

HAALBAARHEID HERHUISVESTING HET KOFCHIP EN AMSTELSCHOOL

Een verkenning naar mogelijkheden voor herhuisvesting op de bestaande
schoollocaties en op de Bindelwijk-locatie

Inhoudsopgave

Samenvatting	- 3 -
1. Inleiding	- 5 -
1.1 Aanleiding en context.....	- 5 -
1.2 Onderzoeksgeschiedenis.....	- 5 -
1.3 Onderzoeksvraag college van B en W	- 6 -
1.3.1 Scenario 1: locatie Bindelwijk.....	- 6 -
1.3.2 Scenario 2: huidige schoollocaties	- 6 -
1.4 Leeswijzer	- 7 -
2. Programma 'IKC Kofschip / Amstelschool'	- 8 -
2.1 Beleidsmatige uitgangspunten IKC.....	- 8 -
2.2 Huidige gegevens scholen	- 8 -
2.2.1 Het Kofschip	- 8 -
2.2.2 Amstelschool	- 8 -
2.3 Omvang gebruik kinderopvangpartner	- 8 -
2.4 Globale omvang programma.....	- 9 -
2.4.1 Vergelijking omvang programma in eindrapportage Van Riezen.....	- 9 -
3. Scenario 1: locatie Bindelwijk	- 11 -
3.1 Beschrijving huidige locatie.....	- 11 -
3.2 Huidige programma Bindelwijk-accommodatie.....	- 12 -
3.3 Variant 1a: realisatie IKC + sloop en verplaatsing sporthal.....	- 12 -
3.3.1 Ruimtelijke aspecten	- 12 -
3.3.2 Verkeerskundige aspecten	- 13 -
3.3.3 Kosten	- 14 -
3.3.4 Conclusie	- 15 -
3.4 Variant 1b: realisatie IKC en handhaven sporthal	- 16 -
3.4.1 Ruimtelijke aspecten	- 16 -
3.4.2 Verkeerskundige aspecten	- 18 -
3.4.3 Kosten.....	- 19 -
3.4.4 Conclusie	- 19 -
3.5 Variant 1c: realisatie IKC en sportzaal	- 21 -
3.5.1 Ruimtelijke aspecten	- 21 -
3.5.2 Verkeerskundige aspecten	- 21 -
3.5.3 Kosten.....	- 22 -
3.5.4 Conclusie	- 22 -
4. Scenario 2: huidige schoollocaties.....	- 24 -
4.1 Beschrijving huidige locaties	- 24 -
4.1.1 Het Kofschip	- 24 -
4.1.2 Amstelschool	- 25 -
4.2 Variant 2a: realisatie IKC op huidige locatie Kofschip	- 26 -
4.2.1 Ruimtelijke aspecten	- 26 -
4.2.2 Verkeerskundige aspecten	- 26 -
4.2.3 Kosten.....	- 27 -
4.2.4 Conclusie	- 28 -
4.3 Variant 2b: realisatie IKC op huidige locatie Amstelschool.....	- 29 -
4.3.1 Ruimtelijke aspecten.....	- 29 -
4.3.2 Verkeerskundige aspecten	- 29 -
4.3.3 Kosten.....	- 31 -
4.3.4 Conclusie	- 32 -

Samenvatting

Medio 2016 is een haalbaarheidsonderzoek gestart naar de mogelijkheden om de basisscholen Het Kofschip en de Amstelschool in Ouderkerk aan de Amstel onder te brengen in een nieuw te realiseren Integraal Kindcentrum (IKC). Een IKC is een voorziening waarin organisaties als onderwijs, kinderdagverblijf, buitenschoolse opvang en peuterspeelzaal voor kinderen (0-12 jaar) worden samengevoegd onder één dak. In dat onderzoek zijn drie nieuwe locaties onderzocht als potentiële locatie voor een nieuw te bouwen IKC. Ook zijn de gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de parkeerdruk in beeld gebracht.

Vervolgens heeft het college van B en W eind 2018 opdracht gegeven aanvullend onderzoek te doen naar de mogelijkheden het IKC te realiseren op één van de huidige schoollocaties of op de locatie van sporthal Bindelwijk. Bij de laatste locatie is het van belang de gevolgen voor de maatschappelijke partners en gebruikers van de sporthal te betrekken in het onderzoek.

Dit onderzoek gaat uit van een IKC met een omvang van 2.537 m² bruto vloeroppervlakte en daarnaast 1.000 m² buitenruimte. Daarbij wordt uitgegaan van het huidige totale aantal leerlingen van beide scholen (405), 32 peuters en 8 baby's/dreumesen. Aan de hand van deze gegevens is de ruimtelijke inpasbaarheid op de genoemde locaties onderzocht waarbij ook de gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de parkeerdruk globaal inzichtelijk zijn gemaakt. Indien in een later stadium blijkt dat er extra behoefte is aan ruimten voor kinderdagopvang en/of andere kindvoorzieningen, dient dit te worden meegenomen in een vervolgonderzoek.

Locatie Bindelwijk

Op de locatie Bindelwijk lijkt het mogelijk de huidige sporthal te handhaven en de bestaande ruimten voor maatschappelijke voorzieningen te slopen en te vervangen door nieuwbouw waarin zowel het IKC als de maatschappelijke voorzieningen worden ondergebracht. In dat geval zal de nieuwbouw uit drie bouwlagen bestaan. Wel moeten de gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de parkeerdruk nog worden onderzocht. Daarnaast zal in een vervolgonderzoek de praktische en bouwtechnische haalbaarheid moeten worden onderzocht.

Locatie Het Kofschip

De huidige locatie van Het Kofschip is alleen geschikt voor realisatie van het IKC als het bestemmingsplan zodanig wordt gewijzigd dat het mogelijk wordt twee bouwlagen te realiseren. De extra (36) parkeerplaatsen die aangelegd dienen te worden om de parkeerdruk voor een IKC op te vangen, vragen meer aandacht. Een concrete oplossing hiervoor is niet voorhanden.

Locatie Amstelschool

Op de huidige locatie van de Amstelschool is het eveneens mogelijk binnen de kaders van het bestemmingsplan een IKC met het gewenste programma te realiseren. Net als bij de locatie Het Kofschip is geen concrete oplossing voorhanden voor de aanleg van extra (36) parkeerplaatsen.

De verschillende scenario's zijn in onderstaande matrix per onderdeel weergegeven:

	<i>Ruimtelijke inpasbaarheid</i>	<i>Parkeer-situatie</i>	<i>Verkeers- afwikkeling</i>	<i>Kosten</i>
Scenario 1: locatie Bindelwijk				
1a: realisatie IKC + sloop en verplaatsing sporthal + 13 eengezinswoningen	+	+	++	--
1b: realisatie IKC en handhaven sporthal (wel of niet inclusief maatschappelijke voorzieningen)	+	+/-*	++	+/-
1c: realisatie IKC en sportzaal (wel of niet inclusief maatschappelijke voorzieningen)	++	+	++	--
Scenario 2: huidige schoollocaties				
2a: realisatie IKC op huidige locatie Het Kofschip	+/-	--	+/-	+/-
2b: realisatie IKC op huidige locatie Amstelschool	+/-	--	+/-	+/-

* Het is de verwachting dat alleen in bepaalde gevallen (zoals grote sportevenementen i.c.m. met ouderavonden/kerkdienst) de parkeersituatie lastig is, vandaar de +/-.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en context

In 2016 is een haalbaarheidsonderzoek gestart naar de mogelijkheden om vervangende nieuwbouw te realiseren voor de basisschool Het Kofschip en de Amstelschool. Beide scholen maken onderdeel uit van onderwijsgroep Amstelland. Dit onderzoek volgde op een eerdere toezegging van het college van B en W aan onderwijsgroep Amstelland om binnen een periode van vijf jaar nadat een eerder plan voor nieuwbouw in Ouderkerk Oost niet door is gegaan, opnieuw te gaan kijken naar mogelijkheden voor nieuwbouw voor deze scholen. Daarnaast is met de onderwijsgroep Amstelland besproken dat twee locaties voor de school Het Kofschip niet wenselijk zijn. Bovendien voldoet de huidige staat van Het Kofschip niet aan de huidige normen van onderwijshuisvesting.

Onderwijsgroep Amstelland heeft de ambitie om de twee scholen te transformeren naar één school met meerdere onderwijsconcepten en integratie van kinderopvang, voor- en naschoolse opvang. Deze ambitie sluit aan op het Beleidsplan Onderwijs 2016 – 2020 waarin de ontwikkeling van zogenaamde Integraal Kind Centrum (IKC's) wordt gestimuleerd.

1.2 Onderzoeksgeschiedenis

Eind 2016 heeft Van Riezen Consult BV (hierna: Van Riezen) de eindrapportage van het 'Haalbaarheidsonderzoek nieuwbouw voor Het Kofschip en de Amstelschool' gepresenteerd, zie bijlage 1. De onderzoeksresultaten zijn begin 2017 voorgelegd aan het college. In het rapport zijn drie locaties benoemd waar een nieuwe school gebouwd zou kunnen worden met een beeld van de kosten bij elk scenario. Het college heeft op dat moment een voorkeur uitgesproken voor de locatie Bindelwijk zonder de andere alternatieven direct af te wijzen.

Daarbij heeft het college besloten een kort onderzoek te doen naar de verkeerskundige gevolgen van de voorgestelde situatie bij de Bindelwijk indien daar een IKC zou worden gerealiseerd. Dit verkeerskundig onderzoek is eveneens uitgevoerd door Van Riezen in samenwerking met de gemeente.

De uitkomsten hiervan zijn besproken met het college en riepen extra vragen op over gevolgen voor omgeving en kosten. De conclusie was dat een nader en groter verkeerskundig onderzoek nodig was. De opdracht van het college was om in samenhang met het verkeerskundig onderzoek naar het centrum van Ouderkerk ook een onderzoek te doen naar de verkeerskundige gevolgen voor alle drie genoemde potentiële schoollocaties uit het onderzoek.

De uitkomsten van dit onderzoek door Goudappel Coffeng zijn medio 2018 besproken door het (inmiddels nieuwe) college. Daaruit is op hoofdlijnen naar voren gekomen dat de locatie Ouderkerk Oost vanwege de verkeersbewegingen en de ligging/locatie (de afstand ten opzichte van de leerlingenherkomst) afvalt. Ook de locatie aan de Jacob van Ruisdaelweg is om meerdere redenen, waaronder niet bouwen in het groen, afgevallen. De verkeerskundige gevolgen voor de locatie Bindelwijk lijken mee te vallen en vooralsnog behoudt deze locatie de voorkeur van het college. Wel heeft het college een aantal aanvullende vragen gesteld over de gevolgen van het bouwen van de school op de locatie Bindelwijk. Dit heeft eind 2018 geresulteerd in een nieuwe uitvraag voor vervolgonderzoek.

1.3 Onderzoeksvraag college van B en W

Op 11 december 2018 heeft het college de volgende uitgangspunten geformuleerd waar de uiteindelijke schoollocatie aan moet voldoen:

- Er is voldoende ruimte voor een IKC: onderwijs en kinderopvang op één locatie, waarbij gebouwd wordt alsof er sprake is van één school.
- Verkeerstechnische gevolgen zijn beperkt of er kan een oplossing worden gerealiseerd.
- Bestaande maatschappelijke/sport functies blijven zoveel mogelijk bestaan. Indien functies moeten wijken, zijn er alternatieven of worden deze gecreëerd.
- Er wordt gekozen voor de meest voordelige optie die voldoet aan bovenstaande uitgangspunten, waarin de opbrengst van vrijvallende huidige locaties wordt meegenomen.

Het college acht voornamelijk twee scenario's denkbaar; de locatie Bindelwijk is het eerste scenario en in het tweede scenario wordt één van de twee huidige schoollocaties gebruikt. Tevens is de variant Van Riezen (2016) met betrekking tot de Bindelwijk toegevoegd in dit haalbaarheidsonderzoek. Het scenario 'locatie Bindelwijk' kent daarmee drie varianten en het scenario 'huidige schoollocatie' kent twee varianten:

1.3.1 Scenario 1: locatie Bindelwijk

Variant 1a: realisatie IKC + sloop en verplaatsing sporthal

In deze variant, opgesteld door Van Riezen in 2016, wordt een IKC gerealiseerd en de sporthal gesloopt. Deze zou dan kunnen worden verplaatst naar bijvoorbeeld Ouderkerk-Oost. Het IKC bevat in deze variant, in tegenstelling tot de varianten 1b en 1c, een gymlokaal.

Variant 1b: realisatie IKC en handhaven sporthal

Onderzoek of het mogelijk is om op deze locatie een IKC te bouwen met behoud van de sporthal. Kunnen alle huidige maatschappelijke voorzieningen in de Bindelwijk behouden blijven bij deze opdracht? Het verplaatsen van de maatschappelijke voorzieningen wordt in een aparte paragraaf toegelicht.

Variant 1c: realisatie IKC en sportzaal

Onderzoek of het mogelijk is op deze locatie een IKC te bouwen met een sportzaal die tevens gebruikt wordt door de lokale sportverenigingen. Wat kan er aan sport in het geval van een sportzaal behouden blijven in Ouderkerk en welke onderdelen zullen verplaatst moeten worden naar een eventueel nieuw te bouwen sporthal elders in de gemeente? Het verplaatsen van de maatschappelijke voorzieningen wordt in een aparte paragraaf toegelicht.

1.3.2 Scenario 2: huidige schoollocaties

Variant 2a: realisatie IKC op huidige locatie Kofschip

Is het mogelijk om op de huidige locatie van het Kofschip een IKC te bouwen die voldoet aan de opdracht. Wat zijn de gevolgen voor de bouw (hoogte), de omgeving, de verkeerssituatie en de kosten?

Variant 2b: realisatie IKC op huidige locatie Amstelschool

Is het mogelijk om op de locatie van de Amstelschool een IKC te bouwen die voldoet aan de opdracht. Wat zijn de gevolgen voor de bouw (hoogte), de omgeving, de verkeerssituatie en de kosten?

In totaal zijn er dus vijf varianten denkbaar. Voor elke variant dienen de volgende aspecten in beeld te worden gebracht:

- Onderzoek in overleg met de onderwijsgroep Amstelland of de genoemde aantallen leerlingen uit het eerste onderzoek nog actueel zijn en of dit nog gevolgen heeft voor de permanente ruimtebehoefte van de school en het te realiseren totale programma.
- Onderzoek wat de gevolgen zijn voor de (bouw)kosten zoals genoemd in het onderzoek uit 2016 als gevolg van de stijgende bouwkosten in de markt.
- Geef bij elke te onderzoeken variant op hoofdlijnen de kosten aan voor zowel het bouwen van een school als iedere andere consequentie zoals verplaatsen sport of maatschappelijke onderdelen.

Het college heeft nadrukkelijk aangegeven dat het onderzoek zich niet uitsluitend hoeft te richten op de genoemde varianten. Een eventueel afwijkende variant moet wel voldoen aan de gestelde uitgangspunten. Ook moeten de algemene aspecten zoals hierboven vermeld in beeld worden gebracht.

1.4 Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk betreft de berekening van het IKC-programma dat moet worden gerealiseerd en de onderbouwing daarvan. De onderzoeksvragen worden in hoofdstuk 3 en 4 beantwoord waarbij hoofdstuk 3 betrekking heeft op de Bindelwijk-locatie en hoofdstuk 4 op de huidige schoollocaties.

2. Programma 'IKC Kofschip / Amstelschool'

2.1 Beleidsmatige uitgangspunten IKC

Het beleids- en activiteitenplan Onderwijs Ouder-Amstel 2016-2020 is onder meer gericht op het faciliteren van brede samenwerking en het delen van accommodaties door scholen en kinderopvang, ten behoeve van een optimaal opgroei- en opvoedklimaat voor kinderen. Daarbij wordt één gezamenlijke pedagogische visie en een eenduidige aansturing geambieerd. Een fysiek Integraal Kindcentrum (IKC) waarin zowel kinderopvang en onderwijs is ondergebracht, draagt bij aan deze ambitie.

De intentie van Onderwijsgroep Amstelland om Het Kofschip en de Amstelschool te transformeren naar één school met meerdere onderwijsconcepten waarbij kinderopvang, voor- en naschoolse opvang worden geïntegreerd, sluit naadloos aan op het onderwijsbeleid van de gemeente Ouder-Amstel.

2.2 Huidige gegevens scholen

2.2.1 Het Kofschip

Het Kofschip is gevestigd in een hoofdlocatie (Turfstekerspad 1) en in een dependance (Koningin Wilhelminalaan 2). De school telde volgens cijfers van het Ministerie van Onderwijs op 1 oktober 2018 in totaal 204 leerlingen. Op de hoofdlocatie zijn twee lokalen als ruimte voor buitenschoolse opvang (BSO) ingericht en daarnaast is één lokaal specifiek ingericht voor peuterdagopvang. In de dependance is één lokaal ingericht als BSO-ruimte, daarnaast wordt ook een gemeenschappelijke ruimte en de speelzaal gebruikt als BSO-ruimte.

2.2.2 Amstelschool

De Amstelschool is gevestigd in een hoofdlocatie (Reijgershof 4). De school telde volgens cijfers van het Ministerie van Onderwijs op 1 oktober 2018 in totaal 201 leerlingen. Eén lokaal is ingericht als BSO-ruimte, daarnaast worden een gemeenschappelijke ruimte en de speelzaal ook gebruikt als BSO-ruimte. Daarnaast is één lokaal specifiek ingericht voor een peuterspeelgroep.

2.3 Omvang gebruik kinderopvangpartner

Het primaat voor het kiezen van de kinderdagopvangpartner ligt bij de Onderwijsgroep Amstelland. De gemeente heeft daarin geen formele rol.

Op dit moment biedt 'Tante Kaatje' BSO aan in beide scholen. Momenteel is een peuterspeelgroep gevestigd in de Amstelschool voor drie ochtenden per week (8.30 – 11.45 uur) en wordt dagelijks peuterdagopvang aangeboden in Het Kofschip (8.00 – 18.30 uur). In de beoogde situatie waarbij beide scholen fysiek opgaan in één IKC, is naar verwachting een behoefte aan BSO voor 100 tot 150 kinderen. Verder wordt aangenomen dat voor 32 peuters een exclusieve ruimte moet worden ingericht als peuterspeelzaal en peuterdagopvang. In dit onderzoek wordt rekening gehouden met de opvang van één groep 0 tot 2-jarigen (8 kinderen). Indien er extra opvang van de allerjongste kinderen (0 – 2 jaar) in het IKC gaat plaatsvinden, zal dat van invloed zijn op het ruimtelijk programma.

2.4 Globale omvang programma

Beide scholen telden op 1 oktober 2018 gezamenlijk 405 leerlingen hetgeen resulteert in een ruimtebehoefte van 2.237 m² bvo. Daarbij wordt eenmaal uitgegaan van een vaste voet van 200 m². Voor het bepalen van de ruimtebehoefte worden de samenwerkende scholen dus als één school beschouwd. Formeel heeft een school met een dergelijke omvang recht op 600 m² verhard buitenterrein. De ervaring leert dat dit aantal te laag is en daarnaast fors kleiner dan de omvang van de huidige schoolpleinen. Net als in het rapport van Van Riezen (2016), wordt daarom een minimale omvang van 1000 m² geadviseerd.

Het is redelijk en billijk te veronderstellen dat de exclusieve ruimte voor BSO slechts een beperkte omvang heeft. Onderwijsgroep Amstelland onderschrijft deze veronderstelling. Er zijn mooie en praktische oplossingen voorhanden waarbij een klaslokaal in enkele minuten kan worden getransformeerd tot BSO-ruimte. De exclusieve ruimte zou zich dan kunnen beperken tot magazijnruimte en eventueel stafruimte. Dit zogenaamde dubbelgebruik impliceert wel goed ontwerpen van geschikte ruimten in de school waar leerkrachten kunnen werken, aangezien leerkrachten doorgaans gewend zijn in 'hun' groepsruimte te werken na schooltijd.

Voor de kinderdagopvang is wel exclusieve ruimte noodzakelijk. De omvang hiervan is wettelijk vastgelegd en bedraagt 3,5 m² netto vloeroppervlak per kind. Een vuistregel voor de omrekening naar bruto vloeroppervlakte is de factor 1,4. Dat betekent dat 32 peuters en 8 baby's/dreumesen een ruimtebehoefte van (40 x 3,5 x 1,4) 196 m² bvo genereren. Inclusief stafruimten, sanitaire ruimten, slaapruimten en een eigen pantry voor het deel waarin de kinderdagopvang is gehuisvest, zal er globaal 300 m² bvo benodigd zijn.

Het globaal berekende totale programma voor het IKC komt dan uit op:

School:	2.237 m ²
Kinderopvangpartner:	300 m ²
	2.537 m²

Daar komt dus nog 1.000 m² bij voor de buitenruimte inclusief de buitenruimte voor de kinderdagopvang. In deze vierkante meters is nog geen rekening gehouden met parkeervoorzieningen.

De hier genoemde aantallen vierkante meters bvo zijn gebaseerd op het huidige leerlingenaantal van beide scholen (samen 405 leerlingen), op een aantal van 32 peuters en op acht 0 tot 2-jarigen. Er wordt nog een prognose opgesteld van het verwachte verloop van het aantal leerlingen van de samengevoegde school.

2.4.1 Vergelijking omvang programma in eindrapportage Van Riezen

In de vorige paragraaf is aangegeven dat de benodigde oppervlakte van het buitenterrein exact overeenkomt met de omvang die Van Riezen in haar eindrapportage heeft opgenomen.

Voor wat betreft het programma van het IKC gaat Van Riezen uit van 3.320 m² bvo. Dat is fors hoger dan de 2.537 m² uit de vorige paragraaf. Het verschil is echter goed te verklaren.

Ten eerste gaat Van Riezen in het programma van het IKC uit van een geïntegreerde gymzaal waarmee plm. 400 m² bvo is gemoeid. In dit onderzoek is het behouden van een gymnastiekvoorziening op de Bindelwijk-locatie een uitgangspunt, daarom wordt in dit ruimtelijk programma niet langer uitgegaan van een gymzaal. Daarnaast gaat Van Riezen uit van vier exclusieve lokalen voor BSO terwijl in paragraaf 2.3 wordt gesteld dat BSO in beginsel geen exclusieve ruimte nodig heeft. BSO-ruimten en onderwijsruimten worden namelijk per definitie niet simultaan gebruikt waardoor dubbelgebruik van dezelfde ruimte goed mogelijk is. Zoals eerder gesteld onderschrijft Onderwijsgroep Amstelland dit uitgangspunt. Daarmee is tevens een verschil van plm. 420 m² bvo verklaard.

Van Riezen is uitgegaan van een situatie waarbij geen opvang van 0 tot 2-jarigen plaatsvindt. In deze notitie wordt daar wel vanuit gegaan (namelijk acht 0 tot 2-jarigen). Deze nieuwe situatie leidt tot een extra ruimtebehoefte van plm. 100 m² ten opzichte van een situatie waarbij géén 0 tot 2-jarigen worden opgevangen.

Om het programma uit de eindrapportage van Van Riezen vergelijkbaar te maken met het programma zoals opgenomen in deze notitie, moeten de vierkante meters van de gymzaal en de exclusieve BSO-ruimten worden afgetrokken van de genoemde 3.320m² en de 100 m² uit de vorige alinea hierbij worden opgeteld. De rekensom komt dan uit op $(3.320 - 400 - 420 + 100)$ 2.600 m². Dat is slechts een marginaal verschil met het programma van 2.537 m² zoals opgenomen in deze notitie.

3. Scenario 1: locatie Bindelwijk

3.1 Beschrijving huidige locatie

De huidige oppervlakte van het perceel waarop de Bindelwijk-accommodatie is gebouwd, bedraagt 7.216 m². Op dit perceel bedraagt de maximale bouwhoogte (van het bouwvlak) conform het huidige bestemmingsplan 12 meter.



Figuur 1: Huidige locatie Bindelwijk-accommodatie



Plekinfo

enkelbestemming:
maatschappelijk



bouwvlak

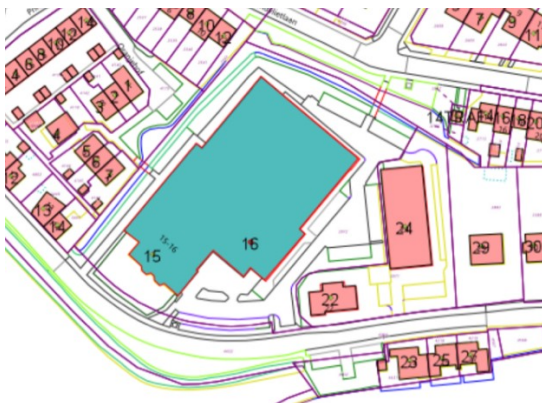


maatvoering:
maximum bouwhoogte: 12 m



Figuur 2: huidige bestemmingsplan (bouwvlak, bouwhoogte)

De Bindelwijk-accommodatie zelf heeft een oppervlakte van 3.292 m², zie figuur 3.



Figuur 3: Oppervlakte Bindelwijk-accommodatie

3.2 Huidige programma Bindelwijk-accommodatie

De Bindelwijk-accommodatie bevat een sporthal en daarnaast ruimten voor maatschappelijke voorzieningen. De sporthal heeft een bvo van 2.365 m² inclusief kleedruimten, sanitaire voorzieningen, tribune en toestellenberging. Aangezien de tribune (met een geschat bvo van 365 m²) zich logischerwijs op een verdieping bevindt, is het geschatte ruimtebeslag van de sporthal inclusief de genoemde overige ruimten (2.365 – 365) 2.000 m² op de begane grond. De ruimten voor maatschappelijke voorzieningen nemen in totaal 1.248 m² in beslag. Hierbij zijn de ruimten voor peuteropvang niet meegenomen omdat deze al zijn meegenomen in het ruimtelijk programma van het IKC.

3.3 Variant 1a: realisatie IKC + sloop en verplaatsing sporthal

Van Riezen heeft in 2016 een variant beschreven waarin de sporthal mogelijk naar Ouderkerk-Oost wordt verplaatst. Deze variant kwam destijds in beeld vanuit de gedachte dat een sporthal beter zou passen op een sportcomplex dan in het centrum van een kern. Diverse sportverenigingen zouden destijds hebben aangegeven de sporthal intensiever te willen gebruiken in de nabijheid van hun sportterreinen. Deze variant wordt in dit onderzoek benoemd, aangezien dit de variant is die vanuit het onderzoek van Van Riezen als meest gewenste scenario naar voren is gekomen.

3.3.1 Ruimtelijke aspecten

In deze variant is de kavel groot genoeg voor het realiseren van het IKC met behoud van de maatschappelijke voorzieningen. Door Van Riezen werd gesteld dat er wel een gymzaal moet worden toegevoegd aan het IKC-programma, omdat de afstand voor de school naar de sporthal anders te groot wordt. Van Riezen stelt dat daarnaast ook 13 eengezinswoningen ontwikkeld zouden kunnen worden op de kavel.



Figuur 4: IKC + maatschappelijke voorzieningen + gymzaal met kleedkamers + nieuwbouw 13 eengezinswoningen, plan Van Riezen (2016)

3.3.2 Verkeerskundige aspecten

Op basis van de vierkante meters en het programma in het onderzoek van Van Riezen, heeft Goudappel Coffeng in 2018 onderzoek gedaan naar verkeer en parkeren voor de locatie Bindelwijk, zie bijlage 2. In dit onderzoek is voor de parkeerbehoefte van personeel uitgegaan van een gelijktijdige bezetting van 17 onderwijslokalen en 2 lokalen kinderdagverblijf (de buitenschoolse opvang vindt op andere tijden plaats, zodat hiervoor geen afzonderlijke parkeerplaatsen nodig zijn). Op basis van deze uitgangspunten heeft Goudappel Coffeng berekend dat de parkeerbehoefte voor personeel uitkomt op 15 parkeerplaatsen. De CROW hanteert een haal- en brengnorm van 2 parkeerplaatsen per lokaal, in dit onderzoek betekent dat ($2 \times 19 =$) 38 parkeerplaatsen. Aangezien de parkeerbehoefte voor halen en brengen in de praktijk meer varieert, is in 2018 bij de huidige schoollocaties een schouw uitgevoerd. Hieruit blijkt een parkeerbehoefte van 48 parkeerplaatsen. Voor het halen en brengen hanteert Goudappel Coffeng de normen vanuit de schouw, omdat deze locatie specifiek is. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het autogebruik in Ouderkerk aan de Amstel hoger is dan de landelijke gemiddelden (vanuit de CROW). Door Goudappel Coffeng is (in 2018) berekend dat de parkeerbehoefte voor een IKC uitkomt op 63 parkeerplaatsen (15 voor personeel en 48 voor halen en brengen).

In de huidige situatie liggen op het perceel direct rondom de Bindelwijk-accommodatie in totaal 48 parkeerplaatsen. In het scenario van Van Riezen kunnen er 14 bestaande parkeerplaatsen dubbel worden gebruikt (o.a. bij de kerk t.b.v. personeel). In de nota 'Ontsluiting en parkeren bij optie Bindelwijk' (opgesteld door Van Riezen, 28 juni 2017) is aangegeven dat er 20 parkeerplaatsen langs de Koningin Julianalaan kunnen worden gerealiseerd. Het maximale aantal parkeerplaatsen dat rond deze locatie te bereiken is, is volgens de genoemde nota en inclusief de aanleg van de 20 nieuwe parkeerplaatsen, zo'n 40 plaatsen. Dit betekent dat er ook langs de Strandvlietlaan geparkeerd zal worden voor het halen en brengen langs de school. Deze weg is via een bruggetje vanaf het schoolterrein bereikbaar. In het onderzoek van Goudappel Coffeng wordt mede op basis van een schouw (donderdagmiddag 19 april 2018) gesteld dat in deze straat sprake is van een relatief lage parkeerdruk. Hierdoor worden geen grote problemen verwacht als hier enkele momenten per dag ook ouders van schoolgaande kinderen parkeren (dit is vergelijkbaar met de situatie bij de huidige schoollocaties). Wel zullen bewoners enige hinder ervaren van deze situatie.

Goudappel Coffeng stelt in het onderzoek van 2018 dat de variant van Van Riezen: sloop sporthal en realisatie IKC (met gymlokaal) inclusief de aanleg van 25 parkeerplaatsen haalbaar is.

Maatregelen

Indien de school wordt gerealiseerd, zijn in de omgeving van de sporthal vooral maatregelen nodig op de Koningin Julianalaan. Bij de school is een verbijzondering gewenst om verkeer erop te attenderen dat hier een school is en de bloembakken moeten vervangen worden door andere snelheidsremmende maatregelen waar fietsers minder last van hebben.

Aspect	sporthal Bindelwijk
ligging (afstand en effect op modal split)	goede ligging t.o.v. herkomst leerlingen
parkeersituatie	parkeren deels in woonstraten
routes naar school	redelijk
verkeerintensiteiten/bereikbaarheid	geen problemen met verkeersafwikkeling
kosten voor maatregelen	gemiddeld

Figuur 5: voor- en nadelen locatie Bindelwijk op verkeerskundig gebied

Fietsparkeren

Voor wat betreft fietsparkeren kan worden uitgegaan van 2 m² inclusief manoeuvreerruimte. Het aantal fietsen is niet meegenomen in het rapport van Goudappel Coffeng en dient in een vervolgonderzoek meegenomen te worden.

3.3.3. Kosten

Uit de eindrapportage van Van Riezen blijkt dat de geraamde stichtingskosten voor het IKC uitkomen op € 2.042 per m² bvo. Op basis van indexcijfers en ervaringscijfers¹ mag worden aangenomen dat de prijzen in de scholenbouw tussen december 2016 en maart 2019 met 15% zijn gestegen. De stichtingskosten voor het IKC zouden daarmee in maart 2019 op € 2.348,- per m² bvo uitkomen. In paragraaf 2.3 is gesteld dat het IKC een omvang kent van 2.537 m². Daarmee komen de stichtingskosten van de IKC-component globaal uit op € 6 mln.

Daarnaast moet er in deze variant een gymzaal worden gerealiseerd. Hiermee is globaal € 1 mln gemoeid. Van Riezen stelt dat de sloop en nieuwbouw van de sporthal uitkomt op € 3,075 mln. Ook hierbij mag worden aangenomen dat de prijzen met 15% zijn gestegen waardoor de kosten in 2019 naar verwachting uitkomen op € 3,54 mln. Als laatste zal de boekwaarde van de huidige sporthal in één keer moeten worden afgeboekt; in 2016 bedroeg deze € 790.000.

De totale projectkosten van de verkeerskundige maatregelen rondom Bindelwijk (inclusief aanleg 25 parkeerplaatsen) worden geraamd op circa € 290.000 inclusief onvoorziene en bijkomende kosten (VAT) en BTW.

Opbrengsten

In 2016 heeft Van Riezen onderzoek uitgevoerd naar de opbrengstenkant, oftewel de inkomsten die voortvloeien uit de herontwikkeling van de huidige schoollocaties naar woningbouwlocaties. Deze drie percelen generen, op basis van een gemiddelde grondquote van € 240.000 per woning, inkomsten van circa € 7.307.000. Aangezien er rekening gehouden dient te worden met risico, plankosten, projectbegeleiding et cetera, zijn de opbrengsten van de herontwikkeling van de drie percelen berekend op € 5.646.000 (bron: Van Riezen, 2016).

¹ Onder meer www.bouwkostenindex.nl geraadpleegd op 24 april 2019

Samengevat kosten:

IKC	€ 6.000.000
Gymzaal	€ 1.000.000
Sloop en nieuwbouw sporthal	€ 3.540.000
Afboeken boekwaarde ²	€ 790.000
Verkeerskundige kosten ³	€ 290.000
TOTAAL	€ 11.620.000

Samengevat opbrengsten:

Opbrengsten drie percelen ⁴	€ 5.646.000
Geen onderhoud sporthal	PM
TOTAAL	€ 5.646.000

Zoals uit de voetnoten blijkt, zijn niet alle kosten en opbrengsten gebaseerd op het prijspeil in 2019. Deze zullen in een vervolgonderzoek moeten worden gecorrigeerd naar het huidige prijspeil.

3.3.4 Conclusie

Zoals aangetoond in het rapport van Van Riezen is deze variant wat betreft ruimtegebruik en verkeerskundige aspecten haalbaar. De sloop van de huidige panden en nieuwbouw van een IKC met gymzaal betekent mogelijk wel kapitaalvernietiging van de huidige sporthal.

² Stand in 2016

³ Prijspeil 2018

⁴ Prijspeil 2016

3.4 Variant 1b: realisatie IKC en handhaven sporthal

De onderzoeksvraag voor deze variant luidt als volgt:

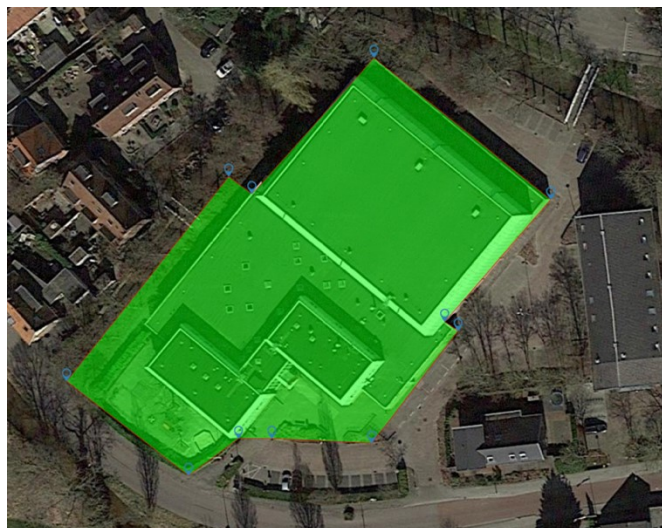
“Onderzoek of het mogelijk is om op deze locatie een IKC te bouwen met behoud van de sporthal. Kunnen alle huidige maatschappelijke voorzieningen in de Bindelwijk behouden blijven bij deze opdracht?”

3.4.1 Ruimtelijke aspecten

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden, moet het totale ruimtebeslag van de drie genoemde functies (IKC inclusief buitenruimte, sporthal en maatschappelijke voorzieningen) inzichtelijk worden gemaakt:

Functie	Ruimtebeslag in m2
IKC	2.537
Buitenruimte IKC	1.000
Sporthal	2.000
Maatschappelijke voorzieningen	1.248
TOTAAL	6.785

Aangezien de maximale bouwhoogte op dit perceel 12 meter bedraagt, is het denkbaar de huidige sporthal te behouden en het deel waarin nu de maatschappelijke voorzieningen zijn gehuisvest te slopen en te vervangen door een gebouw met drie bouwlagen. Bij nieuwbouw van een basisschool is het gangbaar om de school niet groter dan twee bouwlagen te laten beslaan. Met dat uitgangspunt, zullen de maatschappelijke voorzieningen op de tweede verdieping gehuisvest moeten worden. In dat geval is er een vlek nodig van $(2.537 + 1.248) / 3 + 1.000 + 2.000 = 4.262 \text{ m}^2$. Het groen gearceerde deel hieronder heeft een omvang van 4.310 m^2 .



Figuur 6: Perceelomvang van 4.310 m^2 bij realisatie IKC inclusief buitenruimte, sporthal en maatschappelijke voorzieningen in drie bouwlagen

De contour van de groene vlek is zodanig vormgegeven dat de huidige parkeerplaatsen en de ontsluiting daarvan blijven behouden. Aan de westzijde van het gebouw wordt een beperkte strook toegevoegd. Het huidige bestemmingsplan staat toe dat er buiten het bouwvlak wordt gebouwd, mits de minimale afstand tot op de perceelgrens 3 meter bedraagt.

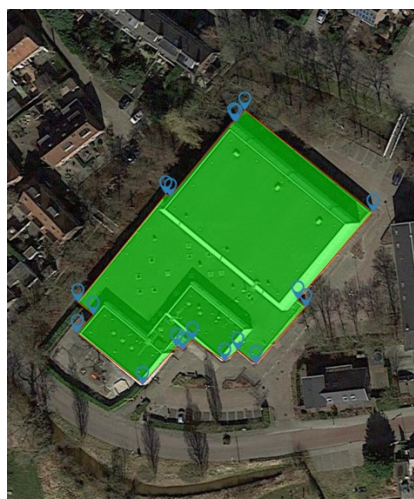
Hierbij moet worden benadrukt dat de omvang van het gesuggereerde bouwvlak in figuur 4 (4.310 m²) slechts marginaal groter is dan de benodigde vlek (4.262 m²). Het is daarom zeer belangrijk in een vervolgonderzoek de ruimtelijke inpasbaarheid meer gedetailleerd te onderzoeken.

3.4.1.1 Optie: verhuizen maatschappelijke voorzieningen

Het is wellicht mogelijk de maatschappelijke voorzieningen in zijn geheel of gedeeltelijk uit te plaatsen naar een andere locatie in Ouderkerk a/d Amstel. Dat biedt in ieder geval letterlijk meer ruimte om het IKC en de sporthal op de vlek van de huidige bebouwing te realiseren. Indien de maatschappelijke voorzieningen in zijn geheel worden uitgeplaatst, ziet het ruimtebeslag er als volgt uit:

Functie	Ruimtebeslag in m2
IKC	2.537
Buitenruimte IKC	1.000
Sporthal	2.000
TOTAAL	5.537

Als het IKC in twee bouwlagen wordt gerealiseerd, is er een vlek nodig van $(2.537 / 2)$ 1.269 m² naast de huidige sporthal. Twee bouwlagen is het gangbare uitgangspunt van een nieuwbouw basisschool. In figuur 7 is de huidige bebouwing groen gearceerd. De oppervlakte van de huidige bebouwing bedraagt 3.292 m². Daarvan wordt 2.000 m² in beslag genomen door de sporthal die blijft bestaan. Er resteert dan 1.292 m² voor het IKC.



Figuur 7: oppervlakte huidige bebouwing Bindelwijk-locatie (3.292 m²)

3.4.2 Verkeerskundige aspecten

Goudappel Coffeng heeft in 2018 onderzoek gedaan naar de verkeers- en parkeersituatie voor de Bindelwijk-locatie. Dat onderzoek is echter gebaseerd op het ruimtelijk programma zoals beschreven in het onderzoek van Van Riezen uit 2016. Dat ruimtelijk programma bevat géén sporthal. Deze paragraaf gaat uit van realisatie van een IKC (al dan niet met behoud van maatschappelijke voorzieningen) én behoud van de sporthal. De consequenties hiervan voor de verkeers- en parkeersituatie moeten nog worden onderzocht.

In de huidige situatie liggen op het perceel direct rondom de Bindelwijk-accommodatie in totaal 48 parkeerplaatsen.

Globaal kan gesteld worden dat indien de huidige parkeerplaatsen (48) worden behouden, er 20 nieuwe parkeerplaatsen langs de Koningin Julianalaan worden aangelegd en de huidige parkeergelegenheid aan de Strandvlietlaan (20) gehandhaafd blijft, er een totaalaanbod van 88 parkeerplaatsen in de nabije omgeving mogelijk is. Dit zijn voldoende parkeerplekken voor de realisatie van het IKC (63).

Echter, in de huidige situatie zijn er reeds 48 parkeerplaatsen gelegen rondom de Bindelwijk-accommodatie voor de huidige sport- en maatschappelijke voorzieningen (inclusief de naastgelegen kerk). Een eerste inschatting van dubbelgebruik toont aan dat een IKC in combinatie met sport wel mogelijk is, maar in combinatie met maatschappelijke voorzieningen moeilijker inpasbaar wordt aangezien die parkeerplaatsen tevens gedurende schooltijden gebruikt worden. Hierdoor is dubbelgebruik lastiger. Zoals reeds aangegeven, zal dit nader onderzocht moeten worden, al dan niet in combinatie met een schouw op locatie.

Fietsparkeren

Voor wat betreft fietsparkeren kan worden uitgegaan van 2 m² inclusief manoeuvreerruimte. Het aantal fietsen is niet meegenomen in het rapport van Goudappel Coffeng en dient in een vervolgonderzoek meegenomen te worden.

Maatregelen

Indien de school wordt gerealiseerd, zijn in de omgeving van de sporthal vooral maatregelen nodig op de Koningin Julianalaan. Bij de school is een verbijzondering gewenst om verkeer erop te attenderen dat hier een school is en de bloembakken moeten vervangen worden door andere snelheidsremmende maatregelen waar fietsers minder last van hebben.

Aspect	sporthal Bindelwijk
ligging (afstand en effect op modal split)	goede ligging t.o.v. herkomst leerlingen
parkeersituatie	parkeren deels in woonstraten
routes naar school	redelijk
verkeerintensiteiten/bereikbaarheid	geen problemen met verkeersafwikkeling
kosten voor maatregelen	gemiddeld

Figuur 8: voor- en nadelen locatie Bindelwijk op verkeerskundig gebied (bron: Goudappel Coffeng, 2018)

3.4.3 Kosten

Uit de eindrapportage van Van Riezen blijkt dat de geraamde stichtingskosten voor het IKC uitkomen op € 2.042 per m² bvo. Op basis van de eerdergenoemde indexcijfers en ervaringscijfers mag worden aangenomen dat de prijzen in de scholenbouw tussen december 2016 en maart 2019 met 15% zijn gestegen. De stichtingskosten voor het IKC zouden daarmee in maart 2019 op € 2.348,- per m² bvo uitkomen. De stichtingskosten voor de IKC-component komen dan afgerond uit op (2.537 m² x € 2.348,-) € 6 mln. Ondanks de prijsstijging is dat lager dan de € 6,78 mln uit de eindrapportage van Van Riezen. Dat heeft te maken met het feit dat het programma van het IKC in deze notitie bijna 800 m² kleiner is.

De realisatie van de ruimten voor de maatschappelijke voorzieningen op de derde verdieping worden geraamd op maximaal (1.248 m² x € 2.348,-) afgerond € 3 mln, afhankelijk van het al dan niet (gedeeltelijk) uitplaatsen van de maatschappelijke voorzieningen.

De totale projectkosten van de verkeerskundige maatregelen rondom Bindelwijk (inclusief aanleg 25 parkeerplaatsen) zijn nog niet bekend omdat er nog geen verkeerskundig onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van het ruimtelijk programma zoals bedoeld in paragraaf 3.4. Aangenomen wordt dat de kosten in ieder geval niet lager zullen zijn dan de kosten die Goudappel Coffeng in 2018 heeft geraamd op basis van het ruimtelijk programma zoals Van Riezen in 2016 heeft opgesteld (€ 290.000,- inclusief onvoorziene en bijkomende kosten (VAT) en BTW).

Samengevat kosten:

Bouw IKC	€ 6.000.000
Sloop huidige pand	€ 100.000
Maatschappelijke voorzieningen	€ 3.000.000
Verkeerskundige kosten ⁵	€ 290.000
TOTAAL	€ 9.390.000

Samengevat opbrengsten:

Opbrengsten drie percelen ⁶	€ 5.646.000
Geen onderhoud sporthal	PM
TOTAAL	€ 5.646.000

Zoals uit de voetnoten blijkt, zullen de verkeerskundige kosten en de opbrengsten van de drie percelen nog moeten worden geactualiseerd en gecorrigeerd naar prijspeil 2019.

3.4.4 Conclusie

Er zijn voldoende aanknopingspunten om vervolgonderzoek te doen naar de ruimtelijke inpasbaarheid, bouwtechnische en financiële haalbaarheid van de realisatie van een IKC met

⁵ Prijspeil 2018 en gebaseerd op ruimtelijk programma zoals beschreven in het onderzoek van Van Riezen uit 2016

⁶ Prijspeil 2016

behoud van de huidige sporthal, al dan niet inclusief ruimten voor maatschappelijke voorzieningen.

Indien de maatschappelijke voorzieningen geheel of gedeeltelijk worden behouden, zal het gebouw zeker uit drie bouwlagen bestaan en daarmee waarschijnlijk de maximale bouwhoogte van 12 meter raken. Indien een maximale bouwhoogte van twee verdiepingen wenselijk is, dienen de maatschappelijke voorzieningen deels te worden verplaatst naar een andere locatie binnen de gemeente. Daarbij kan worden onderzocht of de benodigde omvang van deze voorzieningen kan worden gereduceerd. In vervolgonderzoek kan gekeken worden of het mogelijk is om lokalen na schooltijd dubbel te gebruiken voor maatschappelijke activiteiten (denk aan muziekles). Om dit te bepalen, zal meer uitgebreid vervolgonderzoek en overleg met de maatschappelijke instanties nodig zijn. Tevens dient nader onderzoek te worden verricht naar de consequenties voor de verkeersafwikkeling en de parkeerdruk. Zeker de combinatie inclusief maatschappelijke voorzieningen dient, al dan niet met een schouw op locatie, goed onderzocht te worden. Daarnaast is het belangrijk om de kosten en opbrengsten door deskundigen te laten actualiseren en onderzoeken in het vervolgtraject.

3.5 Variant 1c: realisatie IKC en sportzaal

De onderzoeksvraag voor deze variant luidt als volgt:

“Onderzoek of het mogelijk is op deze locatie een IKC te bouwen met een sportzaal die tevens gebruikt wordt door de lokale sportverenigingen. Wat kan er aan sport in het geval van een sportzaal behouden blijven in Ouderkerk en welke onderdelen zullen verplaatst moeten worden naar een eventueel nieuw te bouwen sporthal elders in de gemeente?”

3.5.1 Ruimtelijke aspecten

Uit dit verkennend onderzoek blijkt dat, zie paragraaf 3.4.4, een IKC met behoud van de sporthal (al dan niet inclusief maatschappelijke voorzieningen) ruimtelijk inpasbaar is. Hieruit kan opgemerkt worden dat ook de sloop van de sporthal en realisatie van sportzaal mogelijk is. Een sportzaal heeft géén combiveld. Dat is een veld van 28 x 48 meter dat geschikt is voor zowel zaalvoetbal, zaalhandbal, zaalhockey en korfbal. Het is daarom niet langer mogelijk deze sporten te beoefenen. Het vervangen van de sporthal door een sportzaal heeft ook consequenties voor de capaciteit bij basketbal en volleybal; daar vervallen respectievelijk één en twee velden. Indien een sportzaal gerealiseerd wordt op het Bindelwijk-terrein, zullen de sporten zaalvoetbal, handbal, zaalhockey en korfbal niet langer beoefend kunnen worden. Daarnaast is het aannemelijk dat de sporten basketbal en volleybal een tekort aan ruimte zullen ervaren. Voor alle genoemde sporten dient indien wenselijk een geschikte locatie, mogelijk bij de huidige sportvelden of de Jan Hekmanschool, gezocht te worden.

3.5.1.1 Optie: verhuizen maatschappelijke voorzieningen

Het is wellicht mogelijk de maatschappelijke voorzieningen in zijn geheel of gedeeltelijk uit te plaatsen naar een andere locatie in Ouderkerk aan de Amstel. Dat biedt in ieder geval letterlijk meer ruimte om het IKC en de sportzaal op de vlek van de huidige bebouwing te realiseren.

3.5.2 Verkeerskundige aspecten

In paragraaf 3.4.2 is uitgebreid ingegaan op de verkeerskundige aspecten van de variant waarbij een IKC wordt gerealiseerd met behoud van de sporthal. Voor het IKC geldt de norm van 63 parkeerplaatsen. Tevens gelden ook de genoemde verkeerskundige aanpassingen in paragraaf 3.4.2 ten behoeve van een geschikte inrichting van de Koningin Julianalaan. De daarin genoemde kanttekeningen en randvoorwaarden zijn identiek aan de situatie waarbij de sporthal wordt vervangen door een sportzaal. Het is aannemelijk dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor een sportzaal en een IKC goed mogelijk is. In vervolgonderzoek dient te worden onderzocht welke consequenties het realiseren van een IKC en sportzaal met behoud van maatschappelijke voorzieningen heeft voor de daadwerkelijke verkeersafwikkeling en de parkeerdruk.

Fietsparkeren

Voor wat betreft fietsparkeren kan worden uitgegaan van 2 m² inclusief manoeuvreerruimte. Het aantal fietsen is niet meegenomen in het rapport van Goudappel Coffeng en dient in een vervolgonderzoek meegenomen te worden.

3.5.3 Kosten

In paragraaf 3.4.3 is uitgebreid ingegaan op de kosten van de IKC-component (€ 6 mln), de maatschappelijke voorzieningen (€ 3 mln) en de kosten van de verkeerskundige maatregelen (€ 290k). Daar komen de kosten voor de sloop van de sporthal, de bouw van een sporthal elders in de gemeente én de bouw van een sportzaal nog bij.

Samengevat kosten:

IKC	€ 6.000.000
Maatschappelijke voorzieningen	€ 3.000.000
Sloop en nieuwbouw sporthal	€ 3.540.000
Afboeken boekwaarde ⁷	€ 790.000
nieuwbouw sportzaal	€ 2.000.000
Verkeerskundige kosten ⁸	€ 290.000
TOTAAL	€ 15.620.000

Samengevat opbrengsten:

Opbrengsten drie percelen ⁹	€ 5.646.000
Geen onderhoud sporthal	PM
TOTAAL	€ 5.646.000

Zoals uit de voetnoten blijkt, zijn niet alle kosten en opbrengsten gebaseerd op het prijspeil in 2019. Deze zullen in een vervolgonderzoek moeten worden gecorrigeerd naar het huidige prijspeil.

3.5.4 Conclusie

Aangezien de sportzaal kleiner is dan een sporthal en daarmee minder ruimte in beslag neemt, kunnen er mogelijk wel meerdere maatschappelijke voorzieningen, passend bij de IKC inpasbaar worden gemaakt. Een sportzaal op de Bindelwijk-locatie betekent wel dat een aantal sporten (zaalvoetbal, handbal, zaalhockey en korfbal) niet meer beoefenend kunnen worden vanwege de afmetingen van de zaal. Indien het wenselijk is dat deze sporten behouden blijven, dient ruimte gezocht te worden voor een nieuwe sporthal elders in de gemeente Ouder-Amstel.

In het algemeen kan worden gesteld dat er relatief veel geld is gemoeid met het slopen en verplaatsen van de sporthal en het bouwen van een nieuwe sportzaal. In totaal wordt dit grofweg geraamd op ruim € 6,3 mln. Uiteraard dienen deze kosten, in combinatie met de bouwkundige haalbaarheid van deels sloop- en nieuwbouw, in een vervolgonderzoek nader te worden onderzocht.

De ruimtelijke mogelijkheden bieden voldoende aanknopingspunten om vervolgonderzoek te doen naar de praktische en bouwtechnische haalbaarheid van de realisatie van een IKC en

⁷ Stand 2016

⁸ Prijspeil 2018 en gebaseerd op ruimtelijk programma zoals beschreven in het onderzoek van Van Riezen uit 2016

⁹ Prijspeil 2016

sportzaal waarbij de maatschappelijke voorzieningen op de huidige locatie worden behouden. Wel moet er nog onderzoek worden verricht naar de kosten en consequenties voor de verkeersafwikkeling en de parkeerdruk. Aangezien de variant 1B ook haalbaar lijkt, is het de vraag welke oplossing variant 1C biedt.

4. Scenario 2: huidige schoollocaties

4.1 Beschrijving huidige locaties

4.1.1 Het Kofschip

De huidige oppervlakte van het perceel waarop Het Kofschip is gebouwd, bedraagt 3.178 m². Op dit perceel bedraagt de maximale bouwhoogte conform het huidige bestemmingsplan 3 meter.



Figuur 9: perceel Het Kofschip

Het perceel kan ook ruimer worden berekend (dus inclusief een deel van de huidige openbare ruimte en het voetpad). De perceeloppervlakte komt in dat geval uit op 3.405 m².



Figuur 10: perceel Het Kofschip inclusief deel openbare ruimte en voetpad

4.1.2 Amstelschool

De huidige oppervlakte van het perceel waarop de Amstelschool is gebouwd, bedraagt 2.570 m². Op dit perceel bedraagt de maximale bouwhoogte conform het huidige bestemmingsplan 8 meter.



Figuur 11: perceel Amstelschool

Indien het omliggende openbare groen rondom de school wordt toebedeeld aan de perceeloppervlakte, komt de perceelomvang uit op 4.182 m².



Figuur 12: perceel Amstelschool inclusief omliggend openbaar groen

4.2 Variant 2a: realisatie IKC op huidige locatie Kofschip

De onderzoeksvraag voor deze variant luidt als volgt:

“Is het mogelijk om op de huidige locatie van het Kofschip een IKC te bouwen die voldoet aan de opdracht. Wat zijn de gevolgen voor de bouw (hoogte), de omgeving, de verkeerssituatie en de kosten?”

4.2.1 Ruimtelijke aspecten

Het programma van het IKC bedraagt 2.537 m². Daarbij komt nog 1.000 m² voor de buitenruimte. Aangezien het huidige bestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 3 meter voorschrijft, is het op de huidige kavel (dus exclusief een deel van het voetpad en de openbare ruimte) van Het Kofschip niet mogelijk een IKC te realiseren. Het totale ruimtebeslag van het IKC bedraagt 3.537 m² terwijl de kavel 3.178 m² groot is.

Indien het bestemmingsplan zodanig wordt gewijzigd dat de bouwhoogte wordt opgehoogd tot 8 meter, is het mogelijk het IKC in twee bouwlagen te realiseren. De huidige kavel is in dat geval groot genoeg voor het IKC.

4.2.2 Verkeerskundige aspecten

Voor de realisatie van het IKC op de huidige schoollocaties heeft Goudappel Coffeng (op basis van de gegevens van Van Riezen, 2016) onderzoek gedaan naar de ruimtebehoefte voor parkeren, zie bijlage 3. Tevens is gekeken naar de verkeerskundige aspecten die onderdeel uitmaken van het plan een IKC te bouwen op de bestaande locatie.

De totale parkeerbehoefte voor het IKC is 63 parkeerplaatsen. Dit betreft 15 parkeerplaatsen voor personeel en 48 parkeerplaatsen voor halen en brengen. Ten opzichte van de bestaande parkeerplaatsen bij het Kofschip betekent dit 8 extra parkeerplaatsen voor personeel en 26 extra parkeerplaatsen voor halen en brengen, dus in totaal 34 extra parkeerplaatsen.

Een parkeerplaats is circa 2,5 bij 5 meter, daarnaast is ook manoeuvreerruimte nodig om de parkeerplaats in en uit te komen. Hoeveel precies is afhankelijk van hoe efficiënt een parkeerterrein is ingericht. Als vuistregel kan worden uitgegaan van een benodigde ruimte van 25 m² per parkeerplaats.

Als wordt uitgegaan van een volledig nieuw in te richten terrein inclusief bestaande openbare ruimte en parkeerplaatsen, dienen op en in de nabijheid van het schoolterrein 63 parkeerplaatsen van 25 m² per parkeerplaats te worden gereserveerd voor parkeren. Dit betreft 1.575 m².

Indien de huidige parkeerplaatsen behouden kunnen blijven, dient er ruimte gemaakt te worden voor 34 extra parkeerplaatsen bestaande uit totaal 850 m².

Fietsparkeren

Voor wat betreft fietsparkeren kan worden uitgegaan van 2 m² inclusief manoeuvreerruimte. Het aantal fietsen is niet meegenomen in het rapport van Goudappel Coffeng en dient in een vervolgonderzoek meegenomen te worden.

In de huidige situatie wordt over het algemeen netjes geparkeerd. Als op deze locatie uitbreiding plaatsvindt, wordt geadviseerd extra parkeerplaatsen op of direct nabij het terrein te realiseren. Aangegeven wordt dat parkeren op iets grotere afstand (bijvoorbeeld op het Sluisplein) wel als alternatief wordt geacht voor personeel, maar niet goed zal werken voor halen en brengen.

Uit het rapport van Goudappel Coffeng blijkt dat een concentratie van Het Kofschip en de Amstelschool op één locatie in beginsel niet zorgt voor groei van verkeer, maar alleen voor een (kleine) verschuiving van verkeer. Op de totale hoeveelheid verkeer per dag is de groei van het verkeer beperkt, zeker omdat de verkeersstroom van en naar de school zich al snel verspreidt over verschillende routes. Tevens leidt de verandering in verkeersstromen niet tot een wezenlijk ander karakter van de straten. Kenmerkend voor schoollocaties is wel dat het enkele momenten per dag kortstondig druk is. Dat kan leiden tot enige hinder, maar het leidt niet tot problemen in de verkeersafwikkeling. Daarvoor hebben de wegen in Ouderkerk aan de Amstel voldoende restcapaciteit.

In vergelijking met een nieuwe schoollocatie, zijn bij een bestaande schoollocatie minder aanvullende verkeersmaatregelen nodig: de omgeving is immers al ingericht op de aanwezigheid van een school. Voor een IKC op het perceel van Het Kofschip wordt wel een specifieke maatregel voorgesteld om de routes voor langzaam verkeer naar de school te verbeteren. Voorgesteld wordt om de oversteek over Hoofdenburgsingel in het verlengde van het Turfstekerspad veiliger in te richten.

Aspect	Locatie Het Kofschip
ligging (afstand en effect op modal split)	goede ligging t.o.v. herkomst leerlingen
parkeersituatie	extra parkeerplaatsen nodig (inpasbaar?)
routes naar school	redelijk
verkeerintensiteiten/ bereikbaarheid	geen problemen met verkeersafwikkeling
kosten voor maatregelen	gemiddeld

Figuur 13: overzicht voor- en nadelen locatie Het Kofschip op verkeerskundig gebied (bron: Goudappel Coffeng, 2019)

4.2.3 Kosten

Uit de eindrapportage van Van Riezen blijkt dat de geraamde stichtingskosten voor het IKC uitkomen op € 2.042 per m² bvo. Op basis van indexcijfers en ervaringscijfers mag worden aangenomen dat de prijzen in de scholenbouw tussen december 2016 en maart 2019 met 15% zijn gestegen. De stichtingskosten voor het IKC zouden daarmee in maart 2019 op € 2.348,- per m² bvo uitkomen. De stichtingskosten voor het totale project komen dan afgerond uit op (2.537 m² x € 2.348,-) € 6 mln. Ondanks de prijsstijging is dat lager dan de € 6,78 mln uit de eindrapportage van Van Riezen. Dat heeft te maken met het feit dat het programma in deze notitie bijna 800 m² kleiner is.

Goudappel Coffeng adviseert om bij nieuwbouw de oversteek over de Hoofdenburgsingel in het verlengde van het Turfstekerspad opnieuw in te richten. Hierbij is onder andere een grotere snelheidsreductie van het autoverkeer gewenst. Deze herinrichting wordt geraamd

op € 180.000 (projectkosten inclusief onvoorziene en bijkomende kosten (VAT) en BTW. Een eerste inschatting vanuit de gemeente over deze kosten doet vermoeden dat een reservering van € 120.000 meer realistisch is.



Figuur 14: oversteek Hoofdenburgsingel, Ouderkerk aan de Amstel (rapport Goudappel Coffeng)

Samengevat kosten:

IKC	€ 6.000.000
Kosten sloop huidige scholen	€ 175.000
Verkeerskundige kosten	€ 120.000
Tijdelijke huisvesting	PM
TOTAAL	€ 6.295.000

Samengevat opbrengsten:

Opbrengsten twee percelen ¹⁰	€ 3.000.000 (circa)
TOTAAL	€ 3.000.000 (circa)

Zoals uit de voetnoot blijkt, moeten de opbrengsten nog worden gecorrigeerd voor prijspeil 2019.

4.2.4 Conclusie

Indien een bestemmingsplanwijziging wordt doorgevoerd zodat de bouwhoogte vergroot wordt, kan een IKC inclusief buitenruimte op het perceel worden gerealiseerd. De extra parkeerplaatsen die aangelegd dienen te worden om de parkeerdruk voor een IKC op te vangen, vragen meer aandacht. Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat in overleg het personeel mogelijk op het nabijgelegen Sluisplein kan parkeren. Dit betekent wel een extra parkeerdruk gedurende de dag op het aantal parkeerplaatsen op het Sluisplein. Voor het haal- en brengverkeer wordt dit niet als een mogelijkheid gezien vanwege de afstand. In de nabijheid is weinig ruimte voor extra parkeerplaatsen, dit dient in een volgend onderzoek nader onderzocht te worden. Tevens dient tijdelijke huisvesting voor de schoolgaande kinderen onderdeel uit te maken van het vervolgonderzoek in dit scenario. Het is belangrijk de bestaande omgeving, een woonbuurt, goed te betrekken bij het proces. Feitelijk wordt het IKC twee keer zo groot als de huidige school voor wat betreft het aantal

¹⁰ Prijspeil 2016

leerlingen. Dat heeft logischerwijs gevolgen voor de levendigheid en het ruimtegebruik (bouwwolume).

4.3 Variant 2b: realisatie IKC op huidige locatie Amstelschool

De onderzoeksvraag voor deze variant luidt als volgt:

“Is het mogelijk om op de locatie van de Amstelschool een IKC te bouwen die voldoet aan de opdracht. Wat zijn de gevolgen voor de bouw (hoogte), de omgeving, de verkeerssituatie en de kosten?”

4.3.1. Ruimtelijke aspecten

Het programma van het IKC bedraagt 2.537 m². Daarbij komt nog 1.000 m² voor de buitenruimte. Aangezien de maximale bouwhoogte op dit perceel 8 meter bedraagt, is het mogelijk het IKC in twee bouwlagen te realiseren. Het totale ruimtebeslag bedraagt in dat geval $(2.537 \text{ m}^2 / 2) + 1.000 \text{ m}^2 = 2.269 \text{ m}^2$. Dat past op de kavel die 2.570 m² groot is. In vervolgonderzoek dient onderzocht te worden of het IKC bouwkundig past binnen de grenzen van het huidige bouwvlak. Mogelijk dat alsnog een afwijking van het bestemmingsplan dient plaats te vinden (zie omgelegen huidige bestemming groen).



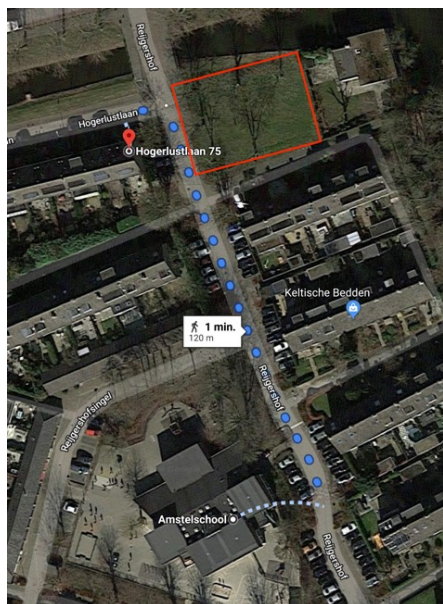
Figuur 15: huidige bestemmingsplan Amstelschool (bouwvlak), (bron: ruimtelijke plannen)

4.3.2 Verkeerskundige aspecten

Bij de locatie Amstelschool is in de huidige situatie al sprake van een tekort aan parkeerruimte tijdens haal- en brengtijden. Er wordt daardoor geregeld fout geparkeerd. De huidige parkeersituatie bij de Amstelschool is slechter dan bij het Kofschip, maar dat ligt niet alleen aan het haal- en brengverkeer van de school. Ook voor 8.00 uur en na 8.45 is de parkeerdruk al hoog. Vermoedelijk doordat in deze buurt geparkeerd wordt door mensen die gebruik maken van de bus(halte) op de Burgemeester Stramanweg (P&R).

Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat de totale parkeerbehoefte voor het IKC uitkomt op 63 parkeerplaatsen. Dit betreft 15 parkeerplaatsen voor personeel en 48 parkeerplaatsen voor halen en brengen. Ten opzichte van de bestaande parkeerplaatsen bij de Amstelschool betekent dit 8 extra parkeerplaatsen voor personeel en 26 extra parkeerplaatsen voor halen en brengen, dus in totaal 34 extra parkeerplaatsen.

Bij uitbreiding van de Amstelschool is geen ruimte in de omgeving om de toenemende parkeerbehoefte op te vangen. Er zullen hier dan extra parkeerplaatsen gemaakt moeten worden. Een mogelijkheid voor deze uitbreiding voor parkeerplaatsen is het huidige groene veld dat in eigendom van de gemeente Ouder-Amstel is, zie figuur 15:



Figuur 15: locatie Reijgershof, grond van de gemeente Ouder-Amstel als mogelijkheid voor parkeerplaatsen (foto Google Maps).

Een parkeerplaats is circa 2,5 bij 5 meter, daarnaast is ook manoeuvreerruimte nodig om de parkeerplaats in en uit te komen. Hoeveel precies is afhankelijk van hoe efficiënt een parkeerterrein is ingericht. Als vuistregel kan worden uitgegaan van een benodigde ruimte van 25 m² per parkeerplaats. Het huidige grasveld, zie figuur 12, is ongeveer 25 m² bij 25 m², in theorie zouden hier circa 25 parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Dit betekent dat er gemiddeld nog 10 parkeerplaatsen elders in de nabijheid gerealiseerd moeten worden.

Bij uitbreiding op de locatie van de Amstelschool wordt parkeerregulering in de buurt (blauwe zone) aanbevolen. Dit om te voorkomen dat de parkeercapaciteit voor de buurt wordt ingenomen door automobilisten die hier parkeren om vervolgens met de bus verder te reizen.

In vergelijking met een nieuwe schoollocatie, zijn bij een bestaande schoollocatie minder aanvullende verkeersmaatregelen nodig: de omgeving is immers al ingericht op de aanwezigheid van een school. Voor een IKC op het perceel van de Amstelschool wordt naast de extra aan te leggen parkeerplaatsen tevens een specifieke maatregel voorgesteld om de routes voor langzaam verkeer naar de school te verbeteren. Voorgesteld wordt om de route van het Reijgershof via het park naar de Jacob van Ruisdaelweg geschikt te maken voor (grotere aantallen) fietsers.

Voor het fietsparkeren op het perceel dient ook extra ruimte vrijgehouden te worden.

Aspect	Locatie Amstelschool
ligging (afstand en effect op modal split)	goede ligging t.o.v. herkomst leerlingen
parkeersituatie	extra parkeerplaatsen (inpasbaar?) en parkeerregulering nodig (blauwe zone)
routes naar school	redelijk
verkeerintensiteiten/ bereikbaarheid	geen problemen met verkeersafwikkeling
kosten voor maatregelen	gemiddeld

Figuur 16: overzicht voor- en nadelen locatie Amstelschool op verkeerskundig gebied (bron: Goudappel Coffeng, 2019)

4.3.3 Kosten

Uit de eindrapportage van Van Riezen blijkt dat de geraamde stichtingskosten voor het IKC uitkomen op € 2.042 per m² bvo. Op basis van indexcijfers en ervaringscijfers mag worden aangenomen dat de prijzen in de scholenbouw tussen december 2016 en maart 2019 met 15% zijn gestegen. De stichtingskosten voor het IKC zouden daarmee in maart 2019 op € 2.348,- per m² bvo uitkomen. De stichtingskosten voor het totale project komen dan afgerond uit op (2.537 m² x € 2.348,-) € 6 mln. Ondanks de prijsstijging is dat lager dan de € 6,78 mln uit de eindrapportage van Van Riezen. Dat heeft te maken met het feit dat het programma in deze notitie bijna 800 m² kleiner is.

Bij uitbreiding van de Amstelschool is het gewenst om de informele fietsroute naar de Jacob van Ruisdaelweg geschikt te maken voor (grotere aantallen) fietsers. Tevens wordt de verbreding van de brug voor fietsers en voetgangers geadviseerd. De totale projectkosten van deze maatregelen worden geraamd op circa € 120.000 inclusief onvoorziene en bijkomende kosten (VAT) en BTW. Aangezien de brug niet verbreed kan worden, het is een houten brug, dient een nieuwe fiets- en voetgangersbrug gerealiseerd te worden. Een eerste inschatting vanuit de gemeente maakt dat genoemde raming eerder in de buurt ligt van circa € 180.000.



Figuur 17: gewenste maatregelen bij uitbreiding Amstelschool (uit rapport Goudappel Coffeng)

Samengevat kosten:

IKC	€ 6.000.000
Kosten sloop huidige school	€ 100.000
Verkeerskundige kosten	€ 180.000
Tijdelijke huisvesting	PM
TOTAAL	€ 6.280.000

Samengevat opbrengsten:

Opbrengsten twee percelen ¹¹	€ 3.000.000 (circa)
TOTAAL	€ 3.000.000 (circa)

Zoals uit de voetnoot blijkt, moeten de opbrengsten nog worden gecorrigeerd voor prijspeil 2019.

4.3.4 Conclusie

Het perceel van de Amstelschool is, afhankelijk van de bouwkundige inpasbaarheid, met het huidige bestemmingsplan van twee bouwlagen groot genoeg om een IKC van twee bouwlagen te realiseren. Wel dient een goede tekening gemaakt te worden van de indeling van het perceel waarbij ook rekening gehouden moet worden met fietsparkeren. Indien het IKC buiten het bouwvlak valt, is het mogelijk dat alsnog het bestemmingsplan gewijzigd dient te worden. Dit dient in vervolgonderzoek uitgezocht te worden. De 36 extra te realiseren parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie is wel een aandachtspunt vanwege de huidige parkeerdruk en gebrek aan ruimte voor extra parkeerplaatsen. Dit betekent aanleg van nieuwe parkeerplaatsen en daarnaast ook een regulering van de blauwe zone. In vervolgonderzoek zal de uitwerking van het in te delen schoolperceel verder onderzocht moeten worden, met specifieke aandacht voor realisatie van extra nabijgelegen parkeergelegenheid. Daarnaast dient tijdelijke huisvesting voor de schoolgaande kinderen onderdeel uit te maken van het vervolgonderzoek in dit scenario. Het is belangrijk de bestaande omgeving, een woonbuurt, goed te betrekken bij het proces. Feitelijk wordt het IKC twee keer zo groot als de huidige school voor wat betreft het aantal leerlingen. Dat heeft logischerwijs gevolgen voor de levendigheid en het ruimtegebruik (bouwwolume).

¹¹ Prijspeil 2016