

Verslag tweede bijeenkomst werkgroep IKC Hoogwoud, 13 december 2018

In een vergaderzaal bovenin het gemeentehuis komt de werkgroep voor het locatieonderzoek naar een Integraal Kindercentrum (IKC) in Hoogwoud voor de tweede keer bijeen. Vanavond staat in het teken van het beoordelen van uitgewerkte modellen die zijn opgesteld naar aanleiding van de feedback uit de eerste bijeenkomst.

Piet Zuidhof (BRO) en Arjan Kaashoek (De Wijde Blik) bliken even kort terug op de bijeenkomst van twee weken geleden. De input die tijdens die bijeenkomst is verzameld, heeft de basis gelegd voor twee modellen die we vanavond gaan bespreken. Piet geeft eerst een toelichting over de leerlingenprognose en wat dit betekent voor de eisen die aan een IKC worden gesteld (zie ook bijgevoegde presentatie).

Omvang van het IKC

Een stabiliserend leerlingenaantal in de toekomst is een belangrijke richtlijn voor de grootte van het IKC. Het bepaalt voor hoeveel kinderen we een IKC ontwikkelen. De leerlingenprognose voor 2030 is 297 leerlingen in totaal. Het aantal vierkante meters dat daarbij hoort is 2143 m².

Plek voor auto's, fietsen en de buitenruimte

Verwachting qua parkeren is dat 20 plaatsen voldoende is voor het IKC. Daarbij wordt ook het aantal plaatsen voor de Kiss and Ride (K&R) toegelicht. Het doel is om die qua omvang laag aan te houden. Het moet niet te makkelijk zijn om met de auto te komen, maar ook niet onmogelijk. Sommige K&R-plaatsen kun je zien als iets langer parkeren, omdat ouders de kinderen soms toch nog naar binnen brengen. De verwachting is dat er 210 plekken moeten komen voor fietsen en 800m² buitenruimte voor de kinderen met o.a. speelvoorzieningen. Het IKC is een grote school, dus daar hoort deze maat bij.



Straatkant en waterkant

Piet vertelt vervolgens hoe de twee modellen die we vanavond behandelen tot stand zijn gekomen. Het zijn twee extremen geworden, zodat aanwezigen echt moeten nadenken wat ze vinden. Is het ruimtelijk goed ingepast? Is er veel groen? Alle leden van de werkgroep kunnen hun mening en ideeën meegeven.

Model 1 is de variant 'Aan de straatkant'. De bebouwing ligt zuidelijker op de kavel dan de huidige scholen. Dit model heet 'aan de straatkant', omdat zich daar de ontsluiting van de school bevindt. Het model ligt als het ware over de huidige gymzaal, die in deze variant dus een nieuw jasje aan de buitenkant krijgt. De achterkant van de school ligt aan de bestaande doorgaande groene strook. Het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Heijmansstraat is bij deze ontwikkelrichting ook meegenomen en daar wordt de K&R gerealiseerd. In deze uitwerking is het wel nodig om tijdelijke huisvesting te realiseren, maar hoe groot of klein is op dit moment nog onbekend.

Het tweede model is de 'Aan de waterkant' uitwerking. Zoals de naam al zegt ligt de school grotendeels aan de waterkant. De entree van het IKC is in deze variant meer op het terrein. Het parkeren van auto's en fietsen is geconcentreerd in het midden van de huidige kavel en daar is ook de K&R opgenomen.

Voor beide modellen geldt dat er een IKC ingetekend is met 1500 m² op de begane grond en 600m² op de verdieping. De werkgroep heeft nog een paar vragen voor ze met de modellen aan de slag gaan. Hoe zit het met de 30 meter afstand tussen school en woningen? Dit speelt met name bij het tweede model. Piet geeft aan dat dit een richtlijn is en je daar dus met goede argumentatie wel van af mag wijken. Ook wil de werkgroep weten of er geen belangrijke leidingen in de grond zitten, zodat je daar helemaal niet zou kunnen bouwen. Martin Blom, ambtenaar van de afdeling Realisatie en Beheer van de gemeente Opmeer, vertelt dat er geen belangrijke leidingen lopen op dit terrein. Tot slot vraagt de werkgroep zich af wat er nu met het vrijgekomen deel moet gebeuren. Deze vraag is ook in de eerste bijeenkomst aan de orde geweest. Piet licht toe dat dit niet een onderdeel is van de opdracht vanuit de raad voor dit locatieonderzoek, maar dat we natuurlijk wel de suggesties en ideeën voor vrijkomende delen kunnen noteren en noemen in het participatierapport.

Na het behandelen van deze vragen gaan we in drie groepjes aan de slag met de twee modellen.

Groep 1

Dionne van Gendt, stedenbouwkundige bij BRO, geeft een toelichting op wat er in haar groepje is besproken betreffende de twee varianten.

Bij model 1 is het speelterrein te klein, vindt deze groep. Het idee van deze groep is om de speelterreinen niet te splitsen en meer om het IKC heen te leggen. De K&R zou meer moeten lijken op de variant zoals bij model 2 is ingetekend, dus centraal met een aparte ontsluiting.



Voor model 2 geldt dat de oplossing voor het fietsparkeren midden in parkeerterrein geen goede is. Je moet oversteken nadat je je fiets hebt weggezet en dat is niet ideaal en veilig. Fietsparkeren zou je meer op moeten lossen richting het schoolplein en los moeten knippen van het autoparkeren. Verder vindt deze groep dat de sfeer rond de vijver achteruit gaat als je hier een gebouw neerzet. De huidige groene ruimte is nodig en wordt ook goed gebruikt door kinderen die hier spelen. Een oplossing zou kunnen zijn dat je het IKC meer naar gymzaal en Berend Botje verplaatst. Dan zou het beter passen aan de kant van de vijver.

Al met al is er in deze groep een duidelijke voorkeur voor model 1.

Groep 2

Piet vertelt wat er in zijn groepje is behandeld. In zijn groepje is vooral ingezoomd op model 2, omdat die voor deze groep meer waardering krijgt dan model 1. Ook deze groep is van mening dat het gebouw in deze variant vrij dicht op het water staat, maar als je het gebouw de andere kant op draait zou het beter te realiseren zijn. Zo verdwijnt ook de kritische afstand tussen de woningen en het IKC en krijg je meer clustering van gebouwen. Dit kan een meerwaarde hebben, want dan benut je de verbindende functie van een IKC nog beter. Bovendien vindt deze groep een IKC met zicht op het water erg mooi. In deze uitwerking schuiven het speelterrein en parkeren op. Dat bij deze uitwerking de K&R apart ligt, ziet deze groep als een voordeel.

Model 1 is minder uitgebreid besproken in deze groep, maar is wel akkoord. Je krijgt dan wel een langgerekt gebouw, wat iets minder aantrekkelijk is. Deze groep ziet, net als groep 2, meer in de verkeersoplossing zoals die in model 2 is getekend.

Groep 3

Wiandy Balster, verkeerskundige bij Movares (ingeschakeld door BRO) leidde het derde groepje. Haar groepje is ook begonnen met Model 2. Het nadeel van deze uitwerking is dat je tussen de gebouwen mogelijk een nieuwe hangplek voor de jeugd krijgt, want het is daar erg compact en uit het zicht. Verder is het bouwen op deze plek niet fijn voor de vijver, want die zal tijdens de bouwperiode ongetwijfeld daar hinder van ondervinden. Bovendien blijft er geen groen meer over, doordat je alles zo compact maakt. Verder moeten er sowieso twee ingangen komen, vanwege boven- en onderbouw en wellicht ook vanwege de twee scholen. Ook ziet deze groep graag een groter speelterrein en het parkeren moet meer naar de noordkant van de kavel verplaatst worden. Ook heeft deze groep een kanttekening over het uitzicht vanuit het IKC op de vijver: dit is ook de zonnige kant en dus wat lastiger qua zonwering en warmte. Bovendien geldt dit uitzicht uiteraard niet voor de lokalen die aan de overzijde van de gang zullen moeten komen. Model 2 'Aan de waterkant' zou in de ogen van deze groep alleen geschikt zijn wanneer je Berend Botje compleet kunt integreren. Dat is vooralsnog niet aan de orde, dus daarom gaat de voorkeur van deze groep uit naar model 1 'Aan de straatkant'.

Model 1 geniet op dit moment dus wel de voorkeur, maar het effect van een compacter IKC wil deze groep wel. Je zou het pand dus meer richting gymzaal en Berend Botje kunnen verplaatsen. Deze groep mist ook in deze variant een tweede ingang en zou graag een groter speelterrein zien. De vrijgekomen ruimte op de totale kavel zou een mooi sportveldje met veel groen kunnen worden.

Arjan vat de reacties van de groepen vervolgens nog even kort samen, ook omdat een aantal opmerkingen voor beide modellen gelden. Fietsparkeren moet je dichtbij het IKC oplossen, zonder dat je daarbij een rijbaan moet oversteken. Het parkeren van auto's en de K&R combineren (zoals uitgewerkt in Model 2) zien de aanwezigen wel zitten, dit zou in Model 1 ook kunnen. Verder moeten er sowieso twee entrees (boven- en onderbouw) terugkomen in het ontwerp van de school, ook dat geldt voor beide modellen. Als geheel is er wel enige sympathie voor het plan richting de vijver, maar zeker niet bij iedereen. Bovendien wordt wel breed gedeeld dat er bij Model 2 wel iets aan de plek en omvang van de bebouwing zou moeten gebeuren zodat de confrontatie met het groen rondom de vijver wordt verzacht.



Vervolgens wordt nog even het onderwerp hangjeugd besproken. De gemeente heeft aangegeven dat dit voorheen inderdaad wel speelde, maar krijgt het laatste jaar juist weinig meldingen meer binnen over hangjeugd. Mochten omwonenden nog steeds overlast ervaren, dan is en blijft het dus belangrijk dit signaal door te geven aan de gemeente.

Ook wordt nog even stilgestaan bij het éénrichtingsverkeer op de Heijmansstraat. Martin Blom vertelt dat de huidige rijrichting tot stand kwam vanwege het aanpakken van de Herenweg destijds. Voor de school is de huidige rijrichting lastig, omdat je na het parkeren langs de straat over moet steken naar de school. Volgens Martin Blom is de rijrichting relatief eenvoudig weer om te draaien. Dat zou ook al eerder kunnen dan de realisatie van het IKC. De bewoners vinden dit heel prettig om te horen en pleiten hier dan ook voor. Martin geeft aan dat hiervoor te zijner tijd dan wel een verkeersbesluit moet worden genomen door de gemeenteraad.

Opmerkingen vanuit de zaal

Tot slot worden er nog een paar zaken vanuit de werkgroep aangestipt. Bij Model 1 zou je zonder aanpassingen bromfietsverkeer krijgen vanwege aanleg van het doorgaande fietspad. In model 2 heb

je dat minder, omdat het fietspad niet doorgaand (het stuit immers op het gebouw). Verder geven enkele werkgroepleden nog eens aan dat model 2 op zichzelf een acceptabel model is, maar dan wel alleen als Berend Botje meedoet in de bouw. Doen ze niet mee (dus huidige Berend Botje blijft zoals het is), dan is model 1 de enig acceptabele optie. Een paar andere mensen zijn absoluut tegen ontwikkelingen in de buurt van de vijver, dus zien model 1 sowieso als enige optie. Tot slot wordt nog de mogelijkheid besproken van twee bouwlagen. In beide modellen is dat nu als accent opgenomen. Twee bouwlagen wordt over het algemeen prima gevonden, maar alleen wanneer de ruimte die je bespaart door de hoogte in te gaan, terugkomt als groen.

Doorkijk volgende bijeenkomst

Piet Zuidhof geeft aan dat de uitkomsten uit de werkgroep leiden tot voorwaarden voor een toekomstig ontwerp. BRO doet alleen een locatiestudie en maakt dus geen definitief ontwerp. De vraag is nu hoe we alles gaan doorvertalen naar een advies richting de raad. De conclusie van de avond lijkt dat er eigenlijk twee nieuwe modellen zijn: 'ongeveer' Model 1 en een model waarbij Berend Botje helemaal integraal wordt meegenomen. BRO gaat hier komende weken verder op studeren. Piet geeft verder een toelichting over de toetsingscriteria waar we in de laatste werkgroepbijeenkomst op donderdag 10 januari uitgebreid aandacht aan gaan besteden, zie laatste sheet van de presentatie.