

Nota zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan VMBO

I INLEIDING

Na voorafgaande publicatie in het Hengelo's Weekblad en de Staatscourant heeft het ontwerp bestemmingsplan VMBO van 6 februari 2013 t/m 19 maart 2013 ter inzage gelegen. Binnen de termijn van terinzagelegging zijn twee schriftelijke zienswijzen en één mondelinge zienswijze ingediend door:

1. **Bestuur manege de Kapberg, p.a. de heer L. Weenink, Dasstraat 46, 7559 AC Hengelo** (mondelinge zienswijze)
2. **Robers advocaten, mw. M. Nijkamp, namens 24 omwonenden, Postbus 630, 7550 AP Hengelo** (schriftelijke zienswijze)
3. **Koninklijke BAM Groep nv, mr. R.M. Mussaeus, namens AM B.V., Postbus 20, 3980 CA Bunnik** (schriftelijke zienswijze)

II SAMENVATTING VAN EN REACTIE OP DE ZIENSWIJZEN

De aangevoerde argumenten worden onder nadrukkelijke verwijzing naar de motiveringen van de zienswijze als volgt samengevat en van commentaar voorzien.

1. **Bestuur manege de Kapberg, p.a. de heer L. Weenink, Dasstraat 46, 7559 AC Hengelo**

1. Manege de Kapberg heeft acht paarden die ingezet worden voor paardrijles aan gehandicapten. De weide waar de paarden lopen is gelegen aansluitend aan de gronden die in gebruik zullen worden genomen door de VMBO school.
De Kapberg vreest overlast door de scholieren waardoor de paarden schichtig worden en de lessen worden verstoord. Daarbij vrezen zij dat de paarden voedsel toegeworpen krijgen al dan niet met plastic zakjes daar omheen.
Ter voorkoming van overlast stellen zij voor om een groenstrook in te richten tussen de weide en het nieuwe fietspad dat van de Dijksweg naar de school loopt. Voorgesteld wordt om hier een groenstrook van 5 à 10 meter met dichte begroeiing voor te maken. Ook bij het sportveld dat langs de Europalaan en de wadi gepland staat is het gewenst dat er een afscheiding komt in de vorm van een hoog hek en/of een dicht struikgewas. Dit in verband met de ballen die anders in de weide bij de paarden komen.
2. Voorgesteld wordt om bij de wadi op de grens van de paardenweide en het scholengebied een kikkerpoel aan te leggen, waar de paarden uit kunnen drinken.
3. Gevraagd wordt om te onderzoeken of de riolering doorgetrokken kan worden naar de Kapberg. Hierover is al contact gezocht met de heer Wermink van de gemeente. Dit ook om mogelijk stankoverlast voor de school te voorkomen.

Reactie

1. In deze fase is nog niet exact bekend hoe de inrichting van het plangebied er uit gaat zien. Het bestemmingsplan regelt uitsluitend de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden. Vertegenwoordigers van de scholen hebben aangegeven dat ze graag een goede verstandhouding hebben met de burens en dat zij graag in overleg gaan met de Kapberg om onderlinge overlast zo veel mogelijk te voorkomen. Zodra er een inrichtingsplan voor de groenzone wordt gemaakt zal vooraf met vertegenwoordigers van de Kapberg overlegd worden over de invulling van het gebied. Tijdens dit overleg kunnen de wensen van de manege de Kapberg worden geuit.
Het realiseren van een hoog hek is vergunningsplichtig. Het ontwerp bestemmingsplan laat binnen de bestemming "Groen 1" 'bouwwerken geen gebouwen' toe van maximaal 3 meter hoog. Een hoger bouwwerk is niet toegestaan en wordt vanuit stedenbouwkundige overwegingen ook niet wenselijk geacht.
2. Zoals ook al onder 1 is gesteld is in deze fase nog niet exact bekend hoe de inrichting van het plangebied er precies uit gaat zien. Zodra er een inrichtingsplan wordt gemaakt zal

vooraf met vertegenwoordigers van manege de Kapberg overleg worden gepleegd over de invulling van het gebied. De wens om een kikkerpoel te realiseren kan dan ook worden ingebracht. Het bestemmingsplan VMBO staat het aanleggen van een kikkerpoel niet in de weg.

3. De gemeente is al met de manege de Kapberg in overleg over de aansluiting van de manege op het riool. De manege kan aangesloten worden op het drukriool in de Dijksweg. Er wordt nog onderzocht of de aansluiting van het VMBO gecombineerd kan worden met de aansluiting van manege de Kapberg en of dit een interessant alternatief is.

2. Robers advocaten, mw. M. Nijkamp, namens 24 omwonenden, Postbus 630, 7550 AP Hengelo

1. Onderliggende besluiten:

Het bevreemd bezwaarmakers dat het plan 8 jaar na het genomen besluit (besluit van de raad uit 2005 dat uitgaat van de bouw van een viertal scholen voor voortgezet onderwijs) door de raad wordt doorgezet, aangezien Hengelo moet bezuinigen. Er dient eerst een nieuw besluit te worden genomen door de raad. De scholen hebben enkel een intentieverklaring getekend, die dateert van al bijna 2 jaar geleden. De besturen van de scholen functioneren niet zoals zou moeten, bij de OSG woedt een bestuurscrisis en is momenteel sprake van interim toezicht. Vaststaat dat de betrokken scholen niet definitief hebben besloten tot samenwerking en tot realisatie van dit plan. Dit is een reden om het bestemmingsplan aan te houden en niet verder in procedure te brengen althans niet vast te stellen.

2. Aanleiding en motivering plan:

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt vermeld dat een nieuwe vestiging van het VMBO een impuls zal geven aan het onderwijs. Welke impuls en op welke wijze wordt niet toegelicht. Ook wordt gesteld dat samenwerking tussen Carmel en OSG kansen biedt voor kwaliteitsverbetering en samenwerking met andere externe partners. Nergens blijkt uit dat kwaliteitsverbetering (welke?) niet op een andere wijze behaald kan worden. Ook blijkt nergens uit dat samenwerking met andere externe partners (welke?) zonder deze bouw niet tot stand kan komen. Deze forse investering biedt enkel kansen en geen zekerheden. De aanleiding en onderbouwing van het plan zijn zeer vaag en niet gemotiveerd.

3. Leegstand:

Nergens blijkt uit dat de kostenpost van de vijf panden die ten gevolge van de geplande nieuwbouw leeg komen te staan is meegewogen bij de besluitvorming. In het verkiezingsprogramma van D66, de partij van de verantwoordelijk wethouder Lievers, staat dat er aardig wat verkeerd is gegaan op het gebied van de ruimtelijke ordening. De besluitvorming omtrent dit plan is echter ook weer onvoldoende onderbouwd en gemotiveerd en het risico op (wederom) een te duur, in strijd met de regels van een goede ruimtelijke ordening, plan is aannemelijk. D66 is voor hergebruik van bestaande, leegstaande gebouwen. Er staan binnen de gemeente wellicht panden leeg die na aanpassing geschikt zullen zijn als schoolgebouw. Het stadskantoor wordt genoemd in de toelichting, maar waarom dit pand ongeschikt is, is niet duidelijk.

4. Leerlingenaantallen:

Er blijkt nergens uit dat het voorziene leerlingenaantal van 1100 de komende 10 jaar op peil zal blijven. Verder druist het plan in tegen de wens van de ouders, die juist in het VMBO de voorkeur geven aan kleinere schoolgebouwen waar hun kinderen niet opgaan in de massa maar in een vertrouwde en persoonlijke omgeving les krijgen. Nergens blijkt uit dat de ouders van de scholieren achter deze plannen staan, zijn de medezeggenschapsraden akkoord?

5. Intergemeentelijke structuurvisie en ander beleid:

Het plan is in strijd met de intergemeentelijke structuurschets, waarin de locatie waar de school nu is gesitueerd, is aangewezen voor woningbouw. Verder is het plan gelegen in het intrekgebied van waterwinning Hasselo, waardoor het gebied beschermd wordt vanuit provinciaal beleid. Uit het plan blijkt niet dat het past binnen het provinciaal beleid. Op het punt van grondwaterverontreiniging is een zogenaamde saldobenadering nodig om tot de juiste conclusie te komen. Het plan sec leidt kennelijk wel tot een vergroting van het risico op grondwaterverontreiniging. Daarnaast blijkt niet dan wel onvoldoende dat het plan past in het provinciaal beleid zoals opgenomen in paragraaf 4.2 van de toelichting. De keuze voor een fors schoolgebouw in de

stadsrand, die het stedelijk groen moet waarborgen, lijkt hiermee in strijd.

6. Flora en fauna:
Uit de kaarten behorende bij het Weusthagpark blijkt dat onder andere weidevogels in het plangebied huizen. Op het punt flora en fauna is nog onvoldoende onderzoek gedaan om het plan te kunnen vaststellen. Uit de toelichting blijkt dat beoogd is dat tijdens het plannen van de bouwwerkzaamheden te doen, echter dat is te laat.
7. Milieu:
Uit paragraaf 3.8.3. van de toelichting blijkt dat het plan is gelegen binnen de geluidzone van de A1 en van de Europalaan. Zonder aanpassingen kan het plan niet gerealiseerd worden althans is het in strijd met de normen die gesteld worden door de Wet geluidhinder. Voor een schoolgebouw is het een ongeschikte plek. De vraag is of de geluidnormen waaraan volgens de toelichting na aanpassingen aan wordt voldaan, ook gelden wanneer de leerlingen buiten verblijven.
Ook op het punt van luchtkwaliteit kan geconcludeerd worden dat deze locatie ongeschikt is voor een school. De school ligt niet binnen 300 meter van de A1, echter een groot gedeelte van het plangebied wel. Dit betreft buitenruimte, waar leerlingen ook veelvuldig zullen verblijven.
8. Sporthal:
Er is niet of onvoldoende onderzocht of de sporthal, die door de gemeente in de avonduren verhuurd gaat worden, wel rendabel is. Nergens blijkt uit dat er behoefte bestaat, bij bijvoorbeeld sportverenigingen, aan een extra sporthal. Dat wordt zonder enige motivering gesteld. Dichtbij het plangebied is al een sporthal gelegen (Van Alphenstraat) zodat niet aannemelijk is dat er in de nabije toekomst extra vraag is.
9. Verkeer:
Het plan zal leiden tot verkeersonveilige en ongewenst situaties, omdat dagelijks 1100 leerlingen en 120 leerkrachten naar en van het plangebied komen en gaan. Voor de fietsers bestaan er zeer onveilige situaties zoals de rotonde aan de Bornsestraat en de oversteek van de busbaan naast de Europalaan. Verder zal het plan leiden tot een negatieve beïnvloeding van de afwikkeling van de verkeersstroom vanuit en naar de stad. Een onwenselijke situatie. Ook omdat de afwikkeling van het verkeer vanaf de snelweg richting Westermaatplein (oa IKEA) nog immer niet goed loopt en op drukke dagen leidt tot verkeersopstoppingen op de afritten van de snelweg. In het plan is geen rekening gehouden met de geplande volkstuinten en heemtuin aan de Dijksweg, die voor extra verkeersstromen zullen leiden. Ook de verkeersstromen van en naar De Houtmaat en de manege de Kapberg lijken niet te zijn meegewogen, evenals de nog te bouwen woningen in Medaillon.
De tegen het plangebied aangelegen wijk zal geconfronteerd worden met stromen fietsers naar en van het gebouw, gedurende de hele dag. De Dijksweg zal ondanks dat de weg daar niet geschikt voor is, gebruikt worden als toegangsweg. Het plan maakt onvoldoende duidelijk hoe dat tegen gegaan zal worden. Het enkel verlagen van de ter plaatse toegestane snelheid zal niet helpen. Het verkeersafwikkelingsplan waarin de naastgelegen wijk is betrokken ontbreekt en had er wel moeten zijn.
10. Parkeren:
De toelichting bevat een heel verhaal met cijfers en komt vervolgens tot de conclusie dat voldaan wordt aan de geldende normen, de cijfers worden echter niet onderbouwd met stukken. Er wordt slechts verwezen naar 'de vakliteratuur', wat dat ook moge zijn.
11. Bevoorrading:
Waar en hoe de school bevoorrad zal worden blijkt niet uit de toelichting, hetgeen wel had moeten.
12. Kiss en Ride:
Het staat vast dat hiervoor parkeergelegenheid nodig is. In het plan is wel opgenomen waar dat in ieder geval niet kan, maar niet is opgenomen waar dat wel kan, waardoor het plan niet voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.
13. Conclusie:
Het ontwerp bestemmingsplan VMBO voldoet niet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Bezwaarmakers verzoeken de raad om af te zien van vaststelling van dit plan en zouden graag uitgenodigd worden voor een gesprek met de raad ter toelichting van deze

zienswijze.

Reactie

1. Onderliggende besluiten:
Op 5 november 2009 ondertekenden de 2 schoolbesturen, te weten de Stichting Carmelcollege en de Stichting OSG Hengelo, na overleg met het college van B&W van de gemeente Hengelo, een intentieverklaring om de beroepsgerichte leerwegen van het voorbereidend middelbaar beroepsonderwijs (VMBO) en een deel van de theoretische leerweg van het VMBO te huisvesten in één gebouw. In februari 2010 heeft de raad besloten om een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen voor de uitwerking van het plan voor een gezamenlijk VMBO voor de Stichting OSG Hengelo en de Stichting Carmelcollege. Vervolgens is in juli 2011 een intentieovereenkomst tussen beide schoolbesturen en de gemeente ondertekend. In deze overeenkomst is nadrukkelijk de wil tot gezamenlijke realisatie van het plan tussen de drie partijen uitgesproken. Uiteindelijk heeft de gemeenteraad in september 2011 het besluit tot nieuwbouw van het VMBO genomen en het bijbehorende budget beschikbaar gesteld. De betrokken scholen hebben dus wel degelijk besloten tot samenwerking en tot realisatie van het plan, waardoor het gerechtvaardigd is het bestemmingsplan in procedure te brengen.
2. Aanleiding en motivering plan:
De directe aanleiding tot de bouw van een nieuw VMBO is in eerste instantie gelegen in het feit dat de gemeente een wettelijke zorgplicht voor adequate huisvesting heeft. Op dit moment wordt verspreid over meerdere locaties in de stad in verouderde gebouwen les gegeven aan de leerlingen in het beroepsgericht onderwijs. Op de locaties in de gemeente Hengelo volgen dus kleine groepen leerlingen VMBO onderwijs. Vergeleken bij de VMBO scholen in Almelo, Oldenzaal en Enschede is de praktische leeromgeving zeer beperkt (leerlingen kunnen zich oriënteren in een gering aantal sectoren). Het samenvoegen van deze locaties in een nieuwe locatie betekent dat er voldoende leerlingen beroepsgericht VMBO bij elkaar zijn om een zeer rijke motiverende leeromgeving te creëren. Hierbij zal ook ruimte zijn voor samenwerking met bijvoorbeeld het bedrijfsleven.
3. Over de in paragraaf 4.2.1.2 genoemde locaties merken wij het volgende op. De locatie VMBO Twickel Woolderweg in Borne wordt gesloten. Er blijft uitsluitend een instroompunt VMBO over aan de Oude Hengeloseweg in Borne. Het gebouw van VMBO De Grundel aan de Paul Krugerstraat in Hengelo zal worden gesloopt. Het gebouw van VMBO De Grundel in de Bataafse Kamp in Hengelo krijgt naar verwachting een nieuwe onderwijsinvulling. Het is nog onbekend wat met het gebouw van VMBO OSG aan de Bandoengstraat gaat gebeuren. De paragraaf financiële haalbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan heeft slechts betrekking op de financiële gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen in het bestemmingsplan en niet op de financiële gevolgen van het achterlaten van de oude schoollocaties.

In de periode tot aan het besluit tot nieuwbouw (2009-2011) is ook een aantal bestaande huisvestingsscenario's onderzocht, mede gezien de maatschappelijke verantwoordelijkheid om de leegstand in bestaande gebouwen tegen te gaan. Na een eerste selectie is het huidige stadskantoor aan de Hazenweg op basis van ruimte, technische staat, ligging ten opzichte van het voedingsgebied van de scholen, bereikbaarheid en beschikbaarheid als enige mogelijke alternatief overgebleven. Beide schoolbesturen hebben schriftelijk en daarop volgend in een bijeenkomst eind april 2011 met vertegenwoordigers van de verschillende raadsfracties beargumenteerd waarom dit gebouw niet geschikt is om (VMBO) onderwijs aan te bieden. Zowel onderwijskundig als organisatorisch is het gebouw niet geschikt gebleken voor VMBO onderwijs. Daarnaast konden de schoolbesturen de lasten van onderhoud en exploitatie niet duurzaam dragen vanuit de onderwijsbekostiging, die gebaseerd is op landelijke normen van soberheid en doelmatigheid. De gemeenteraad heeft daaropvolgend in september 2011 het besluit tot nieuwbouw genomen.
4. Bij het raadsbesluit van 2011 is een leerlingenprognose bijgevoegd. Op basis van deze prognose én eigen prognoses van de scholen hebben de beide schoolbesturen in de intentieovereenkomst verklaard dat de capaciteit van het schoolgebouw (minimaal) de komende 15 jaar in de onderwijsbehoefte voorziet. Kwaliteit is niet onlosmakelijk verbonden met kleinschaligheid of grootschaligheid, zo leert de ervaring. Landelijke beoordeling van de onderwijskwaliteit toont dit aan: onder de goede scholen bevinden zich zowel grote als kleine instellingen. Van belang is dat kinderen zich

gekend weten, ongeacht de schaal van de school. In de afgelopen jaren zien we dat steeds meer gemeenten in overleg met de schoolbesturen grote VMBO scholen stichten. In de nabije omgeving: in de gemeenten Almelo, Raalte, Oldenzaal en Enschede staan scholen die meer dan 1000 leerlingen tellen. Aangezien het VMBO ook zorgleerlingen telt, bv. in het Leerwegondersteunend onderwijs, wordt ook wel gepleit voor een kleinschalige setting. In de gesprekken met de schoolbesturen horen we dat omwille van de aandacht voor ieder kind kleinschaligheid gepropageerd wordt, echter dat de schoolbesturen niet de financiële middelen van het Rijk ontvangen om het VMBO in een kleinschalige setting vorm te geven. Het VMBO hoort een motiverende leeromgeving te zijn met een uitgebreid scala aan praktijklokalen. Echter dit is financieel uitsluitend mogelijk wanneer een groot aantal leerlingen de beroepsgerichte leerwegen volgen. Leerlingen moet een brede oriëntatie worden geboden, maar het is te duur om een leerkracht een groepje van niet meer dan acht leerlingen te laten begeleiden. Als gevolg van de bekostiging blijkt dan ook dat schoolbesturen in den lande steeds meer kleine VMBO locaties sluiten. Zoals hiervoor aangegeven: niet de schaal is bepalend voor onderwijskwaliteit, maar de aandacht voor ieder kind. De uitdaging voor de schoolbesturen is het dan ook om dan in een grootschalige leeromgeving kleinschaligheid te organiseren. Er zijn meerdere voorbeelden van de manier waarop dit mogelijk is.

5. Zoals ook al in paragraaf 1.4 van de toelichting staat is de locatie Medaillon in de intergemeentelijke structuurschets (Hengelo/Enschede) uit 1996 aangewezen als te ontwikkelen woningbouwlocatie. Echter gezien de ontwikkelingen op de woningmarkt is ervoor gekozen fase 2 van Medaillon beschikbaar te stellen voor de bouw van het VMBO.

Het betreffende plangebied is gelegen in het intrekgebied van waterwinning Hasselo. Hiervoor geldt het voorzorgprincipe. Door toepassing van een duurzaam watersysteem voldoet het plan hieraan. Door het gebruik van niet-uitloobbare materialen bij de bouw van de school, waterafvoer en -berging middels wadi's (een wadi heeft een waterzuiverende functie) is er een verwaarloosbaar risico op grondwaterverontreiniging. Als extra maatregel zullen binnen het intrekgebied, maar buiten het plangebied, foutieve rioolaansluitingen in de Hasseler Es opgespoord en hersteld worden. Deze foutieve rioolaansluitingen hebben een negatief effect op de kwaliteit van het oppervlaktewater en het grondwater. Door alle bovengenoemde maatregelen wordt voldaan aan het stand still beginsel.

6. Op 18 oktober 2011 is door Eelerwoude de Notitie Toetsing Flora en Faunawet projectlocatie Dijksweg/Europalaan opgesteld. Deze is nu als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Hieruit blijkt dat nader onderzoek niet noodzakelijk wordt geacht. De voorgenomen werkzaamheden hebben naar verwachting geen negatief effect op strikt beschermde soorten (wel op enkele licht beschermde soorten). Het aanvragen van een ontheffing is niet noodzakelijk. De geplande werkzaamheden dienen echter wel buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden. De tekst in paragraaf 3.2.3 van de toelichting is hierop aangepast.
7. Zoals uit de berekeningen blijkt voldoet de geluidbelasting op de gevel van het schoolgebouw, na realisatie van de geluidwal, aan de voorkeursgrenswaarde zoals gesteld in de Wet geluidhinder. Voor buitenruimten behorend bij onderwijsgebouwen gelden geen normen. In artikel 2 en 3 van het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) is duidelijk aangegeven dat de eisen gelden voor gebouwen die zijn gelegen binnen 300 meter van een rijksweg en waar sprake is van een overschrijding of een dreigende overschrijding van de grenswaarden. Het besluit geldt dus niet voor buitenruimten. Overigens is wel gekeken naar de luchtkwaliteit ter plaatse. Uit berekeningen die zijn uitgevoerd met de monitoringstool blijkt dat de concentratie fijn stof en stikstofdioxide, op 10 meter van de rijksweg, al ruimschoots voldoet aan de geldende grenswaarden. Dit geldt voor zowel de huidige- als de toekomstige situatie. De school en de buitenruimten zijn op veel grotere afstand van de rijksweg gelegen.
8. De sporthal wordt gebouwd voor de school. De gemeente heeft namelijk de wettelijke zorgplicht om te voorzien in voldoende en adequate gymnastiekvoorzieningen. De school zal de sporthal overdag gebruiken. Voor de exploitatie van de hal is de school zelf verantwoordelijk, hiervoor ontvangt zij een vergoeding van het rijk. Vaak worden gymnastieklokalen en/of sporthallen in de avonden verhuurd aan verenigingen.
9. Naar verwachting zal aan enkele specifieke locaties buiten het VMBO plangebied extra aandacht moeten worden besteed aan de huidige omliggende infrastructuur. Hier zijn dan ook

budgetten voor gereserveerd. De nadruk in die aanbevelingen ligt ten aanzien van het VMBO vraagstuk vooral op de groepen fietsers in de ochtendspits periode en in mindere mate op de ongeveer maximaal 80 motorvoertuigen van docenten / personeelsleden. De benoemde verkeerskundige aandachtspunten zijn naar verwachting veilig in te richten. Bovendien is het verzorgingsgebied en de spreiding van de 1100 leerlingen vrij groot, dat wil zeggen dat de leerlingen vanuit de diverse windrichtingen naar de VMBO locatie zullen komen fietsen. In de middag is die spreiding van op verschillende momenten naar huis fietsende scholieren nog weer iets groter.

In het voorjaar van 2012 zijn verkeerstellingen gehouden op het omliggende wegennet van de toekomstige VMBO, zoals op de Fré Cohenstraat, Dijksweg en de bouwstraat Johannes Vermeerstraat. Deze verkeersintensiteiten bevatten dus ook de huidige verkeersaantrekkende bewegingen (de ritgeneratie) van lokale functies zoals van de manege de Kapberg, De Houtmaat en Medaillon bewoners (Medaillon nu voor ongeveer 45% gereed én bewoond van de ongeveer 209 woningen, peildatum maart 2013). Daarnaast is een berekening gemaakt voor de toekomstige ritgeneratie van de VMBO school inclusief avond activiteiten vanuit de functie sporthal/gymzalen. Dit totaal werd gebruikt voor toetsing en analyse in de verkeerskundige verkenning.

Specifieke locaties **buiten** het plangebied die extra aandacht vragen:

1. Ronde Bornsestraat

Op de hoofdwegenstructuur komt buiten het plangebied één locatie naar voren welke speciale aandacht en nader verkeerskundig onderzoek vraagt en dat is de rotonde Bornsestraat. Deze rotonde bereikt over enkele jaren zijn maximale verwerkingscapaciteit in de spitsperioden. Omdat fietsers op de rotonde voorrang hebben (eis Binnen de Bebouwde Kom), betekent dit dat bij de realisatie van de VMBO school meer fietsers de doorstroming van gemotoriseerd verkeer, zowel stad in als stad uit, versneld negatief kunnen gaan beïnvloeden. Het ombouwen tot een volledig door middel van een verkeersregelinstantie geregeld kruispunt is dan ook op de middellange tot lange termijn verkeerskundig wenselijk. Op redelijk korte termijn (medio 2014/2015) kan als tussenfase een upgradering van deze rotonde worden overwogen. Hierbij kan met betrekking tot het fietsverkeer bijvoorbeeld worden gedacht aan verhoogde brede rode asfaltplateaus om de voorrangssituaties voor fietsers en de zichtbaarheid extra te benadrukken.

2. Locatie busbaan Weusthag (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-Pieter de Hoochstraat-Achterhoekseweg-Johannes Vermeerstraat-Fré Cohenstraat.

Omdat op dit punt meer uitwisseling zal gaan plaatsvinden van verschillende modaliteiten en het dus drukker wordt, ligt hier nog een speciale ontwerp opgave. Ook deze benoemde verkeerssituatie vraagt de nodige extra aandacht, zeker in de spitsperioden, maar is verkeerskundig gezien veilig in te richten.

3. Locatie rijksweg A1/afrit 30/Rondweg en bedrijventerrein Westermaat

Het verkeersaanbod op doordeweekse werkdagen op de Bornsestraat - Rondweg is relatief hoog. Met name op het wegvak tussen de rotonde bij de Europalaan en de aansluiting met de Amerikalaan. Door de recente aanleg van extra infrastructuur en de diverse koppelingen tussen de verkeerslichten kan dit verkeer nu goed worden afgewikkeld.

Verkeer van en naar de nieuwe VMBO locatie maakt echter grotendeels gebruik van de Europalaan, waardoor het drukste wegvak van de Bornsestraat wordt vermeden. Gezien het feit dat het genoemde wegvak van de Bornsestraat - Rondweg nog beschikt over de nodige restcapaciteit, zal de ontwikkeling van een VMBO zeker niet leiden tot structurele verkeershinder op de Bornsestraat - Rondweg en omgeving.

4. Bornsestraat

Extra koopdagen op Plein Westermaat hebben in het verleden geleid tot een verslechterde doorstroming op Bornsestraat - Rondweg en tot terugslag van wachtrijen op de afrit van de rijksweg A1. Deze verslechterde doorstroming werd grotendeels veroorzaakt door een tekort aan parkeercapaciteit op Plein Westermaat. Sinds enkele maanden wordt bij een dreigend tekort aan parkeercapaciteit op Plein Westermaat, verkeer doorgestuurd naar een alternatieve parkeerlocatie op bedrijventerrein Campus. Sindsdien hebben er op de bekende koopdagen geen wachtrijen meer gestaan op de Bornsestraat - Rondweg en de afrit van de rijksweg A1. Gezien het feit dat de drukste dagen op Plein Westermaat de zondagen en feestdagen zijn, en de VMBO locatie op deze dagen geen of een zeer beperkt verkeersaanbod

heeft, zal de ontwikkeling van de VMBO school geen negatieve effecten hebben op de doorstroming op de Bornsestraat - Rondweg en omgeving tijdens deze koopdagen.

Heemtuin, volkstuinten en combibaan

De toekomstige functies Heemtuin en volkstuinten zijn kleinschalig van opzet en hebben grotendeels een lokaal verzorgingsgebied. Bovendien zal er ten behoeve van de volkstuinten uitsluitend biologisch dynamisch tuinieren plaatsvinden. Dit alles betekent concreet dat deze functies geen grote verkeersaantrekkende bewegingen zullen krijgen. De vrijwilligers van de Heemtuin zullen naar verwachting lopend of op de fiets komen.

Op basis van de nu in de vakliteratuur beschikbare kenmerken van beide functies, hebben we deze vergeleken aan de hand van de nieuwe CROW publicatie nr. 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Op een gemiddelde weekdag vinden er ongeveer tussen de 18 en 30 autobewegingen of ritten plaats gekoppeld aan de functie Heemtuin (bezoekers én werknemers). Met betrekking tot de functie volkstuinten vinden er op een gemiddelde weekdag ongeveer vier autobewegingen plaats (100% bezoekers). Daarbij komt ongeveer 40% van alle bezoekers met de fiets naar de volkstuinten. Voor een functie als de combibaan (schaatsen in de winter, skaten in de zomer) aan de Van Alphenstraat zijn geen gegevens in de vakliteratuur bekend. Toch verwachten we van de combibaan vergelijkbare geringe autobewegingen door bezoekers/gebruikers.

De conclusie kan derhalve niet anders zijn dan dat voor deze drie toe te voegen kleinschalige functies het in totaal om zeer beperkte extra verkeersbewegingen voor gemotoriseerd verkeer zal gaan. In geval van incidentele en/of gecombineerde open dagen en evenementen, kan het openbare parkeerterrein aan de Van Alphenstraat goed dienst doen als geconcentreerde bezoekers parkeerplaats.

Dijksweg

Op de Dijksweg mag nu nog 50 km/u worden gereden, maar dit zal worden afgewaardeerd en gecategoriseerd naar een 30 km/u weg, ook wel erftoegangsweg genoemd. De VMBO krijgt wel een tweede ontsluiting bestemd voor fietsverkeer via de Dijksweg door middel van een fietsdoorsteek. Deze fietsdoorsteek zal nog wel gedimensioneerd worden als secundaire ontsluiting en calamiteitentoeegang uitsluitend bestemd voor hulpdiensten zoals brandweer en ambulance. Het gebruik van de route Dijksweg - Houtmaatweg door gemotoriseerd verkeer als toegangsweg naar de VMBO en het daarmee mijden van de met drempelplateaus te herinrichten Johannes Vermeerstraat, zal naar verwachting beperkt zijn. De lus Dijksweg-Houtmaatweg-Fré Cohenstraat of omgekeerd betekent concreet 730 meter meer omrijden dan via de Johannes Vermeerstraat (totale lengte 1.020 m). Bovendien betekent rijden via de directe en kortere route Johannes Vermeerstraat qua oriëntatie de kant op gaan waar je al bestuurder ook naar toe wilt. Er zal nog worden onderzocht of het wenselijk en/of noodzakelijk is de Dijksweg af te sluiten voor wijkvreemd gemotoriseerd verkeer. Bij een eventuele fysieke afsluiting kan de bereikbaarheid en vindbaarheid van diverse lokale functies in het gebied namelijk verslechteren. Bijkomend nadeel bij fysieke afsluitingen in dergelijke situaties is zoekend verkeer dat op particuliere uitwegen moet gaan keren. Dit geeft niet alleen een onrustiger verkeersbeeld, maar ook irritaties bij zowel het zoekverkeer alsmede bij bewoners.

Medaillon

Het genoemde 'verkeersafwikkelingsplan' is er wel degelijk. Al in 2011 zijn de benodigde verkeersbesluiten genomen, formeel vastgesteld en stedenbouwkundig ingebed in het definitief stedenbouwkundig plan Medaillon. Hierin zijn alle verkeersmaatregelen welke voortvloeien uit die verkeersbesluiten en de wijze van ontsluiten (circulatiemodel) van het plan Medaillon voor alle modaliteiten beschreven. Beleidsuitgangspunt bij dergelijke plannen is ook de integratie van directe, logische en veilige fietsroutes en deze aan te sluiten op het bestaande fietsnetwerk om daarmee het fietsgebruik, zeker als alternatief voor de korte autoritten, te stimuleren. Tevens zal ter hoogte van de Willem de Kooningstraat – busbaan Weusthag een HOV halte worden gerealiseerd ten behoeve van de bereikbaarheid van Medaillon per openbaar vervoer,

Van het definitief stedenbouwkundig plan Medaillon is uiteraard kennis genomen voor de realisatie en integratie van het verkeerskundig model voor het plangebied VMBO.

De huidige bouwstraat Johannes Vermeerstraat zal in de toekomstige woonrijp fase duurzaam veilig worden ingericht als 30 km/h zone, net als de andere woonstraten in Medaillon. Dit gebeurt door middel van drempelplateaus op strategische en logische locaties zoals bijvoorbeeld op kruisingsvlakken. De toekomstige woonstraat Johannes Vermeerstraat vormt een belangrijke ontsluitingsweg voor veel Medaillon bewoners. Maar ook diverse bewoners

van de wijk Hengelose Es maken op dit moment gebruik van deze bouwstraat.

10. Autoparkeren.

Voor het bepalen van parkeernormen en ten aanzien van parkeervraagstukken wordt in Nederland veel gebruik gemaakt van de publicaties over parkeerkencijfers zoals die worden uitgegeven door kennisinstituut CROW uit Ede. Dit wordt vaak bedoeld met een verwijzing naar vakliteratuur. Daarnaast is er uiteraard gebruik gemaakt van de gegevens zoals deze door initiatiefnemers, zoals in dit geval de schoolbesturen zelf zijn aangeleverd. Op basis van de beschikbare rekenmethoden en de gegevens van de scholen, is een berekening voor de parkeerbehoeftes gemaakt met als doel een zo realistisch mogelijk totaalbeeld te krijgen van de parkeerbehoefte voor deze specifieke functie op deze perifere locatie.

Voor de modaliteit auto is destijds gebruik gemaakt van CROW publicaties nummer 182 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering' en de eigen door de gemeenteraad vastgestelde 'Nota Autoparkeren' Niet alle functies staan vermeld in de Nota Autoparkeren (Bijlage 3, Parkeernormen 2009), alleen de belangrijkste en meest relevante. De lijst voor 'alle functies' zou veel te lang worden en is eigenlijk nooit compleet. Het samenstellen van normen voor specifieke functies en/of bijzondere of afwijkende situaties en/of op bijzondere locaties komt meer voor in Hengelo. Voor grote en bijzondere functies zoals een VMBO school inclusief sporthal/gymzalen accommodatie op een perifere locatie, is een dergelijke maatwerk benadering dan ook toepast. Dit laatste betekent dat de uiteindelijk toegepaste parkeernorm significant hoger ligt dan de parkeernormen zoals vermeld in Bijlage 3 van de Nota Autoparkeren, welke is beschreven op basis van de eenheid 'leslokaal'. Dat wil zeggen een parkeerbehoefte van 0,80 parkeerplaats per leslokaal in de geografisch stedelijk zone 'rest bebouwde kom'. Dit komt overeen met ongeveer 32 parkeerplaatsen en deze methodiek bleek te grof en te onnauwkeurig.

De werkelijke parkeervraag is bepaald op basis van mobiliteitsgedrag en modal split vanuit de huidige praktijk en aangeleverd door de schoolbesturen in combinatie met beschikbare kenmerken voor dergelijke functies vanuit de CROW vakliteratuur. Op een gemiddelde werkdag is 80% van alle 123 docenten/personeelsleden aanwezig en van die 80% komt maximaal 80% met de eigen auto (bezettingsgraad één persoon per auto). Dit komt overeen met een totale parkeerbehoefte van 79 parkeerplaatsen. Er zullen afgerond 80 parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Deze parkeerbehoefte van 80 parkeerplaatsen komt ook beter overeen met de gemeentelijke parkeernormen per andere eenheid 'student/begeleider' voor de functies voorbereidend dagonderwijs in de andere twee geografische stedelijke zones 'tot grens centrumring' of 'tot grens wijkring'.

Fietsparkeren.

Voor de modaliteit fiets is er gebruik gemaakt van CROW publicatie nr. 230 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer' en CROW publicatie nr. 291 'Leidraad Fietsparkeren'.

Ten behoeve van VMBO leerlingen én docenten/personeelsleden dienen in totaal minimaal 1.287 stuks fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te worden gerealiseerd zo dicht mogelijk bij de hoofdentree aan de Fré Cohenstraat zijde. Dit is inclusief 20% frictieleegstand, oftewel een bezettingsgraad percentage van 'vol' van 80%. Ten behoeve van de sporthal/gymzalen accommodatie dienen minimaal 45 fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te worden gerealiseerd direct bij de hoofdentree van de sporthal/gymzalen op het VMBO terrein.

11. Bevoorrading (laden en lossen) door expeditieverkeer zal volledig op eigen terrein van de VMBO school plaats gaan vinden. Hoe vaak dit gemiddeld per dag of per week, op welk tijdstip dit zal plaatsvinden, met welke type voertuig(en) en op welke specifieke locatie op het VMBO terrein zelf, is nu nog niet bekend. Dit wordt nog nader uitgewerkt richting de Definitief Ontwerp fase van het VMBO gebouw zelf inclusief de bijbehorende terreininrichting. De aan- en afvoerroute is via de Fré Cohenstraat en de separate uitwegconstructie voor gemotoriseerd verkeer. Ook de expeditie route op eigen terrein zal dan nader worden uitgewerkt richting de Definitief Ontwerp fase. Het langzaam (fiets)verkeer heeft dus in totaal twee eigen separate uitwegen of ontsluitingen, één aan de Fré Cohenstraat en één aan de Dijksweg.
12. Halen en brengen bij scholen is een verkeers- en parkeervraagstuk dat vooral speelt bij basisscholen (groep 1 t/m 8) en bij kinderdagverblijven. VMBO leerlingen hebben de leeftijd van 12-16 jaar en de meeste leerlingen kunnen en zullen dan ook zelfstandig naar school fietsen. Een kleine groep VMBO leerlingen zal met het (hoogwaardig) openbaar vervoer gaan reizen (buslijn 8 en 13). De Kiss en Ride (K&R) locatie zal op basis van bovenstaande beperkt blijven tot slechts

enkele parkeerplaatsen. Toch is het wenselijk daar in een vroeg stadium over na te denken en indien mogelijk, die enkele K&R plaatsen te faciliteren. Hoe deze K&R zone er precies uit komt te zien en waar deze kan worden gerealiseerd, is op dit moment nog niet bekend. Dit wordt nog nader uitgewerkt richting de Definitief Ontwerp fase.

13. Wij zijn van mening dat het ontwerp bestemmingsplan voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.
Sinds 2005 en met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 en afdeling 3:4 van de Algemene Wet bestuursrecht (Awb), is de verplichting van de raad om degenen die hun zienswijzen kenbaar hebben gemaakt, in een hoorzitting in de gelegenheid te stellen tot het geven van een nadere mondelinge toelichting, komen te vervallen. De gemeente Hengelo volgt deze lijn.
Het ontwerp bestemmingsplan VMBO zal ter vaststelling worden aangeboden aan de raad. Voorafgaand daaraan zal dit bestemmingsplan worden behandeld in de commissie Fysiek. Indien gewenst kan in deze commissievergadering spreektijd aangevraagd worden om de zienswijze nader toe te lichten.

3. Koninklijke BAM Groep nv, mr. R.M. Mussaeus, namens AM B.V. Postbus 20, 3980 CA Bunnik

1. AM B.V. is projectontwikkelaar en eigenaar van de percelen (kadastrale nummers 1445, 1444 en 1153). Op bijgevoegde tekening is een afstandsnorm van 30 meter vanaf de eigendomsgrens aangegeven.
AM B.V. is druk doende de percelen te ontwikkelen. Hiertoe is een stedenbouwkundige visie opgesteld. Deze visie is bijgevoegd. Als de stedenbouwkundige visie wordt vergeleken met de tekening dan blijkt dat door de afstandsnorm van 30 meter de stedenbouwkundige visie door hen niet kan worden gerealiseerd.
AM B.V. wil dat het ontwerp bestemmingsplan VMBO zodanig wordt aangepast dat de stedenbouwkundige visie wel kan worden gerealiseerd. Hierbij moet rekening gehouden worden met de afstandsnorm van 30 meter en de ontsluiting van de percelen van hen.

Reactie

1. Het perceel van AM waar de afstandsnorm van 30 meter op ligt heeft volgens het op 5 december 2012 onherroepelijk geworden bestemmingsplan 't Weusthag de bestemming "agrarisch". AM heeft geen inspraakreactie of zienswijze ingediend over het bestemmingsplan 't Weusthag. De stedenbouwkundige visie die door Hegeman ontwikkeling in opdracht van AM is opgesteld heeft dan ook geen formele status gekregen in het bestemmingsplan 't Weusthag. Voor de ontwikkeling van het VMBO hoeft dan ook geen rekening te worden gehouden met de plannen van AM.

III CONCLUSIE

De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding tot aan het aanbrengen van wijzigingen in de regels of de verbeelding van het ontwerp bestemmingsplan VMBO.
Wel zijn naar aanleiding van de ingediende zienswijzen in de toelichting van het bestemmingsplan VMBO de paragrafen over de aanleiding tot een nieuw bestemmingsplan, Flora en Fauna en Verkeer en parkeren aangepast.