

## 1. Documents

19 127 Antwoorden integraal huisvestingsplan commissie MID en SAM

Page 2

19 127.1 Parkeeronderzoek Kerklaan Heemstede

Page 5



# Collegebericht

Datum	17 december 2019
Onderwerp	Integraal Huisvestingsplan basisscholen
Aanleiding	Beantwoording vragen IHP commissie Middelen en Samenleving
Portefeuillehouder	Sjaak Struijf

## Commissie Samenleving 3 december 2019

Verzoek commissie:

Is het mogelijk om het schoolbestuur van De Evenaar een budget te geven voor het uitwerken van hun voorstel voor renovatie van het schoolgebouw vooruitlopend op de planning zoals opgenomen in het IHP?

### Antwoord:

Het verzoek van De Evenaar bestaat uit twee onderdelen:

1. Een verzoek om een overeenkomst met de gemeente op grond waarvan zij in 2032 gegarandeerd het bedrag zoals opgenomen in het IHP uitbetaald krijgt.
2. Een verzoek tot renovatie van het schoolgebouw.

Ad 1. De vorm van een overeenkomst past niet binnen de structuur van de Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs en het IHP. Daarom is draagvlak onder alle schoolbesturen essentieel om voor De Evenaar een uitzondering te kunnen maken. Daarnaast zijn er aan deze constructie nadelen verbonden. Bijvoorbeeld dat via een overeenkomst het budgetrecht van de gemeenteraad in de toekomst wordt beperkt. Dit kan nadelige gevolgen hebben voor andere schoolbesturen. Een andere belangrijke overweging is het kostenaspect voor de gemeente.

*Welke gevolgen heeft deze constructie voor de totale kosten van uitvoering van het IHP voor de gemeente?*

Door het naar voren halen van de investering, worden de kapitaallasten naar voren gehaald. De investering wordt geactiveerd op de balans van de gemeente (economisch eigendom). Dat betekent in ieder geval hogere afschrijvingslasten voor de gemeente dan nu meerjarig is begroot voor het bestaande onderwijsgebouw. Ook ontstaat een negatief effect door naar voren halen van de investering. De inhaalafschrijving op het bestaande gebouw is nu hoger dan over 12 jaar. Verder heeft het mislopen van schaalvoordelen doordat De Ark en De Evenaar niet meer tegelijkertijd worden aangepakt een negatief effect (verschil "200 leerlingen en 400 leerlingen variant").

afschrijvingen	huidige begroting	begroting bij jaarlijkse naar voren halen	termijnen	totaal
afschrijvingen planperiode 2020-2040	€ 8.570	€ 68.136	12	€ -714.789
inhaalafschrijving planperiode 2020-2040	€ 29.997	€ 132.832	1	€ -102.835
verschil 200- en 400-variant		€ 4.072	40	€ -162.882
				<b>€ -980.506</b>

Kapitaallasten bestaan uit afschrijvingen en rente. Of de financiële gevolgen ook rentelasten bevatten, hangt af van de financiering. Financiert de gemeente het naar voren halen van de investering dan is sprake van extra rentelasten voor de gemeente. Financiert de school zelf, dan zijn de



## Collegebericht

rentelasten ook voor rekening van de school. Als de school zelf financiert, is de vraag of dit in strijd is met het investeringsverbod. Dit zal door de school nader uitgezocht moeten worden.

<b>rente-effect</b>	<b>huidige begroting</b>	<b>begroting bij totaal naar voren halen</b>
rentelasten planperiode 2020-2040	€ 20.622	€ 423.123 € <b>-402.501</b>

Op grond van nota activabeleid is de afschrijvingstermijn 40 jaar. Dit betekent dat de volgende investering na 40 jaar ook naar voren wordt gehaald. Of dat financiële gevolgen heeft, hangt af van de hoogte van de investering dan en de daaruit voortvloeiende kapitaallasten. De gevolgen op dat moment kunnen positief, budgettair neutraal of negatief uitpakken. Belangrijk is, dat er financiële gevolgen zijn zowel aan de voor- als achterkant.

Het college wil het voorstel van De Evenaar betrekken bij de besluitvorming over alternatieve financiering omdat de gevraagde constructie als een vorm van doordecentralisatie kan worden beschouwd. De voor- en nadelen van doordecentralisatie worden naast vier andere financieringsmethoden in beeld gebracht en besluitvorming van de gemeenteraad is hieraan gekoppeld. In het eerste kwartaal van 2020 wordt hiervoor een voorstel voorgelegd.

- Ad 2. In het IHP is nog geen keus gemaakt voor renovatie of nieuwbouw van De Evenaar. Deze keus is pas in 2031 aan de orde. Op dat moment kan een goede afweging tussen nieuwbouw en renovatie worden gemaakt. Van belang bij deze keus is de toekomst van het schoolgebouw met het oog op de leerlingenprognose, de functie van het gebouw in de wijk en de relatie met het aangrenzende schoolgebouw (De Ark) en de gymzaal.

N.B.

De Evenaar verwijst voor haar plan tot renovatie naar basisschool De Leister Igge in Smalingerland. Deze school telt 140 leerlingen maar zal krimpen naar 86 leerlingen in 2038. Vanwege de onzekerheid over de levensvatbaarheid van deze school op de langere termijn ligt renovatie in plaats van nieuwbouw voor de hand. De kosten van renovatie van dit schoolgebouw (1219 m<sup>2</sup> BVO) uit 1970 bedragen € 1.975.000. De school draagt hier € 775.000 aan bij en via een constructie van design, build & maintain wordt nog eens € 320.000 door het schoolbestuur ingelegd voor het 20-jarig onderhoud.

Gelet op bovenstaande is het college geen voorstander van het beschikbaar stellen van een budget omdat eerst de voor –en nadelen van alternatieve financiering inzichtelijk moeten zijn.

Verzoek PvdA:

Kan het parkeeronderzoek voor de Kerklaan 61 worden overlegd?

**Antwoord:**

Onderzoek is bijgevoegd.



# Collegebericht

## Commissie Middelen 4 december 2019

Vraag D66:

Financiering zonnepanelen: Hoe gaan we om met:

- 1) scholen die zelf zonnepanelen aanschaffen t.b.v. lagere energielasten vs.
- 2) scholen waarbij de gemeente (bijv. als deel van het IHP) zonnepanelen installeren. Hoe worden de investeringen cq. voordelen gelijkwaardig verrekend?

### Antwoord:

#### 1) Scholen die zelf zonnepanelen aanschaffen

Scholen ontvangen van het rijk een vergoeding voor de kosten van o.a. onderhoud en energieverbruik. De aanschaf van zonnepanelen valt binnen de besteding van dit budget. Het is dus de verantwoordelijkheid van de schoolbesturen om te investeren in zonnepanelen. Door de opbrengst van de zonnepanelen worden de exploitatielasten lager waardoor de investering wordt terugverdiend. In Heemstede heeft inmiddels de helft van de scholen zonnepanelen geïnstalleerd.

#### 2) Scholen die voor nieuwbouw of renovatie in aanmerking komen

Bij nieuwbouw of renovatie wordt een school zo duurzaam mogelijk uitgevoerd. In het IHP wordt uitgegaan van BENG (Bijna Energie Neutraal) en als het financieel mogelijk is energieneutraal bij nieuwbouw en gasloos bij renovatie. Scholen betalen een bijdrage die gelijk is aan de besparing die de verduurzaming, door bv. zonnepanelen, voor hen oplevert. In het IHP wordt uitgegaan van 10% maar het kan meer of minder zijn. Dit wordt per project bekeken.

In beide gevallen betalen de schoolbesturen dus de investeringen in zonnepanelen zelf. Met de vaststelling van het IHP weten scholen wanneer ze aan de beurt zijn. Zij kunnen vervolgens uitrekenen of het rendabel is om te investeren in zonnepanelen gelet op de terugverdientijd.



## Notitie

Voor: Gemeente Heemstede  
Van: A.J. Hillebrink  
Bedrijf: Iv-Infra b.v.  
Datum: 3 mei 2019  
Referentie: INFR190328  
Onderwerp: Parkeeronderzoek en voorstel afzetstrook Kerklaan 61 e.o.

---

### A. Inleiding

De komende jaren moet een aantal basisscholen in Heemstede worden gerenoveerd. Gedurende de renovatie kan een schoolgebouw niet worden gebruikt en moet het onderwijs elders plaatsvinden. Het perceel aan de Kerklaan 61 is geselecteerd om dienst te doen als één van de locaties voor dit tijdelijke onderwijs. Hiervoor zal de functie van het gebouw op dit perceel gewijzigd worden van kantoor met baliefunctie (voorheen Politiebureau) naar een school voor basisonderwijs. Deze memo beschrijft de toekomstige parkeervraag en geeft aan in hoeverre de parkeerbehoefte in de omgeving kan worden opgevangen. Daarnaast is er bij schoolomgevingen behoefte aan een afzetstrook. Hiervoor wordt afsluitend in deze memo een advies gegeven.

### B. Parkeerbilans

De functiewijziging van politiekantoor naar onderwijsgebouw leidt tot een andere parkeervraag in de directe omgeving. In de huidige situatie is er op basis van de oppervlakte van het gebouw rekening gehouden met een parkeervraag van 31 voertuigen. Hiervan kunnen er nu 19 op het eigen terrein geparkeerd worden (10 achter het hek en 9 voor het hek). De parkeervraag van de resterende 12 voertuigen dient in de omgeving opgevangen te worden. De parkeervraag van de functie onderwijs onderbouw (basisonderwijs) is 1,0 pp per leslokaal (medewerkers) en daarnaast afhankelijk van het aantal klassen voor onder- en bovenbouw, doordat leerlingen van de onderbouw doorgaans vaker met de auto gebracht worden. Bij 6 klassen onderbouw en 5 klassen bovenbouw is de totale parkeervraag  $11 \cdot 1,0$  (langparkeren medewerkers) + 24 (kortparkeren rondom schooltijden).

De parkeerplaatsen op het terrein zullen verdwijnen als gevolg van de realisatie van een schoolplein en een afzetstrook. Dit betekent dat 19 parkeerplaatsen verdwijnen. De parkeervraag voor langparkeren neemt echter af van 31 voertuigen naar 11. Voorheen diende de parkeervraag van 12 voertuigen in de omgeving te worden opgevangen (35 – 19 parkeerplaatsen op eigen terrein). De langparkeervraag wordt bij de ingebruikname van het gebouw door een onderwijsinstelling 11. Dit betekent in theorie dat de totale langparkeervraag afneemt met 1 parkeerplaats. De 'nieuwe' parkeerbehoefte kan dan in theorie in zijn geheel in de omgeving worden opgevangen.



**Samengevat heeft de nieuwe (onderwijs)functie een parkeervraag van 11 langparkeerplaatsen en 24 kortparkeerplaatsen (enkel tijdens start en einde van schooltijden). Dit betekent een afname van de behoefte van één langparkeerplaats ten opzichte van de vorige functie op dit adres, het politiebureau.**

Over het algemeen is de parkeervraag fors toegenomen, sinds het moment dat het politiebureau opende. Om te bepalen of er in de huidige situatie nog steeds voldoende parkeerplaatsen in de omgeving beschikbaar zijn op piekmomenten om de parkeervraag van 11 + 24 voertuigen te kunnen opvangen, heeft de gemeente Heemstede (onder andere) behoefte aan inzicht in de huidige parkeerdruk in de omgeving van de Kerklaan.

### **C. Het onderzoek**

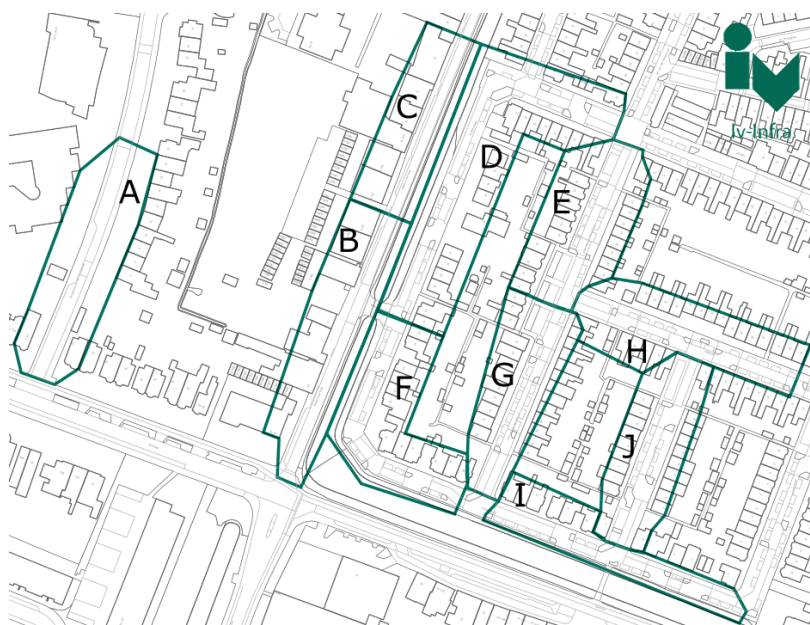
Om inzicht te krijgen in de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen in de omgeving van de Kerklaan 61 in Heemstede, is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Hiervoor is de parkeercapaciteit in beeld gebracht en zijn vervolgens de geparkeerde voertuigen op maatgevende momenten geïnventariseerd.

#### **Onderzoeksgebied**

Het onderzoeksgebied omvat het gebied binnen een straal van ongeveer 250 meter vanaf de Kerklaan 61. Landelijke richtlijnen stellen dat voor kortparkeren 100 meter tussen parkeerplaats en bestemming gehanteerd kan worden. Voor langparkeren kan verondersteld worden dat 500 meter nog acceptabel is.

Voor de schaalgrootte en het autogebruik in Heemstede, is besloten dat een maximale loopafstand van 250 meter een beter uitgangspunt is. Het onderzoeksgebied is overigens wel opgedeeld in kleinere deelgebieden. Hierdoor kan dus ook voor kortparkeren, binnen maximaal 100 meter van het adres is, de parkeerdruk bepaald worden. Als in een deelgebied een parkeerprobleem is geconstateerd, wil dat niet zeggen dat er in totaal een parkeerprobleem is. Indien aangrenzende deelgebieden nog voldoende restcapaciteit hebben, kunnen die gebieden de vraag opvangen binnen de acceptabele loopafstand.

In het kader van de leesbaarheid van de kaarten is het totale onderzoeksgebied noodgedwongen opgedeeld in noordelijk en zuidelijk deel, in Figuur 1 is onderzoeksgebied noord afgebeeld en in Figuur 2 is het onderzoeksgebied zuid afgebeeld. Omdat de parkeerdruk binnen het totale onderzoeksgebied kan verschillen, is het onderzoeksgebied opgedeeld in kleinere deelgebieden.



Figuur 1: Onderzoeksgebied noordelijk deel



Figuur 2: Onderzoeksgebied zuidelijk deel

### Onderzoeksmomenten

Op dinsdag\* 2 en 9 april 2019 op de volgende momenten geïnventariseerd:

- 07:45 uur: het moment waarop een deel van de bewoners nog thuis is en docenten arriveren (Piekmoment parkeervraag bewoners en piekmoment parkeervraag medewerkers).
- 08:30 uur: het moment dat leerlingen arriveren





(Piekmoment parkeervraag medewerkers en piekmoment kortparkeren (ouders/ leerlingen).

- 10:30 uur en 12:30 uur: dalmomenten  
(Parkeersituatie tijdens langparkeren door medewerkers).

\* Richtlijnen stellen voor verkeerskundig onderzoek te houden op dinsdagen of donderdagen. Deze dagen geven het meest representatieve (verkeers)beeld. Door op twee dinsdagen in twee verschillende weken te monitoren, ontstaat een betrouwbaar beeld. Eventuele bijzonderheden komen aan het licht, wanneer de data van beide dagen niet overeenkomen. De tweede dinsdag geldt dan ook min of meer als verificatieonderzoek.

## D. Resultaten parkeeronderzoek

Op basis van de resultaten van het onderzoek blijkt dat het drukste moment was op dinsdag 2 april 2019 om 7:45 uur (de resultaten zijn opgenomen in de bijlage). Een overzicht van de bezetting gedurende dit telmoment is opgenomen in Figuur 3 en Figuur 4. Indien het aantal waargenomen geparkeerde voertuigen in een deelgebied hoger is dan de parkeercapaciteit is de restcapaciteit negatief en is het deelgebied in rood weergegeven. Dit betekent dat een aantal voertuigen foutgeparkeerd zijn op dat moment. Als het aantal waargenomen geparkeerde voertuigen lager is dan de parkeercapaciteit in een deelgebied is de restcapaciteit positief en is het deelgebied in groen weergegeven. Het bijbehorende getal per deelgebied is het aantal parkeerplaatsen die nog beschikbaar zijn, dan wel wat te kort komt.

In Figuur 4 zijn de deelgebieden C en H in grijs weergegeven. In deze gebieden bevindt zich geen openbare parkeercapaciteit. De waarde van de bezettingsgraad is daarom weergegeven met een "X".

Uit de resultaten van het parkeeronderzoek wordt geconcludeerd dat tijdens het drukste telmoment er voldoende parkeercapaciteit in de omgeving van de Kerklaan 61 beschikbaar is om aan de langparkeer vraag van de docenten te voldoen. De deelgebieden waar een (te) hoge parkeerdruk is geregistreerd, dus de deelgebieden met een negatief getal, zijn allen omringt door deelgebieden met voldoende restcapaciteit. Dit betekent dat de hoge parkeerdruk in de deelgebieden onnodig is en te wijten is aan gedrag van parkeerders. Er zijn immers binnen een zeer korte loopafstand voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar.

**Samengevat: In het totale onderzoeksgebied zijn op het drukste moment 85 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit is ruim voldoende om de langparkeervraag (11) en kortparkeervraag (24) tijdens het drukste moment op te kunnen vangen, zonder extra parkeergelegenheid te hoeven realiseren als gevolg van de komst van een onderwijsinstelling.**

Naast het kortparkeren, waarbij de ouders de leerlingen begeleiden naar de ingang van de school, is bij een schoolomgeving ook behoefte aan een afzetstrook. Hierbij is het de bedoeling dat de ouders de voertuigen niet verlaten en de leerlingen enkel (direct) uitstappen en zelfstandig naar het schoolplein/ schoolgebouw gaan. Door hiervoor ruimte te realiseren kunnen ouders de kinderen aan de rand van het schoolplein afzetten en wordt de omgeving minder belast met kortparkeren. Paragraaf E gaat hierop in.





Figuur 3: Resultaten parkeeronderzoek drukste moment noordelijk deel



Figuur 4: Resultaten parkeeronderzoek drukste moment zuidelijk deel



## E. Locatie afzetstrook.

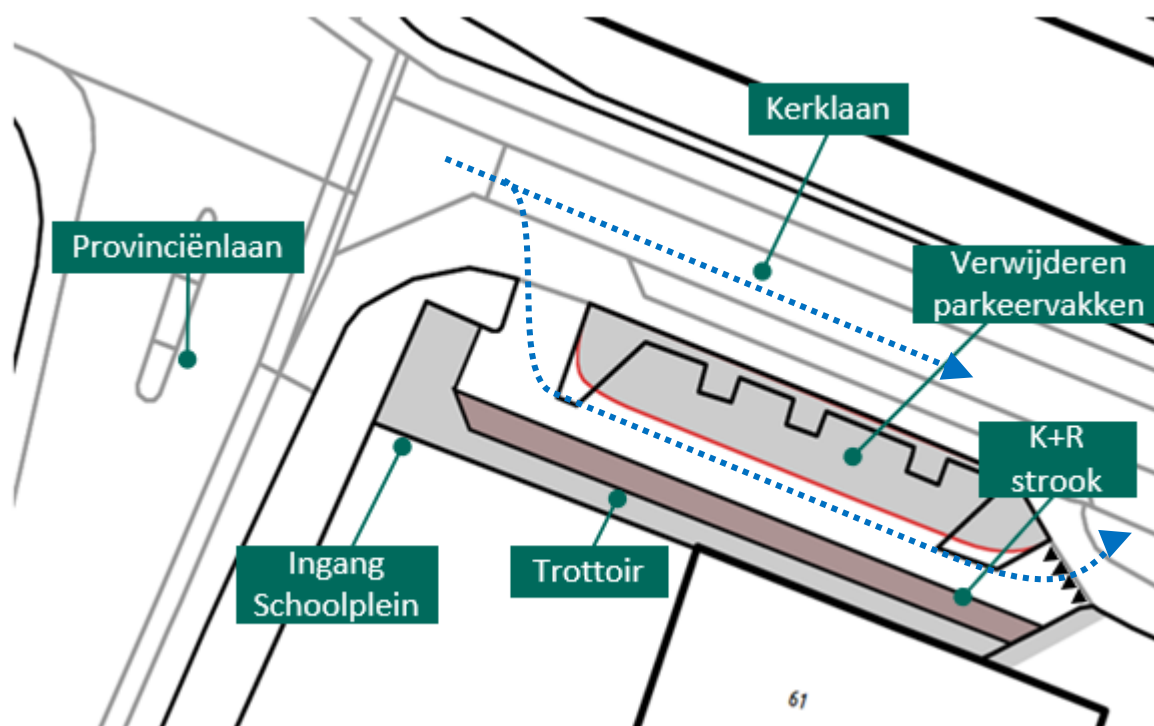
Een mogelijkheid voor het creëren van een locatie voor kort parkeren is door op het eigen terrein de parkeerplaatsen te verwijderen en de ruimte gebruiken voor de aanleg van een afzetstrook.



Figuur 5: voorbeelden afzetstrook. Terminologie nader te bepalen

De afzetstrook, ook wel zoen en zoefstrook of kiss and ride strook genoemd (Figuur 5), biedt ouders de mogelijkheid de kinderen voor de deur te laten uitstappen. De locatie is beoogd aan de zijde van de Kerklaan. In de Kerklaan is eenrichting ingesteld. Dit draagt bij aan de doorstroming en verkeersveiligheid. Bovendien is de toegang tot het schoolterrein en de school zelf aan die kant gelegen. Een afzetstrook aan die zijde van het gebouw heeft dan ook de voorkeur.

In Figuur 6 is een schets van de afzetstrook weergegeven. Deze strook ligt langs het gebouw zodat het niet nodig is om de straat over te steken. Volgens de richtlijn 12.1.15 van het CROW dient een afzetstrook zelf 2 meter breed te zijn en de straat 3 tot 3,5 meter breed te zijn. Per langspaarkeervak dient er 5,5 meter beschikbaar te zijn, zodoende is er ruimte voor 6 à 7 vakken. Het trottoir heeft een voorkeursbreedte van 1,8 meter en ligt rondom de afzetstrook zodat het gebouw goed bereikbaar is voor voetgangers. De toegang tot het plein wordt verplaatst zodat deze aansluit op het trottoir.



Figuur 6: K+R-strook Kerklaan 61



## BIJLAGEN

Deelgebieden	2 april				9 april			
	7:45	8:30	10:30	12:30	7:45	8:30	10:30	12:30
Noord-A	-2	2	2	1	-3	-1	2	0
Noord-B	-3	2	-1	0	0	3	1	1
Noord-C	1	0	0	0	2	1	2	3
Noord-D	5	5	6	6	1	0	3	2
Noord-E	10	12	11	13	2	7	7	8
Noord-F	2	4	2	5	3	4	5	5
Noord-G	8	12	13	13	8	17	13	11
Noord-H	1	7	4	1	8	10	5	1
Noord-I	-2	-1	-1	0	-1	1	3	4
Noord-J	4	-2	3	3	2	4	6	1
Zuid-A	1	0	1	0	1	2	1	0
Zuid-B	1	2	-1	1	0	1	1	2
Zuid-C	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuid-D	5	2	1	4	4	6	5	3
Zuid-E	4	8	1	-1	2	5	-1	7
Zuid-F	1	3	5	2	4	5	3	4
Zuid-G	6	11	9	10	9	10	17	15
Zuid-H	0	0	-1	0	0	0	0	0
Zuid-I	3	13	2	0	4	2	2	6
Zuid-J	1	1	0	3	1	3	1	0
Zuid-K	2	4	4	5	3	3	2	3
Zuid-L	3	6	5	7	5	6	3	7
Zuid-M	2	0	0	3	-3	-2	1	-1
Zuid-N	13	17	15	15	16	17	17	15
Zuid-O	6	5	5	5	5	4	4	3
Zuid-P	5	4	6	9	9	3	3	10
Zuid-Q	5	8	10	10	8	7	7	9
Zuid-R	2	8	8	5	11	11	11	10
Zuid-S	11	12	12	11	10	10	9	9
Zuid-T	-5	-1	-1	-1	-5	-5	-1	-5
Zuid-U	-5	-4	-2	0	-4	-3	-1	0
<b>Totaal beschikbare parkeerplaatsen</b>	<b>85</b>	<b>140</b>	<b>118</b>	<b>130</b>	<b>102</b>	<b>131</b>	<b>131</b>	<b>133</b>

Tabel 1: resultaten parkeeronderzoek Kerklaan e.o. april 2019

