

inpas

Wij denken mee

Participatietraject medewerkers en ouders

Inrichting kavel De Linderte, Raalte

Datum: 10 maart 2026

Versie: 1

Type: Rapportage

Opgesteld door: Paul van Hees & Richard Aeilkema



edunamics

Inhoud

Inleiding.....	4
1.1 Voorwoord.....	4
Leeswijzer.....	4
1.2 Aanleiding	5
1.3 Opdrachtformulering	5
1.4 Scope en afbakening.....	5
1.5 Aanpak Onderzoek.....	6
Kernachtige samenvatting & advies	7
2. Contextanalyse.....	9
2.1 Ruimtelijke uitgangssituatie terrein De Linderte.....	9
2.2 Ruimtebehoefte IKC De Rietkraag.....	10
2.3 Analyse plein- en gebouwgebruik	10
2.4 Parkeer- en verkeerssituatie	11
2.5 Bestuurlijke context en procesverloop	11
Samenvatting contextanalyse	13
3. Jurisich en beleidsmatig kader.....	15
3.1 Verantwoordelijkheid onderwijshuisvesting (WPO).....	15
3.2 Bevoegd gezag en besluitvorming	15
3.3 Medezeggenschap (WMS).....	15
3.4 Ruimtelijke procedures en motiveringsplicht (Omgevingswet / BOPA)	16
3.5 Verkeerskundige maatstaven en zorgvuldigheid	16
Samenvattend.....	17
4. Opbrengsten participatie: samenvatting en analyse.....	18
4.1 Doel en opzet van de participatie	18
4.2 Uitvoerbaarheid en beheersbaarheid van het plan.....	18
4.3 Buitenruimte en onderwijskundige kwaliteit.....	19
4.4 Verkeersveiligheid	19
4.5 Samenwerking, identiteit en positionering.....	20
4.6 Juridische en procedurele zorgvuldigheid	21
4.7 Samenvatting Vragenlijst ouders	21
4.8 Samenvatting Vragenlijst medewerkers.....	21

4.9 Overige input ouders en medewerkers	22
Samenvatting participatie	22
5. Wegingskader	24
5.1 Opzet van het wegingskader	24
5.2 Randvoorwaarden.....	24
5.2.1 Verkeersveiligheid	24
5.2.2 Ruimtelijke inpasbaarheid.....	25
5.2.3 Juridische uitvoerbaarheid	25
5.3 Afweegfactoren	25
5.3.1 Buitenruimte en pedagogische kwaliteit	25
5.3.2 Organisatorische uitvoerbaarheid	26
5.3.3 Toekomstbestendigheid en groei.....	26
5.3.4 Identiteit en positionering.....	26
5.4 Het Wegingskader	27
Samenvatting wegingskader.....	28
6. Scenarioverkenning	29
6.1 Afbakening van de scenarioverkenning	29
6.2 Uitgangspunten	29
6.3 Scenario 1	30
6.4 Scenario 2	32
6.5 Scenario 3	34
Samenvatting scenario verkenning.....	35
7. Beoordeling van scenario's	36
7.1 Beoordeling van Scenario's	36
8. Conclusie en advies.....	41
8.1 Wat is het probleem dat we proberen op te lossen?	41
8.2 Reflectie.....	41
8.3 Beoordeling van de scenario's in hoofdlijnen	42
8.4 Adviesrichting	43
8.5 Slot.....	44
9. Vervolgstappen	45
10. Bijlagen	45

Inleiding

1.1 Voorwoord

Voor u ligt het rapport van het participatietraject rondom de voorgenomen tijdelijke huisvesting van IKC De Rietkraag op het terrein (na)bij IKC De Linderte in Raalte.

De positionering van De Rietkraag op deze locatie is opgenomen in het Integraal Huisvestingsplan (IHP) van de gemeente Raalte. Naar aanleiding van dit besluit zijn bij ouders, teamleden en medezeggenschapsraden vragen en zorgen ontstaan over de ruimtelijke inpassing, verkeersveiligheid, parkeerdruk, gebruik van buitenruimte en de organisatorische gevolgen van de plaatsing De Rietkraag in de nabijheid van De Linderte.

Het College van Bestuur van mijnplein heeft Edunamics gevraagd een participatietraject te begeleiden. Doel van dit traject was om de opgehaalde zorgen, aandachtspunten en ideeën systematisch te verzamelen, te analyseren en te vertalen naar een navolgbaar en onderbouwd advies.

Dit rapport is adviserend van aard. Besluitvorming over de onderwijsorganisatie ligt bij het College van Bestuur van mijnplein. Besluitvorming over onderwijshuisvesting en ruimtelijke inpassing ligt bij het college en de raad van de gemeente Raalte.

Het doel van dit rapport is om de afweging inzichtelijk en navolgbaar te maken, zodat de uiteindelijke besluitvorming zorgvuldig en onderbouwd kan plaatsvinden.

Wij kijken terug op waardevolle gesprekken en danken iedereen voor de energie en bijdragen die er in een korte tijd zijn gegeven.

Richard Aeilkema & Paul van Hees
Adviseurs Edunamics

Leeswijzer

De rapportage is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de ruimtelijke en bestuurlijke context
- Hoofdstuk 3 schetst het juridisch en beleidsmatig kader.
- Hoofdstuk 4 bevat de opbrengsten van het participatietraject.
- Hoofdstuk 5 introduceert het gehanteerde wegingskader.
- Hoofdstuk 6 beschrijft de scenario's.
- Hoofdstuk 7 beoordeelt de scenario's
- Hoofdstuk 8 bevat het advies en de besluitlogica.
- Hoofdstuk 9 beschrijft de vervolgstappen.
- Hoofdstuk 10 overzicht van bijlagen

1.2 Aanleiding

In het Integraal Huisvestingsplan (IHP) van de gemeente Raalte is opgenomen dat IKC De Rietkraag tijdelijk (8 tot 10 jaar) wordt gehuisvest op het terrein bij IKC De Linderte.

Deze voorgenomen positionering heeft geleid tot vragen en zorgen bij ouders, teamleden en medezeggenschapsraden van beide scholen. De zorgen richten zich onder meer op verkeersveiligheid, pleinruimte, parkeerdruk, identiteit van de scholen en de uitvoerbaarheid van de inpassing.

Tegen deze achtergrond heeft het College van Bestuur mijnplein Edunamics gevraagd een participatietraject te begeleiden.

1.3 Opdrachtformulering

De opdracht aan Edunamics luidt:

- Organiseer een zorgvuldig participatietraject met ouders, MR'en en medewerkers;
- Haal zorgen, aandachtspunten en ideeën systematisch op;
- Werk een wegingskader uit op basis van deze input;
- Verken realistische scenario's voor de inrichting van het terrein;
- Breng per scenario risico's en aandachtspunten in beeld;
- Kom tot een onderbouwd advies aan het College van Bestuur.

De positionering van De Rietkraag op deze locatie is onderdeel van het vastgestelde IHP. De opdracht betreft de wijze van inpassing en inrichting.

1.4 Scope en afbakening

Dit rapport richt zich op de vraag hoe circa 700 m² extra onderwijsruimte voor IKC De Rietkraag ruimtelijk kan worden ingepast op de betreffende locatie, en wat dat concreet betekent voor de directe omgeving (200 m² basis, 5 m² per leerling = 425 m² + speellokaal 90 m² = totaal 715 m²). Daarbij kijken we niet alleen naar het gebouw zelf, maar nadrukkelijk ook naar de consequenties voor de buitenruimte, de beschikbare pleinoppervlakte, de parkeercapaciteit en de verkeersafwikkeling op piekmomenten.

Daarnaast brengen we de organisatorische en relationele effecten van samen-plaatsing in beeld: wat betekent het voor samenwerking, identiteit, cultuur en dagelijkse praktijk wanneer functies dicht bij elkaar worden georganiseerd? Tot slot toetsen we de haalbaarheid aan de bestuurlijke en beleidsmatige kaders die gelden, zodat helder wordt in hoeverre de verschillende opties uitvoerbaar zijn binnen de afspraken en randvoorwaarden die door de gemeenteraad en het college zijn vastgesteld.

Dit rapport bevat:

- Geen technisch ontwerp;
- Geen verkeerskundige berekeningen;
- Geen formele juridische toetsing;
- Geen participatie met omwonenden.

- Besluitvorming vindt plaats door:
- Het College van Bestuur van mijnplein (onderwijsorganisatie);
- Het college en de raad van de gemeente Raalte (huisvesting en ruimtelijke besluitvorming).

1.5 Aanpak Onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd in de periode van 1 februari tot en met 9 maart 2026. In het onderzoek hebben we gebruik gemaakt van een combinatie van onderzoeksmethoden.

Deskresearch

Er is gebruik gemaakt van beschikbare documenten, aangeleverd door scholen en bestuur, zoals IHP, brieven van ouders en gemeentelijke documenten zoals raadsvergadering. Daarnaast is er gekeken naar online beschikbare informatie zoals jurisprudentie, wet- en regelgeving. Deze bronnen hebben o.a. inzicht geboden in de huidige situatie, de context waarin beide scholen opereren en in relevante strategische kaders.

Gesprekken met betrokkenen

Er zijn in deze periode gesprekken gevoerd met betrokkenen. Er is gesproken met de wethouder RO en domeinmanager Raalte, bestuurder mijnplein, directeuren, teams, ouders en de MR-en van KC Rietkraag en KC De Linderte. Deze gesprekken leverden vooral inzichten op over uitdagingen, kansen en draagvlak voor mogelijke scenario's.

Klankbordgroep en infoavond

Er hebben een tweetal klankbordbijeenkomsten plaatsgevonden waarbij alle ouders en medewerkers de kans hadden om mee te denken rondom een aantal onderwerpen; Het wegingskader en de scenario's. Op een infoavond hebben we de ouders geïnformeerd over het traject en hebben ze door middel van enkele werkvormen meegepraat en gedacht over een mogelijke inpassing van De Rietkraag bij locatie De Linderte.

Vragenlijst Ouders en medewerkers

Van 13 tot en met 17 februari hebben ouders en medewerkers van beide scholen en de KOV een online vragenlijst kunnen invullen. Deze vragenlijsten kenden bij beide scholen een goede respons en hebben met name inzicht gegeven in de belangrijkste uitgangspunten en zorgen.

Wegingskader

Aan het begin van het onderzoek is in samenwerking met de klankbordgroep een wegingskader ontwikkeld om de verschillende scenario's te beoordelen. In dit kader zijn criteria opgenomen. Dit toetsingskader vormt de basis voor het beoordelen van de scenario's.

De bevindingen uit de deskresearch, gesprekken, vragenlijst ouders, afgezet tegen het toetsingskader vormen de basis voor de beoordeling van de scenario's.

Van alle bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt. De ruwe opbrengsten zijn opgenomen in de bijlagen.

Kernachtige samenvatting & advies

Uit de analyse blijkt dat de huidige kavel van De Linderte functioneel vrijwel volledig benut is. Buitenruimte, parkeerdruk en ontsluiting kennen beperkte marge. Toevoeging van circa 700 m² onderwijsruimte binnen de bestaande contouren leidt zonder aanvullende maatregelen tot verdringing van functies en vergroot de druk op veiligheid, buitenruimte en organisatorische beheersbaarheid.

De participatie laat zien dat ouders en medewerkers constructief willen meedenken over een oplossing. Tegelijkertijd blijkt uit bijeenkomsten en vragenlijsten dat er op dit moment geen breed draagvlak bestaat voor plaatsing binnen de bestaande kavel zonder ingrijpende aanpassingen. Verkeersveiligheid wordt niet gezien als aandachtspunt, maar als harde ondergrens. Daarnaast wordt buitenruimte beschouwd als integraal onderdeel van onderwijskwaliteit en pedagogische kwaliteit en mag deze niet structureel worden uitgehold.

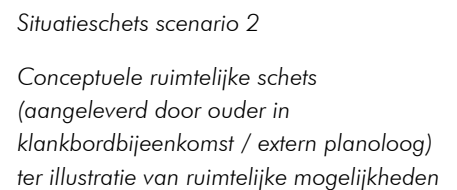
Scenario 1, plaatsing binnen de bestaande contouren zonder externe parkeeroplossing, leidt tot verdere verdichting en biedt onvoldoende ruimtelijke robuustheid. Scenario 2, plaatsing op het huidige parkeerterrein met parkeren buiten de kavel, maakt het mogelijk de kavel primair in te richten voor onderwijs en buitenruimte en de verkeersstructuur integraal te herzien. Daarmee kan niet alleen de toekomstige verkeersdruk worden opgevangen, maar ook de huidige knelpunten rond ontsluiting en routing worden verbeterd. Deze variant past binnen de huidige bestuurlijke kaders van het IHP en is ruimtelijk uitvoerbaar, mits zorgvuldig uitgewerkt.

Een dergelijke uitwerking vraagt aantoonbare verbetering van verkeersveiligheid, onderbouwd met objectieve metingen en een verkeerskundig ontwerp. De parkeeroplossing buiten de kavel moet juridisch en planologisch geborgd zijn. Voldoende kwalitatieve buitenruimte per leerling moet beschikbaar blijven en de ruimtebehoefte van circa 700 m² dient bestuurlijk helder te worden onderbouwd.

De locatie biedt daarnaast een beperkte groeimogelijkheid via verticale uitbreiding. Naast een eerste bouwlaag van circa 700 m² kan in theorie een tweede bouwlaag van circa 350 m² worden toegevoegd. Groei is daarmee technisch mogelijk, maar uitsluitend via verdere verdichting van de kavel. Zonder aanvullende ruimtelijke maatregelen vergroot dit de druk op buitenruimte, verkeersstromen en organisatie. Indien groei onderdeel is van de beleidsdoelstelling, moet expliciet worden vastgesteld onder welke voorwaarden deze groei kan plaatsvinden zonder dat veiligheid, kwaliteit en beheersbaarheid onder druk komen te staan.

Naast de fysieke randvoorwaarden speelt het toekomstperspectief van De Rietkraag een belangrijke rol. De tijdelijke plaatsing wordt door velen gezien in het licht van mogelijke nieuwbouw in de toekomstige wijk. Over deze toekomstige positionering is echter nog geen definitief bestuurlijk besluit genomen. Omdat de gemeente heeft aangegeven dat toekomstige positionering mede afhankelijk is van leerlingontwikkeling, wordt deze tijdelijke locatie feitelijk een toets voor de ontwikkelkansen van de school. Daarmee ontstaat de vraag of De Rietkraag op deze locatie een reële en eerlijke ontwikkelkans krijgt. Heldere afspraken over verwachtingen,

Als in de verdere uitwerking blijkt dat verkeersveiligheid, buitenruimte of ontwikkelruimte niet aantoonbaar kunnen worden geborgd, dan wordt de bestuurlijke en juridische houdbaarheid van deze richting kwetsbaar. De tijdelijke plaatsing van De Rietkraag is daarmee geen louter ruimtelijke ingreep, maar een strategische keuze. Alleen wanneer veiligheid, kwaliteit en ontwikkelruimte aantoonbaar worden veiliggesteld, is deze keuze uitlegbaar en verdedigbaar.



In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie in kaart gebracht zoals deze zich tot op heden heeft ontwikkeld. Het doel is om feitelijk en zonder voorschot op oplossingen te beschrijven welke dynamieken, patronen en gebeurtenissen het vraagstuk kenmerken. Tegelijkertijd worden de omstandigheden geschetst die op dit moment bepalend zijn voor de situatie en wordt ervaren door betrokkenen.

Deze contextanalyse vormt zo het fundament van het verdere traject: het maakt zichtbaar wat er speelt, waar de energie zit, en welke vraagstukken op dit moment om aandacht vragen zonder al te interpreteren of vooruit te lopen op oplossingen.

De locatie IKC De Linderte betreft een bestaande onderwijslocatie met:

- een hoofdgebouw;
- een parkeerterrein aan de voorzijde;
- een buitenterrein (plein);
- ontsluitingsroutes voor fietsers en voetgangers;
- aangrenzend agrarisch terrein.

Voor de context analyse is gekeken naar:

- huidige indeling van terrein en bebouwing;
- feitelijke kavelgrenzen;
- gebruiksintensiteit van plein en parkeerterrein;
- aanwezige infrastructuur.

2.2 Ruimtebehoefte IKC De Rietkraag

IKC De Rietkraag heeft aangegeven voor haar huidige omvang circa 700 m² bruto vloeroppervlak nodig te hebben.

Deze ruimtebehoefte is gebaseerd op:

- huidige leerlingenaantallen;
- benodigde groepsruimten;
- ondersteunings- en zorgfuncties;
- team- en nevenruimten.

Voor deze rapportage hanteren wij een ruimtebehoefte van circa 700 m² als uitgangspunt. Die omvang vertaalt zich concreet in meerdere geschakelde lokalen, in tijdelijke dan wel permanente bouwvorm, inclusief de benodigde interne verkeersruimte binnen het gebouw en de ruimte rondom het gebouw voor ontsluiting, doorstroom en veiligheid.

Daarmee is het vraagstuk nadrukkelijk breder dan alleen “stenen stapelen”. Naast de binnenruimte moet rekening worden gehouden met voldoende buitenruimte per leerling, een veilige en overzichtelijke toegangssituatie, een logische logistieke routing en de bereikbaarheid voor hulpdiensten.

2.3 Analyse plein– en gebouwgebruik

Analyse roosters scholen

Van beide scholen zijn de pauzeroosters naast elkaar gelegd. Daarbij is gekeken naar:

- Aantal groepen dat gelijktijdig gebruik maakt van het plein;
- Spreiding over de dag;
- Mogelijkheden tot verdere spreiding zonder verstoring van onderwijslogistiek.

Uit deze vergelijking blijkt:

- Meerdere tijdvakken kennen gelijktijdige bezetting van vier tot zes groepen;
- Spreiding is reeds toegepast om overbelasting te beperken;
- Verdere spreiding beperkt mogelijk is zonder aanpassing van onderwijsorganisatie.

Het huidige gebruik is daarmee geen toevallige situatie, maar reeds geoptimaliseerd binnen de bestaande randvoorwaarden.

Gebruik door KOOS kinderopvang

KOOS kinderopvang maakt structureel gebruik van zowel binnenruimte als delen van het buitenterrein op de locatie. Het gaat daarbij niet om incidenteel of tijdelijk medegebruik, maar om ruimte die vast onderdeel is van de dagelijkse opvangorganisatie. In gesprekken is bevestigd dat deze ruimte pedagogisch noodzakelijk is voor het werken met vaste groepen. Continuïteit, veiligheid en herkenbaarheid voor jonge kinderen vragen om stabiele, eigen plekken: binnen en buiten.

Dat betekent dat deze vierkante meters niet zonder meer beschikbaar zijn of tijdelijk “vrijgemaakt” kunnen worden wanneer er ruimtedruk ontstaat. Ze maken integraal onderdeel uit van de bestaande organisatie en kunnen daarom niet worden aangemerkt als flexibele reservecapaciteit in de ruimtelijke afweging.

Conclusie pleianalyse

Op basis van roosteranalyse en gebruik door kinderopvang kent het huidige terrein weinig tot geen structurele reservecapaciteit in de buitenruimte.

Toevoeging van 700 m² bebouwing binnen de huidige kavel leidt daarom vrijwel automatisch tot:

- Verkleining van speelruimte;
- Herverdeling van gebruiksmomenten;
- Of verschuiving van functies.

2.4 Parkeer- en verkeerssituatie

De parkeerbalans is beoordeeld op basis van het aantal formele parkeerplaatsen, observaties tijdens breng- en haalmomenten en gesprekken met de directie over bezettingsgraad en feitelijk gedrag van ouders en personeel. Daarmee is niet alleen gekeken naar de theoretische capaciteit, maar vooral naar het daadwerkelijke gebruik in de dagelijkse praktijk.

Tijdens piekmomenten is sprake van een hoge tot volledige bezetting van het terrein. Het aandeel fietsverkeer is aanzienlijk en ook de fietsparkeerdruk is groot. Incidenteel wordt dubbel geparkeerd en een deel van het personeel wijkt uit naar alternatieve plekken in de omgeving. Dat beeld laat zien dat de huidige situatie op drukke momenten al tegen de grenzen van de capaciteit aanloopt.

Indien het huidige parkeerterrein (gedeeltelijk) wordt benut voor bebouwing van circa 700 m², vervallen parkeerplaatsen. Tegelijkertijd leidt toevoeging van een schoolfunctie tot extra leerlingen, extra ouders, meer verkeersbewegingen en mogelijk extra personeel. Zonder een volwaardig alternatief voor de vervallende parkeerplaatsen ontstaat daarmee een structurele ondercapaciteit.

De hoofdroute voor fietsers is halfverhard en het trottoir heeft een breedte van circa 1,20 meter. Bij tweerichtingsgebruik is de passeerruimte beperkt, zeker in combinatie met bakfietsen en jonge kinderen. Dat maakt de situatie kwetsbaar op het moment dat de intensiteit verder toeneemt.

De gemeente heeft aangekondigd een verkeersanalyse uit te voeren. Voor een zorgvuldig besluit is het noodzakelijk dat de huidige verkeersstromen objectief worden gemeten en dat ook de toekomstige intensiteiten, zoals de mogelijke toevoeging van 700 m² onderwijsruimte, inzichtelijk worden gemaakt. Alleen op basis van die gegevens kan worden vastgesteld of en onder welke voorwaarden uitbreiding ruimtelijk verantwoord is. Hieruit volgt dat, als op het huidige parkeerterrein wordt gebouwd, een volwaardige parkeeroplossing buiten de kavel geen voorkeur maar randvoorwaarde wordt.

2.5 Bestuurlijke context en procesverloop

De positionering van IKC De Rietkraag op het terrein bij IKC De Linderte is opgenomen in het Integraal Huisvestingsplan (IHP) van de gemeente Raalte.

In gesprekken met bestuur en gemeente is het volgende naar voren gekomen:

- Het IHP-proces is in een relatief korte tijdspanne doorlopen;
- De ruimtelijke consequenties van de positionering zijn in het IHP-document beperkt uitgewerkt;
- Een nadere concretisering van inpasbaarheid en uitvoerbaarheid vindt in deze fase plaats.

De gemeente heeft aangegeven dat in de voorbereiding een globale verkenning van alternatieve locaties heeft plaatsgevonden. Deze eerste scan heeft niet geleid tot een concreet uitgewerkt alternatief. Er is geen verdiepend locatieonderzoek uitgevoerd waarin alternatieven ruimtelijk en procedureel (bijvoorbeeld via een BOPA-procedure) systematisch zijn doorgerekend.

De gemeente heeft ook aangegeven dat zij op dit moment geen aanleiding ziet om een dergelijk verdiepend alternatief onderzoek alsnog uit te voeren, mede omdat het schoolbestuur in het traject heeft ingestemd met de positionering bij De Linderte. Het schoolbestuur heeft op zijn beurt aangegeven dat de tijdsdruk binnen het IHP-proces invloed heeft gehad op de mate van uitwerking en communicatie richting ouders.

Er bestaan daarmee verschillende belevingen over het procesverloop. Tegelijkertijd is in de gesprekken bestuurlijke bereidheid uitgesproken om gezamenlijk tot een uitvoerbare oplossing te komen binnen de gekozen locatie.

Van belang is daarnaast dat de toekomstige positie van De Rietkraag niet automatisch vastligt als de periode van tijdelijke huisvesting ten einde is. Tijdelijkheid binnen het IHP betekent niet dat toekomstige nieuwbouw of verplaatsing gegarandeerd is; dit hangt samen met leerlingontwikkeling en beleidskeuzes.

De gemeente heeft richting mijnplein uitgesproken dat verwacht wordt dat de ruimtebehoefte van circa 700 m² nader wordt onderbouwd. De mate waarin deze onderbouwing wordt geleverd, beïnvloedt de bestuurlijke uitvoerbaarheid van de scenario's.

Dit betekent dat de 700 m² in deze rapportage als functioneel uitgangspunt wordt gehanteerd, maar dat hierover bestuurlijk nog nadere onderbouwing kan worden gevraagd. Voor de scenarioanalyse geldt dat alle varianten zijn beoordeeld op basis van toevoeging van circa 700 m² onderwijsruimte.

Samenvatting contextanalyse

Op basis van de voorgaande analyse kan het volgende worden vastgesteld.

1. De huidige kavel lijkt geen aantoonbare reservecapaciteit te hebben

De combinatie van:

- Roosteranalyse van pleinbezetting;
- Structureel gebruik door KOOS kinderopvang;
- Hoge parkeerbezetting tijdens piekmomenten;
- Beperkte ontsluitingsruimte;

Duidelijk is dat de locatie in de huidige situatie functioneel volledig benut wordt. De beschikbare ruimte is reeds georganiseerd gebruik en niet vrij inzetbaar.

2. Toevoeging van circa 700 m² binnen bestaande contouren leidt tot verdringing

Wanneer 700 m² onderwijsruimte wordt toegevoegd binnen de huidige kavel, betekent dit dat bestaande functies moeten wijken of worden verkleind. Hierbij gaan we al uit van het bouwen in 2 lagen van 350 m².

Het gaat daarbij om:

- Parkeerplaatsen;
- Speelruimte;
- Verkeersruimte.

Binnen de huidige contouren is geen autonome uitbreidingsruimte aanwezig.

3. Verkeersveiligheid en parkeerbalans zijn kwetsbare factoren

De huidige ontsluiting en parkeerbalans kennen beperkte marge. Bij toename van verkeersbewegingen neemt de druk toe op veilige doorstroming en overzichtelijkheid.

Zonder objectieve verkeersanalyse kan niet worden vastgesteld of de huidige infrastructuur een structurele toename kan dragen.

4. Bestuurlijke onderbouwing ruimtebehoefte

De gemeente heeft richting mijnplein de verwachting uitgesproken dat de ruimtebehoefte van circa 700 m² nader onderbouwd wordt.

De mate waarin deze ruimtebehoefte wordt bevestigd of bijgesteld, beïnvloedt direct de ruimtelijke haalbaarheid en de bestuurlijke uitvoerbaarheid van scenario's.

Omgekeerd kan de vraag de gemeente Raalte gesteld worden in hoeverre De Rietkraag ontwikkelkansen krijg met betrekking tot groei van leerlingenaantallen op deze beoogde plek. Het ontbreekt hier in ieder geval aan onderbouwing.

5. Afwezigheid van verdiepend alternatiefonderzoek vergroot het gewicht van de huidige inpasbaarheidstoets

In de voorbereiding op het IHP heeft een globale verkenning van alternatieve locaties plaatsgevonden. Er is geen verdiepend locatieonderzoek uitgevoerd waarin alternatieven ruimtelijk en procedureel systematisch zijn doorgerekend.

Dit betekent dat de huidige analyse zich richt op de uitvoerbaarheid van één gekozen locatie.

De consequentie daarvan is dat de beoordeling van inpasbaarheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke stevigheid op deze locatie een zwaarder gewicht krijgt in de uiteindelijke besluitvorming. Er is immers geen parallel uitgewerkt alternatief dat als referentie kan dienen.

De kwaliteit en zorgvuldigheid van de huidige analyse zijn daarmee bepalend voor de bestuurlijke houdbaarheid van het besluit.

Samenvattend

De contextanalyse laat zien dat:

- De huidige locatie weinig ruimtelijke marge kent;
- Toevoeging van circa 700 m² binnen bestaande contouren leidt tot verdringing van functies;
- Een robuuste oplossing vraagt om expliciete keuzes over herverdeling of uitbreiding;
- De ontwikkelkansen van De Rietkraag mede bepaald worden door de ruimtelijke randvoorwaarden van deze locatie.

Omdat geen verdiepend alternatiefonderzoek is uitgevoerd, krijgt de beoordeling van de uitvoerbaarheid op deze locatie een doorslaggevend gewicht in de verdere besluitvorming.

3. Jurisich en beleidsmatig kader

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste juridische en beleidsmatige kaders beschreven die richting geven aan dit proces. Deze kaders bepalen niet alleen welke ruimte er is voor handelen, maar ook welke verplichtingen, verantwoordelijkheden en randvoorwaarden daarbij gelden. Door de relevante wet- en regelgeving, bestuurlijke afspraken en interne beleidslijnen inzichtelijk te maken, ontstaat een helder beeld van de speelruimte waarbinnen keuzes kunnen worden gemaakt. Dit overzicht vormt daarmee een noodzakelijke basis voor het vervolg van het traject: het zorgt voor helderheid, voorkomt misinterpretaties en maakt expliciet welke kaders als vaststaand moeten worden beschouwd voordat mogelijke scenario's kunnen worden verkend.

3.1 Verantwoordelijkheid onderwijshuisvesting (WPO)

Op grond van de Wet op het primair onderwijs (WPO, art. 91 e.v.) is de gemeente verantwoordelijk voor de voorziening in onderwijshuisvesting. De gemeente stelt via het Integraal Huisvestingsplan (IHP) beleidsmatige kaders vast voor investeringen, planning en positionering van scholen.

Het IHP is een beleidsinstrument en geen rechtstreeks uitvoeringsbesluit. Voor de feitelijke realisatie van huisvesting zijn afzonderlijke ruimtelijke besluiten en, indien van toepassing, omgevingsvergunningen noodzakelijk.

De positionering van IKC De Rietkraag op de locatie Linderte is opgenomen in het vastgestelde IHP. De ruimtelijke uitvoerbaarheid van deze positionering dient in deze fase afzonderlijk en concreet te worden beoordeeld.

3.2 Bevoegd gezag en besluitvorming

Het College van Bestuur van mijnplein is bevoegd gezag en daarmee verantwoordelijk voor de inrichting van het onderwijs en de interne organisatie.

De besluitvormingslijn in deze casus is als volgt:

- Participatie levert input.
- Edunamics ordent en analyseert de opbrengsten.
- Het College van Bestuur weegt deze input en neemt een voorgenomen besluit.
- De MR brengt advies uit conform de Wet medezeggenschap op scholen (WMS).
- De gemeente besluit over huisvestingsaspecten en ruimtelijke inpassing.

Deze rolverdeling betekent dat onderwijsinhoudelijke keuzes bij het bevoegd gezag liggen, terwijl de gemeente eindverantwoordelijk is voor ruimtelijke uitvoerbaarheid en planologische rechtmatigheid.

3.3 Medezeggenschap (WMS)

Op grond van de Wet medezeggenschap op scholen (WMS, art. 11) heeft de medezeggenschapsraad adviesrecht bij belangrijke organisatorische wijzigingen, waaronder huisvestingsbesluiten die gevolgen hebben voor de schoolorganisatie.

De MR adviseert het bevoegd gezag. De MR heeft geen formele bevoegdheid ten aanzien van gemeentelijke ruimtelijke besluiten.

Dit onderscheid is van belang in het participatieproces: de MR heeft invloed op het bestuurlijke besluit van mijnplein, maar niet op de planologische besluitvorming door de gemeente.

3.4 Ruimtelijke procedures en motiveringsplicht (Omgevingswet / BOPA)

Indien de plaatsing van tijdelijke huisvesting niet past binnen het geldende omgevingsplan, kan een Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit (BOPA) noodzakelijk zijn op grond van de Omgevingswet (in werking sinds 1 januari 2024).

Een BOPA vereist:

- Een ruimtelijke onderbouwing;
- Een expliciete belangenafweging;
- Motivering van de gekozen oplossing;
- Mogelijkheid tot bezwaar en beroep.

Bij toetsing in bezwaar of beroep wordt beoordeeld of het bestuursorgaan in redelijkheid tot het besluit heeft kunnen komen. Daarbij speelt de zorgvuldigheid van de voorbereiding een centrale rol.

In deze casus is van belang dat in de voorbereiding op het IHP geen verdiepend alternatiefonderzoek is uitgevoerd waarin mogelijke locaties ruimtelijk en procedureel systematisch zijn doorgerekend.

Het ontbreken van een verdiepend alternatiefonderzoek betekent dat de beoordeling van de uitvoerbaarheid op de gekozen locatie zwaarder moet worden gemotiveerd. Wanneer geen parallel uitgewerkt alternatief beschikbaar is, wordt de motiveringsplicht ten aanzien van inpasbaarheid, verkeersveiligheid en belangenafweging feitelijk zwaarder.

Dit maakt de kwaliteit en onderbouwing van de huidige analyse bestuurlijk en juridisch bepalend voor de houdbaarheid van het uiteindelijke besluit.

3.5 Verkeerskundige maatstaven en zorgvuldigheid

Bij de beoordeling van fiets- en voetpaden wordt in Nederland doorgaans aangesloten bij de ontwerprichtlijnen van CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek).

Deze richtlijnen hebben geen formele wettelijke status, maar worden in bestuursrechtelijke procedures veelal gebruikt als professionele maatstaf voor zorgvuldig ontwerp.

Voor tweerichtingenfietspaden bij een intensiteit van circa 500 fietsers per uur wordt doorgaans uitgegaan van:

- Een functioneel minimum van circa 3,0 meter;
- Een voorkeursbreedte van circa 3,5 meter.
- Voor tweerichtingenvoetpaden geldt doorgaans:
- Een minimum van circa 2,0 meter;

- Een voorkeur van circa 2,5 meter, afhankelijk van gebruik en samenstelling van de verkeersstroom.

De huidige trottoirbreedte van circa 1,20 meter ligt onder deze gangbare ontwerprichtlijnen voor tweerichtingsgebruik.

Afwijking van richtlijnen is juridisch mogelijk, mits:

- De feitelijke verkeersintensiteit dit toelaat;
- De afwijking expliciet wordt gemotiveerd;
- Compenserende maatregelen worden getroffen;
- Veiligheid in redelijkheid kan worden geborgd.

In het licht van de verzwaarde motiveringsplicht (zie paragraaf 3.4) betekent dit dat objectieve verkeerskundige onderbouwing essentieel is.

Het aangekondigde gemeentelijke verkeersonderzoek dient daarom:

- Actuele tellingen uit te voeren tijdens piekmomenten;
- Profielbreedtes en intensiteiten naast elkaar te leggen;
- Scenario's te toetsen op toename van verkeersdruk;
- Expliciet te beoordelen of de bestaande infrastructuur toekomstbestendig is.

De verkeersveiligheid kan niet uitsluitend op basis van aannames worden beoordeeld; zij moet aantoonbaar worden onderbouwd.

Samenvattend

Met deze kaders is geschetst binnen welke juridische en beleidsmatige ruimte dit traject zich afspeelt. De verantwoordelijkheden van gemeente, bevoegd gezag en MR zijn scherp afgebakend, net als de eisen die voortvloeien uit de Omgevingswet, de WPO en de WMS.

Tegelijkertijd wordt zichtbaar dat de benodigde motivering en onderbouwing in deze fase zwaarder wegen, juist omdat eerdere alternatieven niet systematisch zijn onderzocht. Dit vraagt in het vervolg om nauwkeurige analyses, objectieve onderbouwing en transparante belangenafwegingen.

Het juridisch en beleidsmatig kader maakt duidelijk dat:

- De ruimtelijke uitvoerbaarheid afzonderlijk moet worden gemotiveerd;
- Verkeersveiligheid en inpasbaarheid onderzocht moeten worden;
- Het ontbreken van verdiepend alternatiefonderzoek de motiveringsplicht vergroot;

4. Opbrengsten participatie: samenvatting en analyse

In dit hoofdstuk brengen we de belangrijkste opbrengsten samen die in het traject met ouders en medewerkers zijn opgehaald. Hun ervaringen, zorgen, verwachtingen en ideeën vormen een wezenlijk onderdeel voor de ontstane situatie.

De gesprekken, bijeenkomsten en reacties laten zien welke thema's leven, welke knelpunten worden gevoeld en waar juist energie en kansen worden gezien. Door deze geluiden zorgvuldig te ordenen en te beschrijven, ontstaat een helder en gedeeld beeld van wat betrokkenen zeggen.

Een plan van aanpak is de basis geweest voor dit traject, de opbrengsten zijn weergegeven in diverse documenten en als bijlagen toegevoegd aan deze rapportage.

4.1 Doel en opzet van de participatie

Het doel was om ouders, MR'en en scholen zorgvuldig te betrekken bij de uitwerking van de tijdelijke huisvesting van De Rietkraag op het terrein bij de Linderte en om het College van Bestuur van mijnplein te voorzien van een navolgbaar, onderbouwd advies.

Het traject is nadrukkelijk geen besluitvormend traject. Besluitvorming vindt plaats door het College van Bestuur mijnplein en, waar het de locatie inrichting en huisvesting betreft, door college B&W en raad van de gemeente Raalte.

In het kader van de voorgenomen tijdelijke huisvesting van IKC De Rietkraag op de locatie Linderte is een participatietraject ingericht met:

- Een klankbordgroep (ouders en medewerkers);
- Een inloopavond voor ouders;
- Werktafels met scenarioverkenningen;
- Aanvullende schriftelijke reacties per mail;
- Gesprekken met interne betrokkenen (team, MR);
- Afzonderlijke vragenlijsten onder ouders en medewerkers.
- Doel van de participatie was:
- Zorgen, randvoorwaarden en ideeën systematisch op te halen;
- Scenario's te toetsen op uitvoerbaarheid;
- Zicht te krijgen op voorwaarden waaronder draagvlak kan ontstaan.

4.2 Uitvoerbaarheid en beheersbaarheid van het plan

Een centraal thema in de gesprekken is de vraag of het plan daadwerkelijk uitvoerbaar en beheersbaar is binnen de grenzen van de bestaande kavel. Daarbij wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen wat technisch mogelijk is en wat ruimtelijk en organisatorisch verantwoord is. Het technisch kunnen plaatsen van units wordt door betrokkenen niet ontkend; de twijfel zit in de vraag

of daarmee ook aan de noodzakelijke randvoorwaarden wordt voldaan om de locatie als geheel geschikt, veilig en toekomstbestendig te maken.

Ook het begrip tijdelijkheid wordt verschillend beleefd. Bestuurlijk wordt gesproken over een tijdelijke oplossing. Voor ouders betekent een periode van tien jaar echter in de praktijk een volledige schoolloopbaan van hun kind. Wat op papier tijdelijk is, wordt in de beleving langdurig en bepalend.

De locatie wordt door meerdere deelnemers als “vol” ervaren. De toevoeging van een tweede school roept daarom de vraag op of daarmee niet structureel extra druk ontstaat op ruimte, plein, parkeren en verkeersveiligheid. Onderliggend speelt een bredere vertrouwensvraag: het gaat niet alleen om de mogelijkheid om extra vierkante meters te plaatsen, maar om de zekerheid dat het geheel werkbaar, overzichtelijk en veilig blijft voor leerlingen, ouders en personeel.

4.3 Buitenruimte en onderwijskundige kwaliteit

De buitenruimte wordt in de gesprekken nadrukkelijk niet gezien als bijzaak, maar als integraal onderdeel van het onderwijsconcept. Het plein, het groen en de directe omgeving maken onderdeel uit van het pedagogisch handelen en van de dagelijkse onderwijspraktijk. Buitenruimte is daarmee niet alleen pauzeruimte, maar ook leeromgeving.

In de opbrengsten komt naar voren dat het gebruik van de buitenruimte direct samenhangt met de logistiek van het onderwijsproces. Roosters en pauzetijden moeten op elkaar worden afgestemd om piekbelasting te voorkomen. Dat vraagt om zorgvuldige afstemming tussen de scholen onderling én met de BSO. Tegelijkertijd wordt het belang benadrukt van een groene inrichting die daadwerkelijk als leeromgeving kan functioneren. Voldoende beweegruimte voor beide scholen is een randvoorwaarde, evenals de mogelijkheid om buitenlokalen te realiseren en natuurlijk leren een plek te geven.

Daarbij is expliciet benoemd dat de buitenruimte geen restfunctie mag worden van een maximaal bebouwde kavel. Gedeeld gebruik is denkbaar, maar vraagt om een organisatorisch doordachte uitwerking. Ook BSO en KDV moeten daarin juridisch en praktisch volwaardig worden meegenomen.

Hier ontstaat spanning tussen maximale ruimtelijke benutting en pedagogische kwaliteit. De vraag is niet alleen hoeveel vierkante meters beschikbaar zijn, maar of de inrichting en het gebruik bijdragen aan rust, veiligheid en onderwijskwaliteit op de lange termijn.

4.4 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is in de participatie zonder uitzondering het meest dominante thema gebleken. In vrijwel alle gesprekken – met ouders, leerkrachten en andere betrokkenen – keert dit onderwerp terug als eerste zorg en als harde randvoorwaarde. Het gaat daarbij niet om een abstract gevoel, maar om concrete situaties in de dagelijkse praktijk.

Een belangrijk subthema is de scheiding van fiets-, voetgangers- en autoverkeer. De huidige routing wordt op piekmomenten als kwetsbaar ervaren, zeker waar stromen elkaar kruisen. Dat geldt in het bijzonder voor jonge kinderen die zelfstandig of in groepen bewegen. De combinatie van veel

fietsverkeer, lopende kinderen en auto's die manoeuvreren op een beperkt oppervlak vraagt om een heldere en veilige inrichting.

De parkeerdruk tijdens haal- en brengmomenten, met name bij regen, wordt nadrukkelijk genoemd. Op die momenten neemt het autogebruik toe, wordt dicht bij de ingang gestopt en ontstaat meer zoekverkeer. Incidenteel dubbel parkeren en onoverzichtelijke situaties zijn het gevolg. Daarmee hangt direct de vraag samen hoe breng- en haalzones worden ingericht en of die voldoende capaciteit en overzicht bieden.

Daarnaast wordt gekeken naar alternatieve parkeerlocaties en de mogelijkheid om ontsluiting via andere routes te organiseren. Het huidige gebruik van de Raarhoeksweg en de aansluiting op het fietspad wordt als kwetsbaar benoemd, met name op de kruising waar verschillende verkeerssoorten samenkomen. Oversteekveiligheid, voor kinderen die te voet of per fiets komen, is daarbij een expliciet aandachtspunt.

De rode draad is helder: er is geen draagvlak voor een scenario waarin de verkeersveiligheid verslechtert. Uitbreiding of samen-plaatsing kan alleen bespreekbaar zijn wanneer aantoonbaar wordt gemaakt dat de situatie minimaal gelijk blijft en bij voorkeur verbetert. Verkeersveiligheid wordt daarmee niet gezien als één van de wegingscriteria, maar als randvoorwaarde voor verdere besluitvorming.

4.5 Samenwerking, identiteit en positionering

Naast de fysieke randvoorwaarden is uitgebreid gesproken over de samenwerking tussen de scholen en over de positie van De Rietkraag binnen het geheel. Daarbij ging het niet alleen over ruimte, maar vooral over identiteit, aantrekkelijkheid en toekomstperspectief.

Een terugkerend punt is het behoud van de eigen identiteit. De Rietkraag wil herkenbaar en onderscheidend blijven, ook wanneer sprake is van samen-plaatsing. Daarmee samenhangend wordt de vraag gesteld of de locatie aantrekkelijk genoeg is voor toekomstige ouders, zeker wanneer sprake is van een tijdelijke huisvesting. Groei en toekomstbestendigheid spelen hierin een belangrijke rol. Ouders en teamleden vragen zich af of de school hier daadwerkelijk ontwikkelruimte krijgt of dat de setting vooral beperkend werkt.

Ook duurzaamheid wordt benoemd, in de betekenis van stabiliteit en continuïteit. Twee keer verhuizen in relatief korte tijd wordt als belastend gezien, zowel organisatorisch als pedagogisch. Daarnaast zijn praktische vragen gesteld over het gebruik van ruimte bij vieringen, de beschikbaarheid van sport-BSO en peutergym, en de mate waarin KDV en BSO inhoudelijk aansluiten bij de visie van De Rietkraag.

Onderliggend speelt het belang van keuzevrijheid voor ouders. Er leeft zorg of de tijdelijke locatie voldoende ruimte biedt om de school inhoudelijk door te ontwikkelen, of nieuwe ouders nog bewust kunnen kiezen voor het profiel van De Rietkraag, en of de school zich op deze plek krachtig en herkenbaar kan positioneren. Het gaat daarmee niet alleen om huisvesting, maar om de vraag of de school hier duurzaam kan bouwen aan vertrouwen, groei en kwaliteit.

4.6 Juridische en procedurele zorgvuldigheid

Naast inhoudelijke en fysieke zorgen zijn ook vragen gesteld over de bestuurlijke en juridische grondslag van het proces.

Een ouder heeft schriftelijk vragen gesteld aan de gemeente over onder meer:

- Het formele besluit tot tijdelijke vestiging;
- Vastlegging van projectgebied en participatieniveau;
- Onderzochte alternatieve locaties;
- Mogelijkheid van tijdelijke omgevingsvergunningen op andere locaties;
- Toepasselijkheid van openbare voorbereidingsprocedures;
- Adviesrecht van de gemeenteraad;
- De vraag of sprake is van een evenwichtige toedeling van functies op locaties.

Deze vragen tonen dat bij een deel van de ouders behoefte bestaat aan:

- Transparantie over besluitvorming;
- Inzicht in alternatieven;
- Duidelijkheid over juridische procedures;
- Zorgvuldige onderbouwing van locatiekeuze.

Deze dimensie raakt niet zozeer de fysieke inpasbaarheid, maar de legitimiteit en navolgbaarheid van het besluitvormingsproces.

4.7 Samenvatting Vragenlijst ouders

De ouders zijn uitzonderlijk consistent en duidelijk:

- Het terrein van De Linderte is te klein, te druk en te onveilig voor twee scholen.
- Plaatsing van De Rietkraag op dit perceel is niet verantwoord niet voor kinderen, niet voor verkeer, en niet voor de toekomst van beide scholen.

Uitbreiding binnen de huidige perceelgrenzen is feitelijk onmogelijk zonder structurele schade aan veiligheid, speelruimte, welbevinden en onderwijskwaliteit.

4.8 Samenvatting Vragenlijst medewerkers

Medewerkers van alle betrokken organisaties zijn eensgezind:

- Het terrein van De Linderte biedt onvoldoende ruimte, veiligheid en kwaliteit om De Rietkraag tijdelijk te huisvesten.

Het meest genoemde alternatief is daarbij de volgende gedachte: plaats het semipermanente gebouw direct op of nabij de toekomstige locatie bij 't Hoftheater. Dit is veiliger, logischer, duurzamer en organisatorisch rustiger.

4.9 Overige input ouders en medewerkers

Naast bovengenoemde input zijn er tijdens het participatietraject verschillende mails gestuurd waarin bovenstaande wordt bevestigd. Soms ondersteunt met plaatjes en tekeningen, soms ook kritisch ten aanzien van de keuze zelf om De Rietkraag op het terrein van De Linderte te willen plaatsen.

Samenvatting participatie

De participatie rondom de mogelijke tijdelijke huisvesting van IKC De Rietkraag op het terrein van De Linderte bestond uit gesprekken, bijeenkomsten en enquêtes onder ouders en medewerkers.

Het doel was om zorgen, randvoorwaarden en ideeën op te halen, scenario's te toetsen en zicht te krijgen op de voorwaarden voor draagvlak. Uit alle opbrengsten blijkt een brede vraag of het plan binnen de huidige kavel uitvoerbaar en beheersbaar is. Hoewel het technisch mogelijk lijkt om units te plaatsen, twijfelen ouders en medewerkers of de totale onderwijs- en verkeersorganisatie daarmee veilig, werkbaar en toekomstbestendig blijft. Tijdelijkheid wordt door veel ouders beleefd als feitelijk een volledige schoolloopbaan, waardoor de impact groter wordt ervaren.

De buitenruimte wordt gezien als essentieel onderdeel van het onderwijsconcept, waarbij voldoende beweegruimte, groen, overzicht en een logische organisatie van roosters en samenwerking met BSO/KDV van groot belang zijn. Hier ontstaat spanning tussen maximale benutting van de ruimte en het behoud van pedagogische kwaliteit. Verkeersveiligheid is het meest dominante thema: ouders en medewerkers benadrukken dat de huidige situatie al druk en kwetsbaar is, en dat toevoeging van extra verkeersstromen alleen verantwoord is als de veiligheid aantoonbaar verbetert, met gescheiden verkeersstromen, betere ontsluiting en veilige oversteekpunten.

Daarnaast speelt de vraag of beide scholen hun eigen identiteit, positionering en ontwikkelruimte kunnen behouden op deze locatie. Ouders en medewerkers hechten aan een herkenbare eigen plek, zicht op toekomstbestendige groei en een locatie die aantrekkelijk blijft voor nieuwe gezinnen. Ook procedurele en juridische vragen zijn gesteld, waarbij behoefte bestaat aan transparantie over besluitvorming, alternatieve locaties en zorgvuldige onderbouwing.

De vragenlijsten bevestigen dit beeld. Ouders vinden het terrein te klein, te druk en te onveilig voor twee scholen en stellen randvoorwaarden zoals aantoonbare veiligheid, behoud van buitenruimte, toekomstbestendigheid en duidelijke participatie. Medewerkers geven eveneens aan dat de kavel onvoldoende ruimte, veiligheid en onderwijskwaliteit biedt om De Rietkraag tijdelijk te huisvesten; zij verwachten toename van rooster- en logistieke knelpunten, verlies van speelruimte en druk op pedagogische visie. Een veelgenoemd alternatief is tijdelijke huisvesting op of nabij de toekomstige locatie bij 't Hoftheater, dat als veiliger, logischer en duurzamer wordt gezien.

Toekomstperspectief en gelijke uitgangspositie

Als De Rietkraag zich in de komende jaren moet ontwikkelen of groeien om voor toekomstige nieuwbouw in aanmerking te komen, is relevant of de huidige locatie die ontwikkelruimte feitelijk biedt. Dit is geen oordeel over intenties, maar een logische ruimtelijke consequentie van de fysieke randvoorwaarden.

Uitbreiding van de kavel komt als randvoorwaarde in beeld

Wanneer verkeersveiligheid, speelruimte en beheersbaarheid uitgangspunt blijven, blijkt dat een oplossing binnen bestaande contouren beperkt robuust is. Uitbreiding van de kavel of structurele verplaatsing van functies naar aangrenzend terrein komt daarmee niet als wens, maar als ruimtelijke randvoorwaarde in beeld voor een toekomstbestendige oplossing.

5. Wegingskader

In dit hoofdstuk beschrijven we het wegingskader dat wordt gebruikt om de verschillende scenario's op een consistente en transparante manier te beoordelen. Een dergelijk kader is noodzakelijk omdat ouders en medewerkers in het traject duidelijk hebben aangegeven welke punten voor hen het meest zwaar wegen. Deze uitgangspunten vormen daarmee de basis waarop scenario's verantwoord kunnen worden vergeleken.

Het wegingskader maakt expliciet welke waarden en aandachtspunten vanuit de betrokkenen zijn opgehaald en hoe deze worden meegenomen in de beoordeling. We geven een korte omschrijving van ieder uitgangspunt en laten zien hoe deze richting geven aan de analyse.

5.1 Opzet van het wegingskader

Op basis van de contextanalyse (hoofdstuk 2), het juridisch kader (hoofdstuk 3) en de opbrengsten van de participatie (hoofdstuk 4) is een wegingskader opgesteld.

Het wegingskader is geen mathematische scorelijst, maar een kwalitatief beoordelingskader waarin per criterium wordt aangegeven wat wordt getoetst en waarom dit relevant is.

In het kader wordt onderscheid gemaakt tussen randvoorwaarden en afweegfactoren. Dit onderscheid is essentieel om te voorkomen dat veiligheids- of juridische eisen op één lijn worden gezet met voorkeuren.

5.2 Randvoorwaarden

Criteria waaraan een scenario moet voldoen om uitvoerbaar te zijn. Indien hier niet aan wordt voldaan, is het scenario bestuurlijk en juridisch niet houdbaar.

5.2.1 Verkeersveiligheid

Een scenario moet aantoonbaar voldoen aan eisen van verkeersveiligheid. Hierbij wordt gekeken naar:

- Scheiding van verkeersstromen (fiets, voetganger, auto);
- Oversteekveiligheid;
- Parkeerdruk en haal-/brengmomenten;
- Profielbreedtes van trottoirs en fietspaden;
- Cumulatie van verkeersbewegingen.

Gezien de participatie is verkeersveiligheid een harde ondergrens. Gezien het juridisch kader (motiveringsplicht binnen de Omgevingswet) moet verkeersveiligheid bovendien objectief onderbouwd worden. Een scenario dat leidt tot structurele verslechtering of niet aantoonbaar veilig is, voldoet niet aan deze randvoorwaarde.

5.2.2 Ruimtelijke inpasbaarheid

Een scenario moet ruimtelijk passen binnen de kavel, zonder dat essentiële functies structureel worden verdrongen.

Hierbij wordt beoordeeld:

- Benodigde bruto vloeroppervlakte (circa 700 m² voor De Rietkraag);
- Behoud van voldoende buitenruimte;
- Positionering van tijdelijke units;
- Behoud van noodzakelijke verkeersruimte;
- Mogelijkheden voor uitbreiding of groei.

Dit criterium is mede relevant vanwege het ontbreken van verdiepend alternatiefonderzoek. De uitvoerbaarheid op deze locatie moet daarom expliciet gemotiveerd kunnen worden.

5.2.3 Juridische uitvoerbaarheid

Een scenario moet juridisch verdedigbaar zijn binnen:

- De Wet op het primair onderwijs;
- De Wet medezeggenschap op scholen;
- De Omgevingswet (inclusief eventuele BOPA-procedure);
- Gemeentelijke beleidskaders.

Dit betekent dat:

- Besluitvorming navolgbaar en zorgvuldig moet zijn;
- Belangenafweging expliciet moet worden gemaakt;
- Motivering stand moet kunnen houden bij bezwaar of beroep.

5.3 Afweegfactoren

Afweegfactoren zijn criteria die bepalend zijn voor kwaliteit, toekomstbestendigheid en draagvlak, maar waarbinnen keuzes mogelijk zijn. Deze factoren zijn niet juridisch doorslaggevend, maar spelen een belangrijke rol in de uiteindelijke bestuurlijke keuze. Indien een scenario niet voldoet aan de randvoorwaarden, vervalt het ongeacht de score op deze factoren.

5.3.1 Buitenruimte en pedagogische kwaliteit

De buitenruimte is meer dan speelruimte; zij maakt deel uit van het onderwijsconcept. Hier wordt beoordeeld:

- Hoeveelheid beschikbare pleinruimte per leerling;
- Mogelijkheden voor buitenonderwijs;
- Logistieke uitvoerbaarheid van pauzetijden;
- Gedeeld gebruik met BSO en andere functies;
- Behoud van kwalitatieve speel- en leeromgeving.

Dit criterium raakt direct aan onderwijskwaliteit en identiteit.

5.3.2 Organisatorische uitvoerbaarheid

Hierbij wordt gekeken naar:

- Haalbaarheid van gedeeld gebruik van ruimtes;
- Rooster technische uitvoerbaarheid;
- Gebruik van gymvoorzieningen;
- Organisatie van vieringen en gezamenlijke activiteiten;
- Praktische beheersbaarheid op dagelijkse basis.

Een scenario kan ruimtelijk passen, maar organisatorisch onwerkbaar blijken. Dit criterium voorkomt die reductie.

5.3.3 Toekomstbestendigheid en groei

Hier wordt beoordeeld:

- Ontwikkelruimte voor De Rietkraag;
- Aantrekkelijkheid voor nieuwe ouders;
- Flexibiliteit bij leerlinggroei;
- Duurzaamheid van de tijdelijke oplossing;
- Risico van meervoudige verhuizing.

Dit criterium is relevant omdat de toekomstige positionering van De Rietkraag mede afhankelijk is van leerlingontwikkeling. Een locatie die groei belemmert, beïnvloedt indirect de toekomstige kansen van de school.

5.3.4 Identiteit en positionering

Hierbij wordt gekeken naar:

- Behoud van herkenbare identiteit van beide scholen;
- Zichtbaarheid en autonomie;
- Keuzevrijheid voor ouders;
- Samenwerking zonder vermenging van onderwijsconcepten.

Dit criterium is niet juridisch bepalend, maar wel van belang voor draagvlak en schoolontwikkeling.

5.4 Het Wegingskader

Criterium	Toelichting
Verkeersveiligheid	• scheiding van verkeersstromen (fiets, voetganger, auto); • oversteekveiligheid; • parkeerdruk en haal-/brengmomenten; • profielbreedtes van trottoirs en fietspaden; • cumulatie van verkeersbewegingen.
Ruimtelijke inpasbaarheid	• benodigde bruto vloeroppervlakte (circa 700 m² voor De Rietkraag); • behoud van voldoende buitenruimte; • positionering van tijdelijke units; • behoud van noodzakelijke verkeersruimte; • mogelijkheden voor uitbreiding of groei.
Juridische uitvoerbaarheid	• de Wet op het primair onderwijs; • de Wet medezeggenschap op scholen; • de Omgevingswet (inclusief eventuele BOPA-procedure); • gemeentelijke beleidskaders.
Buitenruimte & pedagogische kwaliteit	• hoeveelheid beschikbare pleinruimte per leerling; • mogelijkheden voor buitenonderwijs; • logistieke uitvoerbaarheid van pauzetijden; • gedeeld gebruik met BSO en andere functies; behoud van kwalitatieve speel- en leeromgeving
Organisatorische uitvoerbaarheid	• haalbaarheid van gedeeld gebruik van ruimtes; • roostertechnische uitvoerbaarheid; • gebruik van gymvoorzieningen; • organisatie van vieringen en gezamenlijke activiteiten; • praktische beheersbaarheid op dagelijkse basis.
Toekomstbestendigheid en groei	• ontwikkelruimte voor De Rietkraag; • aantrekkelijkheid voor nieuwe ouders; • flexibiliteit bij leerlinggroei; • duurzaamheid van de tijdelijke oplossing; • risico van meervoudige verhuizing.
Identiteit en positionering	• behoud van herkenbare identiteit van beide scholen; • zichtbaarheid en autonomie; • keuzevrijheid voor ouders; • samenwerking zonder vermenging van onderwijsconcepten.

Samenvatting wegingskader

Het wegingskader maakt duidelijk dat:

- verkeersveiligheid, ruimtelijke inpasbaarheid en juridische uitvoerbaarheid harde randvoorwaarden zijn;
- pedagogische kwaliteit, organisatorische haalbaarheid en toekomstbestendigheid bepalend zijn voor kwaliteit en draagvlak;
- de beoordeling van scenario's niet uitsluitend technisch of financieel kan zijn, maar integraal moet plaatsvinden.

Dit kader vormt de basis voor de scenarioanalyse in het volgende hoofdstuk.

6. Scenarioverkenning

In dit hoofdstuk presenteren we de scenario's die vanuit de contextanalyse, de juridische en beleidsmatige kaders én de opgehaalde opbrengsten logisch naar voren komen. De combinatie van deze inzichten maakt duidelijk welke oplossingsrichtingen realistisch, uitvoerbaar en relevant zijn. Hoewel er in theorie meer varianten denkbaar zijn, richten we ons hier op de drie meest voorkomende en kansrijke opties zoals die uit het traject naar voren zijn gekomen.

Deze scenario's zijn opgesteld op basis van de beschikbare informatie uit deskresearch, de klankbordgroep bijeenkomsten, vragenlijsten en diverse gesprekken met betrokkenen.

Het betreft conceptuele scenario's. Zij geven richting aan mogelijke oplossingsrichtingen, maar zijn nog niet technisch doorerekend of verkeerskundig onderbouwd. Door de belangrijkste kenmerken per scenario te schetsen, ontstaat een gezamenlijk beeld van de mogelijke richtingen. Dit helpt om de opties op hoofdlijnen met elkaar te vergelijken en om toe te werken naar een voorkeursscenario dat in de volgende fase verder kan worden verdiept en beoordeeld.

6.1 Afbakening van de scenarioverkenning

De hierna beschreven scenario's beperken zich tot ruimtelijke varianten binnen en direct aansluitend aan de huidige locatie van IKC De Linderte.

De gemeenteraad heeft in het kader van het Integraal Huisvestingsplan de positionering van IKC De Rietkraag op deze locatie vastgesteld. Daarbij is het college gevraagd om in de definitiefase te komen met een praktische uitwerking, inclusief verkeerskundige onderbouwing.

Het opnieuw openen van een volledig alternatieve locatiekeuze valt buiten de primaire scope van dit rapport. De gemeenteraad heeft in het kader van het Integraal Huisvestingsplan de positionering van IKC De Rietkraag bij De Linderte vastgesteld. Dit rapport richt zich daarom op de uitvoerbaarheid, kwaliteit en randvoorwaarden van mogelijke inrichtingsvarianten op en direct rond de huidige locatie. Dit laat onverlet dat, indien in de verdere uitwerking blijkt dat niet kan worden voldaan aan essentiële randvoorwaarden zoals verkeersveiligheid of ruimtelijke stevigheid, bestuurlijke heroverweging aan de orde kan zijn.

Dit neemt niet weg dat bij de beoordeling van scenario's ook wordt gekeken naar toekomstbestendigheid en ontwikkelruimte. De mate waarin een locatie ruimte biedt voor groei en ontwikkeling is onderdeel van de integrale afweging.

6.2 Uitgangspunten

De scenario's zijn ontwikkeld op basis van:

- De ruimtelijke context van de huidige kavel;
- De ruimtebehoefte van circa 700 m² voor IKC De Rietkraag (200 m² basis, 5 m² per leerling = 425 m² + speellokaal 90 m² = totaal 715 m²);
- De bestaande bebouwing en pleinruimte van IKC De Linderte;
- De in participatie benoemde zorgen en randvoorwaarden;
- Globale ruimtelijke schetsen die tijdens bijeenkomsten zijn besproken.

6.3 Scenario 1

Plaatsing op het huidige parkeerterrein (binnen bestaande kavel)



Kern van het scenario

- De Rietkraag wordt geplaatst op het huidige parkeerterrein.
- De bestaande kavelgrenzen blijven ongewijzigd.
- Parkeren wordt binnen de huidige kavel opgelost. Door parkeerhavens te maken op de randen van de kavel.
- Parkeerplaatsen voor fietsen worden geplaatst op speelplaats en/of vrije groene ruimtes binnen de kavel.
- Het huidige terrein wordt heringericht.
- Toegangswegen naar ingangen zijn via Richterambtsweg en Raarhoeksweg, enkel voor voetgangers en fietsers.

Ruimtelijke consequenties

- Huidige parkeerfunctie moet worden verplaatst en gecomprimeerd.
- Pleinruimte wordt herverdeeld.

- Mogelijk vergroening of verharding aan achterzijde.
- Personeelsparkeren zou op randen op het terrein moeten plaatsvinden.

In dit scenario blijft de bestaande verkeersstructuur buiten de kavel in hoofdzaak ongewijzigd. Er worden binnen dit concept een aanpassingen voorzien in de huidige verkeersontsluiting of routing, het perceel/ de kavel wordt autovrij gemaakt. Eventuele bestaande knelpunten in verkeersveiligheid worden daarmee niet integraal opgelost, maar blijven onderdeel van de bestaande situatie.

Kenmerk

Dit scenario blijft volledig binnen de bestaande kavel, maar leidt tot maximale ruimtelijke druk.

6.4 Scenario 2

Plaatsing op huidige parkeerterrein + parkeren buiten de kavel



Conceptuele ruimtelijke schets
(aangeleverd door ouder in
klankbordbijeenkomst / extern planoloog)
ter illustratie van ruimtelijke mogelijkheden

Kern van het scenario

- De Rietkraag wordt geplaatst op het huidige parkeerterrein.
- Parkeeroplossing wordt geheel buiten de bestaande kavel georganiseerd.
- De huidige kavel wordt primair ingericht voor onderwijs en buitenruimte.

Mogelijke parkeeropties

Tijdens de participatie zijn meerdere opties benoemd voor parkeren buiten de kavel, waaronder:

- Gebruik van achter/naastgelegen weiland;
- Parkeren aan de overzijde van de weg;
- Inrichting van een parkeerzone op afstand (P-zone);
- Tijdelijke parkeeroplossingen in combinatie met routingmaatregelen.

Deze opties zijn in deze fase globaal verkend. Zij worden hier niet afzonderlijk uitgewerkt, maar maken onderdeel uit van dit scenario als oplossingsrichting.

Ruimtelijke consequenties

- Meer ruimte beschikbaar voor plein en veilige routing.
- Mogelijkheid om verkeersstromen beter te scheiden.

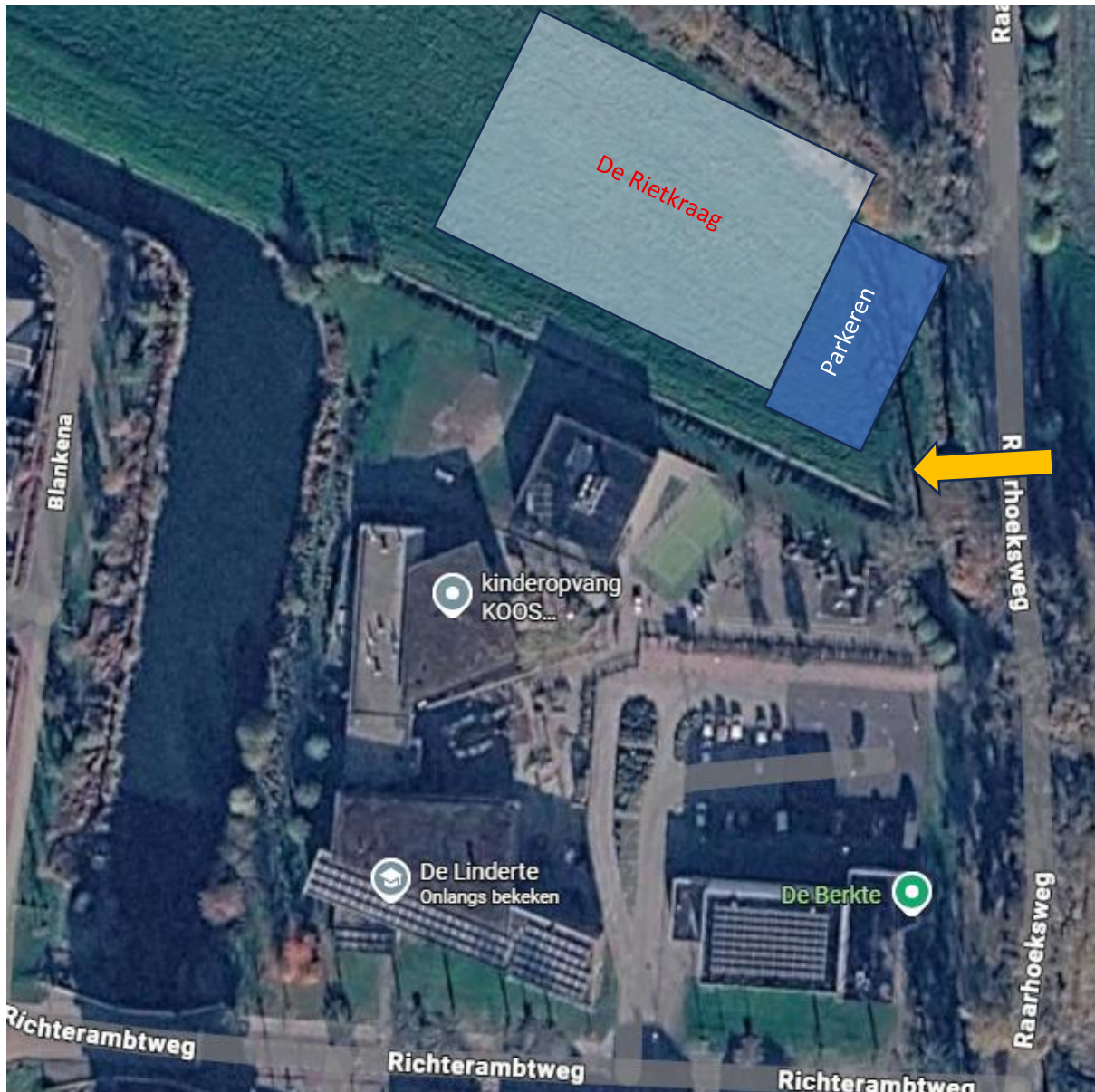
- Afhankelijkheid van externe gronden en planologische procedures.
- Parkeren op naastgelegen weiland inclusief nieuw te ontwikkelen kiss and ride zone.

Kenmerk

Dit scenario verlicht de druk binnen de kavel, maar verplaatst een deel van de problematiek naar de omgeving en vraagt aanvullende ruimtelijke besluitvorming.

6.5 Scenario 3

Plaatsing op naastgelegen weiland (kaveluitbreiding)



Kern van het scenario

- De Rietkraag wordt geplaatst op het naastgelegen weiland.
- De bestaande kavel De Linderte blijft zoals deze nu is.
- Parkeren en pleinruimte voor Rietkraag kunnen integraal opnieuw worden ingericht voor de nieuwe situatie.

Ruimtelijke consequenties

- Grotere ruimtelijke flexibiliteit.
- Mogelijkheid om verkeersstromen vanaf de basis anders te organiseren.
- Minder verdringing van bestaande functies.
- Noodzaak tot wijziging of afwijking van het omgevingsplan.
- Parkeren Rietkraag ook op naastgelegen weiland inclusief nieuw te ontwikkelen kiss and ride zone.

Kenmerk

Dit scenario creëert ruimtelijke stevigheid, maar vraagt een zwaardere ruimtelijke procedure en mogelijk langere voorbereidingstijd.

Samenvatting scenario verkenning

De scenario's verschillen in essentie op één fundamenteel punt:

- Scenario 1 optimaliseert binnen bestaande grenzen.
- Scenario 2 herverdeelt functies door parkeren buiten de kavel te organiseren.
- Scenario 3 vergroot de fysieke ruimte door kaveluitbreiding.

In het volgende hoofdstuk worden de scenario's getoetst aan het vastgestelde wegingskader.

7. Beoordeling van scenario's

In dit hoofdstuk worden de drie scenario's beoordeeld aan de hand van het eerder geformuleerde wegingskader. Dit kader vormt de basis om de scenario's op een consequente en transparante manier met elkaar te vergelijken, waarbij de opgehaalde uitgangspunten van ouders en medewerkers leidend zijn. Per scenario geven we een beknopte duiding van de sterke punten en aandachtspunten, gevolgd door een analyse van de belangrijkste risico's die samenhangen met de uitgangspunten uit het wegingskader.

De volledige inventarisatie is opgenomen in de bijlagen. Hierdoor ontstaat in dit hoofdstuk een helder overzicht op hoofdlijnen, terwijl de onderliggende detailinformatie beschikbaar blijft voor een diepere beoordeling in de vervolgfase.

Naast de ruimtelijke en verkeerskundige afwegingen is relevant dat de ontwikkeling van de locatie leidt tot een breder aanbod voor ouders en kinderen. Met twee basisscholen en meerdere vormen van kinderopvang en buitenschoolse opvang, waaronder KOOS, Sport BSO en kinderopvang mijnplein ontstaat een samenhangend aanbod van onderwijs en opvang. Dit vergroot de keuzemogelijkheden voor ouders. Deze verbreding geldt in alle onderzochte scenario's en vormt daarom geen onderscheidend criterium in de beoordeling.

7.1 Beoordeling van Scenario's

In deze paragraaf beperken we ons tot een beknopt, samenvattend oordeel per scenario. We raden echter aan om de bijlage te raadplegen voor een meer genuanceerd beeld van hoe de verschillende scenario's op de afzonderlijke criteria scoren. De bijlage biedt meer context en geven inzicht in de onderbouwing van de samenvattingen.

Scenario 1: Plaatsing op het huidige parkeerterrein (binnen bestaande kavel)

Kern van het scenario

- De Rietkraag wordt geplaatst op het huidige parkeerterrein.
- De bestaande kavelgrenzen blijven ongewijzigd.
- Parkeren wordt binnen de huidige kavel opgelost.
- Het huidige terrein wordt heringericht.

In dit scenario blijft de bestaande verkeersstructuur in hoofdzaak ongewijzigd. Er worden binnen dit concept geen structurele aanpassingen voorzien in de huidige verkeersontsluiting of routing. Eventuele bestaande knelpunten in verkeersveiligheid worden daarmee niet integraal opgelost, maar blijven onderdeel van de bestaande situatie.

Eindbeeld Scenario 1

Hoog risico.

Scenario 1 leidt in de kern tot een stapeling van ruimtelijke, verkeerskundige en organisatorische knelpunten die elkaar versterken. Omdat de huidige infrastructuur en kavelgrenzen volledig intact

blijven, ontstaat er geen mogelijkheid om bestaande problemen op te lossen. Integendeel: de druk op het terrein neemt verder toe terwijl de beschikbare ruimte afneemt.

De verkeersveiligheid vormt het grootste risico. De huidige onveilige situaties blijven bestaan en worden door extra verkeersbewegingen naar en rondom de locatie feitelijk zwaarder. Kruisende stromen tussen auto's, fietsers en voetgangers blijven noodzakelijk en er is geen fysieke ruimte voor een alternatieve routing. Dit maakt het in de praktijk vrijwel onmogelijk om piekdrukke veilig af te wikkelen, wat in een BOPA-procedure zeer moeilijk te motiveren is.

Ook ruimtelijk en organisatorisch ontstaat een kwetsbare situatie: het inpassen van circa 700 m² leidt tot verdringing van de parkeermogelijkheden en daarnaast zal de plein- en speelruimte voor de buitenruimte per kind onder een aanvaardbare ondergrens zakken. Dit heeft directe gevolgen voor toezicht, pauzeroosters, veiligheid en de logistiek rondom BSO/KDV. De schoolorganisatie komt structureel onder druk te staan zonder reële mogelijkheden om dit op te vangen.

Daarnaast is de juridische uitvoerbaarheid kwetsbaar: het plan wijkt af van gangbare CROW-normering zónder compenserende maatregelen en zonder uitbreidingsruimte. De motiveringsplicht wordt hierdoor zwaar en moeilijk verdedigbaar.

Toekomstbestendigheid ontbreekt volledig: groei is uitgesloten en de locatie ontwikkelt zich tot een knelpunt dat het functioneren van de school langdurig beperkt. Dit tast bovendien de aantrekkelijkheid en zichtbaarheid van de school aan.

Concluderend is Scenario 1 een hoog risico-scenario, omdat het leidt tot een samenloop van veiligheids-, ruimte-, organisatie- en juridische problemen waarvoor binnen de bestaande kavel geen realistische oplossingen mogelijk zijn.

Scenario 2: Plaatsing op huidige parkeerterrein + parkeren buiten de kavel

Kern van het scenario

- De Rietkraag wordt geplaatst op het huidige parkeerterrein.
- Parkeeroplossing wordt (gedeeltelijk of geheel) buiten de bestaande kavel georganiseerd.
- De huidige kavel wordt primair ingericht voor onderwijs en buitenruimte.

Dit scenario verlicht de druk binnen de kavel, maar verplaatst een deel van de problematiek naar de omgeving en vraagt aanvullende ruimtelijke besluitvorming.

Conclusie Scenario 2

Scenario 2 biedt meer lucht binnen de kavel doordat parkeren extern wordt opgelost, maar introduceert tegelijkertijd nieuwe onzekerheden en afhankelijkheden buiten het terrein. Enkele knelpunten, verkeersveiligheid worden mogelijk verzacht ten opzichte van Scenario 1, maar niet volledig weggenomen, terwijl nieuwe risico's ontstaan in de omgeving.

De verkeersveiligheid verbetert binnen de kavel doordat verkeersstromen beter te scheiden zijn, maar verschuift deels naar buiten. Ouders en leerlingen moeten routes oversteken of externe zones gebruiken waarvan veiligheid, kwaliteit en inpassing nog niet zijn vastgesteld. Zolang de externe parkeerlocatie niet concreet is, blijft de totale verkeersveiligheid onzeker, wat ook planologisch tot vertraging en aanvullende motivering kan leiden.

Ruimtelijk biedt dit scenario meer speelveld dan Scenario 1, maar blijft de buitenruimte kwetsbaar. De dichtheid op het terrein blijft hoog en de interactie met KOOS/BSO vraagt blijvend om precieze organisatie en afspraken. Bij groei van De Rietkraag ontstaat opnieuw druk op de beschikbare ruimte, omdat de kavel zelf niet groter wordt.

Organisatorisch ontstaat een werkbaar situatie, maar wel één die complexer is en afhankelijk blijft van externe parkeerstromen. Dit vraagt om duidelijke afspraken met omwonenden of grondeigenaren en zorgt voor meer logistieke schakels. De juridische uitvoerbaarheid kent daarnaast extra procedures, intensievere onderbouwing en afhankelijkheid van derde partijen.

Hoewel het scenario toekomstbestendiger lijkt dan Scenario 1, blijft de ontwikkelruimte beperkt en ligt de identiteit van de school nog steeds gevoelig vanwege de nabijheid van andere functies.

Concluderend is Scenario 2 een middelmatig risico-scenario: het biedt verbetering ten opzichte van de hoogste risico's uit Scenario 1, maar creëert nieuwe afhankelijkheden en onzekerheden die de totale uitvoerbaarheid en veiligheid slechts gedeeltelijk borgen.

Scenario 3: Plaatsing op naastgelegen weiland (kaveluitbreiding)

Kern van het scenario

- De Rietkraag wordt geplaatst op het naastgelegen weiland.
- De bestaande kavel wordt uitgebreid.
- Parkeren en pleinruimte kunnen integraal opnieuw worden ingericht.

Kenmerk

Dit scenario creëert ruimtelijke stevigheid, maar vraagt een zwaardere ruimtelijke procedure en mogelijk langere voorbereidingstijd.

Eindbeeld Scenario 3

Scenario 3 creëert de meest robuuste en toekomstbestendige oplossing: door plaatsing op het naastgelegen weiland ontstaat ruimte voor verkeersveiligheid, kwalitatieve buitenruimte en organisatorische stabiliteit. Vanuit onderwijs, veiligheid en planologische inhoud is dit het sterkste scenario.

Tegelijkertijd introduceert het de grootste onzekerheid in de realisatie, omdat uitbreiding van de kavel een ingrijpender procedure vraagt en omwonenden een gebouw op extra grond waarschijnlijk als ingrijpender ervaren dan behoud van de huidige situatie. Daardoor wordt het totale risicoprofiel middelmatig, ondanks de sterke inhoudelijke kwaliteit.

Verkeersveiligheid is in dit scenario het best te onderbouwen. Door nieuwe ontsluitingen en gescheiden verkeersstromen ontstaat de grootste kans op een aantoonbaar veilige verkeerssituatie. Echter de verkeersstromen naar de kavels nemen toe t.o.v. de huidige situatie, er komt immers een school bij nabij de Linderte kavel.

De ruimtelijke kwaliteit is hier het sterkst: er is voldoende ruimte voor eigen pleinen, logische zones, groen en buitenonderwijs zonder dat bestaande functies verdrongen raken.

Organisatorisch is dit scenario het meest stabiel. Roosters, speelzones en logistiek zijn beheersbaar en zorgen voor rust, veiligheid en een stevig pedagogisch klimaat. De juridische uitvoerbaarheid vergt echter een zwaardere procedure (aanpassing omgevingsplan of BOPA), die inhoudelijk goed te onderbouwen is, maar wel langer duurt en afhankelijk is van bestuurlijke bereidheid én acceptatie door de omgeving.

De toekomstbestendigheid is hier het grootst: dit is het enige scenario dat echte groeimogelijkheden biedt en aansluit bij de koers van het IHP. Identiteit en zichtbaarheid van beide scholen blijven behouden en worden zelfs versterkt door meer ruimte en duidelijke zones.

De vraag kan worden gesteld dat als dit scenario gekozen wordt en dus een kavel beschikbaar moet worden gemaakt waarom dit niet meteen op de vooroogde kavel bij of in de buurt van het Hoftheater kan waar uiteindelijk de Rietkraag geplaatst zal gaan worden.

Concluderend kent Scenario 3 een middelmatig risico, niet door de inhoudelijke kwaliteit van het plan die is juist het sterkst maar door de politieke, procedurele en maatschappelijke realiseerbaarheid. De ruimtelijke winst is groot, maar de route ernaartoe is complexer en gevoeliger en staat wellicht haaks op het voorliggende IHP.

Tabel 2: Overzicht scenario's

Scenario	1. Binnen kavel	2. Binnen kavel + extern parkeren	3. Uitbreiding kavel (weiland)
Verkeersveiligheid*	Geen oplossing door parkeerdruk en verkeersstromen.	Veilig te ontwerpen door uitbreiding. Lost ook een deel van reeds bestaande parkeerdruk.	Veilig te ontwerpen door uitbreiding. Geen duidelijke splitsing verkeersstromen (voetgangers, auto's en fietsers)
Ruimtelijke inpasbaarheid	Zeër beperkt inpasbaar (m.n door verkeer)	Gemiddeld tot gemakkelijk inpasbaar	Goed inpasbaar
Juridisch uitvoerbaarheid	Gering	Gering	Procedureel zwaar. Verwachting weerstand bij omwonenden.
Buitenruimte & pedagogische kwaliteit**	Lijkt voldoende	Lijkt voldoende	Voldoende
Organisatie uitvoerbaarheid	Voldoende, m.u.v. gebruik sporthal	Voldoende, m.u.v. gebruik sporthal	Voldoende, m.u.v. gebruik sporthal
Toekomst bestendigheid en groei	Mogelijk mits er in drie bouwlagen wordt gebouwd	Mogelijk mits er in drie bouwlagen wordt gebouwd	Gemakkelijker anticiperen op groei
Identiteit en positionering	Beide scholen kunnen eigen identiteit behouden	Beide scholen kunnen eigen identiteit behouden	Duidelijkere scheiding dus nog meer ruimte behoud eigen identiteit en keuzemogelijkheden voor ouders

*Bij alle drie de scenario's neemt de verkeerdruk naar betreffende kavel(s) in de wijk toe t.o.v. de huidige situatie.

**Exacte berekeningen buitenruimte moeten worden doorgerekend op basis van leerlinggegevens en prognoses in relatie tot de ambities in het IHP (5 tot 5,5 m2 per leerling).

8. Conclusie en advies

In dit hoofdstuk brengen we de belangrijkste bevindingen uit het gehele traject samen en vertalen we deze naar een onderbouwd advies. De conclusies zijn gebaseerd op de contextanalyse, de juridische en beleidsmatige kaders, de opgehaalde opbrengsten uit participatie en de beoordeling van de scenario's op basis van het wegingskader. Door deze lijnen te verbinden ontstaat een helder en integraal beeld van wat inhoudelijk wenselijk, organisatorisch haalbaar en juridisch verdedigbaar is. Vanuit dit overzicht formuleren we een advies dat richting geeft aan de vervolgstap in het besluitvormingsproces.

8.1 Wat is het probleem dat we proberen op te lossen?

De tijdelijke verplaatsing van IKC De Rietkraag naar de locatie Linderte is opgenomen in het IHP met het oog op:

- Stabilisatie van leerlingenaantallen;
- Creëren van ontwikkelruimte;
- Toekomstbestendige positionering in Raalte-Noord.

De centrale vraag is daarom niet alleen of plaatsing technisch mogelijk is, maar: draagt deze locatie daadwerkelijk bij aan de ontwikkelkansen van De Rietkraag?

Indien de locatie geen realistische ruimte biedt voor groei (door middel van bijvoorbeeld een derde bouwlaag) of kwalitatieve ontwikkeling, moet de vraag worden gesteld wat met de verplaatsing wordt opgelost.

8.2 Reflectie

Uit de vragenlijsten onder ouders en de bijeenkomsten blijkt dat er op dit moment geen breed draagvlak bestaat voor plaatsing van De Rietkraag op de huidige locatie binnen de bestaande kavelgrenzen.

De dominante lijn in de reacties is dat het ruimtelijk niet passend wordt geacht en dat de verkeerssituatie als onvoldoende veilig en logisch wordt ervaren. Deze conclusie komt niet incidenteel naar voren, maar consistent in de opbrengsten van participatie en enquêtes.

Ouders geven aan dat:

- De kavel als "vol" wordt ervaren;
- Toevoeging van een tweede school leidt tot verdere verdichting;
- Verkeersstromen nu al kwetsbaar zijn;
- Zonder ingrijpende aanpassingen de situatie verslechtert.

Dit betekent dat voortzetting van scenario's die uitsluitend binnen de huidige contouren blijven, niet kan rekenen op maatschappelijk draagvlak.

Tegelijkertijd moet worden vastgesteld dat ouders en medewerkers zich in het participatietraject constructief hebben opgesteld. Er is actief meegedacht over parkeeroplossingen, alternatieve ontsluitingen en herinrichting van het terrein. De weerstand richt zich niet tegen de komst van De Rietkraag als school, maar tegen een ruimtelijke uitwerking die als onveilig en te krap wordt ervaren.

Daarnaast speelt een fundamentele strategische vraag.

De gemeente heeft aangegeven dat de toekomstige positionering van De Rietkraag mede afhankelijk is van leerlingontwikkeling. Dat betekent dat de tijdelijke locatie feitelijk een toets wordt voor toekomstige nieuwbouw of definitieve positionering.

Daarmee ontstaat een principiële vraag: krijgt De Rietkraag op deze locatie een reële en eerlijke ontwikkelkans?

Groei is technisch mogelijk via verticale uitbreiding. Dat betekent echter verdere verdichting van de kavel. Zonder aanvullende ruimtelijke maatregelen vergroot dit de druk op buitenruimte, verkeersveiligheid en organisatorische beheersbaarheid.

Indien groei onderdeel is van de beleidsdoelstelling, moet expliciet worden vastgesteld onder welke ruimtelijke en organisatorische voorwaarden deze groei kan plaatsvinden, zonder dat veiligheid, kwaliteit en positionering onder druk komen te staan.

Wanneer een tijdelijke locatie feitelijk geen realistische groeimogelijkheid biedt zonder verdere ruimtelijke ingrepen, moet bestuurlijk expliciet worden afgewogen of deze locatie daadwerkelijk bijdraagt aan de ontwikkelstrategie van De Rietkraag.

Dit vraagt om een duidelijke bestuurlijke keuze over de samenhang tussen ontwikkelambitie en ruimtelijke randvoorwaarden.

8.3 Beoordeling van de scenario's in hoofdlijnen

Uit de analyse van de drie scenario's blijkt dat er geen oplossingsrichting bestaat zonder spanning of pijnpunt. Elk scenario legt een ander deel van het vraagstuk bloot en vraagt om keuzes die óf in de ruimte, óf in de verkeersveiligheid, óf in de planologische uitvoerbaarheid nadrukkelijk voelbaar zijn.

Scenario 1 plaatsing binnen de huidige kavel laat zien dat vasthouden aan de bestaande grenzen leidt tot maximale druk op het terrein, het in stand houden van onveilige verkeerssituaties en het ontbreken van ontwikkelruimte. Deze weg creëert grote knelpunten die niet meer te herstellen zijn wanneer De Rietkraag daadwerkelijk groeit of wanneer de omgeving verandert. Daarmee is dit scenario niet toekomstbestendig en in essentie onwenselijk.

Scenario 2 geeft binnen de kavel meer ademruimte en biedt mogelijkheden om de verkeersstromen beter te ordenen, maar verplaatst tegelijkertijd een deel van het probleem naar de omgeving. De kwaliteit van de oplossing hangt sterk af van de concrete uitwerking van een externe parkeerplaats,

waarvoor aanvullend planologisch werk nodig is en waarvan de veiligheid niet vanzelfsprekend is. Dit scenario kan werken, maar alleen als de uitgangspunten voor verkeersveiligheid, buitenruimte en groei aantoonbaar worden geborgd en als de parkeerdruk niet onbedoeld neerslaat in de wijk. De oplossing brengt dus ook onzekerheid en afhankelijkheden met zich mee.

Scenario 3 lijkt op inhoudelijke gronden het meest solide: de uitbreiding naar het naastgelegen weiland biedt ruimte, rust en de mogelijkheid om de verkeersstromen op een veilige manier te organiseren. Het sluit het beste aan bij wat De Rietkraag nodig heeft om zich te kunnen ontwikkelen. Tegelijkertijd is juist dit scenario het meest gevoelig in de realisatie. Het vraagt een zwaardere planologische procedure, meer tijd, en een hogere mate van begrip en acceptatie van de omgeving. Omwonenden kunnen een gebouw op extra grond als ingrijpender ervaren dan de huidige situatie, wat het traject politiek en maatschappelijk kwetsbaarder maakt. Daarnaast kan je de vraag stellen waarom een plaatsing van de Rietkraag op vooroogde locatie nabij Hoftheater niet beter zou zijn.

Zo ontstaat een beeld waarin geen scenario zonder pijn is: de ene optie brengt fysieke en organisatorische beperkingen met zich mee, de andere vraagt grote zorgvuldigheid en bestuurlijke volharding om daadwerkelijk uitvoerbaar te worden. De keuze gaat daarom minder over het vinden van de pijnloze oplossing, en meer over het bepalen welk type pijn acceptabel is, welke risico's bestuurlijk en juridisch verdedigbaar zijn, en welke richting het meest recht doet aan de toekomst van de school en haar omgeving.

8.4 Adviesrichting

Uit het traject en de analyse volgt dat scenario 1 niet verder in beschouwing ligt. Deze variant leidt tot verdere verdichting van de bestaande kavel, vergroot de druk op buitenruimte en adresseert de huidige verkeersknelpunten niet structureel. Daarmee ontbreekt ruimtelijke robuustheid.

Scenario 2 en scenario 3 zijn ruimtelijk uitvoerbaar, ieder met een verschillend karakter. Scenario 2 – plaatsing op het huidige parkeerterrein in combinatie met parkeren buiten de kavel – biedt de mogelijkheid om binnen de bestaande bestuurlijke kaders te blijven en tegelijkertijd de inrichting van het terrein integraal te herzien. In deze variant kunnen niet alleen de toekomstige verkeersbewegingen worden meegenomen, maar ook de huidige verkeersdruk rond de locatie deels worden opgelost. Daarmee ontstaat er dus een mogelijkheid om bestaande knelpunten gelijktijdig te verbeteren.

Scenario 3 – plaatsing op het naastgelegen weiland – biedt de meeste ruimtelijke flexibiliteit en ontwikkelruimte, maar vraagt een zwaardere planologische uitwerking.

De verdere uitwerking van scenario 2 vraagt nadrukkelijk om onderbouwing. Daarbij moet aantoonbaar worden gemaakt dat verkeersveiligheid verbetert, dat kwalitatieve buitenruimte behouden blijft en dat de ruimtebehoefte van circa 700 m² realistisch is. Daarnaast dient expliciet te worden beschreven wat met deze verplaatsing wordt opgelost, hoe de locatie bijdraagt aan groei en onder welke voorwaarden De Rietkraag hier daadwerkelijk ontwikkelruimte heeft.

Binnen de bestuurlijke realiteit dat de positionering van De Rietkraag op deze locatie in het IHP is vastgesteld, ligt scenario 2 inhoudelijk het meest voor de hand. Indien in de nadere uitwerking blijkt dat niet aantoonbaar kan worden voldaan aan de randvoorwaarden van veiligheid, ruimte en ontwikkelperspectief, dan vraagt dat om een heroverweging van de gekozen richting.

8.5 Slot

De tijdelijke plaatsing van IKC De Rietkraag op de locatie Linderte is niet uitsluitend een ruimtelijke ingreep, maar een strategische keuze voor de toekomst van de school.

De uitvoerbaarheid hangt niet alleen af van het passen van 700 m² op een kavel, maar van de vraag of de locatie bijdraagt aan veiligheid, kwaliteit en ontwikkelkansen.

Kortom: scenario 3 kan een werkbare richting zijn, mits het integraal en robuust wordt uitgewerkt. Zonder die voorwaarden ontstaat het risico dat de verplaatsing het probleem niet oplost, maar verplaatst.

9. Vervolgstappen

In dit hoofdstuk wordt een beknopt en indicatief overzicht gegeven van de vervolgstappen die na dit traject voor de hand liggen. Het betreft nadrukkelijk geen definitieve planning, maar een richtinggevend kader dat afhankelijk is van de besluitvorming binnen het bevoegd gezag én van de vereiste ruimtelijke en juridische procedures. De daadwerkelijke volgorde, doorlooptijd en benodigde activiteiten kunnen verschillen zodra een voorkeursscenario is vastgesteld en de formele processtappen in gang worden gezet. Dit hoofdstuk biedt daarmee een eerste structuur voor de vervolgfase, die in het vervolg nauwkeuriger kan worden ingevuld.

- Intentiebesluit gemeente Raalte op voorkeursscenario inrichting Kavel Linderte.
- Uitvoeren van een objectieve verkeersanalyse inclusief piektellingen en scenario-doorrekening.
- Juridische en planologische borging van een externe parkeeroplossing.
- Uitwerking van een verkeerskundig ontwerp met gescheiden stromen en veilige oversteekpunten.
- Bestuurlijk overleg tussen mijnplein en gemeente over toekomstperspectief en ontwikkelstrategie van De Rietkraag.
- Participatie en overleg met omwonenden.
- Transparante communicatie richting ouders over besluitlogica en randvoorwaarden inclusief plan van aanpak met helder tijdspad.

10. Bijlagen

1. Plan van aanpak onderzoekstraject
2. Vragenlijstresultaten Ouders
3. Vragenlijstresultaten Medewerkers
4. Verslag bijeenkomst Klankbordgroep 12 februari 2026
5. Verslag bijeenkomst Klankbordgroep 18 februari 2026
6. Verslag ouderbijeenkomst 12 februari 2026
7. Overzichtsrapportage aandachtspunten scenario's