegde informatie" op bladzijde 7.
2. Een plaatselijke verkenning op 20 oktober 2016. Hierbij is de situatie vastgelegd met het beoordelen van relevante weg- en omgevingsonderdelen en met foto's.
3. Analyse en verwerken van bevindingen informatie en plaatselijke verkenning.
4. Het opstellen van voorliggend rapport, waarin de resultaten van het onderzoek en de conclusies zijn beschreven.

**Project** : Schoolvestiging Rotterdam; analyse parkeereffecten omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : Achmea Rechtsbijstand  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 24 oktober 2016

## 2 Analyse

### 2.1 Omgevingsvergunning

#### 2.1.1 Situatie

Aan het Vredenoordplein is momenteel een basisschool gevestigd, dat voorziet in de functie van een buurtvoorziening. De school heeft negen lokalen en een leerlingenbestand van ongeveer 100 leerlingen.



Figuur 1 Aanzichten van de basisschool aan het Vredenoordplein te Rotterdam

De omgevingsvergunning voorziet in de sloop van de basisschool en in de realisatie van een gebouw bestemd voor een VMBO school. Het gebouw zal ruimte bieden aan 23 leslokalen, waar naar verwachting ca. 400 leerlingen onderwijs zullen volgen; de groep van docenten en ondersteunend personeel zal ongeveer 50 personen omvatten.



Figuur 2 Plan voor bouw en vestiging van een VMBO school aan het Vredenoordplein te Rotterdam (bron [3])



**Project** : Schoolvestiging Rotterdam; analyse parkeereffecten omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : Achmea Rechtsbijstand  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 24 oktober 2016

---

### 2.1.2 Verschil tussen VMBO en basisschool

Het verschil in karakter en omvang tussen de basisschool en de VMBO school doet zich in meerdere aspecten gelden, die uiteindelijk o.a. resulteren in een ander gebruik en in een andere beleving van de directe omgeving (de buurt) en van de openbare ruimte.

Zo bepalen leeftijdscategorieën en omvang van het aantal leerlingen bijvoorbeeld de manier waarop de leerlingen naar school komen en de druk op de openbare ruimte als gevolg van die vervoerwijzen. Leerlingen van de basisschool zullen in het algemeen en in meerderheid te voet of met de fiets komen (mede als gevolg van de functie van buurtvoorziening en het kinderrijke karakter van de buurt). Ook zullen er leerlingen door ouders met de auto naar school worden gebracht.

Leerlingen van de VMBO zijn van een andere leeftijdscategorie (ouder dan 12 jaar), wonen verder weg en maken meer gebruik van fiets, bromfiets en, vanaf een bepaalde leeftijd, soms ook van de auto. Ook het feit dat er 400 leerlingen op de VMBO worden verwacht, ten opzichte van de 100 leerlingen van de basisschool, legt een grotere claim op de openbare ruimte.

Het lesrooster van de leerlingen van de VMBO school maakt dat de aankomst- en vertrektijden van de leerlingen meer gespreid over de dag zullen zijn dan die van de leerlingen van de basisschool. Dit betekent dat er op de openbare ruimte over langere perioden een toeloop van leerlingen zal zijn, uitmondend in bijvoorbeeld meer verkeersoverlast op de dag door de leerlingen. Ook het grotere aantal leerlingen draagt bij aan een hogere verkeersoverlast.

## 2.2 Beoordeling Omgevingsvergunning

De gemeente Rotterdam heeft de gevolgen van het vestigen van een VMBO school in plaats van een basisschool, zoals bijvoorbeeld beschreven in paragraaf 2.1 hiervoor, niet onderzocht, althans in de omgevingsvergunning niet inzichtelijk gemaakt dat een dergelijk verschil een rol heeft gespeeld in de overwegingen tot het verlenen van de omgevingsvergunning.

Enkele van die gevolgen komen tot uiting op het gebied van het verkeer: de omvang en samenstelling van de leerlingengroepen en de aard van de schoolvorm (basisschool versus VMBO school) bepalen de omvang van de verkeersstromen én de grootte van de behoefte aan parkeer- en stallingsvoorzieningen. Het verwerven van inzicht in de generatie van verkeersstromen en/of de vraag aan parkeervoorzieningen kan plaatsvinden aan de hand van publicaties van CROW<sup>1</sup> [7, 8, 9, 10 en 11]. Gewoonlijk maakt een gemeente gebruik van deze publicaties bij de onderbouwing van het verlenen van een omgevingsvergunning. De gemeente Rotterdam is hierin in gebreke gebleven, althans er is niet te achterhalen of en op welke manier de CROW-publicaties zijn gehanteerd.

---

<sup>1</sup> CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Deze not-for-profit organisatie ontwikkelt, verspreidt en beheert praktisch toepasbare kennis voor beleidsvoorbereiding, planning, ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud. De kennis, veelal in de vorm van richtlijnen, aanbevelingen en systematieken, vindt haar weg naar de doelgroepen via websites, publicaties, cursussen en congressen.

**Project** : Schoolvestiging Rotterdam; analyse parkeereffecten omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : Achmea Rechtsbijstand  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 24 oktober 2016

---

Voor het bepalen van de verkeersomvang spelen leeftijdscategorieën, omvang van het leerlingenaantal, herkomst (thuisadres) van de leerlingen en de vervoerwijzekeuze (fiets, bromfiets, auto, openbaar vervoer) een rol. Ook het karakter en omvang van het docententeam spelen een rol bij de verkeersdruk.

Zo had de gemeente Rotterdam in publicatie [8], paragraaf 3.8 *Hoofdgroep Onderwijs* informatie kunnen vinden over hoe de omvang van het verkeer is te bepalen. In de tabellen is te zien dat er een verschil is in de soort onderwijsinstelling (basisschool versus middelbare school). Met de uitkomst had de gemeente kunnen vaststellen welke verkeersdruk de vestiging van de VMBO school op de buurt had gelegd en of die druk opgeteld bij de huidige omvang van het verkeer in de buurtstraten wel of niet tot verkeersproblemen zou kunnen leiden. Die problemen zouden kunnen zijn filevorming in de buurtstraten en vergroting van het risico op verkeersonveiligheid (speelt zeker een rol in een kinderrijke buurt zoals hier aan de orde is). Voor het vaststellen van dergelijke problemen had de gemeente als leidraad kunnen gebruiken de ASVV 2012 [7]. De gemeente had dan wel een verkeersonderzoek moeten uitvoeren om inzicht te hebben in de huidige omvang en samenstelling van het verkeer. Dergelijke onderzoeken zijn niet te achterhalen als onderbouwing van de omgevingsvergunning. Overigens laat een locatiebezoek zien dat in de huidige situatie de verkeersdruk al hoog is voor een gewone woonstraat, zeker als er ook nog sprake is van bijzondere voertuigen (zie foto's hieronder).



*Figuur 3 Huidige verkeersdruk in de woonstraten is al hoog (situatie op een donderdagmiddag rond 15.00 uur)*

In de tweede plaats speelt het verschil in parkeerbehoefte tussen een VMBO school en een basisschool een rol voor de parkeerdruk en de leefbaarheid in de directe omgeving (buurt). Normaliter stelt een gemeente een parkeerbalans op indien er sprake is van het vestigen van een nieuwe functie/bestemming of het wijzigen van een functie/bestemming. Met die parkeerbalans kan een gemeente inzichtelijk maken welke parkeerconsequenties aan die nieuwe of gewijzigde functie/bestemming vastzitten.

Wat is een parkeerbalans? In CROW-publicatie 311 [9, blz. 107] staat dat 'een parkeerbalans wordt gebruikt om te bepalen in hoeverre parkeervraag en parkeeraanbod met elkaar in balans zijn'. De parkeervraag is de behoefte aan parkeerplaatsen als gevolg van de vestiging van de VMBO school. In CROW-publicatie [8, blz 88] staat met welke kencijfers moet worden gerekend. Gaan we uit van de locatie als 'matig stedelijk' en gevestigd in de 'rest bebouwde kom', dan is te zien dat bij 400 leerlingen de parkeerbehoefte bedraagt:  $4 \times (3,9 - 5,9) = 16 - 24$  parkeerplaatsen. In vergelijking, bij de basisschool bedroeg de parkeerbehoefte bij negen lokalen:  $9 \times (0,5 - 1,0) = 5 - 9$  parkeerplaatsen. Dit is een verschil van 11 tot 15 parkeerplaat-





**Project** : Schoolvestiging Rotterdam; analyse parkeereffecten omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : Achmea Rechtsbijstand  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 24 oktober 2016

---

sen. Deze extra vraag naar parkeerplaatsen moet worden ingepast in de bestaande situatie. Daarvoor is nodig inzicht te hebben in het aantal parkeerplaatsen én de huidige bezetting van die parkeerplaatsen. Daaruit kan dan worden afgeleid of er in de bestaande situatie ruimte is voor het voldoen aan die extra parkeervraag<sup>2</sup>. In de regel voert een gemeente daarvoor een parkeeronderzoek uit. Ook hiervan is in de onderbouwing van de omgevingsvergunning niets te achterhalen.

Binnen de vraag naar parkeervoorzieningen valt tevens de grotere vraag naar fietsenstallingen. Ook hierover is in de omgevingsvergunning geen analyse van aantallen te stallen fietsen en daarvoor aan te brengen stallingsvoorzieningen te vinden. Overigens heeft CROW hiervoor een publicatie beschikbaar [11].

In de derde plaats heeft de andersoortige verkeers- en parkeerdruk invloed op de verkeersveiligheid. De woonstraten in de buurt zijn al beperkt in omvang en afmetingen. Op diverse momenten van de dag is te zien dat de verkeers- en parkeerdruk hoog is, zeker op momenten waarop kleine kinderen (tot 12 jaar) gebruik willen maken van de speelvoorzieningen op straat en in de buurt. Onverwachte oversteekbewegingen door de kinderen leiden dan tot een verhoogd risico op ongevallen.

Nu zullen de rijnsnelheden niet zo hoog liggen, maar elke kans op een conflict is er één. Inzicht in die rijnsnelheden had de gemeente middels tellingen kunnen verkrijgen om daarmee nut en noodzaak van al dan niet te nemen maatregelen aan te tonen.

---

<sup>2</sup> Indien de parkeerbalans uitwijst dat de huidige bezetting op cruciale momenten (zoals de schooltijden) hoger is dan 90%, dan is er in feite al sprake van een parkeerprobleem en kan de extra parkeervraag van de VMBO school niet worden opgevangen.



**Project** : Schoolvestiging Rotterdam; analyse parkeereffecten omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : Achmea Rechtsbijstand  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 24 oktober 2016

---

### 3 Conclusies

Achmea Rechtsbijstand behartigt de belangen van haar cliënt in Rotterdam (bewoner van de Wollefoopenstraat) in een bezwaarprocedure tegen het besluit van het College van Burgemeester & Wethouders van Rotterdam tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor het slopen van een bestaande basisschool en het hiervoor in de plaats realiseren van een nieuwe VMBO. Het bezwaar richt zich in het bijzonder tegen een niet onderbouwde toets van de parkeerbehoefte van de nieuwe school, de toereikendheid van het aanbod aan parkeerplaatsen en de mate van verkeersonveiligheid als gevolg van de nieuwe school.

Ter ondersteuning van de bezwaarprocedure wil Achmea onderzocht hebben of de veronderstelling van een niet onderbouwde toets in de omgevingsvergunning juist is.

*de Verkeersdeskundige* heeft de situatie beoordeeld en komt aan de hand van een analyse tot de volgende bevindingen.

Ter onderbouwing van de omgevingsvergunning had de gemeente Rotterdam inzicht moeten geven in de gevolgen van de ombouw van een basisschool naar een VMBO. In de eerste plaats is de aard van de onderwijsinstelling bepalend voor een verandering in het verkeerskarakter; zo wordt de leerlingensamenstelling anders qua leeftijd, qua verplaatsingsafstand en qua vervoerwijze. In de tweede plaats wordt de omvang van de groep leerlingen groter. Beide aspecten hebben gevolgen voor de verkeersomvang en voor de vraag naar parkeer- en stallingsvoorzieningen.

De gemeente is in gebreke gebleven door geen verkeers- en parkeeronderzoek uit te voeren en heeft daardoor in feite geen afgewogen besluit kunnen nemen. De gemeente had daartoe landelijk erkende CROW-publicaties kunnen gebruiken om representatieve onderzoeken uit te kunnen voeren en daarmee objectief inzichtelijk te kunnen maken welke consequenties aan de ombouw van basisschool naar VMBO school hadden gezeten.

#### CONCLUSIE

De veronderstelling dat er sprake is van een niet onderbouwde toets in de omgevingsvergunning van de gemeente Rotterdam omtrent de ombouw van de school aan het Vredenoordplein is juist.



**Project** : Schoolvestiging Rotterdam; analyse parkeereffecten omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : Achmea Rechtsbijstand  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 24 oktober 2016

---

## Geraadpleegde informatie

1. Besluit Omgevingsvergunning Vredenoordplein 10, vervangen school. Gemeente Rotterdam; 22 september 2016. Dossier OMV.16.05.00251.
2. Concept Ontwerpschets. Balans Buitenruimte Vredenoordplein; parkeren. Gemeente Rotterdam; 13 juni 2016.
3. Situatietekening Melanchthon Kralingen ro. KAW; 13 mei 2016.
4. Parkeerdrukke Vredenoord overdag – onbekend tijdstip. Gemeente Rotterdam; zonder datum.
5. Parkeerdrukke Vredenoord overdag – onbekend tijdstip-1. Gemeente Rotterdam; zonder datum.
6. Herinrichting Vredenoord. Ideeënschets met handhaven langsparkeren en behoud van bestaande bomen. Gemeente Rotterdam; zonder datum.
7. ASVV, aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. CROW; december 2012.
8. Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. Publicatie 317, CROW, Ede; oktober 2012.
9. Handboek parkeren. Publicatie 311, CROW, Ede; juli 2012.
10. Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering. Publicatie 182, CROW, Ede; juni 2003.
11. Leidraad fietsparkeren. Publicatie 291, CROW, Ede; december 2010.
12. [www.vredenoord.nl](http://www.vredenoord.nl)



**Project** : Schoolvestiging Rotterdam; analyse parkeereffecten omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : Achmea Rechtsbijstand  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 24 oktober 2016

---

## Bijlage Profiel Verkeersdeskundige

### Corebusiness Verkeersdeskundige ([www.verkeersdeskundige.nl](http://www.verkeersdeskundige.nl))

#### Door Verkeersdeskundige uitgevoerde, relevante projecten

**Advocaten:** Digna de Bruin Advocatuur & Mediation, Baarn  
DVL P advocaten B.V., Amsterdam  
Labré Advocaten, Amsterdam  
Moree Gelderblom Advocaten, Rotterdam  
Parmentier & Oass Advocaten, Haarlem  
Schenkeveld Advocaten, Alkmaar  
Vlaminckx Advocaten, Venlo

**Projecten:** Advies voor diverse bezwaarprocedures  
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

---

#### Rechtsbijstandsverzekeringsmaatschappijen:

Achmea Rechtsbijstandsverzekering, Tilburg  
ARAG Rechtsbijstand, Leusden  
DAS Rechtsbijstand Verzekeringsmaatschappij N.V., Amsterdam  
NRS Rechtsbijstand, Rotterdam

**Projecten:** Advies voor diverse bezwaarprocedures  
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

---

#### Bedrijven:

Stichting De Opbouw, Utrecht

**Projecten:** Advies voor diverse bezwaarprocedures en gemeentelijke vergunningsaanvragen  
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

---

#### Profiel Max van Kelegom (1949)

Civiltechnisch en verkeerskundig geschoold. Werkzaam geweest bij enkele adviesbureaus in technische en leidinggevende functies. Belangrijkste ervaring bij ANWB als belangenbehartiger namens ANWB-leden op het gebied van verkeer en vervoer.

Hij is bij veel richtlijnen wegontwerp betrokken (geweest). Zo is hij bij CROW, het landelijk kennisplatform verkeer en vervoer, projectleider, adviseur, auteur en voorzitter van werkgroepen (geweest).