COMM 10 februari 2026
Punt 7: Tussentijdse uitgangspunten nieuwbouw Mariaschool Oranje Nassauplein

Indiener: René de Bakker (ChristenUnie)

VRAAG 1
De discrepantie tussen de gemeentelijke parkeernorm en de CROW norm is wel erg groot. De omwonenden ervaren (aan de hand van de ondertekenaars bij de brief te zien) momenteel behoorlijke parkeeroverlast etc.
In hoeverre kan hierin tegemoet worden gekomen door de kiss-and-ride plekken alleen voor bepaalde raamtijden "verboden te parkeren" te maken namelijk de breng en haaltijden? Zodat hier (bijv 's avonds bij oudergesprekken, of bij avondgebruik door verenigingen) gewoon regulier geparkeerd kan worden.
REACTIE
Er ligt nog geen voorstel over de Kiss&Ride plekken. In de verkenning is onderzocht op welke locatie een Kiss&Ride mogelijk zou zijn. De exacte locatie, manier van gebruiken en effect op de verkeersstromen wordt in een later stadium onderzocht. De oplossingsrichting die u benoemt zullen wij meenemen in de afweging.

VRAAG 2
Het perceel is behoorlijk groot, desondanks lijkt er onvoldoende ruimte te zijn. Is er een scenario onderzocht waarbij personeel kan parkeren hetzij in een half verdiepte laag hetzij op een plat dak ? Kan dit als optie worden meegegeven aan de architect richting het VO ?
REACTIE
Er is niet in een scenario onderzocht om te parkeren in een half verdiepte laag of op een plat dak. In de aanbesteding voor de architectenselectie is dit ook niet als optie meegegeven. (Half)verdiept parkeren is kostenverhogend. Op basis van het beschikbare budget, is de aanname dat de (half)verdiept parkeren geen optie is. Parkeren op een plat dak is ook duur (verstevigen dakconstructie) en behoeft ook een rijbaan om boven op het dak te komen.

VRAAG 3
Mede in verband hiermee: tot welke hoogte mag de schoolbebouwing volgens het bestemmingsplan ? Moet dit eventueel worden bijgesteld zodat een verdiepte parkeerlaag mogelijk kan worden gemaakt, met daarop nog steeds twee bouwlagen voor de school ? Een eventuele hoogteverspringing maakt het gebouw dan gelijk ook al minder massief. Anders gevraagd: helpt het als we de architect op dit punt wat meer speelruimte geven.
REACTIE
De maximale bouwhoogte uit het Omgevingsplan is een goothoogte van zes meter. Het verhogen van de maximale bouwhoogte geeft meer ruimte voor een ontwerp, wat een architect kan helpen. (Half)verdiept parkeren is kostenverhogend. Op basis van het beschikbare budget, is de aanname dat de (half)verdiept parkeren geen optie is.

De omwonenden hebben aangegeven dat de bouwhoogte een zorg is. Extra ruimte bieden om hoger te kunnen bouwen ligt niet in lijn met de zorgen van de omwonenden.

VRAAG 4
In hoeverre kan er ruimte worden gecreëerd door ook de fietsplekken te combineren in een half verdiepte / half verhoogde laag ? (De voorwielen van de onderste laag zitten dan onder de bovenste laag). Alternatief kan ook: een niet al te hoge half verdiepte fietsparkeerkelder als souterrain onder het middendeel van het gebouw, bereikbaar vanuit de Pr Marijkelaan en Willem de Zwijgerlaan, met een open doorgang midden onder het gebouw, vergelijkbaar met de middendoorgang van de fietsenkelder bij Delft Centraal Station.
REACTIE
Zie het eerste deel van het antwoord onder Vraag 2 en het tweede deel onder Vraag 3.

VRAAG 5
Wat is de prognose voor de leerling-aantallen de komende tien jaar ? Hoeveel lokalen zijn hiervoor echt nodig, gezien de piekbezetting ?
REACTIE
De leerlingenaantallen zijn gebaseerd op de meest recente prognoses die ook in het IHP zijn gehanteerd. Deze laten zien dat het aantal leerlingen op de langere termijn stabiliseert, terwijl het actuele aantal op dit moment iets hoger ligt dan de prognose. Daarom wordt in de verdere uitwerking niet alleen gekeken naar de huidige situatie, maar ook naar piekbezetting en de ontwikkeling over de komende jaren, in afstemming met de scholen. Daarbij wordt ingezet op een efficiënt en flexibel gebouw, dat kan meebewegen met veranderende leerlingaantallen.

VRAAG 6
Er zijn momenteel drie scenarios onderzocht met elk een eigen bebouwd vlak en bijbehorend schoolplein. Wij hechten gezien de grote investeringen aan schoolpleinen die (1) zo "rechthoekig" mogelijk zijn d.w.z. qua indeling zo flexibel mogelijk, voor optimale bruikbaarheid. Kan het schoolplein-oppervlak in de situatietekeningen daarom worden gesplitst in het oppervlak van de minder goed bruikbare "lange stroken" achterlangs de school resp. het oppervlak aan fietsenstalling (nu onduidelijk) resp. het resterende min of meer rechthoekige goed te benutten speeloppervlak ? (2) in principe ook buiten schooltijd bruikbaar zijn bijv als trap- of basketballveldje.
REACTIE
(1) In het vervolgtraject kunnen wij duidelijker aangeven wat het oppervlak is van de goed te benutten schoolpleinen.
(2) Hier is nog geen standpunt over ingenomen door het college, school en de omwonenden. Wel is de wens van de school en omwonenden dat het schoolplein buiten schooltijden niet openbaar toegankelijk wordt.

VRAAG 7
Aanvullende vraag in verband met (2): in hoeverre is er momenteel sprake van hangplekken op deze lokatie? Een nieuwe sportplek creëren voor buiten de reguliere schooltijden is mooi, maar het moet geen hangplek worden met overlast voor de buurt.
REACTIE
Op dit moment is het schoolplein niet openbaar toegankelijk. Er is geen signaal dat het schoolplein van de Mariaschool gebruikt wordt als hangplek.

VRAAG 8
Klopt het dat er in de drie varianten momenteel parkeerplekken zijn geprojecteerd tpv uitritten van omwonenden? Zo ja: kunnen deze in de stukken worden gemarkeerd en in mindering gebracht ?
REACTIE
Wij zijn ons niet bewust dat er parkeerplekken zijn geprojecteerd ter plaatse van uitritten van omwonenden. De parkeerplekken uit de verkenning zijn ingetekend als mogelijkheden. Als deze niet uitvoerbaar zijn, zullen de parkeerplekken in het schetsontwerp en voorlopig ontwerp op een andere manier ingevuld moeten worden.

VRAAG 9
Is min of meer bekend welke woningen rond het perceel niet zijn onderheid? Zo ja kunnen deze op een situatietekening worden aangegeven ? Dit zodat wij een beeld hebben van het risico op gebouwschade voor omwonenden.
REACTIE
Het is bekend dat de woningen rondom het plangebied niet onderheid zijn. In dit stadium van de planontwikkeling is nog niet duidelijk om welke woningen dit exact gaat. Het is gebruikelijk dat de aannemer voorafgaand aan de bouw het risicogebied onderzoekt.

VRAAG 10
Zijn in de ramingen momenteel kosten opgenomen voor (a) een gecertificeerde nulmeting m.b.t. scheuren en gebreken bij de omliggende woningen (b) eventueel herstel van gebreken die ontstaan tijdens de bouw en/of (met name) een afdoende verzekering hiervoor?
REACTIE
Op dit moment hebben wij nog geen ramingen voor de nieuwbouw van de Mariaschool. Deze gaan wij opstellen op basis van een schetsontwerp die volgt uit de architectenselectie. Als de gemeenteraad het besluit neemt over businesscase om de nieuwe school daadwerkelijk te bouwen, wordt in de latere aanbesteding voor de bouw van de school de bouwschades meegenomen.

VRAAG 11
Is onderzocht (of is er anders op andere wijze een beeld te geven van) in hoeverre het risico op gebouwschade bij omwonenden kan worden verkleind door de huidige fundering te 'recyclen', wat wellicht mogelijk is door te bouwen met een lichtere bouwwijze (CLT/hsb)?
REACTIE
Dit is niet onderzocht.