



- Voorstel aan** : Gemeenteraad van 29 oktober 2018
- Door tussenkomst van** :
- Nummer** : 35
- Onderwerp** : Locatiekeuze OBS Brinkschool en verkeersafwikkeling Rummerinkhof
- Bijlage(n)** :
1. Tussenrapportage Locatieonderzoek vervangende huisvesting OBS Brinkschool d.d. 11 oktober 2018
 2. Quicksan verkeersaspecten Brinkschool d.d. 15 december 2017
 3. Bomen Effect Analyse Rummerinkhof d.d. 6 juli 2018
 4. Samenvatting haalbaarheidsonderzoek herbestemming Rummerinkhof 8 d.d. 12 juli 2018 (GEHEIM)
 5. Haalbaarheidsstudie renovatie Rummerinkhof 8 d.d. 6 oktober 2017 (GEHEIM) met bijlagen (openbaar):
 - 5a Invulformulier PVE Frisse Scholen
 - 5b 3.01 begane grond model 2.1
 - 5b 3.02 eerste verdieping model 2.1
 - 5c concept inspectierapport NEN2767
 - 5d Documentenlijst
 6. Massastudie Rummerinkhoven
 7. Drie scenario's onderwijsomgeving Rummerinkhof
 8. Uitwerking verkeersaspecten Brinkschool d.d. 10 juli 2018
 9. rapport 'Verkeer Brinkschool - fietsroute Rummerinkhof' d.d. 10 oktober 2018
 10. Adviezen en reactie Klankbordgroep Verkeer en MAR
 11. 2nd opinion locatiekeuze en verkeerseffecten OBS Brinkschool d.d. 10 oktober 2018
 12. Verkeersstructuurvisie GVVP
 13. Concept-raadsbesluit
- Steller advies** : R. Bresser

Samenvatting : Bij het vaststellen van het IHP 2018-2021 in de raadsvergadering van 27 november 2017 heeft de gemeenteraad het krediet voor de locatie Rummerinkhof aangehouden en is gesteld dat dit krediet beschikbaar wordt gesteld wanneer de raad een besluit heeft genomen over de definitieve locatiekeuze en verkeersafwikkeling aan de Rummerinkhof. In voorliggend raadsvoorstel worden de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken naar de locatiekeuze en de verkeersafwikkeling alsmede de haalbaarheid van de renovatie toegelicht en wordt de raad verzocht het genoemde krediet beschikbaar te stellen.

Voorgestelde beslissing :

1. Op basis van de definitieve locatiekeuze en met de verkeersafwikkeling voor de huisvesting van de Brinkschool op de locatie Rummerinkhof 8 het in de raadsvergadering d.d. 27 november 2017 aangehouden krediet voor de locatie Rummerinkhof van € 6.586.000 (exclusief correctie prijspeil) beschikbaar te stellen;
2. De door het college opgelegde verplichting tot geheimhouding ten aanzien van de bijlagen bij het raadsvoorstel met financieel en economisch belang, zijnde bijlage 4 'Samenvatting haalbaarheidsonderzoek renovatie Rummerinkhof 8 d.d. 12 juli 2018' en bijlage 5 'Haalbaarheidsstudie renovatie Rummerinkhof 8 d.d. 6 oktober 2017' met uitzondering van de bijlagen, op grond van artikel 25, derde lid Gemeentewet te bekrachtigen;
3. Een bedrag van € 20.000 voor onderzoek en advisering bij te ramen in de begroting 2018.

Nee Ja

Dit besluit behoeft goedkeuring van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen op grond van artikel 21, eerste en tweede lid, van de Wet algemene regels herindeling. Het besluit treedt pas in werking als het is goedgekeurd.

1. Aanleiding

In de raadsvergadering van 27 november 2017 heeft uw gemeenteraad het IHP 2018-2021 vastgesteld. In het besluit is opgenomen dat het krediet voor de locatie Rummerinkhof pas beschikbaar wordt gesteld nadat uw gemeenteraad een besluit heeft genomen over de definitieve locatiekeuze voor OBS Brinkschool en de verkeersafwikkeling aan de Rummerinkhof. In de commissievergadering van 12 maart jl. is het college verzocht een aantal open einden nader te onderzoeken en de plannen te bespreken met belanghebbenden.

Het plan voor huisvesting van OBS Brinkschool op de locatie Rummerinkhof is behandeld in de raadsvergadering van 24 september jl. Door uw raad zijn in deze vergadering twee moties aangenomen. Dit betreffen moties over de locatiekeuze van OBS Brinkschool en de verkeersveiligheid en infrastructuur van het schoolgebied Rummerinkhof. Tevens heeft uw raad in de betreffende raadsvergadering ingestemd met het verzoek van het college om in de raadsvergadering van 29 oktober 2018 een aangepast plan voor te leggen.

De genoemde moties en het aangepaste plan zijn in voorliggend raadsvoorstel nader toegelicht. Op basis het voorliggend raadsvoorstel wordt de definitieve locatiekeuze en de verkeersafwikkeling aan uw raad voorgelegd en wordt uw raad verzocht het met vaststelling van het IHP aangehouden krediet voor de herhuisvesting van OBS Brinkschool en de daarmee samenhangende infrastructurele aanpassingen beschikbaar te stellen.

2. Doelstelling

OBS Brinkschool groeit fors als gevolg van de nieuwbouwwijk Harener Holt. Volgens de leerlingenprognose groeit OBS Brinkschool de komende jaren van ca. 250 leerlingen naar ruim 370 leerlingen in 2020 en verder. De huidige huisvesting biedt momenteel reeds onvoldoende capaciteit. Daarom zijn met ingang van het schooljaar 2017/2018 twee noodlokalen in gebruik genomen om te voorzien in extra capaciteit. Omdat de huisvesting met deze aanvullende capaciteit reeds in het schooljaar 2018/2019 niet meer toereikend is, heeft OBS Brinkschool met ingang van het schooljaar 2018/2019 een viertal lokalen in het gebouw Rummerinkhof 8 als tijdelijke huisvesting in gebruik. Een definitieve oplossing is op korte termijn noodzakelijk. Omdat de huidige locatie geen ruimte biedt voor tijdelijke of permanente uitbreiding, is gezocht naar een locatie voor vervangende huisvesting. De permanente huisvesting moet op basis van de lange-termijn prognoses (situatie over 15 jaar) huisvesting bieden aan 348 leerlingen. Door de groei van het aantal leerlingen heeft OBS Brinkschool ook recht op een vergoeding voor de uitbreiding van de eerste inrichting onderwijsleerprogramma en meubilair.

De Peter Petersenschool groeit eveneens als gevolg van de nieuwbouw in Harener Holt. Momenteel gebruikt de Peter Petersenschool 3 lokalen voor tijdelijke huisvesting in het voormalige Visiogebouw, naast de Peter Petersenschool. Volgens de leerlingenprognose groeit de Peter Petersenschool tot maximaal 260 leerlingen in 2023. Op lange termijn (15 jaar) is het leerlingenaantal volgens prognose ca. 255 leerlingen. Dat leidt ertoe dat er een permanente oplossing moet worden gevonden voor de groei van de Peter Petersenschool en is op lange termijn sprake van een aanvullende ruimtebehoefte van 371 m² bvo ten opzichte van de huidige permanente huisvesting. Het krediet voor deze uitbreidingsopgave is bij vaststelling van het IHP tevens door u aangehouden, omdat er een directe relatie tussen beide opgaven ligt.

4. Locatieverkenning herhuisvesting OBS Brinkschool

In de raadsvoorstellen van maart 2018 en september 2018 is de toen uitgevoerde locatieverkenning toegelicht, die resulteerde in de voorgestelde locatie aan de Rummerinkhof. Met de door uw raad aangenomen motie over de locatiekeuze van OBS Brinkschool heeft u het college opgedragen verkennend onderzoek te doen naar een aantal in de motie voorgestelde locaties en aan uw raad eind oktober 2018 te rapporteren over de voortgang van het verkennend onderzoek.

De tussenrapportage van het locatieonderzoek naar de vervangende huisvesting van OBS Brinkschool is als bijlage 1 bij het voorliggend raadsvoorstel opgenomen. In deze tussenrapportage is een kwalitatieve afweging weergegeven van de onderzochte locaties. Gezien de beperkt beschikbare tijd zijn de consequenties op met name de thema's financiën en verkeer nog niet nader uitgewerkt met gedetailleerdere en kwantitatieve analyses. Deze nadere uitwerking kan indien gewenst in een later stadium alsnog worden uitgevoerd. Voor de inhoudelijke beoordeling en afweging van de onderzochte locaties wordt verwezen naar de tussenrapportage.

Op basis van de in de tussenrapportage weergegeven beoordeling van de locaties kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De locatie Nesciopark valt af vanwege het afstandscriterium dat scholen niet binnen 300 meter van de snelweg mogen worden gebouwd, in verband met luchtkwaliteitseisen;
- De Aldi-locatie valt af vanwege de te beperkte omvang;
- De locatie aan de Westerse Drift valt af omdat op er geen concrete plannen zijn voor verplaatsing van de brandweerkazerne en de gemeentewerf. Daardoor kan het nog vele jaren duren voordat deze locatie beschikbaar is.
- De locatie DHE deelgebied 1 is om meerdere redenen niet wenselijk. De locatie vergt een herziening van het stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan. Dit leidt tot vertraging in de beschikbaarheid van de huisvesting. Daarnaast ontstaat er een clustering van diverse onderwijsvormen die mogelijk tot verkeersproblemen leidt. Ook leidt de locatie tot een inkomstenderving van de GEM.
- De locatie Stationsgebied ligt weliswaar in het voedingsgebied, maar is te klein om het programma te kunnen realiseren. Dit leidt ertoe dat de Kiss & Ride in het openbaar gebied, gecombineerd met de P+R moet worden gerealiseerd. Dit leidt tot onacceptabele extra druk op de P+R. Met de in gang gezette verkeersaanpassingen in het stationsgebied ontstaat daarnaast in de pieksituatie een ongewenste menging van doorgaand fietsverkeer en breng- en haalverkeer per auto over de fietsroutes. Voor de huisvesting van OBS Brinkschool is een bestemmingswijziging nodig, die leidt tot vertraging in de beschikbaarheid van de huisvesting. Ook leidt het vervallen van de geplande woningbouw tot een inkomstenderving in de grondexploitatie van het stationsgebied.
- De huisvesting van OBS Brinkschool in het H. de Vries plantsoen is niet acceptabel, omdat de huisvesting van een school op deze locatie een te grote impact heeft op het plantsoen. De locatie ligt ook buiten het voedingsgebied van OBS Brinkschool.
- Het gebruik van de huidige locatie van OBS Brinkschool in combinatie met de locatie van OBS De Linde als dislocatie in definitieve vorm is vanuit onderwijs ongewenst. De locatie ligt ver buiten het voedingsgebied. De afstand tot de locatie van OBS Brinkschool bedraagt 1,2 kilometer. Het merendeel van de leerlingen woont echter ten noorden en daarmee op grotere afstand van OBS Brinkschool. Onzeker is of verwijzing van leerlingen van OBS Brinkschool naar de dislocatie voldoende effect heeft, of dat ouders vanuit het noorden van Haren op termijn andere alternatieven zoeken voor thuisnabij onderwijs, waarmee de druk toeneemt op andere scholen in het noorden van Haren en op deze locaties (meer) ruimtegebrek ontstaat.

- De beschikbare ruimte op de huidige locatie van OBS Brinkschool is beperkt door de beperkte omvang en de aanwezige monumentale houtwal en bomen aan de voorzijde. Nieuwbouw op de huidige locatie is eventueel mogelijk, mits de gymzaal elders wordt gerealiseerd en de voorziening voor parkeren en Kiss & Ride in de directe omgeving kunnen worden gerealiseerd. Mogelijkheden hiertoe zijn het openbaar groen tegenover en ten westen van OBS Brinkschool (voor de flat). Dit leidt naar verwachting tot bezwaren uit de buurt. Indien het terrein van de Aldi op termijn beschikbaar komt, zou deze verworven kunnen worden. Het terrein van de Brinkschool is echter niet rechtstreeks vanaf het terrein van de Aldi te ontsluiten, hiervoor moeten dan afspraken worden gemaakt met de Verenigingen van Eigenaren van de tussengelegen flats. Verwerving is ook niet zeker en zal leiden tot extra kosten voor grondaankoop. Bij vervangende nieuwbouw moet OBS Brinkschool tijdelijk, voor een periode van ca. 1,5 jaar elders gehuisvest worden. Een mogelijkheid hiervoor is het tijdelijk gebruik van de locatie aan de Rummerinkhof. Wanneer dit niet mogelijk of niet wenselijk is, moeten elders noodlokalen worden ingezet. De kosten hiervoor zijn ingeschat op € 0,4 miljoen (indicatief). De groei van OBS Brinkschool leidt daarnaast tot toename van de verkeersdruk op de kruispunten van de Oude Brinkweg met de Oosterweg en de Kromme Elleboog en kan daar tot conflictsituaties leiden.
- Een herbestemming van het onderwijsgebouw aan de Rummerinkhof met gebouwaanpassingen en levensduurverlenging is goed mogelijk *mits* er passende maatregelen kunnen worden getroffen die leiden tot een goede bereikbaarheid en een verkeersveilige situatie. Ook dient de huisvesting zorgvuldig te worden ingepast in de aanwezige monumentale groenstructuur. De locatie kan op korte termijn beschikbaar worden gesteld aan OBS Brinkschool en faciliteert de samenwerking van onderwijs en kinderopvang op één locatie in de vorm van een integraal kindcentrum.

Op basis van de resultaten van het verkennend locatieonderzoek wordt geconcludeerd dat, *indien* de verkeersveiligheid en een goede verkeersafwikkeling rondom deze locatie en met name voor het kruispunt Rummerinkhof – Kromme Elleboog – Oosteweg kan worden gewaarborgd, het onderwijsgebouw aan de Rummerinkhof de meest geschikte locatie is. Ook is het noodzakelijk te onderzoeken of de huisvesting en Kiss & Ride zorgvuldig in te passen is in de aanwezige groenstructuur. Om te onderzoeken of huisvesting op deze locatie haalbaar is, zijn de volgende onderzoeken en verkenningen uitgevoerd:

- nadere verkenning van de parkeerbehoefte voor de onderwijshuisvesting;
- nader verkeersonderzoeken naar de verkeersafwikkeling van het kruispunt Rummerinkhof – Oosterweg – Kromme Elleboog;
- een Bomen Effect Analyse om de in de omgeving aanwezige bomen te inventariseren, zodat in de plannen rekening kan worden gehouden met de bestaande groenstructuren;
- verkenning samenwerking Peter Petersenschool, OBS Brinkschool en Stichting Kinderopvang Haren tot een vorm van een integraal kindcentrum;
- onderzoek naar de gebouwaanpassing ten behoeve van herbestemming en levensduurverlenging van het voormalige Harens Lyceum, afgezet tegen nieuwbouw;
- massastudie naar de ruimtelijke inpassing van zowel de huisvesting van OBS Brinkschool, de uitbreiding van de Peter Petersenschool en de benodigde parkeervoorzieningen, mede in relatie tot de bestaande groenstructuur en de bestaande en geplande verkeersstructuren.

De resultaten van deze onderzoeken worden hieronder toegelicht.

4. Parkeren/Kiss & Ride

In de in december 2017 opgestelde 'quickscan verkeersaspecten Brinkschool' (bijgevoegd als bijlage 2) is op basis van verkeersmetingen bepaald wat de parkeerbehoefte is bij het toekomstige huisvestingsprogramma aan de Rummerinkhof. Uit extrapolatie van de gegevens uit de metingen bleek dat er bij gelijkblijvend parkeer- en haal- en brenggedrag een voorziening voor parkeren en/of Kiss & Ride voor beide scholen nodig is met een omvang van 130 parkeerplaatsen. Samen met de directies van OBS Brinkschool, Peter Petersenschool en Stichting Kinderopvang Haren is nogmaals kritisch gekeken naar de omvangrijke parkeerbehoefte. Daarbij zijn de volgende principe-afspraken gemaakt over het reduceren van de parkeerbehoefte.

- *Invoeren van gespreide begintijden:* De parkeerbehoefte kan worden gereduceerd door de begintijden van de beide basisscholen te spreiden. De Peter Petersenschool heeft met ingang van het schooljaar 2018/2019 de begintijd reeds aangepast naar 8.15 uur. De huidige spreiding met een kwartier leidt tot een reductie van de parkeerbehoefte met 15 parkeerplaatsen. Op basis van de meetgegevens is vastgesteld dat bij een spreiding van de begintijden met een half uur, het aantal parkeerplaatsen met 30 parkeerplaatsen kan worden gereduceerd. Om deze reductie te bewerkstelligen, moeten één of beide scholen hun lestijden aanpassen. Kanttekening daarbij is dat het invoeren van andere lestijden de instemming vereist van de medezeggenschapsraad, en dat op dit moment, ondanks de bereidheid van de directies, niet zeker is of de gespreide begintijden worden ingevoerd.
- *Ontmoediging autogebruik voor halen en brengen:* Een groot deel van de leerlingen woont in de directe omgeving van de scholen. De scholen gaan met ouders gedragsregels afspreken over het brengen en halen van de kinderen. De afspraken leiden niet alleen tot minder parkeerplaatsen, maar dragen ook bij aan een hogere verkeersveiligheid in het gebied.
- *Ontmoediging autogebruik door personeel:* Personeel van scholen en kinderopvang wordt gestimuleerd met de fiets te komen of buiten het schoolgebied te parkeren. Na wordt ge- gaan welke nabij gelegen parkeervoorzieningen hiervoor capaciteit hebben.

Effectuering van bovengenoemde maatregelen kan als volgt leiden tot het verlagen van de parkeerbehoefte:

Parkeerbehoefte cf. quickscan:	130
Reductie als gevolg van gespreide aanvangstijden met 15 minuten:	15 -/-
Verdere reductie als gevolg van gespreide aanvangstijden tot 30 minuten:	15 -/-
Reductie als gevolg van ontmoediging/parkeren elders:	<u>20 -/-</u>
Totaal aantal parkeerplaatsen	80

Om de voorgestelde reductie te bewerkstelligen wordt in nauw overleg met de scholen ook nader onderzocht of het mogelijk is de kinderen elders te laten brengen en leerlingen onder begeleiding te laten lopen naar school, hetgeen bijdraagt aan de dagelijkse lichaamsbewe- ging (zie ook www.thedailymile.nl).

Omdat het nog niet zeker is dat de principe-afspraken en initiatieven ook daadwerkelijk worden geëffectueerd, dient het in het plangebied mogelijk te zijn om de parkeercapaciteit uit te breiden tot maximaal 115 parkeerplaatsen. De extra parkeerplaatsen worden voorals- nog niet gerealiseerd, maar moeten kunnen worden aangelegd wanneer blijkt dat 80 par- keerplaatsen onvoldoende zijn, ontmoedigingsmaatregelen onvoldoende effect hebben en het breng- en haalverkeer leidt tot onacceptabele overlast in de schoolomgeving.

5. Groenstructuur Rummerinkhof

Voor het gehele plangebied voor de onderwijshuisvesting en daaraan gerelateerde parkeervoorzieningen is een boomeffectenanalyse (BEA) opgesteld. De BEA is als bijlage 3 bijgevoegd. Alle bomen in het plangebied zijn ingemeten en de conditie van de bomen is vastgesteld. In o.a. het Groenstructuurplan Haren Noord 2008 en het Bomenbeleidsplan gemeente Haren 2010 is de waarde van de bestaande groenstructuur, waar ook de houtwallen aan de Rummerinkhof toe behoren, benadrukt. De BEA maakt inzichtelijk wat de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen zijn op de aanwezige bomen. Op basis van de BEA is in de planvorming rekening gehouden met het aanwezige groen. Dit wordt nader toegelicht onder punt 8 'Verdiepende massastudie haalbaarheid onderwijshuisvesting Rummerinkhof'.



6. Verkenning samenwerking onderwijs en kinderopvang

Met de brief van de Peter Petersenschool d.d. 11 maart 2018 aan uw raad heeft de Peter Petersenschool de suggestie gedaan om nogmaals de mogelijkheden te verkennen van een integraal kindcentrum aan de Rummerinkhof met de scholen en kinderopvang. Mede naar aanleiding van deze brief heeft een aantal gesprekken plaatsgevonden met de directies van de Peter Petersenschool, OBS Brinkschool en Stichting Kinderopvang Haren. Op basis van deze gesprekken concluderen wij dat partijen zeker kansen zien in samenwerking. Eén gezamenlijke huisvesting lijkt, mede gezien de urgentie van vervangende huisvesting voor OBS Brinkschool, vooralsnog een brug te ver, en wordt door eenieder ook niet als noodzaak gezien om invulling te geven aan samenwerking. Een integraal kindcentrum kan immers als netwerk ook goed functioneren in verschillende nabij gelegen gebouwen. De kinderopvang kan, in geval van herbestemming van het gebouw worden gehuisvest in het gebouw aan de Rummerinkhof 8 en kan, zeker wanneer tussen de gebouwen een goede verbinding wordt gerealiseerd, een gezamenlijke buitenschoolse opvang voor beide scholen aanbieden. Indien de doorgaande fietsroute en eventueel ook de ontsluiting van de kantoren tussen de scholen worden gerealiseerd, ontstaat een belemmering voor deze samenwerking en wordt door partijen de voorkeur gegeven aan het aanbieden van buitenschoolse opvang op de beide onderwijslocaties.

7. Afweging herbestemming vs. nieuwbouw Rummerinkhof 8

Er is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd om de haalbaarheid te toetsen van de benodigde functionele en technische gebouwaanpassingen in combinatie met een levensduurverlenging van het schoolgebouw, teneinde OBS Brinkschool een passende huisvesting aan te bieden. Daarbij is tevens onderzocht of de gymzaal kan worden gerenoveerd, zodat deze na aanpassing beschikbaar kan worden gesteld aan het primair onderwijs. Het kwaliteitsniveau van de aanpassingen is verwoord in de rapportage van het haalbaarheidsonderzoek. De managementsamenvatting van het haalbaarheidsonderzoek en het haalbaarheidsonderzoek zijn respectievelijk als bijlage 4 en 5 bijgevoegd, met verzoek tot geheimhouding (met uitzondering van de bijlagen bij bijlage 5). De herbestemming met gebouwaanpassing en levensduurverlenging is in financiële zin afgezet tegen een nieuwbouwscenario. Gezien de normatieve overmaat in het gebouw biedt deze variant de mogelijkheid om een integraal kindcentrum te realiseren, met inwoning van kinderopvang. De overige ruimte kan verhuurd worden aan derden. Stichting Baasis heeft eerder kenbaar gemaakt ruimte te willen huren voor haar stafbureau. Inmiddels heeft Stichting Baasis, gezien de grote omvang en daarmee samenhangende hoogte van de huur alsmede het tijdstip van beschikbaar komen van de ruimte, besloten af te zien van de huur van de ruimte. Derhalve dient in geval van herbestemming te worden gezocht naar een alternatieve huurder, waarbij het uitgangspunt is dat de in rekening te brengen huur minimaal de door de gemeente te plegen investering in de betreffende ruimte dekt.

Financiële haalbaarheid

In het haalbaarheidsonderzoek naar de herbestemming van het bestaande schoolgebouw aan de Rummerinkhof 8 zijn zowel de kosten voor nieuwbouw als gebouwaanpassing/levensduurverlenging geraamd. Vanwege de actuele kostenontwikkelingen in de bouw zijn de kosten voor nieuwbouw, op basis van de uitgevoerde massastudie opnieuw geraamd en zijn de kosten van de gebouwaanpassing/levensduurverlenging geïndexeerd. De resultaten van het haalbaarheidsonderzoek en de geactualiseerde ramingen zijn weergegeven in de managementsamenvatting van het haalbaarheidsonderzoek (bijlage 4).

Uit het haalbaarheidsonderzoek blijkt dat herbestemming met gebouwaanpassing en levensduurverlenging in financiële zin gunstiger is dan nieuwbouw. De kapitaallasten als gevolg van de investering in de gebouwaanpassing en levensduurverlenging zijn lager dan de kapitaallasten voor nieuwbouw, ervan uitgaande dat de overruimte in het pand minimaal kostendekkend wordt verhuurd aan kinderopvang en andere huurder(s). De herbestemmingsvariant is daarnaast gunstiger doordat de huidige boekwaarde op het pand (ca. € 600.000) niet hoeft te worden afgeschreven en doordat aanvullende (tijdelijke) uitbreiding van OBS Brinkschool in de pieksituatie van 2021 tot 2024 eenvoudig in het pand kan worden opgevangen waardoor aanvullende noodunits (kosten ca. € 200.000) niet benodigd zijn.

De herbestemmingsvariant heeft als bijkomend voordeel dat de huisvesting sneller kan worden gebruikt doordat geen bestemmingsplanwijziging nodig is en de werkzaamheden van de gebouwaanpassing en levensduurverlenging in een korter tijdsbestek kunnen worden uitgevoerd dan de werkzaamheden van nieuwbouw. De jaarlasten van beide varianten zijn in onderstaand overzicht weergegeven.

	2020	2021	2022	2023
Herbestemming jaarlasten	€ 277.000	€ 273.000	€ 270.000	€ 266.000
Huuropbrengsten	€ - 22.000	€ - 22.000	€ - 22.000	€ - 22.000
Herbestemming incl. verhuur	€ 255.000	€ 251.000	€ 248.000	€ 244.000
Nieuwbouw jaarlasten	€ 286.000	€ 282.000	€ 279.000	€ 276.000
Afschrijving boekwaarde	€ 585.000	€ 0	€ 0	€ 0
Tijdelijke huisvesting	€	€ 51.000	€ 51.000	€ 51.000
Nieuwbouw	€ 871.000	€ 333.000	€ 330.000	€ 327.000

Onder punt '12 Kostendekking' worden de jaarlasten nader afgezet tegen de in het IHP 2018-2021 opgenomen voorzieningen.

In het haalbaarheidsonderzoek is ook een vergelijk gemaakt tussen de exploitatielasten voor de herbestemmings- en nieuwbouwvariant, bestaande uit onderhoudslasten en energielasten. De exploitatielasten zullen in de herbestemmingsvariant naar verwachting hoger uitvallen dan bij nieuwbouw. De exploitatielasten zijn voor rekening van het schoolbestuur en worden aan het schoolbestuur vergoed in de vergoeding voor de materiele instandhouding die zij van het Ministerie van OCW ontvangt. De exploitatielasten per m² voor de herbestemmingsvariant (ca. € 40 per m²) zijn in lijn met de hoogte van de vergoeding per m² die het schoolbestuur hiervoor ontvangt. De exploitatielasten voor de nieuwbouw zijn gunstiger (ca. € 33 per m²).

Stichting Baasis geeft de voorkeur aan de herbestemmingsvariant, aangezien deze variant met de bestaande overmaat aan ruimte de mogelijkheid biedt om een integraal kindcentrum te huisvesten en is bereid de hogere exploitatielasten voor het onderwijsdeel van deze variant te dragen. In de planuitwerking kan met Stichting Baasis worden verkend in hoeverre aanvullende energiebesparende maatregelen kunnen worden opgenomen, die zich binnen afzienbare tijd in de exploitatie terugverdienen en op welke wijze deze gefinancierd kunnen worden.

Bouwheerschap en eigendom

De Wet op het Primair Onderwijs gaat er in principe van uit dat het schoolbestuur het bouwheerschap voor de realisatie van huisvesting vervult en vervolgens het juridisch eigendom van het gebouw heeft. Het economisch eigendom blijft bij de gemeente: zodra een gebouw niet meer wordt gebruikt voor onderwijs, vervalt deze terug aan de gemeente. De wet geeft aan dat gemeente en schoolbestuur ervoor kunnen kiezen het juridisch eigendom anders in te vullen, bijvoorbeeld door dit bij de gemeente of derde te laten. Door het college en Stichting Baasis worden bij keuze voor de Rummerinkhof in de projectuitwerking afspraken gemaakt over het bouwheerschap en het eigendom van de onderwijshuisvesting.

8. Verdiepende massastudie haalbaarheid onderwijshuisvesting Rummerinkhof

De verschillende aspecten van de huisvestingsopgave zijn samengebracht in een integrale studie naar de inpassing van OBS Brinkschool en de uitbreiding van de Peter Petersenschool aan de Rummerinkhof. De directies van beide scholen en Stichting Kinderopvang Haren zijn betrokken bij het opstellen van deze massastudie. Hieronder wordt per aspect een toelichting gegeven op de gemaakte afwegingen. De massastudie is als bijlage 6 bij dit raadsvoorstel gevoegd.

Uitbreiding Peter Petersenschool

Momenteel heeft de Peter Petersenschool drie lokalen in het voormalige schoolgebouw van Visio in gebruik. Vanwege de geprognosticeerde groei van de Peter Petersenschool is op lange termijn sprake van een aanvullende ruimtebehoefte van 371 m² bvo ten opzichte van de huidige permanente huisvesting. Voor deze permanente uitbreiding van de Peter Petersenschool is een aantal varianten uitgewerkt. Dit betreft het behoud van het gebouw van Visio, een uitbreiding aan de westzijde met eventueel behoud van een deel van het gebouw van Visio, een 1- of 2-laagse uitbreiding aan de oostzijde en een uitbreiding bovenop het bestaande gebouw. De uitbreidingsopties zijn weergegeven in de massastudie Rummerinkhoven (bijlage 6).

Het behoud van het huidige gebouw van Visio, waarbij het gebouw in eigendom wordt overgedragen aan de Peter Petersenschool, is vanuit kostenopgave voor de gemeente de meest gunstige optie. Door de relatief grote oppervlakte en de inefficiëntie van het gebouw, er is sprake van relatief veel algemene ruimte, is de gebouwexploitatie voor de Peter Petersenschool echter zeer ongunstig. De gebouwoppervlakte van het gebouw van Visio is met ca. 990 m² ruim 2,5 x zo groot als normatief benodigd is. Ook zijn de exploitatielasten voor het huidige gebouw hoger dan de exploitatielasten van een nieuwe uitbreiding. Daarmee is de exploitatie van het gebouw van Visio voor de Peter Petersenschool indicatief ruim 3 x zo hoog als de exploitatie van de uitbreiding, ofwel ruim € 40.000 per jaar. Daarnaast is het volledig behouden van het gebouw van Visio ongunstig voor de beschikbare ruimte voor een parkeer- en/of Kiss & Ridevoorziening.

Een uitbreiding aan de oostzijde in één of twee lagen is eveneens mogelijk, maar de ruimte hiervoor is beperkt, zeker wanneer de fietsdoorsteek en auto-ontsluiting gehandhaafd blijft. Een tweelaagse uitbreiding heeft niet de voorkeur van de Peter Petersenschool. Een uitbreiding in één laag komt relatief dicht op het bestaande gebouw te staan, hetgeen vanwege daglichttoetreding en rust in de lokalen onwenselijk is. De uitbreiding op het dak van de huidige school heeft eveneens niet de voorkeur van de Peter Petersenschool en leidt tot aanzienlijke meerkosten ten opzichte van een uitbreiding op maaiveld.

Een uitbreiding aan de westzijde, waarbij nader kan worden onderzocht of een deel van het gebouw van Visio behouden kan blijven is de meest optimale variant. Ook door de Peter Petersenschool is deze variant als meest wenselijk beschouwd. De kosten voor deze variant zijn vergelijkbaar met de uitbreidingsopties aan de oostzijde. Deze optie biedt zowel functi-

oneel als financieel de mogelijkheid tot optimalisatie wanneer een gedeelte van het gebouw van Visio behouden kan blijven. Deze optimalisatiemogelijkheden kunnen in de planuitwerking nader worden onderzocht. Deze variant biedt de mogelijkheid om Kiss & Ride plaatsen te realiseren op de locatie van (een deel van) het gebouw van Visio.

Huisvesting OBS Brinkschool

Uit het haalbaarheidsonderzoek naar de herbestemming blijkt dat aanpassen van het bestaande gebouw in combinatie met een levensduurverlenging gunstiger is dan nieuwbouw. Ook Stichting Baasis geeft nadrukkelijk de voorkeur aan de herbestemmingsvariant van het schoolgebouw in plaats van nieuwbouw. In geval van herbestemming met gebouwaanpassing/levensduurverlenging is vervangende huisvesting eerder beschikbaar, doordat geen bestemmingsplanwijzigingen nodig zijn en de verbouw minder tijd in beslag neemt. De overruimte biedt daarnaast de mogelijkheid voor huisvesting van kinderopvangfuncties. Tijdens het haalbaarheidsonderzoek is onderzocht of het mogelijk is een logisch deel van het gebouw te slopen, zodat een deel van de overmaat in het gebouw vervalst. Dit bleek niet mogelijk te zijn, zonder dat er aanzienlijke bouwkundige en constructieve aanpassingen nodig zijn, die tot aanzienlijke meerkosten leiden. Derhalve wordt hiervan afgezien.

Momenteel wordt een viertal lokalen in het gebouw reeds door de OBS Brinkschool gebruikt als tijdelijke huisvesting. Stichting Baasis verwacht dat deze lokalen tijdens de verbouw voor de herbestemming in gebruik kunnen blijven. Indien in de planuitwerking blijkt dat dit vanwege veiligheid en/of overlast niet mogelijk is, kunnen de in deze lokalen gehuisveste groepen tijdens de verbouw uitwijken naar het voormalige gebouw van de Linde. Dit gebouw wordt tot het moment dat hierover duidelijkheid is niet afgestoten.

Groenstructuur

In de BEA is geconcludeerd dat bij de planvorming reeds in sterke mate rekening is gehouden met de bestaande groenstructuren. Geadviseerd is evenwel om de noodzakelijke doorsteken zoveel mogelijk in de ruimten tussen de waardevolle bomen te projecteren en de geplande fietsverbinding enigszins op te schuiven, zodat zo min mogelijk schade aan de te handhaven bomen wordt toegebracht. De massastudie is hiertoe op onderdelen aangepast om, met behoud van de vereiste functionele eisen, de effecten van de plannen op het aanwezige groen te minimaliseren. De doorsteek door de zuidelijke houtwal is verschoven naar de locatie van een door houtrot aangetaste knotwilg. De mogelijkheden voor de doorsteek in de noordelijke houtwal zijn beperkt. De eigenaren van het aangrenzende perceel hebben aangegeven niet bereid te zijn grond terug te verkopen ten behoeve van het in westelijke richting verplaatsen van de doorsteek, waardoor het niet mogelijk is de doorsteek door de noordelijke houtwal te realiseren ter plaatse van een aantal bomen met een lagere vitaliteit. Ter compensatie van de te kappen bomen zullen de houtwallen worden versterkt door niet meer aanwezige onderbegroeiing aan te planten en daarmee de oorspronkelijke ecologische structuur van de houtwallen te herstellen.

Parkeervoorziening

Zoals onder punt 4 is aangegeven, is er een voorziening voor parkeren en/of Kiss & Ride nodig van minimaal 80 parkeerplaatsen. Omdat de voorgestelde maatregelen voor reductie van het aantal parkeerplaatsen nog niet zijn geëffectueerd, dient vooralsnog rekening te worden gehouden met de mogelijkheid om de parkeervoorziening tot maximaal 115 parkeerplaatsen uit te kunnen breiden.

Door de Peter Petersenschool is aangegeven dat men de schooltuin die ten noorden van de school ligt graag in stand wil houden en deze niet wil verplaatsen. Deze tuin is de afgelopen jaren met ouders en betrokkenen met veel inspanning gerealiseerd. Derhalve is vooralsnog als uitgangspunt gehanteerd de schooltuin te behouden.

Wanneer voor de uitbreiding van de Peter Petersenschool wordt uitgegaan van de uitbreiding in oostelijke richting en de doorsteek door de zuidelijke houtwal wordt gesitueerd ter plaatse van de zwakke boom, dan kunnen er, afhankelijk van de te kiezen indelingsvariant, ca. 80 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De realisatie van de parkeerplaatsen gaat ten koste van het schoolplein van de Peter Petersenschool, de resterende buitenruimte is echter nog toereikend. Een gedeelte van het parkeer- en Kiss & Ride terrein zou buiten de brengen haaltijden benut kunnen worden als schoolplein voor de Peter Petersenschool. Het is voor de eigenaren van de ten westen van de parkeerplaats gelegen grond wel bespreekbaar om een strook grond terug te verkopen, waardoor het mogelijk wordt om een extra rij van ca. 9 parkeerplaatsen toe te voegen. Mocht blijken dat de maatregelen voor de reductie van het aantal parkeerplaatsen onvoldoende geëffectueerd worden, dan bestaat de mogelijkheid om op het sportveld ten noorden van de kantoren op termijn een aanvullende al dan niet tijdelijke parkeervoorziening te realiseren van 30 à 40 parkeerplaatsen.

Doorgaande fietsverbinding, ontsluiting kantoren of verkeersvrij plein

De geplande doorgaande fietsverbinding naar DHE en Groningen en de ontsluiting van de kantoren aan de Rummerinkhof conflicteert met de wens van de scholen en kinderopvang om tussen beide schoolgebouwen een verkeersvrij plein te maken. De fietsdoorsteek tussen beide scholen is onderdeel van de geplande fietsstructuur. Deze fietsroute is een belangrijke noord-zuidverbinding die gepland is om met name de Oosterweg te ontlasten. Voor de kantoren is een rechtstreekse ontsluiting vanaf de Rummerinkhof gewenst.

In het raadsvoorstel van september 2018 is een voorkeursvariant opgenomen waarin de voorkeur is gegeven aan de fietsdoorsteek en ontsluiting van de kantoren, boven het verkeersvrije plein. Mede naar aanleiding van de bespreking van het raadsvoorstel in de commissievergadering, gesprekken met belanghebbenden en betrokkenen en de bijdragen van insprekers zijn de plannen nogmaals kritisch bekeken en is nader onderzocht of er een alternatieve scenario mogelijk is door een verkeersvrij plein te realiseren en wat de consequenties zijn van het laten vervallen van de doorgaande fietsverbinding en de rechtstreekse ontsluiting van de kantoren voor de verkeerssituatie in het gebied. Tevens is Royal Haskoning DHV verzocht een second opinion uit te voeren op de verkeersaspecten van de voorliggende plannen. Mede naar aanleiding van de second opinion is een alternatieve verkeersoplossing ontwikkeld, resulterend in de volgende drie scenario's:

1. Doorgaande fietsverbinding en ontsluiting kantoren tussen scholen;
2. Verkeersvrij plein tussen de scholen;
3. Doorgaande fietsverbinding tussen scholen, ontsluiting kantoren via Kiss & Ride.

De drie scenario's zijn in bijlage 7 weergegeven. Deze drie modellen zijn op relevante aspecten met elkaar vergeleken. Deze vergelijking van de modellen is weergegeven onder punt 11. Eerst wordt onder punt 10 de verkeersafwikkeling van het kruispunt Oosterweg – Rummerinkhof – Kromme Elleboog behandeld, waarbij in aanvulling op eerder verkeerskundig onderzoek tevens is onderzocht wat het effect van het vervallen van de doorgaande fietsroute via DHE is voor de verkeersafwikkeling van het kruispunt.

9. Verkeersafwikkeling kruispunt Oosterweg – Rummerinkhof – Kromme Elleboog

De huisvesting van OBS Brinkschool aan de Rummerinkhof leidt tot een toename van het verkeer op het kruispunt Rummerinkhof – Oosterweg – Kromme Elleboog. Door de toekomstige afsluiting van de kruising Nieuwe Stationsweg – Middelhorsterweg wordt ook het verkeer vanuit zuidelijke richting via dit kruispunt geleid. Door middel van een simulatie is onderzocht in hoeverre de toegenomen verkeersbewegingen leiden tot congestie op het kruispunt met de Oosterweg. De resultaten van dit onderzoek zijn verwoord in het rapport 'Uitwerking verkeersaspecten Brinkschool d.d. 10 juni 2018 dat als bijlage 8 is bijgevoegd.

In aanvulling op dit onderzoek is tevens onderzocht wat de effecten zijn op de verkeersafwikkeling van het kruispunt indien er geen fietsdoorsteek tussen de scholen wordt gerealiseerd. De resultaten van dit aanvullende onderzoek zijn weergegeven in het rapport 'Verkeer Brinkschool - fietsroute Rummerinkhof' d.d. 10 oktober 2018 dat als bijlage 9 bij dit raadsvoorstel is gevoegd.

Door Roelofs zijn verschillende scenario's gesimuleerd en is inzichtelijk gemaakt wat de gemiddelde wachtrijlengtes en verliestijden zijn. Uit de uitgevoerde simulatie blijkt dat bij een ongewijzigde verkeerssituatie bij gelijke begintijden van de scholen en het nog niet effectueren van het eerder genoemde ontmoedigingsbeleid er tussen 8 uur en 8.30 uur wachtrijen op de Rummerinkhof en Kromme Elleboog ontstaan van 80 à 90 meter, met in de pieksituatie een gemiddelde verliestijd van ca. 20 seconden, met pieken boven de 50 seconden. De wachtrijen worden mede veroorzaakt doordat het autoverkeer elkaar onvoldoende kan passeren op het kruispunt Rummerinkhof - Oosterweg – Kromme Elleboog. De met ingang van het nieuwe schooljaar ingevoerde wijziging van de begintijd van de Peter Petersen-school heeft een positief effect hebben op de verkeersafwikkeling. Bovengenoemde simulatie gaat overigens uit van een situatie waarbij de fietsdoorsteek naar DHE niet gebruikt wordt, omdat ten tijde van de visuele tellingen de fietsdoorsteek naar DHE vanwege zwaar bouwverkeer was afgesloten.

De volgende opties zijn onderzocht om de wachtrijen bij het kruispunt te verminderen:

- het verbreden van de insnoering, zodat het autoverkeer elkaar beter kan passeren;
- het realiseren van een gelijkwaardig kruispunt;
- de doorgang vanuit de bocht Kromme Elleboog/Oosterweg naar de Rummerinkhof/Oosterweg afsluiten voor autoverkeer.

Vanwege te beperkte ruimte is het niet mogelijk om op deze locatie een rotonde in te passen.

De simulatie is nogmaals uitgevoerd met een verbeterde doorstroming als gevolg van het verbreden van de insnoering danwel het realiseren van een gelijkwaardig kruispunt, en vervolgens met gespreide begintijden van de scholen. Daarbij is zowel gekeken wat het effect is van de inmiddels aanwezige spreiding van de begintijden met 15 minuten en de voorgestelde spreiding van 30 minuten. Tevens is onderzocht wat het effect is van het laten vervallen dan wel in stand houden van de fietsverbinding van de Rummerinkhof naar DHE tussen de scholen door in combinatie met de fietstunnel bij het station voor de verkeersafwikkeling van het kruispunt.

Uit de simulaties kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De wijziging van de inrichting van het kruispunt waardoor auto's elkaar beter kunnen passeren, heeft een gunstig effect op de doorstroming. In de situatie bij gelijke begintijden van de scholen leidt deze aanpassing tot een reductie van de maximale wachtrijlengte tot 7 seconden, met een maximale wachtrijlengte van 60 à 70 meter.
- De invoering van gespreide begintijden leidt eveneens tot een afname van de wachttijd tot 7 seconden met een maximale wachtrijlengte van 60 à 70 meter;
- wanneer zowel de inrichting van het kruispunt wordt gewijzigd én een spreiding van de begintijden met 30 minuten wordt ingevoerd, dan neemt de gemiddelde wachttijd af tot 3 seconden en bedraagt de maximale wachtrijlengte nog 20 à 30 meter. Dit komt neer op circa 4 voertuigen op het piekmoment;

- De fietsdoorsteek van de Rummerinkhof naar DHE heeft een positief effect op de verkeersafwikkeling van het kruispunt: uitgaande van de situatie dat de fietstunnel bij het station in gebruik is en er sprake is van een spreiding van de begintijden met 30 minuten neemt de gemiddelde wachttijd af tot 2 seconden en nemen met name de wachtrijen op de Rummerinkhof af met ca. 60%.

Geconcludeerd kan worden dat het spreiden van de schooltijden en het verbeteren van de doorstroming door aanpassing van de kruising een positief effect hebben op de verkeersafwikkeling. Ten behoeve van de verkeersafwikkeling van het kruispunt, en daarmee de verkeersveiligheid is het wenselijk dat het fietsverkeer vanuit de richting van het station gebruik kan maken van de beoogde fietsdoorsteek naar DHE, omdat het laten vervallen van deze ontsluiting leidt tot extra wachtrijen en vertraging op het kruispunt. De maatregelen reduceren het risico dat de wachtrijen terugslaan op de toegang/uitgang van de Kiss & Ride ter plaatse van het voormalige Visio-gebouw. Doorvoering van de genoemde maatregelen leidt tot een aanzienlijke verbetering van de doorstroming, met acceptabele wachttijden.

Advies Klankbordgroep verkeer m.b.t. kruispunt

De voorstellen tot aanpassing van het kruispunt zijn met de Klankbordgroep verkeer besproken. De Klankbordgroep verkeer adviseert om de Oosterweg in noordelijke richting als experiment af te sluiten voor autoverkeer vanaf de kruising met de Kromme Elleboog en Rummerinkhof, met als doel de verkeerssituatie overzichtelijker te maken. Het college ziet weliswaar de voordelen van de voorgestelde afsluiting voor de afwikkeling van het verkeer op het kruispunt Rummerinkhof – Oosterweg – Kromme Elleboog. De afsluiting van de Oosterweg is echter een ingrijpende maatregel die verstrekkende gevolgen kan hebben voor het verkeer op omliggende wegen zoals de Prof. Dr. J.C. Schoutelaan en Kromme Elleboog. Een dergelijke aanpassing is naar mening van het college prematuur en kan alsnog worden onderzocht en overwogen indien blijkt dat de voorgestelde aanpassing van het kruispunt niet tot het gewenste effect leiden. Het advies van de Klankbordgroep verkeer, alsmede de reactie van het college op dit advies zijn in bijlage 10 weergegeven.

2nd opinion Royal Haskoning DHV m.b.t. kruispunt

Royal Haskoning stelt op basis van de door hen uitgevoerde 2nd opinion dat de voorgestelde maatregelen leiden om het kruispunt aan te passen tot een gelijkwaardige kruising tot een significante verbetering van de verkeersveiligheid op het kruispunt. Ook stellen zij dat de verwachting is dat het kruispunt voldoende capaciteit biedt om het verwachte verkeersaanbod goed te kunnen verwerken. Zij stellen voor om de weg-as van de Rummerinkhof en de Kromme Elleboog zoveel als mogelijk in elkaars verlengde te leggen, ook als dit ten koste gaat van één of meerdere bomen, en het kruispuntoppervlak zo compact mogelijk vorm te geven. Extra overlast tijdens piekmomenten is volgens Royal Haskoning DHV vrijwel niet te voorkomen, maar door de verbeterde en veilige vormgeving van het kruispunt verwachten zij geen knelpunten. De 2nd opinion locatiekeuze en verkeerseffecten OBS Brinkschool d.d. 10 oktober 2018 is als bijlage 11 bij dit raadsvoorstel gevoegd.

Voorstel tot aanpassen kruispunt: gelijkwaardig kruispunt

Aangezien een gelijkwaardig kruispunt leidt tot een meer overzichtelijk en logisch kruispunt, hetgeen bijdraagt aan de verkeersveiligheid, geniet de aanpassing tot een gelijkwaardig kruispunt de voorkeur. Uit onderzoeken blijkt tevens dat er een kortdurende maar heftige verkeerspiek te verwachten is in de ochtendspits. Vanwege de gelijkwaardigheid van het kruispunt en het feit dat vanuit alle richtingen verkeer te verwachten is, kan kortdurend sprake zijn van enige hinder en onduidelijke situaties voor de weggebruiker. Het verdient daarom aanbeveling om na realisatie van de maatregelen de situatie nauwkeurig te blijven monitoren.

Ook moet nader worden onderzocht of alle rondom het kruispunt aanwezige bomen behouden kunnen worden, of dat het vanuit verkeersveiligheid beter is een of twee bomen te kappen. De aanpassing van het kruispunt wordt vooruitlopend op de (ver)bouwwerkzaamheden en ingebruikneming uitgevoerd. Uw raad heeft het college met de aangenomen motie over verkeersveiligheid verzocht de aanpassingen in overleg met ouders en scholen aan te passen vóór 1 januari 2019. In overleg met de scholen wordt gezocht naar een moment dat aanpassing van het kruispunt zo spoedig mogelijk, maar ook met beperkte overlast, bij voorkeur in een vakantieperiode, kan worden uitgevoerd. Omdat de kruising in de huidige vorm als onveilig wordt ervaren en om de verkeersdeelnemers te laten wennen aan de nieuwe verkeerssituatie worden tot aan de zomervakantie 2019, verkeersregelaars ingezet op het kruispunt. In de zomer wordt de verkeersafwikkeling van het kruispunt geëvalueerd. De verkeersregelaar wordt bekostigd uit het reguliere budget.

10. Scenario's verkeer directe schoolomgeving Rummerinkhof

Voor het verkeer in de directe omgeving van de schoollocaties, betreffende de fietsdoorsteek, de ontsluiting van de kantoren en de ontsluiting van de Kiss & Ride zijn meerdere scenario's denkbaar. Hieronder worden de drie scenario onder punt 8 genoemde scenario's nader toegelicht en worden de voor- en nadelen benoemd.

1. Doorgaande fietsverbinding en ontsluiting kantoren tussen scholen

In dit model dat reeds in het raadsvoorstel van september is voorgelegd, wordt uitgegaan van een ontsluiting van het parkeerterrein in de vorm van éénrichtingsverkeer, waarbij het autoverkeer het parkeerterrein tussen de scholen door vanuit oostelijke richting benadert, gecombineerd met de ontsluiting van de kantoren. In dit model is voldoende bufferruimte aanwezig om terugslag van stagnatie naar de Rummerinkhof en naar het kruispunt te voorkomen. In dit plan moeten leerlingen en ouders van de Brinkschool vanaf de parkeerplaats zowel de weg als het doorgaande fietspad oversteken. Het parkeerterrein kan voor gebruik met personenauto's worden ingericht en hoeft niet geschikt te zijn voor vrachtverkeer. De doorsteken door de houtwallen kunnen hierdoor ook in breedte beperkt blijven. Doorgaand fietsverkeer wordt met de fietsverbinding naar DHE, conform de geplande verkeersstructuur een alternatief geboden om de Oosterweg te ontlasten. Deze fietsroute tussen de scholen is onderdeel van de fietsstructuur en is opgenomen in het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoer Plan (GVVP, zie bijlage 12) en is een belangrijke fietsverbinding vanaf het station en de fietstunnel bij het station naar de noordzijde van Haren en Groningen.

2. Verkeersvrij plein tussen de scholen

Het realiseren van een verkeersvrij plein leidt tot meer buitenruimte voor de scholen. OBS Brinkschool is voor leerlingen en ouders vanaf het parkeerterrein bereikbaar zonder hiervoor een weg over te hoeven steken. In dit model vervalt de in het GVVP vastgelegde fietsverbinding Het doorgaande fietsverkeer zal (voor een deel) de route via de Oosterweg kiezen, hetgeen zal leiden tot een substantiele toename van de verkeersdruk en derhalve nadelig is voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van het kruispunt Oosterweg – Rummerinkhof – Kromme Elleboog en de aansluiting naar het parkeerterrein vanaf de Rummerinkhof. De kantoren dienen via het parkeerterrein te worden ontsloten. Om de kantoren toegankelijk te houden voor vrachtverkeer (bevoorrading, vuilniswagen), moeten de doorsteken door de zuidelijke houtwal en noordelijke houtwal met 1,5 tot 2 meter worden verbreed naar respectievelijk 6,5 en 6 meter. Hierdoor moeten mogelijk één of enkele bomen meer gekapt moeten worden en kan niet een zo smal mogelijke doorsteek door de houtwal worden gerealiseerd. Door de rijcurves op het parkeerterrein kunnen 8 parkeerplaatsen minder worden gerealiseerd en moeten circa 5 bomen op het parkeerterrein en de toegang tot de kantoren worden gekapt. Ook moet een gedeelte van de sloot bij de kantoren worden gedempt en moet de aanwezige put verplaatst worden.

De consequenties van dit scenario als gevolg van het laten vervallen van de doorgaande fietsverbinding en de ontsluiting van de kantoren via het parkeerterrein zijn weergegeven in het rapport 'Verkeer Brinkschool - fietsroute Rummerinkhof' d.d. 10 oktober 2018, dat als bijlage 8 bij dit raadsvoorstel is gevoegd.

3. Doorgaande fietsverbinding tussen scholen, ontsluiting kantoren via Kiss & Ride

Een derde scenario is om de doorgaande fietsverbinding tussen de scholen wel in stand te houden, en de kantoren via het parkeerterrein te ontsluiten. Hierdoor is geen gezamenlijk schoolplein mogelijk. Door het vervallen van de auto-ontsluiting ontstaat wel meer ruimte voor schoolplein. De fietsers naar DHE en Groningen kunnen gebruik maken van de fietsverbinding en belasten daarmee de Oosterweg en het kruispunt Oosterweg – Rummerinkhof – Kromme Elleboog niet. Ook in dit model dienen de kantoren via het parkeerterrein te worden ontsloten. Om de kantoren toegankelijk te houden voor vrachtverkeer, zijn in scenario 2 genoemde bredere doorsteken door de houtwal nodig en moeten op het parkeerterrein en op de ontsluiting naar de kantoren circa 5 bomen gekapt worden om voldoende ruimte te maken. Deze ontsluiting gaat ten koste van 8 parkeerplaatsen.

Advies Milieuadviesraad en Klankbordgroep verkeer m.b.t. directe schoolomgeving

De massastudie is met de Milieuadviesraad en de Klankbordgroep verkeer besproken. De Milieuadviesraad geeft in haar advies aan dat de bestaande houtwallen van een niet te onderschatten historische en ecologische waarde zijn en in belangrijke mate bijdragen aan het leefmilieu in Haren. Zij onderschrijven de plannen voor onderhoud en herstel van de houtwallen. De Mar is van mening dat de doorgaande fietsroute de verkeersonveiligheid verhoogt en dat het noodzakelijk is een oversteekmogelijkheid te creëren tussen het parkeerterrein en OBS Brinkschool. Zij zijn kritisch over deze doorgaande fietsverbinding en bevelen aan om te kijken of er een andere duurzame oplossing mogelijk is in het verzorgingsgebied van de school, waarbij een energieneutrale school het uitgangspunt moet zijn.

De klankbordgroep verkeer adviseert om de fietsroute op het huidige tracé te handhaven en het autoverkeer af te wikkelen via de Kiss & Ride voorziening aan de westzijde van de Peter Petersenschool. Zij adviseren daarnaast om de Kiss & Ride voorziening met minder capaciteit uit te voeren, om brengen en halen met de auto te ontmoedigen en elders in de directe omgeving ruimte te bieden voor logisch ingerichte Kiss & Ride voorzieningen.

De adviezen, alsmede de reactie van het college op dit advies zijn in bijlage 10 weergegeven.

2nd opinion Royal Haskoning DHV op directe schoolomgeving

Zoals onder punt 8 is aangegeven, heeft Royal Haskoning DHV een second opinion uitgevoerd op de voorliggende plannen. Royal Haskoning DHV stelt dat met scenario 1 (Doorgaande fietsverbinding en ontsluiting kantoren tussen scholen) geen verkeersveilige oplossing wordt geboden. Ook scenario twee (Verkeersvrij plein) leidt volgens Royal Haskoning DHV niet tot een verkeersveilige oplossing omdat er geen duidelijke toegang tot de schoollocaties voor fietsverkeer is, waardoor fietsverkeer zich mengt met autoverkeer. Daarnaast leidt het vervallen van de fietsdoorsteek volgens Royal Haskoning DHV tot extra conflicten tussen auto- en fietsverkeer ter plaatse van de toegang van het parkeerterrein en het kruispunt Oosterweg – Rummerinkhof – Kromme Elleboog. Royal Haskoning DHV adviseert de toegangslocaties van het auto- en fietsverkeer te scheiden in een model waarbij de fietsverbinding wordt gehandhaafd en de auto-ontsluiting van de kantoren via het parkeerterrein loopt, conform scenario 3. Met het scheiden van verkeersstromen, en een goed ingerichte oversteekmogelijkheid tussen beide scholen kan volgens Royal Haskoning DHV een verkeersveilige ontsluiting worden gewaarborgd. De oversteekmogelijkheid dient bij voorkeur op één centrale locatie te worden gefaciliteerd, waarbij de fietsverbinding fysiek moet zijn afgeschermd en afgesloten van de schoolpleinen.

Bij de ingang van de schoolpleinen dient voldoende wachtruimte te worden gesitueerd voor ouders bij de haal- en brengmomenten. De second opinion is als bijlage 11 bij het raadsvoorstel opgenomen.

Voorstel verkeer schoolomgeving: doorgaande fietsverbinding, ontsluiting kantoren via K+R
De adviezen van de Milieu-adviesraad en Klankbordgroep verkeer, alsmede de adviezen uit de second opinion zijn meegenomen in de afweging om te komen tot een voorkeursscenario.

Gezien de hoge verkeersbelasting van het kruispunt Oosterweg – Rummerinkhof – Kromme Elleboog en de Oosterweg op de piekmomenten in de ochtendspits, achten wij het niet verantwoord om de doorgaande fietsverbinding naar DHE te laten vervallen, waardoor dit fietsverkeer zich voor een belangrijk deel verplaatst naar de Rummerinkhof en Oosterweg. Wij zien de noodzaak van een goed ingerichte en veilige oversteekmogelijkheid vanaf het parkeerterrein naar de Brinkschool, zoals is geadviseerd door Royal Haskoning DHV. Vanwege de verkeersveiligheid wordt de ontsluiting van de kantoren verlegd naar het parkeerterrein. Hiervoor is het noodzakelijk de doorsteken door de houtwal te verbreden en een aantal bomen op de route via het parkeerterrein te kappen. Ten opzichte van scenario 1 kunnen 8 parkeerplaatsen minder worden gerealiseerd. Deze kunnen worden gecompenseerd door de aankoop van een strook van het naastgelegen perceel.

11. Reactie omwonenden en belangstellenden op voorgestelde plannen

Op 16 mei jl. heeft een inloopavond plaatsgevonden voor omwonenden van de Rummerinkhof en andere belanghebbenden. Op deze goed bezochte inloopavond zijn de varianten van de nieuwbouw van OBS Brinkschool en uitbreiding van de Peter Petersenschool, de ontsluiting van het gebied en de verkeersafwikkeling van het kruispunt Rummerinkhof – Oosterweg – Kromme Elleboog besproken. De geuite reacties betroffen met name de volgende punten. Per punt is en is beargumenteerd in hoeverre de opmerkingen zijn meegewogen en meegenomen in de plannen.

1. De locatie Rummerinkhof wordt niet door eenieder als geschikte locatie gezien voor de huisvesting van OBS Brinkschool;
Uit de locatieverkenning blijkt dat de locatie Rummerinkhof de meest geschikte locatie is. De locatie is niet optimaal, maar met de in dit raadsvoorstel beschreven maatregelen is OBS Brinkschool op deze locatie goed in te passen.
2. Direct omwonenden hebben zorgen geuit over de verkeersveiligheid in de directe omgeving van het scholengebied als gevolg van de toename van het verkeer;
De huisvesting van OBS Brinkschool leidt tot een toename van het verkeer. Om te voorkomen dat deze toename leidt tot onveilige verkeerssituaties en overlast, is kritisch gekeken hoe het Kiss & Ride verkeer zo optimaal mogelijk kan worden afgewikkeld, waarbij verkeersopstopping tot een minimum wordt beperkt. Ook is er voor gekozen de fietsdoorsteek tussen de scholen in stand te houden, zodat het fietsverkeer zich zo minimaal mogelijk hoeft te mengen met het autoverkeer.
3. Er zijn suggesties gedaan om de verkeers- en parkeerdruk te reduceren door personeel en eventueel ouders te laten parkeren bij de P+R bij het station;
Met de schooldirecties zijn principe-afspraken gemaakt over het ontmoedigen van het autoverkeer door personeel. Het laten parkeren van personeel buiten de directe omgeving van het scholengebied is daarbij één van de maatregelen.
4. Er is verzocht de houtwallen in stand te houden;
Op basis van de Bomen Effect Analyse zijn de plannen bijgesteld, zodat de effecten of de houtwallen zoveel als mogelijk geminimaliseerd zijn.
5. Er zijn bezwaren geuit tegen de voorgestelde verplaatsing van de schooltuin van de Peter Petersenschool en de doorsnijding van het schoolplein/schooltuin met de ontsluiting van Kiss & Ride.

In de nader uitgewerkte plannen is de schooltuin van de Peter Petersenschool gehandhaafd.

12. Kostendekking onderwijshuisvesting

De investeringen die gemeoid zijn met de aanpassingen ten behoeve van de onderwijshuisvesting aan de Rummerinkhof zijn opgenomen in het IHP 2018-2021. Hierin zijn tevens de infrastructurele maatregelen opgenomen die benodigd zijn om de huisvesting in te kunnen passen, zoals de aanpassing van het kruispunt Rummerinkhof – Oosterweg – Kromme Elleboog, de aanleg van de parkeervoorzieningen en de aanpassingen ten behoeve van de doorgaande fietsroute.

De lasten uit het IHP 2018-2021 zijn opgenomen in de begroting 2018. De totale in het IHP 2018-2021 opgenomen investeringen ten behoeve van de aanpassingen van de onderwijshuisvesting aan de Rummerinkhof betreffen:

Investerings IHP	2018	2019	2020	2021	Totaal
Brinkschool (o.b.v. renovatie)	€ 484.000,00	€ 3.552.000,00			€ 4.036.000,00
Groot onderhoud gymzaal Rummerinkhof	€ 59.000,00	€ 436.000,00			€ 495.000,00
Afboeken boekwaarde gebouw Visio	€ 192.000,00				€ 192.000,00
Sloopkosten Visio	€ 45.000,00				€ 45.000,00
Uitbreiding PPS	€ 672.000,00				€ 672.000,00
1e inrichting 12e t/m 15e groep Brinkschool		€ 29.000,00	€ 29.000,00		€ 58.000,00
1e inrichting gymzaal Rummerinkhof 8 t.b.v. basisonderwijs	€ 53.000,00				€ 53.000,00
1e inrichting PPS	€ 15.000,00				€ 15.000,00
Correctie prijspeil	€ 323.000,00				€ 323.000,00
investerings IHP prijspeil investering	€ 1.843.000,00	€ 4.017.000,00	€ 29.000,00	€ -	€ 5.889.000,00

De kosten zijn op basis van de huidige plannen geactualiseerd en geïndexeerd. De prijsontwikkelingen in de bouw leidt met name tot een verhoging van de investeringen van de uitbreiding en aanpassing van de onderwijshuisvesting. Gezien de grillige ontwikkelingen van de bouwkosten kunnen budgetoverschrijdingen niet worden uitgesloten. Deze kunnen, weliswaar in beperkte mate, worden afgedekt uit een aanvullende post voor onvoorzien en risico's. Dit leidt tot de volgende investeringen:

Geactualiseerde investeringen	2018	2019	2020	2021	Totaal
Aanpassing Rummerinkhof 8 t.b.v. Brinkschool incl. gymzaal	€ 543.000,00	€ 4.837.000,00			€ 5.380.000,00
Dekking investering uit huuropbrengsten		€ -1.179.000,00			€ -1.179.000,00
1e inrichting 12e en 13e groep Brinkschool	€ 29.000,00				€ 29.000,00
1e inrichting 14e en 15e groep Brinkschool		€ 29.000,00			€ 29.000,00
1e inrichting 16e groep Brinkschool			€ 15.000,00		€ 15.000,00
1e inrichting gymzaal Rummerinkhof 8 t.b.v. basisonderwijs		€ 53.000,00			€ 53.000,00
Sloopkosten Visio		€ 50.000,00			€ 50.000,00
Afboeking boekwaarde Visio		€ 192.000,00			€ 192.000,00
Uitbreiding PPS		€ 960.000,00			€ 960.000,00
1e inrichting 11e groep PPS		€ 15.000,00			€ 15.000,00
overig onvoorzien, risico's en projectbegeleiding	€ 29.000,00	€ 248.000,00	€ 1.000,00		€ 278.000,00
geactualiseerde investeringen	€ 601.000,00	€ 5.205.000,00	€ 16.000,00	€ -	€ 5.822.000,00

De kapitaalslasten van deze investeringen zijn afgezet tegen de kapitaalslasten voortkomend uit de geraamde investeringen in het IHP, die zijn opgenomen in de begroting van 2018. Deze vergelijking is in onderstaand overzicht weergegeven.

	2018	2019	2020	2021	2022
Jaarlasten cf. IHP	€ 192.000	€ 58.000	€ 296.000	€ 296.000	€ 292.000
Jaarlasten actuele plannen	€ 0	€ 197.000	€ 298.000	€ 296.000	€ 292.000

Door vertraging in de plannen schuiven sommige lasten door naar achteren. Per saldo zijn liggen de jaarlasten voor de geactualiseerde plannen lager dan de in de begroting 2018 opgenomen jaarlasten van het IHP 2018-2021 ten behoeve van de onderwijshuisvesting aan de Rummerinkhof. Op langere termijn zijn de jaarlasten gelijk.

Voor de Peter Petersenschool is vooralsnog uitgegaan van een uitbreiding van 371 m² bvo, op basis van de leerlingenprognose uit 2017. De directie van de Peter Petersenschool heeft aangegeven dat deze uitbreiding op grond van de huidige ontwikkelingen naar verwachting niet toereikend zal zijn. Indien er op basis van de tellingen per 1 oktober 2018 wordt geconstateerd dat er sprake is van een substantiele toename ten opzichte van de prognoses, kan de omvang van de uitbreiding worden herijkt. De eventuele financiële consequenties worden dan verwerkt in de najaarsrapportage.

13. Investing aanpassingen infrastructuur

In het IHP 2018-2021 is ten behoeve van de aanpassingen een post opgenomen van € 1.020.000. Van de actuele plannen zijn de kosten geraamd, resulterend in de volgende kosten:

Aanpassing kruispunt	€ 122.000
Aanleg parkeervoorziening	€ 392.000
Fietsstraat Rummerinkhof	€ 305.000
Aanpassing openbare ruimte/pleinen/groen (stelpost)	€ 100.000
Onvoorzien/begeleiding (10%)	€ 100.000
 Totaal infrastructurale aanpassingen	 € 1.020.000

Ten behoeve van de doorgaande fietsverbinding is een subsidie aangevraagd bij de provincie. De provincie heeft inmiddels te kennen gegeven dat er een subsidie verleend zal worden. De beschikking van de toekenning van de subsidie en de aan de subsidie gestelde voorwaarden zijn nog niet exact bekend, derhalve is de subsidie nog niet ingerekend in de kostenraming. De wijziging van scenario 1 naar 2 leidt naar verwachting niet tot substantiele wijzigingen in de kosten. Derhalve zijn de kostenramingen niet bijgesteld.

Geconcludeerd wordt dat de kosten voor de infrastructurale aanpassingen passen binnen de in het IHP 2018-2021 opgenomen investeringen. Daarmee vallen de jaarlasten van de investering binnen de in de begroting voor 2018 opgenomen jaarlasten.

14. Communicatie

Op 16 mei jl. heeft een inloopavond over de plannen plaatsgevonden. De suggesties die tijdens deze inloopavond zijn geuit zijn meegewogen in de totstandkoming van de in dit raadsvoorstel verwoorde plannen.

Op dinsdag 4 september jl. is het in de raadsvergadering van september voorgelegde voorkeursmodel (scenario 1 'Doorgaande fietsverbinding en ontsluiting kantoren tussen scholen') aan omwonenden en andere belanghebbenden gepresenteerd. Het voorliggende voorkeursscenario wordt via de projectwebsite aan belanghebbenden gepresenteerd. De eerder aangeschreven belanghebbenden worden hierop per e-mail en brief geattendeerd. Gezien de herfstvakantie is het helaas niet haalbaar om voor de raadsvergadering van 29 oktober een inloopavond te organiseren om de bijgestelde plannen te presenteren. Deze kan na positieve besluitvorming alsnog worden georganiseerd. Ook in de uitwerking van de plannen worden omwonenden en andere belanghebbenden nadrukkelijk betrokken. Zij worden geïnformeerd over de te doorlopen processen en procedures. De communicatie naar bewoners wordt in nauwe samenspraak met OBS Brinkschool en de Peter Petersenschool uitgevoerd.

15. Fasering en planning

Gezien de snelle groei van OBS Brinkschool is een spoedige herhuisvesting zeer gewenst. Met de tijdelijke inhuizing aan de Rummerinkhof 8 is voorlopig voorzien in voldoende capaciteit. Niet eerder dan na vaststelling van de locatiekeuze en de verkeersafwikkeling door de raad en de Arhi-goedkeuring van dit besluit, kan de planuitwerking van de onderwijshuisvesting en de infrastructurele aanpassingen ter hand worden genomen en kan de fasering van de werkzaamheden worden uitgewerkt. Daarbij is het streven om dat de vervangende huisvesting voor OBS Brinkschool en de uitbreiding van de Peter Petersenschool in de loop van 2020 in gebruik kan worden genomen.

In de fasering is het uitgangspunt dat de infrastructurele aanpassingen van het kruispunt zijn uitgevoerd en een, al dan niet tijdelijke, Kiss & Ride voorziening beschikbaar is zodra OBS Brinkschool het gebouw in gebruik neemt. De aanpassing van het kruispunt wordt zo spoedig mogelijk uitgevoerd. In verband met de fasering van de uitvoering kan het nodig zijn dat een aantal groepen van de Peter Petersenschool tijdelijk elders gehuisvest moeten worden.

16. Financiële consequenties en Arhi toezicht

Het raadsbesluit tot vaststelling van het IHP 2018 – 2021 is in het kader van de wet Arhi goedgekeurd reeds door Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen. Aangezien het krediet voor de locatie Rummerinkhof in dit besluit is aangehouden, is aanvullend nog goedkeuring nodig op voorliggend besluit.

Voor de onderzoeken en advisering met betrekking tot de plannen van de herhuisvesting van OBS Brinkschool is in maart 2018 een budget van € 95.000 bijgeraamd. Als gevolg van de extra onderzoeken is dit budget niet toereikend en moet er ca. € 20.000 worden bijgeraamd in de begroting 2018.

17. Geheimhouding

Het college heeft op grond van artikel 10, tweede lid sub b van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) besloten om toepassing te geven aan artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet en zo (voorlopige) geheimhouding op te leggen op de bijlagen 4 en 5, met uitzondering van de bijlagen bij bijlage 5, bij dit raadsvoorstel. Hierbij is het belang van het verstrekken van informatie afgewogen tegen de economische en financiële belangen van de gemeente. Aangezien de bijlagen 4 en 5 bij dit raadsvoorstel informatie bevatten over hoe de gemeente de kosten ten aanzien van de verbouw van het gebouw Rummerinkhof 8 inschat, is het college van mening dat het belang van het verstrekken van informatie niet opweegt tegen het belang van de gemeente dat geschaad zal worden als de financiële en economische afwegingen openbaar worden gemaakt. De onderhandelingspositie van de gemeente kan immers vergaand geschaad worden als geen geheimhouding op de bijlagen wordt opgelegd.

Wij adviseren u om de voorlopig opgelegde geheimhouding op de bijlagen 4 en 5, met uitzondering van de bijlagen bij bijlage 5, te bekrachtigen. Nadat de uitvoerende werkzaamheden van de gebouwaanpassingen na aanbesteding zijn gegund, kan deze geheimhouding opgeheven worden, omdat de hiervoor genoemde belangen dan niet meer geschaad kunnen worden. Wij kunnen u daartoe indien gewenst tegen die tijd een voorstel voor doen.

18. Voorgestelde beslissing

Wij stellen u voor om:

1. Op basis van de definitieve locatiekeuze en met de verkeersafwikkeling voor de huisvesting van de Brinkschool op de locatie Rummerinkhof 8 het in de raadsvergadering d.d. 27 november 2017 aangehouden krediet voor de locatie Rummerinkhof van € 6.586.000 (exclusief correctie prijspeil) beschikbaar te stellen;

2. De door het college opgelegde verplichting tot geheimhouding ten aanzien van de bijlagen bij het raadsvoorstel met financieel en economisch belang, zijnde bijlage 4 'Samenvatting haalbaarheidsonderzoek renovatie Rummerinkhof 8 d.d. 12 juli 2018' en bijlage 5 'Haalbaarheidsstudie renovatie Rummerinkhof 8 d.d. 6 oktober 2017' met uitzondering van de bijlagen, op grond van artikel 25, derde lid Gemeentewet te bekrachtigen;
3. Een bedrag van € 20.000 voor onderzoek en advisering bij te ramen in de begroting 2018.

Haren, 16 oktober 2018

burgemeester en wethouders,

mr. M.P. de Wilde,
secretaris

P. van Veen,
burgemeester