

REACTIENOTA ZIENSWIJZEN ONTWERPBESTEMMINGSPLAN
‘Geesteren, herontwikkeling locatie Aloysiusschool’.

Inhoudsopgave

1. <u>Inleiding</u>	2
2. <u>Behandeling zienswijzen</u>	3
2.1 Reclamant 1	3
3. <u>WIJZIGINGEN</u>	10

1. **INLEIDING**

In dit document worden de binnengekomen zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan 'Geesteren, herontwikkeling locatie Aloysiuschool' behandeld. Na voorafgaande publicatie op 22 februari 2022¹ is in overeenstemming met artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 23 februari 2022 het ontwerpbestemmingsplan 'Geesteren, herontwikkeling locatie Aloysiuschool' voor een ieder ter inzage gelegd. Het ontwerpbestemmingsplan met de hierbij behorende stukken kon tijdens de openingsuren in het gemeentehuis worden ingezien. Ook was het ontwerp te raadplegen op de website www.ruimtelijkeplannen.nl.

Plan

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om een nieuwe basisschool en kinderopvang (kindcentrum) te realiseren. Tevens maakt het ontwerp bestemmingsplan de realisatie van acht levensloopbestendige woningen mogelijk.

Zienswijzen

Gedurende de hiervoor genoemde termijn kon een ieder mondeling dan wel schriftelijk zienswijzen kenbaar maken. Er is een reclamant die gebruik heeft gemaakt van het recht om een zienswijze in te dienen.

Belangenafweging wel of niet vaststellen bestemmingsplan

De raad heeft bij het bepalen van de keuze om wel of geen medewerking te verlenen aan een herziening van het bestemmingsplan beleidsruimte om te bepalen of een bepaalde ontwikkeling met de daarbij behorende maatvoeringen uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening acceptabel is. Een dergelijk besluit is immers in belangrijke mate afhankelijk van de inzichten die bij ons bestaan over de wenselijk geachte planologische ontwikkelingen in het betrokken gebied. Bepaalde beoordelingsmarges mogen echter niet worden overschreden en het recht mag ook niet onjuist worden toegepast. Tevens moeten de in het geding zijnde (individuele) belangen op een zorgvuldige wijze zijn afgewogen.

De gevolgen van het vast te stellen bestemmingsplan zijn niet alleen beoordeeld aan de hand van het vast te stellen bestemmingsplan, maar alle relevante belangen zijn in de afweging betrokken. Het vast te stellen bestemmingsplan levert in onze optiek een wenselijk planologische situatie op, die wij vanuit ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar achten. Gelet op de aspecten die in de plantoelichting zijn opgenomen en de belangen van omwonenden en omliggende bedrijven, levert het vast te stellen bestemmingsplan geen onaanvaardbare aantasting van deze belangen op.

Opzet reactienota

In hoofdstuk 2 worden de ingekomen zienswijzen tegen het bestemmingsplan samengevat en vervolgens van een gemeentelijk standpunt voorzien. Tenslotte wordt elke zienswijze afgesloten met een conclusie.

¹ Gmb. 2021-461182.

2. BEHANDELING ZIENSWIJZEN

2.1 Reclamant 1

Zienswijze is gedateerd 30 maart 2022 en ontvangen op 1 april 2022.

A1 Verkeersafwikkeling en voorkeursvariant

Reclamant stelt dat er grote bezwaren zijn tegen de aanleg van de rondweg/in- uitrit aan de Vriezenveenseweg (variant 1 + 2). Er is volgens reclamant geen noodzaak om deze verkeersontsluiting te moeten realiseren.

Gemeentelijk standpunt

In de zienswijze wordt gesproken over een 'rondweg' om de school. In variant 1 is sprake van een verbinding tussen de Vriezenveenseweg en de L. ten Catelaan. Van een rondweg is geen sprake. In de varianten 2 en 3 is geen sprake van een open verbinding voor autoverkeer tussen de genoemde wegen omdat er een afsluiting wordt geplaatst.

Vanuit de verkeerskundig oogpunt zijn de verschillende varianten beoordeeld op basis van een aantal vragen. Hierbij wordt opgemerkt dat de verschillen tussen de varianten soms klein zijn. Gevoelsmatig (subjectief) en vanuit optiek van de kinderen van de school, is er soms wel een duidelijkere voorkeur voor een variant, en dat is bepalend. De absolute verkeerstoe- of afname is meestal gering. Dan speelt 'proportionaliteit' en rol. Een toename met bijvoorbeeld 100 auto's op een drukke weg heeft minder effect dan een toename van hetzelfde aantal op een rustige weg.

Bij de beoordeling is niet alleen gekeken naar absolute aantallen auto's (verkeersintensiteit), maar ook naar de huidige verkeersintensiteit in een straat. Een bepaalde verkeerstoe- of afname in een rustige woonstraat heeft een grotere impact op de leefomgeving dan eenzelfde toename op een weg met een verkeersfunctie, die beter is ingericht om het verkeer af te wikkelen.

De beoordeling is opgenomen in [Bijlage 1](#) van de plantoelichting. Alles overziend, heeft variant 2 een duidelijke voorkeur, boven variant 1. Variant 3 scoort slechter dan variant 1, en dat heeft vooral te maken met de "proportioneel" grotere verkeerstoe- of afname in de Kampboerlaan en L. ten Catelaan, terwijl het juist wenselijk is dat die straten rustiger blijven zodat de kinderen die straten op een prettige manier kunnen gebruiken om te komen lopen of fietsen. Ook doet variant 3 geen recht aan de huidige verkeersmaatregelen (inrijdverbod tijdens haal/brenguren 's ochtends en 'middags in de Kampboerlaan).

Ook is in het kader van een goed woon- en leefklimaat het verkeerseffect aan de 'Kampboerlaan en L. ten Catelaan' en de 'Vriezenveenseweg' afgewogen. Bij variant 2 is aan de 'Kampboerlaan en L. ten Catelaan' sprake van een toename van 60 auto's. Bij de 'Vriezenveenseweg' is de toename nihil dan wel gering. Ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan is geen extra verkeer op de Vriezenveenseweg.

Gelet op het vorenstaande is gekozen voor variant 2 waarbij de ontsluiting van de school en de beoogde woningen van elkaar zijn gescheiden. Er is hiermee dus geen sprake van een door- gaande weg. Tussen de beide ontsluitingswegen wordt een paaltje geplaatst. Opgemerkt wordt

dat dit paaltje in geval van calamiteiten verwijderd kan worden. Dit is vastgelegd op de verbeelding en de regels van het voorliggende bestemmingsplan door middel van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - calamiteitenroute'.

Met de keuze voor variant 2 wordt het belang van de omwonenden, dat is gelegen in een goed woon- en leefklimaat, hiermee niet onevenredig aangetast.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

A1 Aantal parkeerplaatsen niet noodzakelijk

Reclamant stelt dat de voorziene parkeerplaats naast de school niet nodig is in de vorm zoals nu is voorgesteld. Reclamant geeft aan dat bij de onderbouwing voor de realisatie van het aantal voorziene parkeerplaatsen, er steeds gewezen wordt naar de CROW. Reclamant brengt een publicatie uit de CROW ter sprake. Reclamant stelt dat de hoeveelheid parkeerplaatsen daarom niet nodig is. Tevens brengt reclamant een verslag verkeersonderzoek school Geesteren 2019 onder de aandacht.

Gemeentelijk standpunt

De zienswijze gaat in op de wijze waarop het aantal parkeerplaatsen wordt bepaald en geeft aan dat een berekening op grond van de CROW systematiek tot teveel parkeerplaatsen leidt. Ten behoeve van het bouwplan is in 2019 een verkeersonderzoek uitgevoerd door bureau Goudappel en bij dat onderzoek is ook gekeken naar het aantal "brengers" met de auto (bijlage 2 plantoelichting). Op grond van het uitgevoerde onderzoek is bepaald hoeveel parkeerplaatsen voor het halen en brengen nodig zijn. Dat aantal is minder dan op grond van de CROW systematiek berekend zou zijn, dus op dit onderdeel zijn wij reeds aan de zienswijze tegemoet gekomen.

In de zienswijze worden kencijfers genoemd door reclamant en reclamant geeft daarover een oordeel. Wij hebben de kencijfers van de gemeente Tubbergen gebruikt om parkeernormen vast te stellen. De parkeernorm zoals vastgesteld, is het gemiddelde van genoemde kencijfers en aldus 0,75 parkeerplaats per lokaal.

De parkeerplaatsen voor het halen en brengen liggen gedeeltelijk langs de Vriezenveenseweg (dat zijn bestaande haal- en brengparkeerplaatsen) en er worden nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. Dat staat veilig spelen niet in de weg, omdat het halen en brengen slechts gedurende korte tijd gebeurt.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

A2 Kruisend verkeer en in/uitrit van parkeerplaats bij variant 1 en 2

Er wordt veel aandacht besteed aan kruisend verkeer van kinderen en voertuigen op de L. ten-Catelaan en de Kampboerlaan. Volgens reclamant is dit geen punt als gekozen wordt voor variant 3, omdat er dan alleen sprake is van plaatselijk bestemmingsverkeer dat door de lokale bekendheid met de situatie volledig op de hoogte is en daarop zal anticiperen.

In variant 3 kan er haast geen extern verkeer bij de kinderen komen omdat er dan een onlogische doodlopende weg gevolgd moet worden om er te komen. Ook hier wordt dan ook voldaan aan de bezwaren die onder punt A1 beschreven zijn.

Bij variant 1+2 wil men dan ook nog eens een in/uitrit maken voor de parkeerplaats van de school, dit betekent volgens reclamant nog meer verkeer over deze verkeersader en dat in een woonwijk met schoolzone.

Gemeentelijk standpunt

Bij de huidige verkeersintensiteiten bestaat er geen zorg voor de verkeersveiligheid met betrekking tot overstekende kinderen. Tot een verkeersintensiteit van 2.000 motorvoertuigen/dag kunnen ook kleine kinderen goed en veilig oversteken, zo is gebleken uit het onderzoek van bureau Goudappel uit 2019.

Bij de drie varianten is overigens de absolute hoeveelheid (extra) verkeer niet onderscheidend, want in alle varianten zijn verkeerswijzigingen in absolute aantallen relatief gering. Bij variant 1 kan sprake zijn van verkeer dat geen herkomst of bestemming in het gebied heeft en daarom scoort deze variant minder goed dan variant 2 en 3.

In 2019 heeft bureau Goudappel een verkeerstelling uitgevoerd. Daaruit bleek een verkeersintensiteit van 1.700 motorvoertuigen/dag op de Vriezenveenseweg. Voor de beoordeling van het plan is de verkeersintensiteit opgehoogd tot 1.800 motorvoertuigen/dag, hetgeen een goede verkeersintensiteit anno 2022 is.

De Vriezenveenseweg is geschikt om alle genoemde categorieën weggebruikers op goede en veilige wijze af te wikkelen. Dat is ook gebleken uit onderzoek dat in de voorgaande jaren in Geesteren is uitgevoerd in samenwerking met de dorpsraad. Daaruit blijkt dat er tot een verkeersintensiteit van circa 2.300 motorvoertuigen/dag geen reden bestaat voor het nemen van extra verkeersmaatregelen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

A3 Stimuleren voet of fietsgebruik kinderen

Een speerpunt is om ouders en kinderen te stimuleren wandelend en fietsend naar de school te komen, aldus reclamant. In de huidige voorstellen, bij variant 1 en 2, wordt aan dit speerpunt geen aandacht geschonken. Integendeel er worden aan de ouders zelfs meer mogelijkheden geboden om gemakkelijk met de auto naar de school te komen.

Gemeentelijk standpunt

In de zienswijze wordt aangegeven dat er geen maatregelen worden genomen om te stimuleren dat kinderen te voet of per fiets naar school komen.

Om de school te voet of per fiets te bereiken, worden goede maatregelen genomen door de aanleg van voet- en fietspaden nabij de school. Op de Vriezenveenseweg is al sprake van een veilige situatie door de verkeersmaatregelen die in het verleden zijn genomen. We wijzen onder meer op het Julie-meubilair, de aanduiding van 'schoolzone' en de oversteekplaatsen of zebra's.

Omdat sprake is van een goede en veilige situatie kunnen kinderen te voet of met de fiets naar school komen. Wanneer de nieuwe school in gebruik wordt genomen, zullen afspraken worden gemaakt tussen de school, verkeersouders en de gemeente om met educatie en voorlichting te stimuleren dat kinderen te voet of met de fiets komen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

A4, A5 en A6 Calamiteitenroute en semi doorgaande weg

Reclamant stelt dat er geen sprake is van permanente afsluiting door de voorgestelde wegversperring. Tevens is er angst dat er alsnog een doorgang en dus een sluiproute wordt gerealiseerd. Tevens is reclamant van mening dat kinderen vrij moeten kunnen spelen en daar hoort geen doorgaande of semi doorgaande weg bij.

Gemeentelijk standpunt

In de zienswijze wordt de wegafsluiting met enige argwaan benoemd, maar de wegafsluiting zal 24/7 van kracht zijn. De foto in bijlage 1 van de zienswijze betreft een voetpad op het huidige terrein en is niet vergelijkbaar. Alleen bij calamiteiten zal gebruikt gemaakt (moeten) worden van de route. Zodra de calamiteit voorbij is, wordt de afsluiting weer van kracht. Bij variant 2 zal het voor autoverkeer niet mogelijk zijn om door te rijden.

De calamiteitenroutes die genoemd zijn in de zienswijze, zijn niet geschikt of niet aanwezig. Als de Kampboerlaan nabij de Langeveenseweg is afgesloten, kan de L. ten Catelaan niet bereikt worden met autoverkeer. De andere paden zijn voetpaden en daardoor ongeschikt.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

A7 Kruisend verkeer Vriezenveenseweg

Bij variant 3 is er geen sprake van kruisend verkeer met kinderen die vanuit de Vriezenveenseweg (kiss and ride-plekken) en komende vanuit de Kotmanstraat na het kruisen van de Vriezenveenseweg komen lopen, om dan nog het inrit/rondweg te moeten kruisen om op het schoolplein te komen, aldus reclamant.

Gemeentelijk standpunt

In onze reactie op punten A-2 en A-3 is aangegeven op welke wijze de verkeerssituatie is beoordeeld. Daarom verwijzen wij voor de reactie op dit punt naar hetgeen bij A-2 en A-3 staat vermeld.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

A8 Behoud gehele oude school

Reclamant stelt dat niet voldaan wordt aan de wens vanuit het dorp om de gehele oude school met de aanbouw te behouden.

Gemeentelijk standpunt

We hebben bij de architecten uitvraag (selectie) de voorkeur van TOF onderwijs uitgesproken om het oude "karakteristieke deel" aan de Vriezenveenseweg te behouden. Alle architecten hebben die voorkeur gehonoreerd, sterker nog, vanuit circulariteit en duurzaamheid vonden ze dat allen een goed idee. Ze hebben daar hun visie presentaties ook op gebaseerd. Echter, het deel aan de linkerzijde, gezien vanaf de Vriezenveenseweg, dus dat deel dat er later bij aan is gebouwd, hebben zij niet meegenomen in het ontwerp. Met name niet omdat dit als een soort appendix (uitstulpsel) aan het gebouw vast zit, er later bij aan is gebouwd en in hun visie(s) niet passend werd geacht binnen het ontwerp c.q. de ontwerpen. Allemaal hebben zij het ontwerp gebaseerd op het PvE van school en kinderopvang. Een van de voorwaarden was een compact en overzichtelijk gebouw te ontwerpen. Aan die voorwaarden hebben in principe alle architecten voldaan en

de geselecteerde architect het meest. Dat is ook de reden waarom zij uiteindelijk zijn geselecteerd. Bovendien staat het gebouw nu ook “mooi” en goed, midden op de kavel, waarbij goede zichtlijnen aanwezig zijn. Hierdoor is c.q. wordt het gebied achter de school en kinderopvang overzichtelijk en toegankelijk. Dit laatste is vanuit de buurt een grote wens en deze wens is dus gehonoreerd (sociale veiligheid).

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

A9 Bomenkap

Reclamant stelt dat bij de realisatie van de inrit c.q. weg bomen gekapt moeten worden om een veilige verkeerssituatie te kunnen krijgen.

Gemeentelijk standpunt

Voor de nieuwe inrit van de parkeerplaatsen van de school en de inrit voor de acht levensloopbestendige woningen hoeven maar enkele bomen gekapt te worden. Dit is bij elke variant het geval. Het zijn elke bomen aan de L. Ten Catelaan. In het bestemmingsplan is een groenplan opgenomen waarbij nieuwe bomen aangeplant worden ter compensatie. Deze verplichting is opgenomen als een zogenoemde voorwaardelijke verplichting in artikel 4.5.3 van de planregels. Gronden en bouwwerken binnen de bestemming maatschappelijk mogen niet eerder in gebruik worden genomen dan dat de aanleg van het groenplan heeft plaatsgevonden. Vervolgens is verplicht dat deze aanleg van het groenplan ook in stand moet worden gehouden. Voor de volledigheid: de beeldbepalende bomen aan de Kampboerlaan hoeven niet te worden gekapt en deze blijven behouden. Dit is conform de wens van de bevolking van Geesteren.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

B Voorstellen variant 3

Reclamant stelt dat aangegeven is om met voorstellen te komen die variant 3 als meest gewenste situatie bestempelen.

Gemeentelijk standpunt

De gemeente heeft de mogelijkheid geboden om met een aanvullende variant te komen omdat enkele omwonenden zich niet konden vinden in de varianten 1 en/of 2. Ook heeft de gemeente hen gevraagd met argumenten te komen ter onderbouwing van deze variant. Deze variant is als ‘variant 3’ toegevoegd en vervolgens op dezelfde wijze beoordeeld als de varianten 1 en 2, waarbij de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en het parkeren belangrijk zijn. Uit de beoordeling is naar voren gekomen dat de voorkeur uitgaat naar variant 2.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

B-a Herbestemmen woonerf

Reclamant stelt om Kampboerlaan en L. Ten Catelaan te herbestemmen tot woonerf.

Gemeentelijk standpunt

De Kampboerlaan en de L. ten Catelaan zijn straten waar een maximum snelheid van 30 km/u geldt. Het instellen van “erf” biedt qua verkeersveiligheid geen noemenswaardige verbetering. Om die reden overweegt de gemeente het instellen van “erf” in deze straten niet.

Met het wegvallen van de functie van de gymzaal is rekening gehouden in de beoordelingen, maar dat effect is gering (omdat de sporthal op schooldagen overdag exclusief door de school gebruikt wordt).

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

B-b behoud eindstuk oude gebouw

Reclamant stelt om het eindstuk van het oude gebouw aan de Vriezenveenseweg te laten staan en het aanwezige voetpad te laten zoals die nu gebruikt wordt.

Gemeentelijk standpunt

Voor de reactie op dit onderdeel verwijzen wij naar de reactie onder A8.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

B-c extra parkeerplaatsen niet nodig.

Reclamant stelt dat er geen extra parkeerplaatsen voor ouders die de kinderen naar school brengen aangelegd hoeven te worden. De huidige “kiss en ride” plekken voldoen al.

Gemeentelijk standpunt

Langs de Vriezenveenseweg liggen acht parkeerplaatsen die nu al voor het halen en brengen worden gebruikt. Deze parkeerplaatsen blijven die functie behouden. Daarom hoeven er ook minder nieuwe parkeerplaatsen te worden aangelegd, maar deze blijven wel nodig. Naast de parkeerplaatsen voor het halen en brengen zijn ook parkeerplaatsen nodig voor het parkeren door het schoolpersoneel.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

B-d Voldoende parkeerplaatsen en andere kijk op uitgangspunten CROW

Reclamant stelt dat alles overziend de voorgestelde parkeerplaats overbodig is en daardoor het inrit/ uitrit aan de Vriezenveenseweg onnodig.

Gemeentelijk standpunt

In de zienswijze wordt het gebruik van CROW uitgangspunten en –systematiek opnieuw genoemd, maar daarop hebben we onze reactie gegeven bij punt A-1. Daar verwijzen we dan ook naar.

De andere bestaande parkeerplaatsen die in de zienswijze worden genoemd (Vriezenveenseweg, Geermanstraat en L. ten Catelaan) zijn nodig om de bestaande parkeervraag vanuit de omgeving op te vangen en kunnen niet gebruikt worden ten behoeve van de school.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

