

Verkeersafwikkeling door de wijk

	Opmerking 2 juni 2014	Reactie
A1	<p>Stel voor een deel van de Kapellenberglaan (vanaf de Mr. van Hasseltlaan) éénrichtingsverkeer in. Een deel van de woningen aan dit deel van de Kapellenberglaan heeft geen garage en moet de auto op de weg parkeren. Door éénrichtingsverkeer in te stellen kan er op de weg geparkeerd worden en kunnen de auto's goed van en naar de school komen.</p>	<p>Voor de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer worden nog verschillende varianten onderzocht, waaronder ook een mogelijke ontsluiting via een deel van de Kapellenberglaan. Het instellen van éénrichtingsverkeer voor (een deel van) de Kapellenberglaan is een maatregel die meegenomen kan worden bij de verdere uitwerking van de verkeersafwikkeling.</p>
A2	<p>Deze maatregel (A1) mag permanent ingesteld worden.</p>	<p>In het kader van het onderzoek zoals aangegeven onder A1 wordt ook de mogelijkheid voor een permanente maatregel meegenomen.</p>
A3	<p>Maak de Kapellenberglaan breder, als alternatieve oplossing is éénrichtingsverkeer bespreekbaar.</p>	<p>Zie reactie onder A1. Indien gekozen wordt voor een ontsluiting van de school via een deel van de Kapellenberglaan zal ook worden bezien in hoeverre het verbreden van de Kapellenberglaan, tussen de Mr. van Hasseltlaan en Akkerlaan een mogelijke is oplossing om meer wegruimte te creëren. Andere mogelijkheid is dat de huidige wegbreedte voldoende is voor de verkeersafwikkeling waardoor verbreding van de weg geen vereiste is. Deze mogelijke opties worden meegenomen bij de verdere uitwerking van de verkeersafwikkeling.</p>
A4	<p>Heroverweeg om alsnog een toegang op de Schelmseweg vanuit de locatie Bremlaan te ontsluiten.</p>	<p>De Schelmseweg (N785) is een provinciale weg. Voor het nemen van maatregelen, zoals het creëren van een toegang is toestemming nodig van de provincie. Met de provincie zijn verschillende verkeersmaatregelen besproken. De provincie heeft aangegeven dat zij van mening is dat het autoverkeer afgevoerd kan worden door de wijk. Voor een directe ontsluiting van de school via de Schelmseweg zijn drie maatregelen bespreekbaar. Een fietstunnel, rotonde ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat en een rotonde ter hoogte van de nieuwe schoollocatie. Het creëren van een rotonde ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat die voldoet aan de richtlijnen van de provincie vergt veel ruimte en is niet mogelijk binnen het huidige profiel van de weg. Hierdoor is deze optie komen te vervallen. De rotonde ter hoogte van de nieuwe schoollocatie is wel binnen het wegprofiel te realiseren. De provincie heeft hier echter als voorwaarde gesteld dat dan de Hertog van Gelrestraat afgesloten dient te worden. De gemeenteraad heeft aangegeven dat afsluiting niet bespreekbaar is. Op grond hiervan heeft de gemeenteraad op 17 december 2013 aangegeven de voorkeur uit te spreken voor een tunnel.</p>
A5	<p>Zorg voor goede en veilige fietsroutes om het fietsverkeer te stimuleren. Hierdoor kan het autogebruik afnemen.</p>	<p>Op 26 februari 2014 heeft de gemeenteraad aangegeven dat er een veilige oversteek van de Schelmseweg gerealiseerd moest worden en daarvoor in overleg te treden met de omwonenden. Ondanks andere oplossingsvoorstellen vanuit de gemeente, blijft de provincie vasthouden aan de eerder door hen aangegeven opties, de tunnel, of twee rotondes. Het realiseren van veilige routes voor alle verkeersdeelnemers is onderdeel van de uitwerking van het project.</p>

Opmerkingen 2 juni 2014 voorzien van reactie dd 22 januari 2015

A6	Trek de Kapellenberglaan door naar de Mr. van Hasseltlaan, maak hier éénrichtingsverkeer van en stimuleer het fietsverkeer.	Voor de afwikkeling van genotoriseerd verkeer worden verschillende varianten onderzocht. Deze optie (doortrekken Kapellenberglaan naar Mr. van Hasseltlaan) is hierbij meegenomen. Een nadeel van deze oplossing is dat dan ook autoverkeer vanaf de Rotonde Jelsma via de Kapellenberglaan-Akkerlaan of de Mr. van Hasseltlaan-Akkerlaan de school kan bereiken. Dit zou kunnen worden verboden middels het instellen van éénrichtingsverkeer.
A7	Voor de verkeersafwikkeling per fiets: een tweerichtingen fietspad langs de Schelmsweg. Aandachtspunt: het hoogteverschil bij de Kapellenberglaan.	Het fietspad van de Schelmsweg is in beheer bij de provincie. Voor een aanpassing van het fietspad is toestemming van de provincie nodig.
A8	Bring de verkeerssituatie in kaart voor een goede analyse maak gebruik van specialisten.	Het verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng is ingeschakeld voor de locatiestudie en adviseert de gemeente bij de verdere uitwerking van de plannen. Basis voor dit advies is een analyse van de verkeerssituatie.
A9	Realiseer parkeerplaatsen aan de rand van de wijk (300 tot 400 meter van de school), vanaf deze parkeerplaats loop je het laatste stuk naar de school. Hierdoor rijden er minder auto's door de wijk.	Dergelijke oplossing wordt toegepast als er op of in de omgeving van een schoollocatie onvoldoende ruimte is voor het parkeren. Dergelijke maatregelen kunnen alleen worden afgetwongen als er een parkeerverbod wordt opgenomen in de omgeving van de nieuwe school. Een dergelijke maatregel geldt dan ook voor de bewoners. Eén van uitgangspunten voor de nieuwe schoollocatie is dat er op het eigen terrein geparkeerd moet worden.
A10	Door de komst van de school wordt de wijk op de piekmomenten net zo druk als de Schelmsweg.	Op basis van het programma van eisen is berekend dat er maximaal 440 motorvoertuigen van en naar de school rijden. De piekbelasting ligt bij het helen en brengt circa 132 auto bewegingen (66 heen en 66 terug). De Schelmsweg heeft een verkeersintensiteit van ca 11.000/12.000 motorvoertuigen per etmaal met een piekbelasting in de spits van circa 10%.
A11	Bij de ontwikkeling van de wijk is de verkeerssituatie ingericht op een woonwijk, de komst van de school zorgt voor ontwrichting van het wijkverkeer.	Bij de ontwikkeling van de wijk zijn er wegen aangelegd die voldoende breed zijn om twee auto's elkaar te laten passeren. Door deze wegbreedte is de capaciteit van de weg groter dan de huidige situatie verlangd. Door de komst van de school neemt het verkeer toe maar blijft de totale verkeersstroom binnen de landelijke toegepaste normen.
A12	De adviseurs van de school hebben aangegeven dat de afwikkeling van het schoolverkeer door de wijk niet acceptabel is.	Bij de locatiestudie is niet aangegeven dat de afwikkeling niet acceptabel is. Wel is aangegeven dat het autoverkeer in de wijk niet toeneemt als er een rechtstreekse ontsluiting op de Schelmsweg kan worden gerealiseerd.
A13	De Kapellenberglaan is breder dan de straten om de Steenhoek	De rijbaanbreedte van de Kapellenberglaan is 5 meter breed. De rijbaanbreedte van de Akkerlaan is 4,5 meter. De rijbaanbreedte van de Vossenberglaan is 6 meter, evenals de Steenhoek bij de huidige Dorpschool. De rijbaanbreedte van de Jagermeesterlaan is 5 meter.
A14	Er zijn bezwaren van 50% van de bevolking.	Vanaf het moment dat gestart is met het locatieonderzoek voor de nieuwe Dorpschool is duidelijk geworden dat er voor de verschillende locaties zowel voor- als tegenstanders zijn. De door de bevolking gekozen gemeenteraad heeft in meerderheid voor de locatie Bremlaan gekozen.
A15	Tijdens een informatieavond van 26/11/2012 is aangegeven dat het verkeer nooit door de wijk gaat omdat de entree vanuit de Schelmsweg gerealiseerd wordt.	Op 26 en 27 november is het Plan van Aanpak nader toegelicht. In de presentatie van het locatieonderzoek op 22 en 23 januari 2013 zijn verschillende varianten besproken voor de verkeersafwikkeling. Voor de locatie Bremlaan zijn twee varianten gepresenteerd, één waarbij het autoverkeer via de Schelmsweg de locatie Bremlaan kan bereiken en één waarbij het autoverkeer via de wijk de schoollocatie bereikt. In het locatieonderzoek zijn beide ontsluitingsvarianten varianten voor de locatie Bremlaan opgenomen. Omdat de Schelmsweg een provinciale weg is, is ook overleg gevoerd met de provincie om te bepalen in hoeverre de provincie medewerking wil verlenen aan de voorgestelde rotonde ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat. De provincie heeft

Opmerkingen 2 juni 2014 voorzien van reactie dd 22 januari 2015

		<p>aangegeven dat dit mogelijk is. Hierdoor is de variant met de rotonde als voorkeursvariant in het locatieonderzoek opgenomen. Nadat de gemeenteraad de locatie Bremlaan als voorkeurslocatie heeft aangegeven is nader overleg gevoerd met de provincie over de voorwaarden waaronder de provincie een rotonde toe wilde staan (zie hierover reactie onder A4). Zie reactie onder A13.</p>
A16	De straten om de huidige school zijn smaller als de Kapellenberglaan, hier gaat het verkeer ook al 40 jaar overheen, zonder ongelukken.	
A17	De overlast is 2 x per dag een half uur (veel kinderen blijven 's middags over), indien een continuurooster wordt ingesteld is het één keer brengen en één keer halen.	Het instellen van een continuurooster zorgt voor minder verkeersbewegingen. De school bepaalt het lesrooster. Op dit moment blijft zo'n 60/70% van de kinderen tussen de middag over op school. De Dorpschool leeft op dit moment geen plannen voor het instellen van een continuurooster.
A18	Er is veel kennis in het dorp, mensen die zich in het dossier hebben verdiept hebben een duidelijke visie, er zijn verschillende 'beren' op de weg, één detail hieruit is de ruimtelijke ordening en de financiering. De gemeente heeft bij verschillende overheden en externe adviseurs advies ingewonnen bij de locatiestudie. Er is geen enkel advies voor deze locatie uitgebracht.	Bij het vaststellen van het plan van aanpak voor het locatieonderzoek heeft de gemeenteraad aangegeven dat in het locatieonderzoek geen advies wordt uitgebracht. De gemeenteraad heeft om een locatieonderzoek gevraagd met daarin een vergelijking van de twee locaties. Op basis van het locatieonderzoek heeft de gemeenteraad een voorkeurslocatie aangegeven.
A19	De ervaringen van een omwonende van Het Rhedens is dat als er met zowel het schoolbestuur als de gemeente goed te praten is over oplossingen.	Zowel de gemeente als het schoolbestuur hebben de intentie om goed te luisteren naar de opmerkingen en suggesties die worden gemaakt. In dat kader is de bijeenkomst van 2 juni 2014 en ook 22 januari 2015 georganiseerd. Ook bij de verdere uitwerking van de realisatie van de nieuwe school wordt op gezette tijden een informatiebijeenkomst georganiseerd.
A20	75% van de leerlingen komt vanaf het oosten van de Schelmseweg, 50% van de leerlingen komt van buiten de gemeente waarvoor geen financiële bijdrage wordt ontvangen. De school is niet exploitabel.	Er is onderzoek gedaan naar de herkomst van de leerlingen die op de huidige Dorpschool zitten, hieruit blijkt dat de stelling dat 75% van de leerlingen ten oosten van de Schelmseweg komt niet klopt. De Dorpschool is onderdeel van de Scholengroep Veluwezoom die scholen heeft in de gemeente Rheden en Rozendaal. De herkomst van de leerlingen is niet relevant voor de middelen die de gemeente krijgt voor onderrwijshuisvesting. Bekostiging vindt plaats op basis van het aantal leerlingen die staan ingeschreven bij de betreffende scholen. Daarnaast is het de intentie een klankbordgroep in te stellen.

Landschappelijke inpassing

		Reactie
	Opmerking 2 juni 2014	
B1	Leg het gymlokaal verdiept aan, maak de school gelijkvloers, dit zorgt voor eenheid in de school en er is minder ruimte voor trappen nodig.	Op dit moment is het ontwerp van de school nog niet bekend. In het kader van economisch bouwen is het gebruikelijk om een schoolgebouw in twee bouwlagen te realiseren. Bij de verdere uitwerking van het plan wordt dit nader ingevuld.
B2	Een grote parkeerplaats en een groot schoolplein tasten de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten aan.	In het collegeprogramma is aandacht gevraagd voor zowel het realiseren van voldoende parkeerplaatsen alsmede de landschappelijke inpassing. Door de oppervlakte van de locatie zijn er mogelijkheden om de landschappelijke inpassing te optimaliseren.
B3	Voorbeeld van een mooi gebouw is de witte school, 2 bouwlagen met ingebouwd het gymlokaal.	De witte school is bekend bij de betrokken partijen.

Opmerkingen 2 juni 2014 voorzien van reactie dd 22 januari 2015

B4	Pak het project integraal op (verkeersafwikkeling in de wijk, landschappelijke inpassing en duurzaamheid) door een prijsvraag uit te schrijven kan gebruik gemaakt worden van de ideeën van (jonge) architecten. (verwezenlijken van een droom).	Het project wordt integraal opgepakt. Voor de locatie de Del is op basis van een selectie, waar meerdere architecten aan hebben deelgenomen, een architect gecontracteerd (GAJ Architecten uit Arnhem). Omdat de aard en omvang van de opdracht niet wezenlijk is veranderd, is dit contract nog rechtsgeldig. Daar bij komt dat zowel de school als de gemeente tevreden zijn over de werkwijze van de gekozen architect. Dat neemt niet weg dat er bij de toestandkoming van de plannen gebruik wordt gemaakt van de kennis die er in de markt is om een goede school te realiseren.
B5	Aandachtspunt bij de invulling van het schoolplein en de parkeerplaats is de sociale veiligheid.	Dit aspect wordt meegenomen bij de invulling van de parkeerplaats en het ontwerp van de school.
B6	Er is een ontwerp gemaakt voor de locatie de Del 6, met een prachtige school, maak gebruik van dit ontwerp.	De architect van dat ontwerp blijft bij dit project betrokken. Bij het nieuwe ontwerp wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de goede aspecten uit het bestaande ontwerp.
B7	Een gymlokaal tegen een heuvel is circa 10% duurder.	Deze opmerking verdient nadere toelichting. Vooral nog wordt er vanuit gegaan dat de onderhavige glooiing van het terrein niet tot substantiële extra kosten leiden.
B8	Er is geen business case, daar start een project altijd mee.	Onderwijsinvesting voor primair onderwijs komt doorgaans zonder business case tot stand. De gemeente heeft de wettelijke zorgplicht om in adequate onderwijsinvesting te voorzien. Dit kan/mag niet afslankelijk worden gesteld van een business case. In regelgeving is overigens veel vastgelegd ten aanzien van bekostiging en exploitatie. Zowel de gemeente als de school weten op basis hiervan precies waar zij zowel organisatorisch als financieel aan toe zijn.
B9	Door te parkeren dicht bij het schoolplein neemt de uitstoot van fijnstof op het schoolplein toe, het is dan ook aan te bevelen hier rekening mee te houden bij de inrichting van het terrein.	De gemeente heeft bij het locatieonderzoek overleg gevoerd met de VGGM over de verschillende locaties. De VGGM heeft niet aangegeven dat met het parkeren dicht bij het schoolplein de uitstoot van fijnstof toe zou nemen, dit aspect wordt meegenomen bij het inrichtingsplan van het perceel.

Verkeersveilige oversteek Schelmsweg

	Opmerking 2 juni 2014	Reactie
C1	Er is nu een oversteek van de Schelmsweg, die vrij smal is. Voorstel is deze te verplaatsen, ter hoogte van de nieuwe school en deze te verbreden.	De provincie heeft aangegeven dat zij van mening is dat het autoverkeer door de wijk afgevoerd kan worden maar dat er drie maatregelen bespreekbaar zijn: fietsstunnel, rotonde ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat en een rotonde ter hoogte van de nieuwe schoollocatie.
C2	Is het mogelijk om meerdere overstekten te realiseren inclusief de huidige.	Met de provincie is besproken in hoeverre een aanpassing van de huidige oversteek bespreekbaar is. Hierover is nog geen officieel standpunt bekend maar de verwachting is dat de provincie niet instemt met de verbreding dan wel verplaatsing van de bestaande oversteek.
C3	Realiseer verkeerslichten bij de fietsoversteekplaats.	Zie reactie onder C1. Voor het realiseren van meerdere overstekten is toestemming van de provincie nodig, op basis van de gesprekken van de afgelopen periode ligt het realiseren van meerdere overstekten niet in de rede. Met de provincie zijn verschillende varianten besproken voor de veilige oversteek. De provincie heeft aangegeven dat er drie maatregelen bespreekbaar zijn (fietsstunnel, rotonde ter hoogte van de Hertog van Gelrestraat en een rotonde ter hoogte van de nieuwe schoollocatie).
C4	Realiseer een brug in plaats van een tunnel.	Het realiseren van een verkeersregelinstantie (vri) is door de provincie in een eerder stadium al afgewezen. Zie reactie onder C3, daarnaast is een brug landschappelijk niet wenselijk.

Opmerkingen 2 juni 2014 voorzien van reactie dd 22 januari 2015

C5	Verlaag het snelheidsregime naar 30 km/ uur.	In de woonbuurt en woonstraten is al sprake van 30 km/uur woonstraten. Het snelheidsregime op de Schelmseweg kan daaraan niet worden aangepast. De Schelmseweg blijft een weg binnen de bebouwde kom met een 50 km/uur snelheidsregime.
C6	Het is goed om alle opties nogmaals met de provincie te bespreken.	Zie reactie onder C3.
C7	De rotonde bij de Schelmseweg is gevaarlijk voor fietsers, aandachtspunt bij de verdere uitwerking.	Waarschijnlijk wordt hier de rotonde bij Jelsma mee bedoeld. Deze rotonde wordt door de Provincie in het kader van de herinrichting van de N785 veiliger gemaakt.
C8	Afsluiting van de Hertog van Gelrestraat is bespreekbaar.	De gemeenteraad heeft op 17 december 2013 besloten af te zien van de rotonde ter hoogte van de nieuwe schoollocatie omdat de provincie als eis heeft gesteld dat de Hertog van Gelrestraat afgesloten moest worden.
C9	Schelmseweg éénrichtingsverkeer.	Het instellen van éénrichtingsverkeer op de Schelmseweg is niet opportuun omdat de doorstroming van de weg hiermee teniet wordt gedaan. Het betreft een provinciale weg met een regionale ontsluitingsfunctie waar geen sprake kan zijn van éénrichtingsverkeer.
C10	Aandacht voor maatregelen in relatie tot fijnstof en luchtkwaliteit.	De gemeenteraad heeft vanaf het moment dat is gestart met het locatieonderzoek aandacht gehad voor deze onderwerpen en in dat kader ook verschillende overleggen gevoerd met de VGGM. Ook bij de verdere uitwerking blijft hier aandacht voor.
C11	Realiseer een tijd selectieve waarschuwing op bijvoorbeeld de schooltijden met een snelheidsaanduiding waarop te zien is hoe hard je rijdt.	Een dergelijke maatregel hoeft in 30 km/uur woonbuurt niet te worden toegepast. Op de Schelmseweg zou een dergelijke maatregel in overleg met de provincie kunnen worden toegepast. Maar een maatregel als deze is alleen zinvol als er sprake is van een oversteek voor langzaam verkeer over de Schelmseweg.
C12	Het snelheidsregime is 50 km/ uur, er wordt nu te snel gereden, de maatregelen moeten de snelheid verlagen maar niet de doorstroming.	Dit aspect wordt door zowel de gemeente als de provincie onderschreven en heeft de aandacht bij de verdere uitwerking van de plannen. Met name wanneer gekozen wordt voor een veilige fietsoversteek zullen snelheid remmende maatregelen zinvol zijn. Vooral nog wil de provincie hiernaan niet meewerken.
C13	Door verkeerslichten te plaatsen is er minder opstopping verder op de Schelmseweg (aansluiting Apeldoornseweg).	Zie ook reactie onder C3. Er is niet bekend in hoeverre deze maatregel tot minder opstoppingen leidt op de Schelmseweg bij de aansluiting Apeldoornseweg.
C14	Er wordt al 40 jaar zonder klachten gebruik gemaakt van de huidige oversteek van de Schelmseweg.	Er zijn bij de gemeente geen klachten bekend over het gebruik van de huidige oversteek. Uit onderzoek blijkt dat de oversteek in de huidige situatie relatief weinig wordt gebruikt door schoolkinderen.
C15	Maak gebruik van klaar-overs bij de fietsoversteek.	Indien voor klaar-overs gekozen wordt is het van belang dat er op lange termijn voldoende bezetting gegarandeerd kan worden. Mede hierdoor heeft deze optie niet de voorkeur.
C16	Een tunnel kan ook voor saamhorigheid zorgen.	Doel van een tunnel is een veilige oversteek. Het aspect sociale (on)veiligheid is bij het toepassen van een tunnel altijd een belangrijk aandachtspunt.
C17	Houdt rekening bij het nemen van de maatregelen met vluchtgedrag van automobilisten via de rotondes en de Kapellenberglaan.	Bij het opnemen van de verschillende maatregelen wordt ook de naleving van de voorgestelde routes meegenomen, zoals hier is aangegeven als 'vluchtgedrag'.
C18	De fietsers rijden te hard de rotonde op.	Bij de herinrichting van de N785 wordt dit aspect meegenomen.
C19	Is een aanpassing van de huidige oversteek noodzakelijk; is de huidige situatie onveilig, kan dit door cijfers onderbouwd worden?	In 2008 is met de reconstructie van de N785 de oversteek aangepast. Sinds de reconstructie hebben zich geen geregistreerde ongevallen voorgedaan.

Opmerkingen 2 juni 2014 voorzien van reactie dd 22 januari 2015

C20	Door het stoppen en optrekken neemt de uitstoot van stikstof toe.	Zie reactie onder B9.
C21	Door mevrouw Zuurbier van de VGGM is aangegeven dat de normen niet afdoende zijn. Het groen langs de Schelmseweg zorgt voor een groene tunnel die voor extra fijnstof dichtbij de Schelmseweg.	Bij de locatiestudie is in aanvulling op de geldende normen het landelijk advies van de VGGM aangehouden (50 meter vanaf provinciale weg) aangehouden.

Duurzame bouw

	Opmerking 2 juni 2014	Reactie
D1	Maak gebruik van de kennis die bij bouwers aanwezig is voor dit onderdeel.	Bij de totstandkoming van de plannen wordt gebruik gemaakt van de kennis die er in de markt is om een goede school te realiseren.
D2	Kijk naar het gebouw van Het Rhedens dat is duurzaam, landschappelijk en multifunctioneel.	De plannen van Het Rhedens zijn bekend bij de gemeente. Een van de goede elementen uit het ontwerp wordt gebruik gemaakt. Dit geldt zeker voor zeker ook voor wat betreft de landschappelijke inpassing.
D3	Duurzaam bouwen moet een vast uitgangspunt zijn, probleem bij deze maatregelen is de financiering.	In het coalitieprogramma van het college is de duurzaamheid van het schoolgebouw een uitgangspunt. Daarnaast wordt er ook naar de financiering van de maatregelen gekeken.

Multifunctioneel gebruik

	Opmerking 2 juni 2014	Reactie
E1	Toezegging door de wethouders: géén horeca	Uitgangspunt in het programma van eisen is een gymlokaal van 450 m2 inclusief kleedruimtes en opslag en een dat kader is horeca op dit moment uitgesloten.
E2	Bekijk de mogelijkheden voor medegebruik overdag, de 8 groepen hebben het gymlokaal beperkt nodig.	In het verleden al eens aangegeven dat medegebruik overdag een optie is, dit wordt dan ook meegenomen bij de verdere uitwerking van de plannen.
E3	Kijk naar de eisen vanuit de WMO.	De Wmo stelt geen specifieke voorwaarden waar rekening mee gehouden moet worden. De toegankelijkheid en bereikbaarheid van het gebouw voor mensen met een beperking is een aandachtspunt in het ontwerp.
E4	Welke criteria gelden er voor de multifunctionaliteit.	Er zijn geen landelijke eisen voor multifunctionaliteit.
E5	Fijn dat er gekeken wordt naar de mogelijkheden voor multifunctioneel gebruik en dat de gemeenschap van Rozendaal daar gebruik van kan maken.	Bij de afweging om het gymlokaal multifunctioneel te maken wordt ook gekeken naar medegebruik voor de Rozenendaalse gemeenschap.
E6	De exploitatie van een aantal gemeentelijke gebouwen (bv Molenschuur en Torckschool) is moeilijk, realiseer het gymlokaal bij het Rhedens zodat deze beter exploitabel is.	Er is overleg geweest over het realiseren van een gymlokaal bij Het Rhedens. Het Rhedens heeft hiervoor geen belangstelling.
E7	Het is prettig als het 's avonds rustig is.	Eén van de elementen die meegenomen worden bij het multifunctioneel gebruik is de eventuele overlast voor de omgeving.