

Geachte heer van Zomeren,

Conform gemaakte afspraak op 15 april 2021 ontvangt u bijgaand de reactie van de "Werkgroep omwonenden" aangaande de Haalbaarheidsstudie Onix en Verkeersstudie Antea over de "Groene campus Tanthof". Gezien de aantasting van de woonomgeving, de ruimtelijke en functionele conflicten van het plan "Groene campus Tanthof" vragen wij u deze reactie integraal toe te voegen aan de stukken voor de gemeenteraad. Voor evenwichtige informatie van de gemeenteraad is het van belang dat het standpunt van alle direct belanghebbende bekend is bij de gemeenteraadsleden.

Geadviseerd besluit

Vanuit de "Werkgroep omwonenden" is de conclusie dat het plan "Groene campus Tanthof locatie Noord" niet haalbaar en niet wenselijk is. De werkgroep vraagt dan ook om deze conclusie over te nemen in het advies aan de gemeenteraad.

Argumentatie

Deze conclusie is gebaseerd op:

Verkeerskundige conflicten

Uit het verkeerskundig onderzoeksrapport van Antea blijkt dat:

- Er een groot aantal niet eenvoudig oplosbare verkeerskundige en veiligheidsknelpunten zijn, zowel in de wijk als op de lokale verbindingsweg Abtswoude. De verkeerskundige, -veiligheid en infrastructurele problemen van de locatie "Noord" en "Zuid" zijn van vergelijkbare aard en omvang (gedeeltelijk zijn de oplossingen zelfs identiek) en moeten daarom leiden tot dezelfde conclusie: dat inpasbaarheid niet haalbaar is;
- De verkende verkeerskundige aanpassingen (zeer) kostbaar zullen zijn;
- Niet zeker is of de verkende verkeerskundige aanpassingen daadwerkelijk realiseerbaar zijn en leiden tot oplossen van de knelpunten;
- De (onvolledige) berekening van het benodigde aantal parkeer- en kiss-and-ride plaatsen een forse toename in de lokale parkeerdruk laat zien, die alleen oplosbaar is door aanleggen van extra parkeer- en kiss-and-ride plaatsen in de omliggende wijkdelen. Deze opgave zal groter worden indien de gecorrigeerde getallen doorgerekend worden.

Ruimtelijke conflicten

Uit de ruimtelijke inpassingsstudie uitgevoerd door Onix blijkt dat:

- De bouw van een nieuw scholencomplex alleen haalbaar zou kunnen zijn indien er een aanzienlijk deel van het grondgebied van de Kinderboerderij/Kindertuinen en Waterspeeltuin opgeofferd wordt;
- Het Programma van Eisen van de scholen aanzienlijk verkleind moet worden (het verzachten zoals geadviseerd in de massastudie van Nohnik);
- De gymzaal gerealiseerd wordt op de locatie van het jeugdcentrum "De border";
- De watertoets laat zien dat er ter compensatie van een nieuw scholencomplex extra grondgebied van de Kinderboerderij/Waterspeeltuin/Kindertuinen verloren gaat;
- Groencompensatie zeer waarschijnlijk niet binnen het beschikbare gebied gerealiseerd kan worden en er dus een netto verlies van groen op de locatie "Noord" is;
- Er nog geen oplossing is voor de noodzakelijke groencompensatie als gevolg van het verbreden van straten en aanleggen van extra kiss-and-ride plaatsen;
- Het complex van Werkse! volledig opgeheven dient te worden;
- Er geen koppeling gemaakt is met de "Wijkontwikkeling Tanthof";
- De schetsen van Onix niet gekwantificeerd zijn, waardoor niet duidelijk is hoeveel grondgebied van de huidige functies Kinderboerderij, Kindertuinen en Waterspeeltuin verdwijnt. En er geen hard kader is voor de inpassing van de functie van de scholen;
- In de haalbaarheidsstudie onterecht dubbel ruimtegebruik van gronden toegewezen wordt aan de Kinderboerderij en Waterspeeltuin. Het daadwerkelijke verlies aan areaal is 45 tot 50%. Wettelijk mag een deel van het dubbel grondgebruik niet en gedeeltelijk is het onwenselijk (bijvoorbeeld spelende kinderen tussen uitwerpselen van dieren Kinderboerderij).

Functionele conflicten

- Het inpassen van de schoolfunctie gaat niet zonder gedeeltelijk verlies van de huidige (recreatieve) functies van Kinderboerderij, Waterspeeltuin en Kindertuinen
- Het inpassen van de schoolfunctie leidt tot volledig verlies van de functies werk-leerbedrijf groenonderhoud van Werkse! en het jeugdcentrum De Border;
- Voor de minimaal benodigde verkeersveiligheid dient Abtswoude als lokale verbindingsweg volledig te vervallen en alleen een functie als erfontsluiting te vervullen;
- De beschikbaarheid van Kinderboerderij/Waterspeeltuin/Kindertuinen voor wijkbewoners/externe bezoekers wordt beperkt door het gedeelde gebruik met de scholen.

Financiële consequenties

- Uit de massastudie van Nohnik, de ruimtelijke haalbaarheidsstudie van Onix en de verkeersstudie van Antea blijkt dat er aanzienlijke meerkosten zijn als gevolg van de noodzakelijke verkeerskundige aanpassingen en gebiedsontwikkeling.

Kansen wijkontwikkeling

- Besparingen ten aanzien van de noodzakelijke verkeerskundige aanpassingen en gebiedsontwikkeling van de locatie "Noord" zouden gebruikt kunnen worden voor ontwikkeling van 2 "groene schoolcomplexen" op 2 van de 3 bestaande schoollocaties in Tanthof. De financiële middelen zouden daarmee volledig ten goede komen aan het onderwijs dan wel de schoolgebouwen en een positieve bijdrage hebben aan het gemeentebestuur.

Kaders

De uitgevoerde studies geven géén uitsluitend over:

- De haalbaarheid van nieuwbouw op locatie "Noord" ten aanzien van wettelijke kaders zoals watertoets, groencompensatie, stikstofemissie, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit (fijn- en ultrafijnstof);
- Financiële haalbaarheid vanwege ontbreken van financiële consequenties en financiële risico's;
- Of het verlies van groene ruimte als gevolg van de nieuwbouw past binnen het beleid van de Gemeente Delft;
- Opheffen jeugdcentrum "De Border" in relatie tot de aangenomen motie ter behoud van de functie jeugdcentrum "De Border";
- De toename van de gemiddelde reisafstand voor leerlingen t.o.v. de huidige locaties. Dit zal leiden tot meer autogebruik dat strijdig is met het Mobiliteitsplan van de Gemeente Delft;
- In de verkeersstudie zijn geen parkeer en/of kiss-and-ride voorzieningen voor het IKC, KDV of BSO opgenomen. Hoe gaat gehandhaafd worden dat ouders die gebruik maken van deze voorzieningen niet met de auto komen brengen en halen?

Maatschappelijk belang

De ontwikkeling van een "Groene campus" op de locatie "Noord" leidt tot een verlies-verlies situatie voor alle betrokkenen:

- De scholen dienen vergaande concessies te doen ten aanzien van hun programma van eisen;
- De woonomgeving van de direct omwonende wordt geschaad door nieuwbouw op een bestaande groenlocatie;
- De Kinderboerderij/Kindertuinen/Waterspeeltuin worden beperkt in de invulling van hun maatschappelijke functie door verlies van onafhankelijkheid en areaal;
- De ontsluiting van het gebied tussen Delft en Schiedam verslechtert door (gedeeltelijk) functieverlies Abtswoude;
- De gemiddelde afstand tot de school neemt toe voor de leerlingen door de geografische ligging;
- De parkeerdruk in de aanliggende wijkdelen neemt aanzienlijk toe;
- De gemeente Delft zal extra financiële middelen vrij moeten maken om de knelpunten en negatieve consequenties te compenseren

Toelichting

In de bijlagen 1 en 2 zijn de reacties op de rapporten van resp. Antea (pag. 3) en Onix (pag. 7) van de "Werkgroep omwonenden" opgenomen. Hierin is een aantal feitelijk onjuistheden en een groot aantal vragen en onduidelijkheden aangegeven.

Bijlage 1: Verkeersrapport Antea

In deze bijlage zijn de reacties van omwonenden opgenomen op het verkeersrapport van Antea. Dit zijn technisch inhoudelijke reacties op het rapport (uitgevoerd onderzoek, rapportage, gebruikte modellen en informatie), maar ook reacties op de oplossingsrichtingen.

Technisch inhoudelijk reactie op het rapport:

Hoofdstuk 2: Parkeervoorzieningen auto

Paragraaf 2.3 Analyse

Benchmark:

personeelsparkeerplaatsen. In totaal zijn veertien schoollocaties onderzocht, zie Bijlage 1. Van al deze schoollocaties zijn het aantal leerlingen en het totaal aantal parkeerplaatsen binnen de schoolomgeving achterhaald, waarna het aantal parkeerplaatsen per 10 leerlingen en per leslokaal (24 leerlingen) is berekend. Ook is bij deze scholen nagevraagd hoe de verkeerssituatie

Opmerking: Het huidige leerlingaantal per leslokaal is (aanzienlijk) hoger.

Vraag 1: Kunnen de schoolbesturen bevestigen dat het leerlingaantal in de komende jaren inderdaad zal dalen tot gemiddeld 24 leerlingen per leslokaal?

Vraag 2: Indien er een hoger aantal leerlingen per klaslokaal is, welke invloed heeft dat op het benodigde aantal parkeerplaatsen?

Paragraaf 2.3 Analyse:

Literatuurstudie:

In ieder geval 1 dag, en meestal meerdere dagen per week. Ook blijkt uit dit onderzoek dat kinderen die binnen een straal van 400m tot de school wonen voornamelijk lopend naar school komen. Tussen de 500m en 2000m gebruikt minimaal 80% van de kinderen de fiets om naar school te komen en vanaf 2000m neemt dit aandeel af waarmee het aandeel van de auto toeneemt. De situatie van en de afstanden tot de nieuwe schoencluster in de Tanthof zijn nagenoeg hetzelfde.

Vraag 3: Is er een analyse gemaakt van de "postcode herkomst" van de leerlingen van de scholen, waaruit blijkt dat de situatie vergelijkbaar is met de gegevens uit de literatuurstudie? Of is er alleen naar de geografische ligging van de scholen in de wijk gekeken?

Vraag 4: In de analyse zijn geen gegevens meegenomen voor het integraal kind centrum, het kinderdagverblijf en de buitenschoolse opvang. Klopt het dat er geen parkeer en of kiss-and-ride voorzieningen nodig zijn voor het integraal kind centrum, het kinderdagverblijf en de buitenschoolse opvang?

Paragraaf 2.5 Conclusie en advies:

In deze paragraaf mist de conclusie dat de aannahme uit de vorige verkeersstudie onjuist is:

Paragraaf 2.1 Achtergrond:

het totaal aantal nieuw te realiseren parkeerplaatsen. Dit resulteert in 0 nieuw te realiseren parkeerplaatsen voor medewerkers en bezoekers en 25 parkeerplaatsen voor de Kiss & Ride.

De aantallen in paragraaf 2.5 conclusie en advies zijn aangepast ten opzichte van de vorige verkeersstudie:

Door tevens gebruik te maken van de overcapaciteit in de directe omgeving (parkeerterrein aan de Sandinoweg) kan het aantal nieuw te realiseren parkeerplaatsen (66) gereduceerd worden met 25 parkeerplaatsen. Daarmee zijn in totaal 41 nieuwe parkeerplaatsen nodig:

Gevraagde actie 5: In paragraaf 2.5 Conclusie en advies tekst opnemen dat de aantallen in paragraaf 2.1 Achtergrond onjuist zijn en er 41 in plaats van 25 nieuwe parkeerplaatsen nodig zijn.

Vraag 6: Wat wordt (conform de normeringen) verstaan onder de directe omgeving? De parkeerplaatsen langs de Sandinoweg hebben grofweg een loopafstand van 150 (dichtstbijzijnde parkeerplek bij Sandinopad) tot 500 meter (parkeerplaats kruising Sandinoweg-De Mirandastraat) tot de mogelijke nieuwe locatie scholencluster.

Vraag 7: Op basis van welke gegevens is de overcapaciteit parkeerterrein Sandinoweg bepaald?

Hoofdstuk 3: Stallingsvoorzieningen fiets

Paragraaf 3.3 Analyse

In de analyse zijn de volgende gegevens verwerkt:

Voor het beantwoorden van deze vraag zijn de volgende analysemethoden gebruikt:

- CROW-kentallen
- Parkeernota 2018 (gemeente Delft)
- Literatuuronderzoek

De vraagstelling vervolgvraag uit paragraaf 3.2 is:

De resultaten uit het voorgaande onderzoek hebben geleid tot de volgende vervolgvraag: Hoe groot is de fietsparkeerbehoefte rekening houdend met de postcodegegevens van de leerlingen, en de effecten van minder K&R voorzieningen en conceptdenkrichtingen van de scholencombinatie?

Vraag 8: Waar wordt de vraag ten aanzien van "rekening houdend met de postcodegegevens van de leerlingen" uit de vervolgvraag zoals die in paragraaf 3.2 geformuleerd is beantwoord?

Vraag 9: Zijn er geen (aanvullende) fietsparkeerplaatsen benodigd voor de leerlingen van andere scholen die gebruik maken van de Kindertuinen? In de huidige situatie komen er regelmatig schoolklassen met de fiets naar de Kindertuinen.

Vraag 10: Zijn er inderdaad geen (tijdelijke) fietsstallingsvoorzieningen nodig voor ouders die kinderen komen halen en brengen bij het Integraal Kind Centrum, Kinderdagverblijf en/of BSO?

Hoofdstuk 4: Aanpassingen Kalfjeslaan.

Paragraaf 4.3 Analyse

In het oostelijke deel van Kalfjeslaan (tussen Geitenkamp en Tanthofdreef) zijn er snelheidsbeperkende maatregelen getroffen aan het huidige wegprofiel, onder andere scherpe richtingswijzigingen. In de praktijk blijkt verkeer in twee richtingen op deze locaties niet mogelijk (er moet op elkaar gewacht worden).

Vraag 11: Kan er een analyse van de rij- en sleeplijnen gemaakt worden op de betreffende locaties?

Vraag 12: Kan er een onderzoek gedaan worden of de betreffende locaties aangepast moeten worden om congesties te voorkomen als gevolg van de verwachte toename van de verkeersintensiteit op de Kalfjeslaan?

Hoofdstuk 5: aanpassingen Abtswoude

Paragraaf 5.4 Autoverkeer Abtswoude

Uit de tellingen die in het kader van het voorgaande onderzoek in juli 2020 zijn uitgevoerd blijkt dat de Abtswoude een intensiteit kent van circa 1.000 motorvoertuigen per werkdagemaal (betreft situatie met corona invloeden), daarbij is een V_{85}^2 van 44 km/uur (ri. noord) en 48 km/uur (ri. zuid) geconstateerd. Uit deze telling is niet te herleiden welke deel doorgaand verkeer

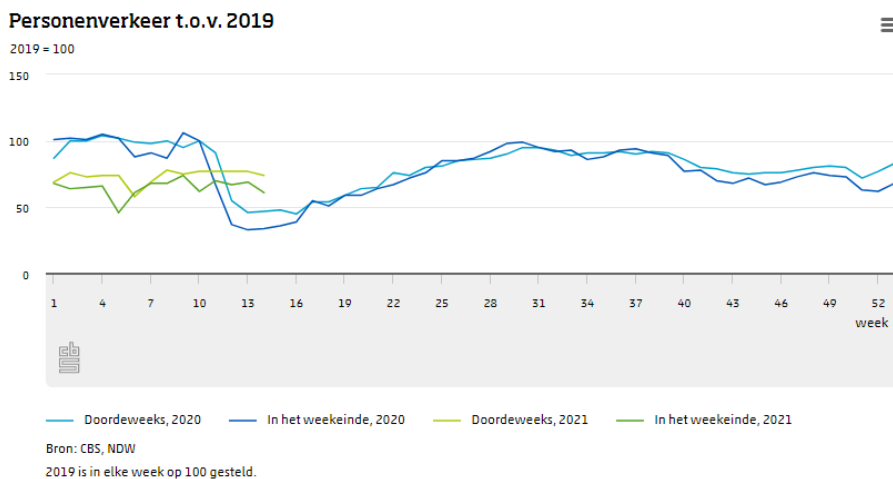
Vraag 13: Is juli 2020 een representatieve meting, gezien de structurele afname personenvervoer door de coronapandemie en de laatste 2 weken van juli collectieve vakantieperiodes zijn? En is de normalisatie correct uitgevoerd?

Toelichting:

Er is vanwege Covid genormaliseerd met verkeer op de Voorhofdreef en de Derde Werelddreef. Maar het merendeel van het sluipverkeer op Abtswoude is verkeer dat files op de A13 omzeilt. Vanwege Covid (en vakantieperiode) stonden hier geen files, dus minder sluipverkeer op Abtswoude. Is de normalisatie met de juiste verkeersstromen uitgevoerd?

Vraag 14: Welke maatregelen dienen er genomen te worden om de V_{85} terug te brengen tot de geldende maximale snelheid van 30 km/h, zodat er geen exponentieel verhoogd risico op ongevallen en letsel is?

Onderbouwing structurele afname personenvervoer:



Personenverkeer t.o.v. 2019

Week	Doordeweeks, 2020 (2019 = 100)	In het weekeinde, 2020 (2019 = 100)
26	85	85
27	86	87
28	87	92
29	90	98
30	95	99
31	95	95
32	93	92

Onderbouwing exponentieel verhoogd risico bij hogere snelheid:

De toename in letselschade (variërend van ongeval met licht letsel tot verkeersdoden) neemt exponentieel toe ten opzichte van de snelheidstoename. De exponent varieert van 1,0 tot 4,6 afhankelijk van de letselcategorie en soort weg (binnen of buiten de bebouwde kom) (Referentie: SWOV (2016). *Snelheid en snelheidsmanagement; SWOV-factsheet, november 2016, Den Haag*).

In geval van Abtswoude is er toename van het risico op verkeersdoden, doordat de V85 ongeveer 50% hoger ligt dan het geldende snelheidsregiem -golfweg tussen 330% en 1100%-, afhankelijk van de daadwerkelijke situering (binnen of buiten de bebouwde kom).

Paragraaf 5.6 Conclusie

Tabel 5.2 matrix oplossingsrichtingen Abtswoude

Vraag 15: Welke kosten worden hier gepresenteerd?

Toelichting:

Er is een groot verschil tussen de netto stichtingskosten en de bruto realisatiekosten. In de bruto realisatiekosten dienen alle bijkomende kosten, zoals ontwerpkosten, contractvoorbereidingskosten, toezicht, grondverwervingskosten, belastingen, leges, algemene kosten winst en risico etc. meegenomen te worden. Grofweg kan gesteld worden dat het verschil tussen de netto stichtingskosten en de bruto realisatiekosten een factor 2 is. Gezien de gepresenteerde kosten lijkt het dat de netto stichtingskosten gepresenteerd zijn.

Reactie tav de oplossingsrichtingen:**Parkeer problemen:**

- Langs de Amazoneweg zit een groen/ecostrook. Indien deze verhard wordt ten behoeve van parkeer- en K+R voorzieningen, dan heeft dit een negatief effect op de groen- en watertoets.

Vraag 16: Wat zijn de effecten op groen- en watertoets bij aanleggen parkeervoorzieningen K+R?

- Er lijkt geen rekening te zijn gehouden met andere gebruikers van het gebied (bezoekers, personeel, vrijwilligers etc van Kinderboerderij, Kindertuinen, Waterspeeltuin, IKC, KDV, BSO)

*Vraag 17: Is het aantal benodigde fietsplaatsen en K+R voorzieningen goed berekend?***Verkeersveiligheid:**

- Abtswoude: Oplossingen niet voldoende uitgewerkt. Alle denkrichtingen die er nu liggen leveren grote bezwaren op.
- Autoluw maken van Abtswoude wordt nog een hele opgave, gezien er erg veel bestemmingsverkeer is. Alleen al tot die grens liggen 40 woonbestemmingen (villa's, appartementen, boerderijen) en 1 kinderdagverblijf op Delfts grondgebied, die 7 dagen per week 24 uur per dag ongehinderde toegang tot Abtswoude moeten hebben in beide richtingen. De kleinere aanpassingen (bijvoorbeeld camera's, kentekenregistratie, verbreding van 0.5 meter voor een fietspad) bieden te weinig bescherming. Andere maatregelen grijpen diep in, zoals een route op het Sint Maartensrecht pad (dat door Abtswoudse park heen gaat). Onderzoekers geven ook aan: nog meer verlies van groen.
- Bij de oplossingsrichting in andere routes wordt de Ghandilaan omschreven. Bijzonder is dat deze route mede de reden was voor het afwijzen van het eerdere scholenplan voor de locatie "Zuid".
- Rond Rijkswaterstaatsgebouw: Veel autoverkeer (kijk naar de grootte van hun parkeerplaats). De druk op het toch al onoverzichtelijke kruispunt Derde Werelddreef-Amazoneweg wordt vergroot met extra verkeer dat naar de K+R aan de Amazoneweg moet. Nog meer geldt dit voor het kruispunt Amazoneweg-Sandinoweg, waar ook de ingang naar de parkeerplaats van Rijkswaterstaat gesitueerd is.
- Om het aantal K+R plaatsen vast te stellen zijn 14 schoollocaties als referentie genomen. Het vaststellen lijkt nog steeds een grove schatting, omdat 1) de situering en lokale omstandigheden van deze referentie scholen verschillen van locatie "Noord", en 2) omdat er onvoldoende informatie gegeven wordt om vast te stellen wat een geschikt aantal K+R moet zijn. Niet alle referentie scholen hebben namelijk aangegeven hoe tevreden zij zijn met het aantal K+R plaatsen. Een aantal heeft expliciet aangegeven dat het aantal plaatsen NIET voldoet.

Bijlage 2: Ruimtelijke haalbaarheidsstudie Onix

In deze bijlage zijn de reacties van omwonenden opgenomen op het rapport "Verdiepende ruimtelijke studie" van Onix.

Ruimtegebruik Kinderboerderij (KB), Waterspeeltuin (WS) en Kindertuinen (KT)

- Het grondgebied van de kinderboerderij en waterspeeltuin is een groot terrein met veel water. Dit is niet veilig voor kleuters.

Vraag 18: Kun je de veiligheid van kleuter borgen op een groot waterrijk terrein?

- In het NOHNIK rapport was veel ruimte gereserveerd voor de schoolpleinen.

Vraag 19: Is dezelfde ruimte ingeruimd in dit rapport.

Vraag 20: Indien afwijkende gehanteerd is ten opzichte van de massastudie van NOHNIK, waarom is het anders?

- Onix geeft kansen aan om functies te versterken. Wat die versterking in houdt is nog compleet onduidelijk.

Vraag 21: Voor wie zijn er kansen, wat wordt er versterkt en wat is de meerwaarde voor de wijk?

Toelichting:

"Door de combinatie van nieuwe en bestaande maatschappelijke functies ontstaat meerwaarde voor zowel het onderwijs en de kinderdagopvang alsmede de kinderboerderij, de waterspeeltuin en de kindertuinen. Er kunnen nieuwe vormen van gebruik worden toegevoegd aan de bestaande en de nieuwe functies door de functionele koppeling met het onderwijs en de kinderdagopvang. Ook kan het dubbelgebruik van binnen- en buitenruimte een positief effect hebben op de exploitatie van de kindertuinen en de kinderboerderij. Tevens kan de zichtbaarheid van de bestaande functies worden verbeterd."

Groen- en watercompensatie

- In rapport Onix is aangegeven dat deze compensatie pas valt te bepalen nadat er een keuze is gemaakt van een van de varianten. Dat is geen goed uitgangspunt, omdat de keuze voor een variant mede bepaald wordt door de benodigde compensatie die die variant met zich meebrengt. In rapport Onix is opgenomen dat ondanks het bebouwde gebied dat nodig is voor de scholen er toch nog ruimte is voor water- en groencompensatie. Onduidelijk is waar deze groencompensatie gepland is en daarmee onduidelijk of deze realistisch en haalbaar is.

Vraag 22: Is groencompensatie realistisch en haalbaar op locatie "Noord"?

Functionele koppeling en samenwerking

Samenwerking scholen en KT/KB:

- Volgens Onix zouden gebouwen van de KT en KB uitstekend samen kunnen worden gebruikt met de scholen om hier natuurlessen te geven.

Vraag 23: Om hoeveel uren gaat dit, en is er elke keer tijd om naar de KT/KB te gaan. En past dit in het huidige volle curriculum? Als voorbeeld: alleen de Eglantier tuiniert bij de KT. En hoe doe je dit met exploitatiekosten. Het moet niet zo zijn dat de KB en KT op den duur alleen de kosten dragen omdat de scholen er niet meer komen.

Samenwerking met BSO:

Vraag 24: Hoe is de BSO hierbij betrokken? Merendeel van de kinderen zal uit groep 1 t/m 6 komen. Deze kunnen zich over een groot terrein verspreiden, waar wel toezicht op moet zijn. Bij openstelling voor de hele wijk (zoals dat nu het geval is), zullen er ook andere kinderen spelen. Hoe kijkt de BSO daar tegen aan?

Samenwerking tussen scholen:

Vraag 25: Is er daadwerkelijke bereidheid tot samenwerking tussen de scholen buiten tot nu toe genoemde gebieden, bijvoorbeeld voor spreiding van begin- en eindtijden?

Direct omwonenden

- De schoolgebouwen zullen groter (footprint) en hoger (orde grootte 1,5 keer hoogte huidige bebouwing) worden dan woonhuizen. Dit zal voor direct omwonenden een heel ander beeld gaan geven.

Vraag 26: Wat is het effect van 1050 leerlingen op 1 terrein tav geluid voor zowel welzijn omwonenden als dieren?

Programma van Eisen Stichtingsbesturen

Vraag 27: Welke aspecten uit het Programma van Eisen van de Scholen stichtingsbesturen zijn realiseerbaar op locatie "Noord" en welke niet?

Draagvlak

- Onix gaf aan dat er wel een basis voor samenwerking moet zijn en dat alle partijen moeten willen. Anders is dit een gedwongen huwelijk waar niemand op den duur gelukkig van wordt. Kortom, voordat er überhaupt maar nagedacht wordt over het bebouwen van de groene ruimte, moet er eerst een gedegen samenwerkingsplan komen, waar alle partijen zich in kunnen vinden. Hierbij aansluitend, in het rapport zijn verschillende afbeeldingen zichtbaar van multifunctioneel gebruik van gebouwen en ruimten. De locaties (Afb. 6, 9, 11, 12, 15) die Onix laat zien zijn van zorgboerderijen en zorgerven, waarbij alle functies onder 1 organisatie vallen en 1 organisatie dienen. Afb. 10 laat een schoolplein naast het openbare stadspark zien, dus samenwerking tussen gemeente en school.
- De gemeente heeft afgesproken het draagvlak voor de plannen te meten in de wijk.

Vraag 28: Hoe en wanneer wordt het draagvlak in de wijk voor het bouwen van de centrale school door de gemeente gemeten? Of wordt gebruik gemaakt van de enquêtes die al uitgevoerd zijn door de BHTD en de Stichting Behoud Kinderboerderij en Kindertuin Tanthof?

- Een echte meerwaarde voor de wijk is als er meer groen bij komt. Dit zou gerealiseerd kunnen worden door op de huidige locaties te herbouwen en de stenen schoolpleinen (gedeeltelijk) te vervangen voor meer groen. Hier kun je ook speelnatuur maken.
- Dit gebied is een cultuur-historisch gebied, zoals ook opgenomen is in de rapportage van Onix.

Vraag 29: Waarom dit gebied aanzienlijk wijzigen met een schoolgebouw?

- Bij continu/ongecontroleerd openstellen van het gebied zal de sociale veiligheid verminderen. Vooral overlast van hangjongeren wordt verwacht door de omwonenden.

Procedure Raadsbesluit

- Onduidelijk is of de gemeenteraad een principebesluit neemt (wel of niet bouwen van een groene campus), of wordt er ook een voorkeursscenario uitgesproken. Of ook andere zaken.

Vraag 30: Over welk principe neemt de raad een besluit?

- Ten behoeve van transparante besluitvorming is een ingevuld afwegingskader, met daarbij ook scenario 0 (zie hieronder), noodzakelijk.

Gevraagde actie 31: Graag scenario 0 meenemen in het afwegingskader.

Vraag 32: Wat is de prognoses wanneer schoolcomplex gerealiseerd kan zijn op locatie "Noord" en wat is deze wanneer herbouwd wordt op 2 van de 3 huidige locaties? Deze prognoses meenemen in het afwegingskader.

- De gemeente noemde scenario 0, wat de renovatie/nieuwbouw op de huidige 2 locaties betekent met aanvullend bouw van appartementen. Dit scenario hebben de bewoners van Tanthof in een eerder stadium als wenselijk aangegeven om op haalbaarheid te toetsen. De standpunten van de KB en KT, van de nieuwe stichting "Behoud Kinderboerderij en Kindertuin Tanthof" en van de omwonenden worden gesterkt door de uitslag van de BHTD poll en de massaal getekende petitie van KB en KT.
Als tegenargument is door de gemeente aangevoerd dat de scholen willen centraliseren.

Vraag 33: Kent de gemeente verschillende gewichten toe aan de belangen van de verschillende stakeholders?

Tot dusver, lijkt het erop dat het standpunt van de stichtingsbesturen zwaarder weegt dan die van de wijkbewoners. Zowel de scholen als de bewoners (met hun kinderen) zijn primair belanghebbend. Bewoners steunen het belang van goed onderwijs met een oplossing waarbij er aanzienlijk minder stakeholders geschaad worden in hun belangen dan de huidige onderzochte oplossing van centrale nieuwbouw op locatie "Noord".

Wil de gemeenteraad een weloverwogen besluit kunnen nemen, dan zal scenario 0 nader uitgewerkt dienen te worden. We verzoeken de gemeente in haar advies aan de raad een haalbaarheidsstudie op de bestaande locaties alsnog op te nemen als potentiële optie, zodat er ook een daadwerkelijk keuze is voor het college en gemeenteraad.