

ZIENSWIJZENRAPPORT
BESTEMMINGSPLAN “Vroomshoop-Oost 3, woongebied”

Datum vaststelling gemeenteraad: 17 december 2024

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave

1	INLEIDING EN ACHTERGROND	3
2	LEESWIJZER.....	3
3	ZIENSWIJZE RECLAMANT 1	5
4	ZIENSWIJZE RECLAMANT 2	10
5	ZIENSWIJZE RECLAMANT 3	11
6	ZIENSWIJZE RECLAMANT 4	17
7	ZIENSWIJZE RECLAMANT 5	22
8	ZIENSWIJZE RECLAMANT 6	25
9	ZIENSWIJZE RECLAMANT 7	30
10	ZIENSWIJZE RECLAMANT 8 (Veilig Verkeer Nederland)	37
11	ZIENSWIJZE RECLAMANT 9.....	41
12	WIJZIGINGEN	45

1 INLEIDING EN ACHTERGROND

Voor u ligt het zienswijzenrapport met een samenvatting van de ingediende zienswijzen en beoordeling daarvan naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan “Vroomshoop-Oost 3, woongebied”.

Het ontwerpbestemmingsplan

Het plan heeft als doel om de gronden ten noorden van fase 2 van Vroomshoop-Oost tot ontwikkeling te brengen. Het plan voorziet in maximaal 250 nieuwe woningen, waarbij een programmatische verdeling wordt aangehouden van 30% sociale huur, 40% betaalbare koopwoningen en 30% dure woningen. Binnen het sociale huurprogramma is ruimte voor 22 gestapelde woon(zorg)eenheden. Verder voorziet het plan in een nieuw kindcentrum (de nieuwe Oranjeschool) welke onderdak biedt aan een basisschool (circa 270 leerlingen), buitenschoolse opvang en een kinderdagverblijf. Het identificatienummer van het bestemmingsplan is NL.IMRO.1700.BPVHVhOostFase3WG-ont1.

Het genoemde ontwerpbestemmingsplan heeft als ontwerp met ingang van 30 november 2023 voor een periode van zes weken, voor een ieder ter inzage gelegen. Het ontwerpplan met de bijbehorende stukken kon worden geraadpleegd via de gemeentelijke website www.twenterand.nl/digitaalinzien en de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl. In overeenstemming met artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening is de kennisgeving hieromtrent gepubliceerd in het digitaal gemeenteblad en in het huis-aan-huis blad “InTwenterand” op 29 november 2023.

Afweging van belangen

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 dienen de in het geding zijnde (individuele) belangen op een zorgvuldige wijze te zijn afgewogen.

De gevolgen van het vast te stellen bestemmingsplan zijn niet alleen beoordeeld aan de hand van het vast te stellen bestemmingsplan, maar ook de belangen van degenen die een zienswijze hebben ingediend zijn in de afweging betrokken. Het vast te stellen bestemmingsplan levert in onze optiek een wenselijk planologische situatie op, welke wij vanuit ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar achten. Gelet op de aspecten die in de plantoelichting zijn opgenomen en de belangen van degenen die een zienswijze hebben ingediend, worden vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening de belangen niet op een onaanvaardbare wijze aangetast.

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is van negen reclamanten een zienswijze ontvangen. Daarvan zijn er acht tijdig ingediend. Eén zienswijze is niet ontvankelijk verklaard aangezien deze na het verstrijken van de terinzage termijn is ingediend. Het voorliggende zienswijzenrapport maakt onderdeel uit van het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan. In verband met de privacy is een aparte bijlage gemaakt met de (persoons)gegevens van de indieners van de zienswijze.

2 LEESWIJZER

De ontvangen zienswijzen en het gemeentelijk standpunt daarop worden besproken in het volgende hoofdstuk. De zienswijzen zijn samengevat en van een gemeentelijk standpunt voorzien. Vooraf wordt nog opgemerkt dat, voor zover niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk

en uitputtend is ingegaan, dat niet betekent dat de zienswijze niet integraal in de overwegingen is betrokken. Een zienswijze is in haar geheel beoordeeld.

In het laatste hoofdstuk is een overzicht weergegeven van de verschillende wijzigingen die zijn doorgevoerd in het bestemmingsplan.

3 ZIENSWIJZE RECLAMANT 1

Datum brief : 14 december 2023

Datum ontvangst : 19 december 2023

3.1 Verkeersveiligheid

Reclamant merkt op dat er 's morgens en 's middags gemiddeld 81 auto's per dag naar de school aan de Oranjestraat gaan. Daarbij geeft reclamant aan dat zodra de kinderen bij de school zijn afgezet de snelheid van het verkeer behoorlijk hoog is. In de middag vreest reclamant voor één lange file of opstopping van auto's omdat ouders hun kind van school halen en dan nog met elkaar blijven praten.

Verder geeft reclamant aan dat aan de Kruidenlaan een speelplaats voor kinderen is waar het altijd behoorlijk druk is. Reclamant moet regelmatig remmen en uitkijken omdat de kinderen slecht zichtbaar zijn achter de haag. Reclamant is van mening dat het er door de planuitwerking niet veiliger op wordt.

Tot slot merkt reclamant op dat er als gevolg van de buitenschoolse opvang zeker 12 uur per dag verkeer in plan Oost aanwezig is. Omdat er veel kleine kinderen in plan Oost zijn, vraagt reclamant om vooraf maatregelen te nemen en niet achteraf, mocht er iets gebeuren.

Gemeentelijk standpunt

Allereerst moet worden opgemerkt dat de stedenbouwkundige opzet is gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. De locatie van de school met kindcentrum is verplaatst vanuit het zuiden van het plangebied naar de oostzijde, waarbij eveneens gekozen is om een extra ontsluitingsroute op de Europasingel aan te leggen.

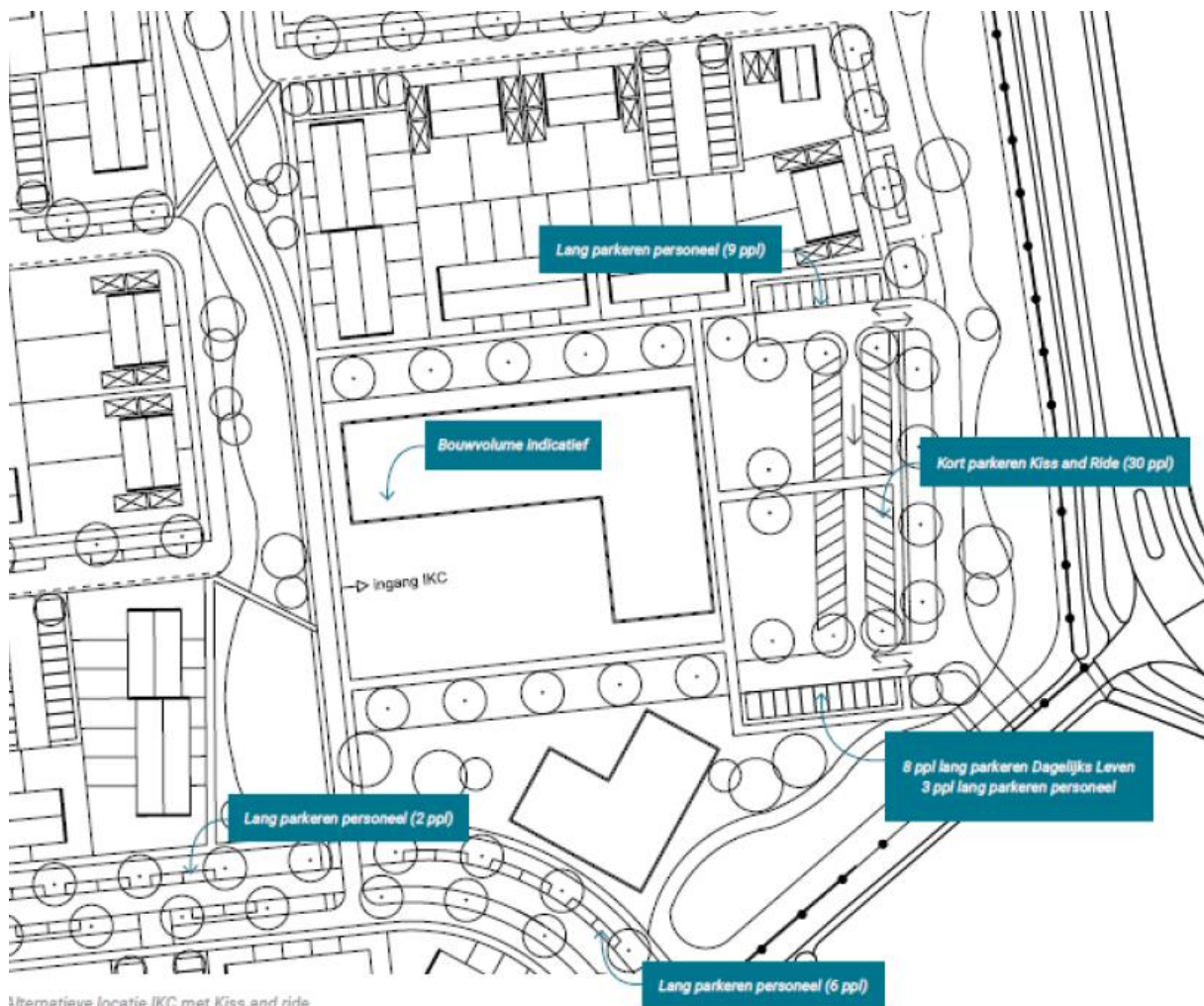
Er is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd (en door ons beoordeeld) welke als bijlage 15 bij de toelichting van het bestemmingsplan is bijgevoegd. Daarin is onder andere onderzocht wat de verkeerseffecten van het planvoornemen zijn en hoe de verkeerssituatie in het plangebied geregeld is.

Het vertrekpunt voor de ontsluitingsstructuur voor het gemotoriseerde verkeer is in onderstaande afbeelding weergegeven met de groene kleur. Het plangebied kent een 'dorpsring' met daartussen woonstraten. Alle straten in het plangebied kennen tweerichtingsverkeer.



Het vertrekpunt voor de hoofdontsluiting voor fietsers en voetgangers is in bovenstaande afbeelding met de paarse kleur weergegeven. Voor fietsers en voetgangers is een meer fijnmazig netwerk beschikbaar. De fietsers/voetgangers kunnen daarbij eventueel ook gebruik maken van de structuur voor het gemotoriseerde verkeer. Voor de fietsers en voetgangers is er een directe ontsluiting aan de noordzijde (Tonnendijk), de westzijde (Oranjestraat), zuidzijde (Vroomshoop-Oost fase 1/2) en oostzijde (Europasingel). Via deze verbindingen wordt het langzaam verkeer op een directe en veilige manier ontsloten. Ook is er een doorsteek voor fietsers/voetgangers tussen de parkeervoorziening bij de school en het woongebied ten noorden van deze locatie.

De schoolomgeving kent een overzichtelijke verkeersstructuur (zie onderstaande afbeelding), waarbij de ontsluiting voor fietsers en voetgangers (westzijde gebouw) en autoverkeer (oostzijde gebouw) bij voorkeur gescheiden zijn. De ingang voor fietsers/voetgangers sluit aan op de centrale verbinding voor langzaam verkeer. Hiermee is het aantrekkelijk om te voet of per fiets naar school te komen. Aan de zuidzijde is één centrale oversteekvoorziening voorzien, waarmee het fietspad richting Oranjestraat en Vroomshoop-Oost fase 1 en 2 bereikbaar is.



Wat betreft de verkeersveiligheid voorziet de weginrichting binnen het planvoornemen in de basis in een verkeersveilige inrichting voor alle verkeersdeelnemers. Alle wegen in het plangebied zijn gecategoriseerd als 'erftoegangsweg', waar het verblijven centraal staat. De afmetingen in de wegprofielen, de maximumsnelheid van 30 km/uur en gelijkwaardige voorrangssituaties in de wijk sluiten aan bij het principe van de Duurzaam Veilige wegencategorisering, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Het verkeer in de wijk bestaat uitsluitend uit bestemmingsverkeer, waarbij het grotendeels om bewoners gaat en in kleine mate om bezoekers. De bewoners kennen de verkeerssituatie, waardoor beter duidelijk is welk verkeersgedrag verwacht mag worden. Het feit dat er geen doorgaand verkeer

door de wijk rijdt heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. De Oranjeschool ontsluit enkel op de Penningkruid/Europasingel. Hierdoor wordt schoolverkeer uit het woongebied van de wijk gehouden. Het éénrichtingsregime bij de Kiss & Ride voorziening en de scheiding tussen fietsers/voetgangers en het gemotoriseerde verkeer dragen positief bij aan de verkeersveiligheid in de schoolomgeving.

Fietsverkeer kan op een verkeersveilige wijze gebruik maken van de infrastructuur in het plangebied. De weginrichting en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer geven op wegvakniveau geen aanleiding voor aanvullende maatregelen voor fietsverkeer. De centrale fietsverbindingen door de wijk hebben een positief effect op de verkeersveiligheid. De vormgeving van de aansluitingen van de fiets-/voetgangersverbindingen op het omliggende wegennet vormt bij de nadere uitwerking wel een aandachtspunt. Een ander aandachtspunt voor de nadere uitwerking zijn de toegankelijkheidseisen voor ouderen/mindervaliden in het plangebied.

Er kan geconcludeerd worden dat het verkeer in het plangebied veilig kan worden afgewikkeld. Tot slot wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden in het plangebied vastlegt. Een bestemmingsplan heeft als zodanig geen concrete betrekking op de wijze waarop de openbare ruimte precies wordt ingericht. Dit betreft een aspect dat ziet op de uitvoering van een bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze leidt op zichzelf niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

3.2 Jeugd op schoolplein

Reclamant vraagt zich af wat er na schooltijd op het schoolplein gebeurt. Op het schoolplein van de Oranjeschool is er elke avond jeugd.

Gemeentelijk standpunt

Om de overlast van hangjongeren tegen te gaan kunnen bij de definitieve uitwerking van het plan fysieke maatregelen worden toegepast. Diverse brede scholen, zoals die in Westerhaar en Vroomshoop, hebben camera's en verlichting geïnstalleerd om overlast te verminderen. Tevens kunnen maatregelen worden genomen om het schoolplein buiten schooltijden fysiek volledig af te scherm.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan

3.3 Verkeersinrichting en parkeren

Reclamant merkt op dat bij de parkeerplaatsen bij de nieuwe school al grotendeels bezet zijn door het personeel. Doordat er een voetpad vanaf Penningkruid naar de school loopt, vreest reclamant dat ouders hun auto aan de Penningkruid parkeren.

Gemeentelijk standpunt

In het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft een verkeerskundig adviesbureau onderzoek gedaan naar de parkeer- en verkeerseffecten van het kindcentrum. In het kader van dit onderzoek is de parkeerbehoefte van het kindcentrum in beeld gebracht.

Voor de Oranjeschool geldt een gemeentelijke parkeernorm zoals dat is vastgesteld door de gemeenteraad in de Beleidsnota Parkeernormen gemeente Twenterand 2018 van 0,75 parkeerplaats per leslokaal (exclusief Kiss & Ride). Uitgaande van 12 leslokalen resulteert dit voor de school in een parkeerbehoefte van 9,0 parkeerplaatsen. Voor de Oranjeschool komt tevens een Buitenschoolse Opvang (BSO), waardoor voor het personeel 3 parkeerplaatsen zijn toegevoegd in de parkeereis.

Voor de kinderopvang schrijft de gemeentelijke beleidsnota parkeernormen geen specifieke parkeernorm voor, maar verwijst naar de CROW kencijfers. Hieruit volgt een gemiddeld parkeerkencijfer van 1,4 parkeerplaats per 100 m² BVO. Uitgangspunt is dat 24% van de footprint van 1.940 m² is gereserveerd voor het kinderdagverblijf wat neerkomt op 465 m² BVO. Dit resulteert in een parkeerbehoefte van $465 * 1,4/100 = 6,51$ (afgerond) 7 parkeerplaatsen.

Voor de Oranjeschool, kinderopvang en BSO wordt een Kiss & Ride voorziening gerealiseerd voor het brengen en halen van leerlingen. De beleidsnota parkeernormen van de gemeente Twenterand schrijft voor Kiss & Ride voorzieningen geen specifieke parkeernorm voor. Om het benodigd aantal parkeerplaatsen te berekenen is daarom conform artikel 3.1 van de beleidsnota parkeernormen gemeente Twenterand 2018 gemaakt van de parkeerkencijfers en rekenmethodiek volgens het CROW. De methodiek gaat uit van een aandeel leerlingen dat per auto naar school reist met daarbij reductiefactoren voor de parkeerduur en het aantal leerlingen per auto. Voor de onderbouw (groep 1 t/m 3) gaat de CROW methodiek er vanuit dat tussen de 30 en 60% van de leerlingen per auto wordt gebracht en gehaald. Voor de bovenbouw (groep 4 t/m 8) ligt de bandbreedte op 5 tot 40% en voor een kinderdagverblijf op 50 tot 80%.

Onderstaande tabel toont het resultaat van de berekening voor het aantal Kiss & Ride parkeerplaatsen

	Aantal leerlingen	% met auto	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto	aantal Kiss & Ride parkeerplaatsen		
					min	gem	max
groep 1 t/m 3	100	30 - 60 %	0,5	0,75	11	17	23
groep 4 t/m 8	170	5 - 40 %	0,25	0,85	2	8	14
kinderopvang	30	50 - 80 %	0,25	0,75	3	4	5
Totaal Kiss & Ride					16	29	42

Tabel 2.3 Benodigd aantal parkeerplaatsen Kiss & Ride Oranjeschool

Tabel 1: Benodigd aantal parkeerplaatsen Kiss & Ride Oranjeschool

Samengebracht kent de school/opvang een parkeereis van 48 parkeerplaatsen, waarvan 19 parkeerplaatsen voor personeel en 29 parkeerplaatsen voor de Kiss & Ride voorziening. In het stedenbouwkundig ontwerp zijn op dit moment 20 parkeerplekken voor personeel en 30 parkeerplaatsen voor de Kiss & Ride voorziening opgenomen, wat het totale parkeeraanbod op 50 parkeerplaatsen brengt. Hiermee wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Aanvullend is er bij de Kiss & Ride voorziening een uitbreidingsoptie voor nog eens 10 extra parkeerplaatsen (indien nodig).

Tot slot geldt dat de aanleg en instandhouding van parkeerplaatsen in de planregels is geborgd in artikel 15.1 'Parkeren en laden/lossen. Daarin is bepaald dat bij een omgevingsvergunning voor bouwen geldt dat de inrichting van de bij het bouwplan behorende en daartoe bestemde gronden zodanig moet plaatsvinden dat op eigen terrein voldoende parkeergelegenheid ten behoeve van het parkeren en/of stallen van voertuigen wordt gerealiseerd en in stand gehouden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

3.4 Afbreuk woongenot en planschade

Reclamant merkt op dat 25 jaar geleden geen sprake was van een nieuwe school. Reclamant vreest dat het woongenot wordt aangetast en merkt op planschade in te dienen door toename van verkeer- en geluidsoverlast.

Gemeentelijk standpunt

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 dienen de in het geding zijnde (individuele) belangen op een zorgvuldige wijze te zijn afgewogen.

Het plan betreft een uitwerking van de gefaseerde uitwerking van masterplan Vroomshoop Oost. In het bestemmingsplan 'Vroomshoop Oost', vastgesteld op 25 januari 2000, was reeds een structuurschets voor het beoogde woongebied voor de gehele oostflank van Vroomshoop opgenomen. Vervolgens is dat eveneens in de Structuurvisie Twenterand, vastgesteld op 19 juli 2011 aangeduid als 'ontwikkeling wonen (bestaande planvorming)'. In de Omgevingsvisie Twenterand is daarnaast Vroomshoop Oost-Fase 3-4 aangemerkt als sleutelproject voor woningbouw.

Dat een nieuwe school in het bestemmingsplan 'Vroomshoop Oost' destijds niet in de structuurschets was opgenomen is opgenomen, betekent niet dat deze daarom niet alsnog gerealiseerd kan worden. Immers, 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.

Zowel in de Structuurvisie Twenterand als de huidige Omgevingsvisie Twenterand 1.0 was en is opgenomen dat de gemeente Twenterand als centrale doel heeft om het bestaande voorzieningenniveau op peil te houden en aan te passen aan de veranderende vraag als gevolg van de wijzigende bevolkingssamenstelling. Daarbij vinden wij het belangrijk dat het goed wonen is in Twenterand. Daarvoor is het belangrijk dat er een veilige, gezonde woonomgeving is met goede (maatschappelijke) voorzieningen.

Daarnaast heeft de gemeenteraad op 30 mei 2023 het Integraal Huisvestingsplan Onderwijs Gemeente Twenterand (2023-2029) vastgesteld (hierna: IHP). De leerlingenprognoses laten zien dat de Oranjeschool licht zal groeien, met name als gevolg van de nieuwbouwplannen in Vroomshoop-Oost. Aangezien het bestaande schoolgebouw 95 jaar oud is en niet meer voldoet aan de eisen van deze tijd, heeft de PCPO-Vroomshoop gekozen om nieuw te bouwen in plaats van het huidige gebouw te renoveren. Er is op de bestaande locatie immers geen ruimte meer voor uitbreiding en ook is het gebouw niet energiezuinig en duurzaam. Tevens is gebleken dat de verkeersafwikkeling bij de bestaande schoollocatie leidt tot overlast. Daardoor is nieuwbouwen op de beoogde nieuwbouwlocatie een logische keuze.

Daarbij geldt wel dat de locatie van de school met kindcentrum in het vast te stellen bestemmingsplan is verplaatst ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. De locatie is verplaatst vanuit het zuiden van het plangebied naar de oostzijde, waarbij eveneens gekozen is om een extra ontsluitingsroute op de Europasingel aan te leggen. Daardoor kent de schoolomgeving een verkeersveilige en overzichtelijke verkeersstructuur en wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

In het kader van het bestemmingsplan zijn de noodzakelijke omgevingsaspecten onderzocht (hoofdstuk 4 van de toelichting). Het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan levert in onze optiek een wenselijke 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, levert het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de naaste omwonenden op.

Alle in het geding zijn (individuele) belangen zijn op een zorgvuldige wijze afgewogen en de noodzakelijke onderzoeken ten behoeve van de omgevingsaspecten zijn uitgevoerd. Van een onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat van reclamant is geen sprake.

Het staat reclamant vrij om een verzoek om planschade in te dienen. Een dergelijk verzoek kan

worden ingediend als het bestemmingsplan onherroepelijk wordt. Er bestaat geen grond voor het oordeel dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat hieraan in redelijkheid een doorslaggevend gewicht moet worden toegekend. Gelet op de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 geldt overgangsrecht. Op grond van artikel 4.19 Invoeringswet Omgevingswet geldt dat schade die is veroorzaakt door een bestemmingsplan dat als ontwerp ter inzage is gelegd vóór inwerkingtreding van de Omgevingswet, het oude recht van toepassing blijft tot 5 jaar na het van kracht worden van het bestemmingsplan (art. 4.19, lid 2, Invoeringswet Omgevingswet).

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan

3.5 Verplaatsing school richting Oranjestraat

Reclamant stelt voor om de school te verplaatsen richting het noordoosten richting de Europasingel.

Gemeentelijk standpunt

Als gevolg van ingediende zienswijzen wordt de locatie van de school verplaatst richting de Europasingel. Het bestemmingsplan wordt gewijzigd in die zin dat het kindcentrum wordt verplaatst richting de Europasingel. Ter plaatse van de locatie van het kindcentrum in het ontwerpbestemmingsplan worden in het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan woningen gerealiseerd. In het kader van het vast te stellen bestemmingsplan zijn de noodzakelijke omgevingsaspecten onderzocht (hoofdstuk 4 van de toelichting). Het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan levert in onze optiek een wenselijke 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, levert het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de naaste omwonenden op.

Conclusie

Aan de zienswijze van reclamant wordt tegemoetgekomen door aanpassing van het plan.

3.6 Overlast warmtepompen en airco's school

Reclamant merkt op dat er buiten de school ook warmtepompen en/of airco's komen te staan. Daar staan bepaalde regels voor wat betreft de decibellen, maar 's nachts heb je een andere beleving wat geluid betreft dan overdag (algemene klacht in Nederland). Reclamant vreest voor overlast van warmtepompen en airco's van de school.

Gemeentelijk standpunt

Zowel in het voorheen geldende Bouwbesluit 2012 als onder de Omgevingswet (die sinds 1 januari 2024 in werking is getreden) gelden normen voor buitenunits van airco's en warmtepompen. In artikel 4.107 Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) is opgenomen dat de geluidbelasting van een installatie voor warmte- of koudeopwekking die is opgesteld buiten de uitwendige scheidingsconstructie van een bouwwerk maximaal 40 dB bedraagt voor een andere woning. Bij de definitieve aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van het kindcentrum dient door middel van een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat aan deze normen voldaan wordt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan

4 ZIENSWIJZE RECLAMANT 2

Datum brief : 22 december 2023

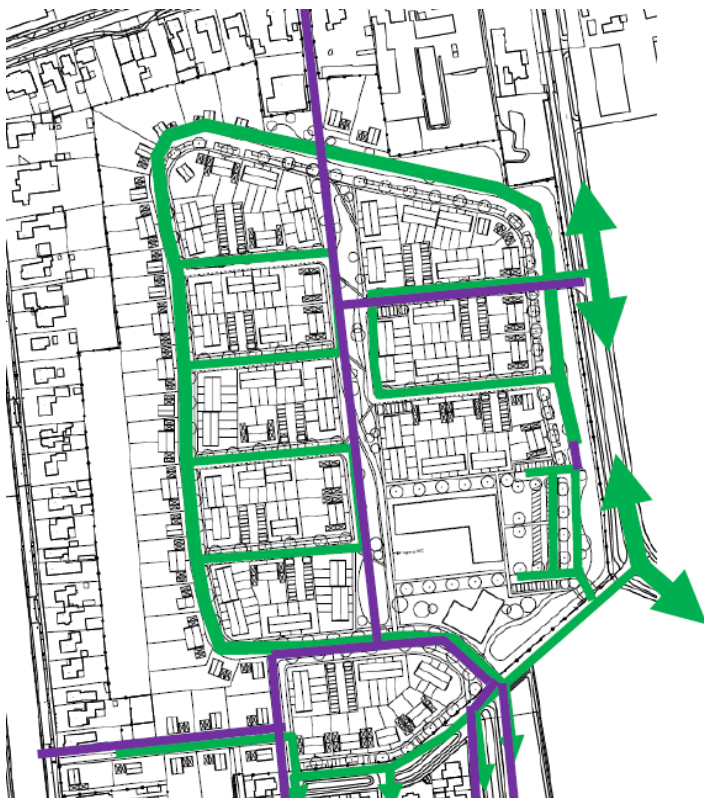
Datum ontvangst : 28 december 2023

4.1 Ontsluiting Oranjestraat tussen nummers 27 en 28

Reclamant maakt zich zorgen over de ontsluiting van de Oranjestraat tussen nummers 27 en 28, aangezien er verschillende varianten zijn besproken. Reclamant is het niet eens met de ontsluiting van het autoverkeer op de Oranjestraat richting Penningkruid maar stelt voor dat er gekozen wordt voor ontsluiting op de Oranjestraat door middel van fiets-/voetgangerspad.

Reactie

Zoals in figuur 2.3 van het verkeersonderzoek, welke als bijlage 15 bij de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan is bijgevoegd, is weergegeven wordt er vanuit het plangebied geen ontsluiting voor autoverkeer vanaf de Penningkruid op de Oranjestraat gerealiseerd. Er wordt enkel een fiets- en wandelverbinding van het Penningkruid naar de Oranjestraat gerealiseerd. Dit is met de paarse lijn weergegeven in onderstaande afbeelding. Vanaf de Oranjestraat kan het autoverkeer niet de nieuwe wijk in. Dit is enkel mogelijk via de Europasingel of vanuit fase 1 en fase 2.



Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

5 ZIENSWIJZE RECLAMANT 3

Datum brief : 19 december 2023

Datum ontvangst : 28 december 2023

5.1 Onveilige verkeerssituaties ten aanzien van school en bouwverkeer

Reclamant merkt op dat de nieuwe school in Vroomshoop-Oost leidt tot onveilige situaties in de Oranjestraat als gevolg van de voortdurende groei van het aantal leerlingen, de beperkte aanrijroutes en parkeergelegenheden.

Met de bouw van het aantal woningen neemt het bouwverkeer toe, ook op het Penningkruid. Dit leidt tot meer onveilige verkeerssituaties. Reclamant vraagt hoe dit wordt aangepakt.

Gemeentelijk standpunt

Allereerst moet worden opgemerkt dat de stedenbouwkundige opzet is gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. De locatie van de school met kindcentrum is verplaatst vanuit het zuiden van het plangebied naar de oostzijde, waarbij eveneens gekozen is om een extra ontsluitingsroute op de Europasingel aan te leggen.

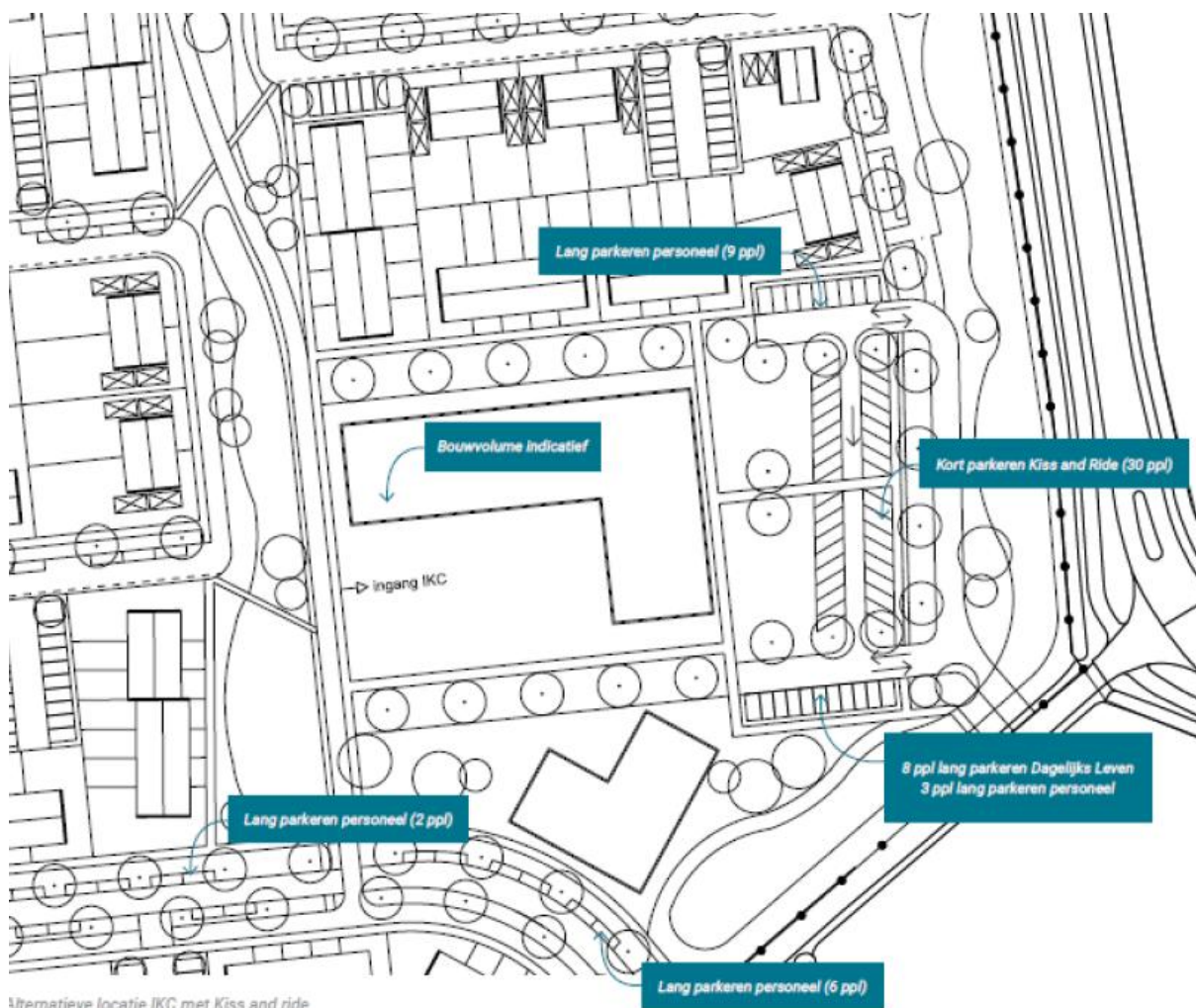
Er is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd (en door ons beoordeeld) welke als bijlage 15 bij de toelichting van het bestemmingsplan is bijgevoegd. Daarin is onder andere onderzocht wat de verkeerseffecten van het planvoornemen zijn en hoe de verkeerssituatie in het plangebied geregeld is.

Het vertrekpunt voor de ontsluitingsstructuur voor het gemotoriseerde verkeer is in onderstaande afbeelding weergegeven met de groene kleur. Het plangebied kent een 'dorpsring' met daartussen woonstraten. Alle straten in het plangebied kennen tweerichtingsverkeer.



Het vertrekpunt voor de hoofdontsluiting voor fietsers en voetgangers is in bovenstaande afbeelding met de paarse kleur weergegeven. Voor fietsers en voetgangers is een meer fijnmazig netwerk beschikbaar. De fietsers/voetgangers kunnen daarbij eventueel ook gebruik maken van de structuur voor het gemotoriseerde verkeer. Voor de fietsers en voetgangers is er een directe ontsluiting aan de noordzijde (Tonnendijk), de westzijde (Oranjestraat), zuidzijde (Vroomshoop-Oost fase 1/2) en oostzijde (Europasingel). Via deze verbindingen wordt het langzaam verkeer op een directe en veilige manier ontsloten. Ook is er een doorsteek voor fietsers/voetgangers tussen de parkeervoorziening bij de school en het woongebied ten noorden van deze locatie.

De schoolomgeving kent een overzichtelijke verkeersstructuur (zie onderstaande afbeelding), waarbij de ontsluiting voor fietsers en voetgangers (westzijde gebouw) en autoverkeer (oostzijde gebouw) bij voorkeur gescheiden zijn. De ingang voor fietsers/voetgangers sluit aan op de centrale verbinding voor langzaam verkeer. Hiermee is het aantrekkelijk om te voet of per fiets naar school te komen. Aan de zuidzijde is één centrale oversteekvoorziening voorzien, waarmee het fietspad richting Oranjestraat en Vroomshoop-Oost fase 1 en 2 bereikbaar is.



Wat betreft de verkeersveiligheid voorziet de weginrichting binnen het planvoornemen in de basis in een verkeersveilige inrichting voor alle verkeersdeelnemers. Alle wegen in het plangebied zijn gecategoriseerd als 'erftoegangsweg', waar het verblijven centraal staat. De afmetingen in de wegprofielen, de maximumsnelheid van 30 km/uur en gelijkwaardige voorrangssituaties in de wijk sluiten aan bij het principe van de Duurzaam Veilige wegcategorisering, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Het verkeer in de wijk bestaat uitsluitend uit bestemmingsverkeer, waarbij het grotendeels om bewoners gaat en in kleine mate om bezoekers. De bewoners kennen de verkeerssituatie, waardoor beter duidelijk is welk verkeersgedrag verwacht mag worden. Het feit dat er geen doorgaand verkeer door de wijk rijdt heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. De Oranjeschool ontsluit enkel op de Penningkruid/Europasingel. Hierdoor wordt schoolverkeer uit het woongebied van de wijk gehouden. Het éénrichtingsregime bij de Kiss & Ride voorziening en de scheiding tussen fietsers/voetgangers en het gemotoriseerd verkeer dragen positief bij aan de verkeersveiligheid in de schoolomgeving.

Fietsverkeer kan op een verkeersveilige wijze gebruik maken van de infrastructuur in het plangebied. De weginrichting en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer geven op wegvakniveau geen aanleiding voor aanvullende maatregelen voor fietsverkeer. De centrale fietsverbindingen door de wijk hebben een positief effect op de verkeersveiligheid. De vormgeving van de aansluitingen van de fiets-/voetgangersverbindingen op het omliggende wegennet vormt bij de nadere uitwerking wel een aandachtspunt. Een ander aandachtspunt voor de nadere uitwerking zijn de toegankelijkheidseisen voor ouderen/mindervaliden in het plangebied.

Er kan geconcludeerd worden dat het verkeer in het plangebied veilig kan worden afgewikkeld. Tot slot wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden in

het plangebied vastlegt. Een bestemmingsplan heeft als zodanig geen concrete betrekking op de wijze waarop de openbare ruimte precies wordt ingericht. Dit betreft een aspect dat ziet op de uitvoering van een bestemmingsplan.

Ten aanzien van het bouwverkeer geldt dat het geen betrekking heeft op het bestemmingsplan zelf, maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen niet in deze procedure aan de orde omen (zie uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 19 augustus 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1983, r.o 7.3). Dat laat onverlet dat de route van het bouwverkeer wel de nodige aandacht krijgt bij de uitvoering van het plan. In overleg met de werkgroep verkeer waarin onder andere Veilig Verkeer Nederland, afdeling Twenterand en de politie deelnemen wordt bij de uitvoering van het plan bepaald wat de beste en vooral meest verkeersveilige route voor het bouwverkeer is.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

5.2 Locatie kindcentrum stedenbouwkundig niet passend bij draagkracht van de wijk

Reclamant is tegen de bouw van het kindcentrum. Reclamant is van mening dat het kindcentrum bestaande uit meerdere lagen niet past in het beeld van de wijk. Reclamant vraagt zich af of er meerdere locaties overwogen zijn. Verder is reclamant van mening dat het plan vaag is omschreven en geen concrete details worden gegeven over de hoogte, type gebouw, plaats schoolplein en fietsenstalling, de locatie van het parkeerterrein en laden en lossen van goederen en om overlast van hangjongeren en spelende kinderen na schooltijd te voorkomen.

Gemeentelijk standpunt

De gemeenteraad heeft op 30 mei 2023 het Integraal Huisvestingsplan Onderwijs Gemeente Twenterand (2023-2029) vastgesteld (hierna: IHP). De leerlingenprognoses laten zien dat de Oranjeschool licht zal groeien, met name als gevolg van de nieuwbouwplannen in Vroomshoop-Oost. Aangezien het bestaande schoolgebouw 95 jaar oud is en niet meer voldoet aan de eisen van deze tijd, heeft de PCPO-Vroomshoop gekozen om nieuw te bouwen in plaats van het huidige gebouw te renoveren. Er is op de bestaande locatie immers geen ruimte meer voor uitbreiding en ook is het gebouw niet energiezuinig en duurzaam. Tevens is gebleken dat de verkeersafwikkeling bij de bestaande schoollocatie leidt tot overlast. Daardoor is nieuwbouwen op de beoogde nieuwbouwlocatie een logische.

Daarbij geldt wel dat de locatie van de school met kindcentrum in het vast te stellen bestemmingsplan is verplaatst ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. De locatie is verplaatst vanuit het zuiden van het plangebied naar de oostzijde, waarbij eveneens gekozen is om een extra ontsluitingsroute op de Europasingel aan te leggen. Daardoor kent de schoolomgeving een verkeersveilige en overzichtelijke verkeersstructuur en wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Voor wat betreft de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt geldt dat de bouwhoogte is gemaximaliseerd op 10 meter, wat aansluit bij de maximale bouwhoogte van de woningen (daarvoor geldt zelfs dat maximaal 11 meter is toegestaan).

De beoogde schoollocatie in het vast te stellen bestemmingsplan maakt onderdeel uit van de stedenbouwkundige structuur waarbij gekozen wordt voor een bebouwingsaccent op die locatie. Ten aanzien van de ontwerpisen van de school geldt dat de omgevingsvergunning voor de bouw getoetst wordt aan de regels uit het beeldkwaliteitsplan. De school vraagt qua ligging, massa en inpassing om een specifiek en hoogwaardig ruimtelijk ontwerp. Daarbij staan een alzijdig karakter én een goede samenhang met de inrichting van de buitenruimte voorop. Een groene klimaatadaptieve inrichting van de buitenruimte is daarbij het uitgangspunt. Het vast te stellen bestemmingsplan levert in onze optiek een wenselijk planologische situatie op, welke wij vanuit ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar achten. Gelet op de aspecten die in de plantoelichting zijn opgenomen en de belangen van omwonenden, levert het vast te stellen bestemmingsplan geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de naaste omwonenden op.

Om de overlast van hangjongeren tegen te gaan kunnen bij de definitieve uitwerking van het plan fysieke maatregelen worden toegepast. Diverse brede scholen, zoals die in Westerhaar en Vroomshoop, hebben camera's en verlichting geïnstalleerd om overlast te verminderen. Tevens kunnen maatregelen worden genomen om het schoolplein buiten schooltijden fysiek volledig af te schermen.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan

5.3 Onvoldoende rekening gehouden met verkeersoverlast en parkeeroverlast.

Reclamant is van mening dat onvoldoende rekening is gehouden met de toename van het verkeer in de wijk na de bouw van een kindcentrum, een zorgcentrum en woonbebouwing.

Daarnaast geeft reclamant aan dat Vroomshoop-Oost een wijk is waar te veel woningen op smalle kavels zijn gebouwd. De ontsluitingswegen Penningkruid/Europasingel en Dille/Europasingel zijn in de huidige situatie al overbelast. Hetzelfde geldt voor het parkeren van auto's. Reclamant is van mening dat de onderzoeken gebaseerd zijn op cijfers en rekenmodellen en niet gebaseerd op de werkelijkheid.

Tot slot wil reclamant het voetpad uit het plan om te voorkomen dat auto's parkeren in het Penningkruid en via het voetpad naar de school lopen.

Gemeentelijk standpunt

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 dienen de in het geding zijnde (individuele) belangen op een zorgvuldige wijze te zijn afgewogen.

Zoals in paragraaf 5.1 is aangegeven is de stedenbouwkundige planopzet gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. De locatie van de school met kindcentrum is verplaatst vanuit het zuiden van het plangebied (Penningkruid) naar de oostzijde (richting de Europasingel), waarbij eveneens gekozen is om een extra ontsluitingsroute op de Europasingel aan te leggen.

Er is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd (en door ons beoordeeld) welke als bijlage 15 bij de toelichting van het bestemmingsplan is bijgevoegd. Daarin is onder andere onderzocht wat de verkeerseffecten van het planvoornemen zijn en hoe de verkeerssituatie in het plangebied geregeld is. De conclusie van het verkeersonderzoek is enerzijds dat de planlocatie een goede verkeerskundige ontsluitingsstructuur kent voor alle modaliteiten. Anderzijds voorziet de planuitwerking in een verkeersveilige situatie voor alle verkeersdeelnemers.

Op basis hiervan geldt dat alle in het geding zijn (individuele) belangen op een zorgvuldige wijze zijn afgewogen en de noodzakelijke onderzoeken ten behoeve van de omgevingsaspecten zijn uitgevoerd. Van een onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat van reclamant is geen sprake.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

5.4 Aantasting woongenot, privacy, uitzicht en woon- en leefklimaat.

Reclamant merkt op dat ten tijde van de aankoop van de woning (september 2019) geen sprake was van de bouw van een kindcentrum zijdelings van de woning. Reclamant is van mening dat zij in een nadeligere situatie zijn terechtgekomen. Door de ligging van de woning aan de rand van de wijk met vrij uitzicht op de landbouw heeft zij een rustige, ongestoorde woonomgeving. Reclamant is van mening dat rekening gehouden moet worden met de bestaande situatie, privacy en het uitzicht. De komst van het kindcentrum leidt tot aantasting van woongenot door toename van verkeer, geluidsoverlast van auto's en dichtslaande portieren. Reclamant merkt tenslotte op dat het woon- en leefklimaat wordt aangetast.

Gemeentelijk standpunt

Het is vaste jurisprudentie dat er geen recht bestaat op een blijvend vrij uitzicht. In stedelijke gebieden (groot of klein) bestaat altijd de mogelijkheid dat er ontwikkelingen zich voordoen die het uitzicht verminderen, hetgeen geldt voor zowel locaties in de kern als aan de rand van de kern. Zo is de omvang van de kern Vroomshoop zoals wij die nu kennen, het resultaat van onder meer eerdere uitbreidingen aan de randen van de kern. De raad heeft beleidsruimte om de betrokken belangen af te wegen. De raad kent een zwaarder belang toe aan de woningbehoefte en de realisatie van het kindcentrum waarin dit plan voorziet. Het plan is een uitwerking van de gefaseerde uitwerking van masterplan Vroomshoop Oost.

Voorts wordt opgemerkt dat de locatie van het kindcentrum als gevolg van ingediende zienswijzen wordt verplaatst. In het kader van het bestemmingsplan zijn de noodzakelijke omgevingsaspecten onderzocht (hoofdstuk 4 van de toelichting). Het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan levert in onze optiek een wenselijke 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, levert het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de naaste omwonenden op.

Voor wat betreft de gevreesde waardedaling van de woning staat het reclamant vrij om een verzoek om planschade in te dienen. Een dergelijk verzoek kan worden ingediend als het bestemmingsplan onherroepelijk wordt. Er bestaat geen grond voor het oordeel dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat hieraan in redelijkheid een doorslaggevend gewicht moet worden toegekend. Gelet op de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 geldt het overgangsrecht. Op grond van artikel 4.19 Invoeringswet Omgevingswet geldt dat schade die is veroorzaakt door een bestemmingsplan dat als ontwerp ter inzage is gelegd vóór inwerkingtreding van de Omgevingswet, het oude recht van toepassing blijft tot 5 jaar na het van kracht worden van het bestemmingsplan (art. 4.19, lid 2, Invoeringswet Omgevingswet).

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan in die zin dat de locatie van het kindcentrum wordt verplaatst.

5.5 Zorgaanbieder zorgcentrum

Reclamant vraagt waarom Dagelijks Leven is gekozen om het zorgcentrum te faciliteren in plaats van een zorgaanbieder die al bekend is in de gemeente?

Gemeentelijk standpunt

De gemeente Twenterand is geen eigenaar van de gronden in het plangebied. De keuze voor Dagelijks Leven is door de initiatiefnemer gemaakt. De initiatiefnemer heeft voor Dagelijks Leven gekozen aangezien zij zorg bieden voor dementerende ouderen, en daarmee inspeelt op een behoefte vanuit Vroomshoop.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

5.5 Speelvoorzieningen

Om te voorkomen dat kinderen na schooltijd op het schoolplein spelen, moeten speelplaatsen in het plan worden opgenomen.

Gemeentelijk standpunt

Binnen de bestemming 'Groen' zijn de gronden onder andere bestemd voor speelvoorzieningen. In het bestemmingsplan worden de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de grond vastgelegd. Een bestemmingsplan heeft als zodanig geen concrete betrekking op de wijze waarop de openbare ruimte precies wordt ingericht. Dit betreft een aspect dat ziet op de uitvoering van een bestemmingsplan. De precieze wijze van inrichting van de openbare ruimte en de speelvoorzieningen moet nog worden bepaald.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

5.6 Verplaatsing school richting Europasingel

Reclamant stelt voor om het kindcentrum te situeren aan de Europasingel, met het schoolplein naar de wijk gericht en om voldoende ruimte te creëren voor lang parkeren en kiss & ride. Langs het Penningkruid kunnen volgens reclamant dan vrijstaande en halfvrijstaande woningen worden gebouwd.

Gemeentelijk standpunt

Als gevolg van ingediende zienswijzen is de locatie van het kindcentrum richting de Europasingel verplaatst. In het kader van deze gewijzigde vaststelling zijn de noodzakelijke omgevingsaspecten onderzocht (hoofdstuk 4 van de toelichting). Het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan levert in onze optiek een wenselijke 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, levert het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de naaste omwonenden op.

Conclusie

Aan de zienswijze van reclamant wordt tegemoetgekomen door aanpassing van het plan.

6 ZIENSWIJZE RECLAMANT 4

Datum brief : 28 december 2023

Datum ontvangst : 2 januari 2024

6.1 Kindcentrum

Reclamant geeft aan dat zij, als een van de eerste bewoners van Vroomshoop-Oost bijna 20 jaar geleden, niet wisten dat er een schoolgebouw gerealiseerd werd met buitenschoolse opvang en kinderdagverblijf. Reclamant is van mening dat een gebouw van deze omvang, met een hoogte van 10 meter, niet thuis hoort op deze locatie.

Gemeentelijk standpunt

Het plan betreft een uitwerking van de gefaseerde uitwerking van masterplan Vroomshoop Oost. In het bestemmingsplan 'Vroomshoop Oost', vastgesteld op 25 januari 2000, was reeds een structuurschets voor het beoogde woongebied voor de gehele oostflank van Vroomshoop opgenomen. Vervolgens is dat eveneens in de Structuurvisie Twenterand, vastgesteld op 19 juli 2011 aangeduid als 'ontwikkeling wonen (bestaande planvorming)'. In de Omgevingsvisie Twenterand is daarnaast Vroomshoop Oost-Fase 3-4 aangemerkt als sleutelproject voor woningbouw.

Dat een nieuwe school in het bestemmingsplan 'Vroomshoop Oost' destijds niet in de structuurschets was opgenomen is opgenomen, betekent niet dat deze daarom niet alsnog gerealiseerd kan worden. Immers, 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.

Zowel in de Structuurvisie Twenterand als de huidige Omgevingsvisie Twenterand 1.0 was en is opgenomen dat de gemeente Twenterand als centrale doel heeft om het bestaande voorzieningenniveau op peil te houden en aan te passen aan de veranderende vraag als gevolg van de wijzigende bevolkingssamenstelling. Daarbij vinden wij het belangrijk dat het goed wonen is in Twenterand. Daarvoor is het belangrijk dat er een veilige, gezonde woonomgeving is met goede (maatschappelijke) voorzieningen.

Daarnaast heeft de gemeenteraad op 30 mei 2023 het Integraal Huisvestingsplan Onderwijs Gemeente Twenterand (2023-2029) vastgesteld (hierna: IHP). De leerlingenprognoses laten zien dat de Oranjeschool licht zal groeien, met name als gevolg van de nieuwbouwplannen in Vroomshoop-Oost. Aangezien het bestaande schoolgebouw 95 jaar oud is en niet meer voldoet aan de eisen van deze tijd, heeft de PCPO-Vroomshoop gekozen om nieuw te bouwen in plaats van het huidige gebouw te renoveren. Er is op de bestaande locatie immers geen ruimte meer voor uitbreiding en ook is het gebouw niet energiezuinig en duurzaam. Tevens is gebleken dat de verkeersafwikkeling bij de bestaande schoollocatie leidt tot overlast. Daardoor is nieuwbouwen op de beoogde nieuwbouwlocatie een logische.

Daarbij geldt wel dat de locatie van de school met kindcentrum in het vast te stellen bestemmingsplan is verplaatst ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. De locatie is verplaatst vanuit het zuiden van het plangebied naar de oostzijde, waarbij eveneens gekozen is om een extra ontsluitingsroute op de Europasingel aan te leggen. Daardoor kent de schoolomgeving een verkeersveilige en overzichtelijke verkeersstructuur en wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Voor wat betreft de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt geldt dat de bouwhoogte is gemaximaliseerd op 10 meter, wat aansluit bij de maximale bouwhoogte van de woningen (daarvoor geldt zelfs dat maximaal 11 meter is toegestaan).

De beoogde schoollocatie in het vast te stellen bestemmingsplan maakt onderdeel uit van de stedenbouwkundige structuur waarbij gekozen wordt voor een bebouwingsaccent op die locatie. Ten aanzien van de ontwerpisen van de school geldt dat de omgevingsvergunning voor de bouw getoetst wordt aan de regels uit het beeldkwaliteitsplan. De school vraagt qua ligging, massa en inpassing om een specifiek en hoogwaardig ruimtelijk ontwerp. Daarbij staan een alzijdig karakter én een goede samenhang met de inrichting van de buitenruimte voorop. Een groene klimaatadaptieve inrichting van de buitenruimte is daarbij het uitgangspunt. Het vast te stellen bestemmingsplan levert in onze optiek een wenselijk planologische situatie op, welke wij vanuit ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar achten. Gelet op de aspecten die in de plantoelichting zijn opgenomen en de belangen van omwonenden, levert het vast te stellen bestemmingsplan geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de naaste omwonenden op.

Conclusie

Aan de zienswijze van reclamant wordt tegemoetgekomen door aanpassing van het plan.

6.2 Inbreuk privacy, aantasting woon- en leefklimaat door geluidsoverlast en hangjongeren

Reclamant vreest dat het plan leidt tot een aanzienlijke inbreuk op de privacy, geluidsoverlast en rondhangende en spelende tieners in de avonduren.

Gemeentelijk standpunt

Als gevolg van ingediende zienswijzen is de locatie van het kindcentrum gewijzigd. In het kader van het bestemmingsplan zijn de noodzakelijke omgevingsaspecten, waaronder geluidsoverlast van verkeersbewegingen en spelende kinderen bij het kindcentrum onderzocht (hoofdstuk 4 van de toelichting). Het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan levert in onze optiek een wenselijke 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, levert het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de omwonenden op.

Om de overlast van hangjongeren tegen te gaan kunnen bij de definitieve uitwerking van het plan fysieke maatregelen worden toegepast. Diverse brede scholen, zoals die in Westerhaar en Vroomshoop, hebben camera's en verlichting geïnstalleerd om overlast te verminderen. Tevens kunnen maatregelen worden genomen om het schoolplein buiten schooltijden fysiek volledig af te schermen.

Alle in het geding zijn (individuele) belangen zijn op een zorgvuldige wijze afgewogen en de noodzakelijke onderzoeken ten behoeve van de omgevingsaspecten zijn uitgevoerd. Van een onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat van reclamant is geen sprake.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.3 Verkeersproblematiek

Reclamant geeft aan dat er al jaren verkeersproblemen zijn in de Oranjestraat en verwacht dat deze problemen zich verplaatsen naar de wijk omdat er op dit moment slechts één uitgang naar de Europasingel is.

Gemeentelijk standpunt

Allereerst moet worden opgemerkt dat de stedenbouwkundige opzet is gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. De locatie van de school met kindcentrum is verplaatst vanuit het zuiden van het plangebied naar de oostzijde, waarbij eveneens gekozen is om een extra ontsluitingsroute op de Europasingel aan te leggen.

Er is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd (en door ons beoordeeld) welke als bijlage 15 bij de toelichting van het bestemmingsplan is bijgevoegd. Daarin is onder andere onderzocht wat de verkeerseffecten van het planvoornemen zijn en hoe de verkeerssituatie in het plangebied geregeld is.

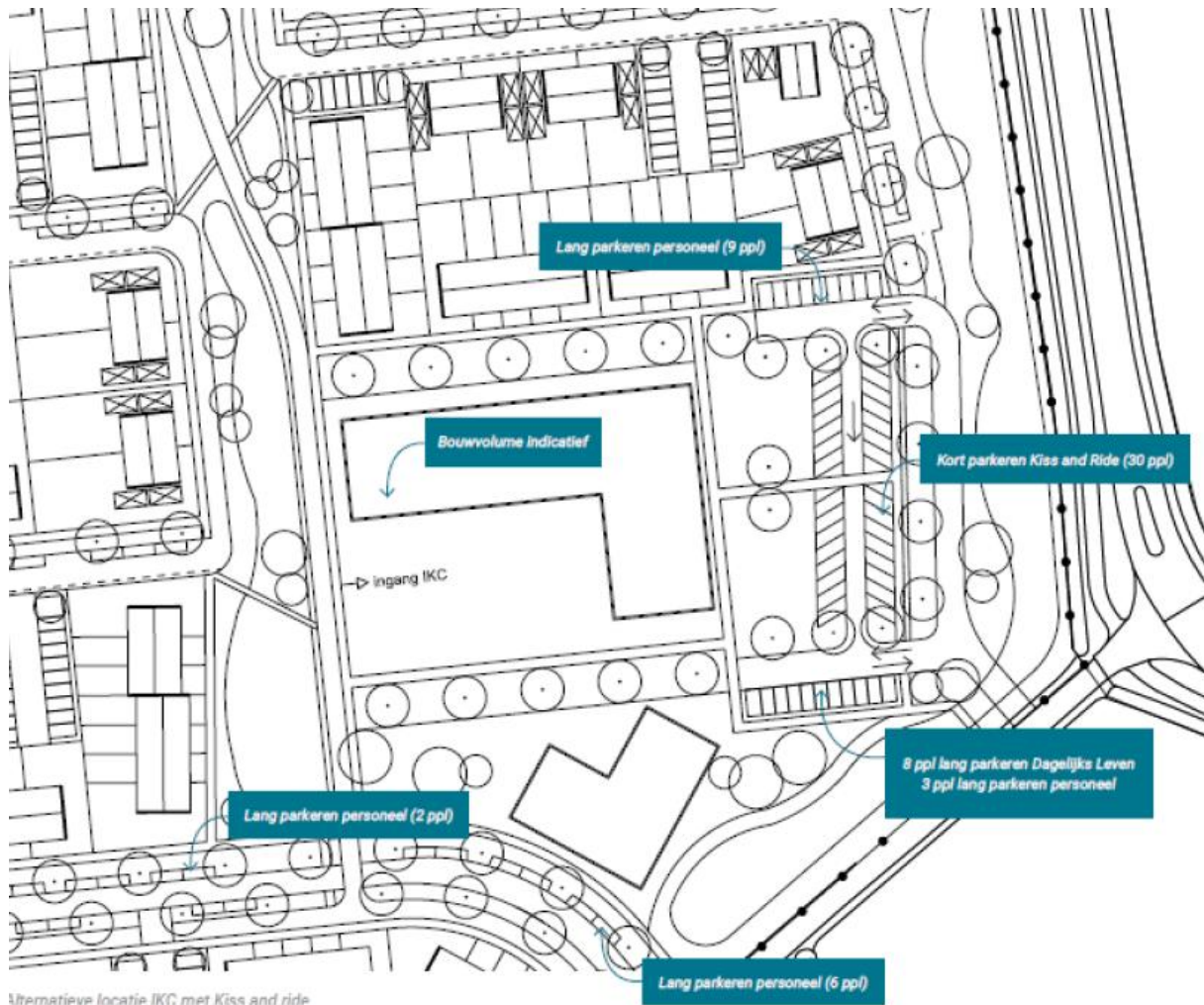
Het vertrekpunt voor de ontsluitingsstructuur voor het gemotoriseerde verkeer is in onderstaande afbeelding weergegeven met de groene kleur. Het plangebied kent een 'dorpsring' met daartussen woonstraten. Alle straten in het plangebied kennen tweerichtingsverkeer.



Het vertrekpunt voor de hoofdontsluiting voor fietsers en voetgangers is in bovenstaande afbeelding met de paarse kleur weergegeven. Voor fietsers en voetgangers is een meer fijnmazig netwerk beschikbaar. De fietsers/voetgangers kunnen daarbij eventueel ook gebruik maken van de structuur

voor het gemotoriseerde verkeer. Voor de fietsers en voetgangers is er een directe ontsluiting aan de noordzijde (Tonnendijk), de westzijde (Oranjestraat), zuidzijde (Vroomshoop-Oost fase 1/2) en oostzijde (Europasingel). Via deze verbindingen wordt het langzaam verkeer op een directe en veilige manier ontsloten. Ook is er een doorsteek voor fietsers/voetgangers tussen de parkeervoorziening bij de school en het woongebied ten noorden van deze locatie.

De schoolomgeving kent een overzichtelijke verkeersstructuur (zie onderstaande afbeelding), waarbij de ontsluiting voor fietsers en voetgangers (westzijde gebouw) en autoverkeer (oostzijde gebouw) bij voorkeur gescheiden zijn. De ingang voor fietsers/voetgangers sluit aan op de centrale verbinding voor langzaam verkeer. Hiermee is het aantrekkelijk om te voet of per fiets naar school te komen. Aan de zuidzijde is één centrale oversteekvoorziening voorzien, waarmee het fietspad richting Oranjestraat en Vroomshoop-Oost fase 1 en 2 bereikbaar is.



Wat betreft de verkeersveiligheid voorziet de weginrichting binnen het planvoornemen in de basis in een verkeersveilige inrichting voor alle verkeersdeelnemers. Alle wegen in het plangebied zijn gecategoriseerd als 'erftoegangsweg', waar het verblijven centraal staat. De afmetingen in de wegprofielen, de maximumsnelheid van 30 km/uur en gelijkwaardige voorrangssituaties in de wijk sluiten aan bij het principe van de Duurzaam Veilige wegcategorisering, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Het verkeer in de wijk bestaat uitsluitend uit bestemmingsverkeer, waarbij het grotendeels om bewoners gaat en in kleine mate om bezoekers. De bewoners kennen de verkeerssituatie, waardoor beter duidelijk is welk verkeersgedrag verwacht mag worden. Het feit dat er geen doorgaand verkeer door de wijk rijdt heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. De Oranjeschool ontsluit enkel op de Penningkruid/Europasingel. Hierdoor wordt schoolverkeer uit het woongebied van de wijk gehouden. Het éénrichtingsregime bij de Kiss & Ride voorziening en de scheiding tussen

fietzers/voetgangers en het gemotoriseerde verkeer dragen positief bij aan de verkeersveiligheid in de schoolomgeving.

Fietsverkeer kan op een verkeersveilige wijze gebruik maken van de infrastructuur in het plangebied. De weginrichting en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer geven op wegvakniveau geen aanleiding voor aanvullende maatregelen voor fietsverkeer. De centrale fietsverbindingen door de wijk hebben een positief effect op de verkeersveiligheid. De vormgeving van de aansluitingen van de fiets-/voetgangersverbindingen op het omliggende wegennet vormt bij de nadere uitwerking wel een aandachtspunt. Een ander aandachtspunt voor de nadere uitwerking zijn de toegankelijkheidseisen voor ouderen/mindervaliden in het plangebied.

Er kan geconcludeerd worden dat het verkeer in het plangebied veilig kan worden afgewikkeld. Tot slot wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden in het plangebied vastlegt. Een bestemmingsplan heeft als zodanig geen concrete betrekking op de wijze waarop de openbare ruimte precies wordt ingericht. Dit betreft een aspect dat ziet op de uitvoering van een bestemmingsplan.

Conclusie

Aan de zienswijze van reclamant wordt tegemoetgekomen door aanpassing van het plan.

6.4 Verplaatsing kindcentrum naar Europasingel

Reclamant stelt voor om het kindcentrum te verplaatsen richting de Europasingel omdat daar een rij woningen komt te staan die niet aan de geluidsnormen kan voldoen. Reclamant meent dat het beter is om de school daar te bouwen gezien de grootte van het gebouw.

Gemeentelijk standpunt

Als gevolg van ingediende zienswijzen is de locatie van het kindcentrum richting de Europasingel verplaatst. In het kader van deze gewijzigde vaststelling zijn de noodzakelijke omgevingsaspecten onderzocht (hoofdstuk 4 van de toelichting). Het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan levert in onze optiek een wenselijke 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, levert het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de naaste omwonenden op.

Conclusie

Aan de zienswijze van reclamant wordt tegemoetgekomen door aanpassing van het plan.

6.5 Onbetaalbare woonzorgeenheden

Reclamant vreest dat de woonzorgeenheden worden gerealiseerd door een nationale investeringsmaatschappij en gerund gaat worden door een dure zorginstelling. Dat zou het te duur maken voor Twenteranders. Reclamant is van mening dat als het niet voor Twenteranders wordt gebouwd, het niet gebouwd hoeft te worden.

Gemeentelijk standpunt

Op basis van het Woningbouwbehoefteonderzoek gemeente Twenterand (d.d. 25 januari 2024) blijkt dat de doorstroming in Twenterand beperkt is en dat we te maken hebben met vergrijzing en vergroening. Dit heeft als gevolg dat de bewoners moeilijk een (levensloop)bestendige woning of zorgwoning in de nabije omgeving kunnen vinden en dus (te) lang in de huidige woning blijven wonen. Uit de actualisatie van het woningbouwbehoefteonderzoek blijkt dat er voor de kern Vroomshoop behoefte is aan zorgwoningen, onder andere voor ouderen met beperkingen bij de dagelijkse levensverrichtingen. Het toevoegen van deze woningen biedt ook de mogelijkheid om de doorstroming te bevorderen. De zorgwoningen voorzien daarmee in een concrete behoefte aan woningen.

Daarnaast vindt Dagelijks Leven het belangrijk dat de zorg betaalbaar is voor iedereen, ook voor mensen die enkel een AOW uitkering als inkomen heeft. Dagelijks Leven wil voorzien in betaalbare zorgwoningen.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

7 ZIENSWIJZE RECLAMANT 5

Datum brief : 4 januari 2024

Datum ontvangst : 4 januari 2024

7.1 Uitzicht

Reclamant heeft nu een wijds uitzicht via de achterzijde van de woning over de landbouwgronden die aan hun perceel grenzen.

Gemeentelijk standpunt

Het is vaste jurisprudentie dat er geen recht bestaat op een blijvend vrij uitzicht. In stedelijke gebieden (groot of klein) bestaat altijd de mogelijkheid dat er ontwikkelingen zich voordoen die het uitzicht verminderen, hetgeen geldt voor zowel locaties in de kern als aan de rand van de kern. Zo is de omvang van de kern Vroomshoop zoals wij die nu kennen, het resultaat van onder meer eerdere uitbreidingen aan de randen van de kern. De raad heeft beleidsruimte om de betrokken belangen af te wegen. De raad kent een zwaarder belang toe aan de woningbehoefte en de realisatie van het kindcentrum waarin dit plan voorziet. Het plan betreft een uitwerking van de gefaseerde uitwerking van masterplan Vroomshoop Oost. In het bestemmingsplan 'Vroomshoop Oost', vastgesteld op 25 januari 2000, was reeds een structuurschets voor het beoogde woongebied voor de gehele oostflank van Vroomshoop opgenomen. Vervolgens is dat eveneens in de Structuurvisie Twenterand, vastgesteld op 19 juli 2011 aangeduid als 'ontwikkeling wonen (bestaande planvorming)'. In de Omgevingsvisie Twenterand is daarnaast Vroomshoop Oost-Fase 3-4 aangemerkt als sleutelproject voor woningbouw.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

7.2 Strijd met zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

Reclamant is gehecht aan het uitzicht en meent dat de raad onvoldoende inspanningen getroost om elders in Vroomshoop woningbouw te realiseren. Reclamant is van mening dat het bestemmingsplan in strijd is met het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik.

Gemeentelijk standpunt

In paragraaf 3.1.3 van de plantoelichting is de toets aan de zgn. Ladder voor duurzame verstedelijking vastgelegd. Vanuit het rijk wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd en als procesvereiste opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Binnen de kern Vroomshoop zijn er, gezien de omvang van de beoogde woningbouwontwikkeling en het benodigde ruimtebeslag, fysiek geen gronden beschikbaar (al dan niet na transformatie) waar de woningbouwontwikkeling ook zou kunnen plaatsvinden. De verdere afronding van het woongebied Vroomshoop Oost door het realiseren van fase 3 sluit aan bij de ambitie om ook de komende jaren voor de kern Vroomshoop zowel kwantitatief als kwalitatief te voorzien in de woningbehoefte. De ontwikkeling is zowel vanuit ruimtelijk als functioneel oogpunt aanvaardbaar. De uitbreiding bouwt voort op de karakteristieke opbouw van Vroomshoop en de ruimtelijke opzet van het reeds ontwikkelde woongebied Vroomshoop Oost (fase 1 en fase 2). Voor de uitbreiding wordt een nieuwe ruimtelijke structuur aangelegd die aansluit bij de bestaande, naastgelegen. Hiermee voorziet het plan in een stedenbouwkundige afronding van Vroomshoop Oost.

Tot slot geldt dat het plan een uitwerking betreft van de gefaseerde uitwerking van masterplan Vroomshoop Oost. In het bestemmingsplan 'Vroomshoop Oost', vastgesteld op 25 januari 2000, was reeds een structuurschets voor het beoogde woongebied voor de gehele oostflank van Vroomshoop opgenomen. Vervolgens is dat eveneens in de Structuurvisie Twenterand, vastgesteld op 19 juli 2011 aangeduid als 'ontwikkeling wonen (bestaande planvorming)'. In de Omgevingsvisie Twenterand is daarnaast Vroomshoop Oost-Fase 3-4 aangemerkt als sleutelproject voor woningbouw (daarbij wordt opgemerkt dat fase 3 en fase 4 in onderhavig bestemmingsplan zijn samengevoegd).

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

7.3 Bouwkavel

Reclamant begrijpt dat een dorp als Vroomshoop 'aan de lat staat' als het gaat om het voorzien in de lokale en regionale woningbehoefte. Initiatiefnemer heeft een deel van de gronden van reclamant verworven en hen is aangeboden om het achterste deel van het perceel te ruilen tegen een bouwrijpe kavel met bouwtitel aan de Oranjestraat op de locatie waar thans de basisschool staat. Reclamant is onder voorwaarden bereid om aan de kavelruil mee te werken zodat op hun perceel nog maar één woning (de bestaande) kan worden gebouwd in ruil voor een tweede bouwtitel in de nieuwe woonwijk (twee bouwrijpe kavels van elk 600 m²) waarbij één kavel aan de Oranjestraat ligt en de andere aan de oostzijde aan die kavel grenst.

Gemeentelijk standpunt

Initiatiefnemer heeft hier met reclamant onderling afspraken over gemaakt. Het plan voorziet in een zich concreet voordoende behoefte aan nieuwe woningen in Vroomshoop.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

7.4 Intrekken huisnummer

Reclamant geeft aan dat op het perceel altijd twee woningen hebben gestaan. Om onduidelijke redenen is het huisnummer '25' enige jaren geleden ingetrokken zonder dat zij daarvan in kennis zijn gesteld. Op grond van het geldende bestemmingsplan mag het aantal woningen niet meer bedragen dan het bestaande aantal. Reclamant is van mening dat op het perceel twee woningen aanwezig mogen zijn. Reclamant is bereid om mee te werken aan een wijziging van het bestemmingsplan zodat op hun perceel nog maar één woning (de bestaande) kan worden gebouwd. In ruil daarvoor wenst reclamant een tweede bouwtitel in de woonwijk.

Gemeentelijk standpunt

Op grond van het geldende planologische regime (Omgevingsplan Twenterand, onderdeel Actualisatie Vroomshoop Woongebied) is het bestaande aantal woningen toegestaan. Uit de in het verleden verleende omgevingsvergunningen blijkt dat er in 1921 een vergunning is verleend voor het bouwen van één woning. Daarna zijn enkele omgevingsvergunningen verleend voor o.a. het bouwen van een garage, het verbouwen van de woning, het plaatsen van een dakkapel en de verbouw van

een schuur (garage). Op basis daarvan is er één woning vergund en derhalve ook één woning toegestaan op grond van het geldende planologische regime.

Tussen het toekennen van een huisnummer aan een pand en de vraag of in een pand op grond van het bestemmingsplan (onder Omgevingswet een omgevingsplan) mag worden gewoond bestaat geen relatie. De gestelde omstandigheid dat aan het perceel twee huisnummers zijn toegekend, maakt niet dat om die reden ook twee woningen gebouwd mogen worden. Dat er in het verleden een extra huisnummer was toegekend betekent dus ook niet dat daarmee twee woningen aanwezig waren danwel zijn toegestaan.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

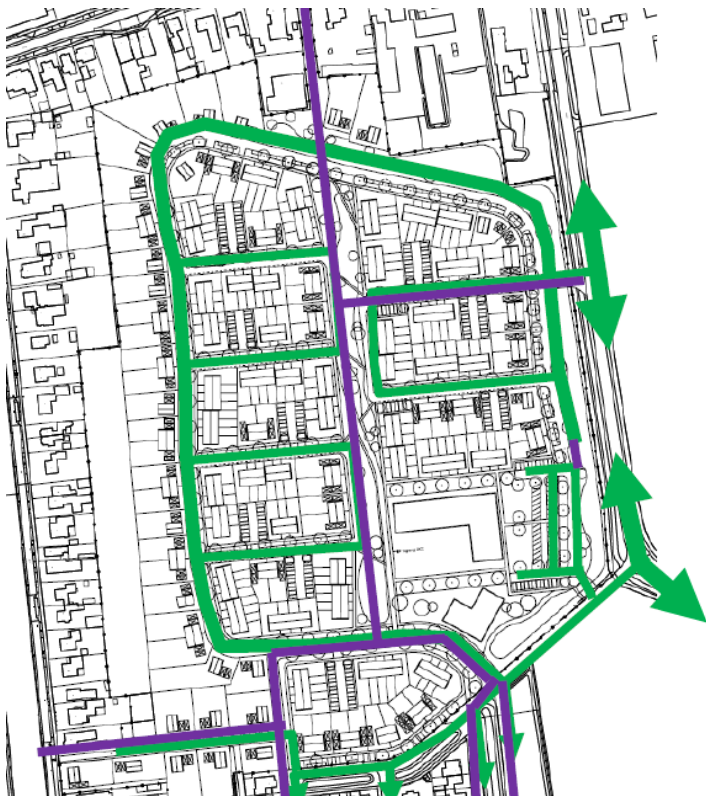
7.5 Ontsluiting

Reclamant is van mening dat gemotoriseerd verkeer van en naar de nieuw te realiseren woonwijk niet ontsloten mag worden via de Oranjestraat. Reclamant gaat er vanuit dat de nieuwe woonwijk alleen voor langzaam (fiets)verkeer ook ontsloten wordt op de Oranjestraat. Dat betekent dat autoverkeer niet via de Oranjestraat de woonwijk in of uit kan. In de planregels is dat, gelet op de bestemming 'Woongebied' niet of onvoldoende vastgelegd. Reclamant vreest dat wanneer binnen de planologische bestemming 'Woongebied' de functie 'verkeer en verblijf' is toegestaan, ook binnen die bestemming de hoofdontsluiting van de wijk kan worden gerealiseerd. Reclamant vindt dat uit oogpunt van verkeersveiligheid en geluidhinder niet wenselijk en is ook niet akoestisch onderzocht.

Gemeentelijk standpunt

Zoals in figuur 2.3 van het verkeersonderzoek, welke als bijlage 15 bij de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan is bijgevoegd, is weergegeven wordt er vanuit het plangebied geen ontsluiting voor autoverkeer vanaf de Penningkruid op de Oranjestraat gerealiseerd. Er wordt enkel een fiets- en wandelverbinding van het Penningkruid naar de Oranjestraat gerealiseerd. Dit is met de paarse lijn weergegeven in onderstaande afbeelding.

Vanaf de Oranjestraat kan het autoverkeer niet de nieuwe wijk in. Dit is enkel mogelijk via de Europasingel of vanuit fase 1 en fase 2



Voor onderhavig plan is aangesloten bij de regeling van de voorgaande bestemmingsplannen voor de uitbreiding van Vroomshoop Oost en het bestemmingsplan voor het woongebied van Vroomshoop. De hoofdontsluitingsstructuur van het plan is bestemd als 'Verkeer'. Op de bestemming 'Verkeer' wordt de 'dorpsring' gerealiseerd met daartussen de woonstraten. De woonstraten worden in lussen gerealiseerd en zijn voorzien van de bestemming 'Woongebied' aangezien deze geen doorgaande verkeersfunctie hebben.

Om te borgen dat enkel een fiets- en wandelverbinding wordt gerealiseerd vanaf de Penningkruid op de Oranjestraat, is op de verbeelding de aanduiding 'verkeer uitgesloten' (-v) opgenomen. De planregels van artikel 8.1 'bestemmingsomschrijving' Woongebied zijn daarop aangepast in die zin dat artikel 8.1, sub g als volgt komt te luiden: *verkeer en verblijf, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'verkeer uitgesloten' uitsluitend voet- en (brom)fietspaden en afval- en calamiteitenroutes zijn toegestaan*. Door het opnemen van deze aanduiding en de wijziging van de planregels is een doorgaande verkeersverbinding voor gemotoriseerd autoverkeer onmogelijk gemaakt. Wel zijn afval- en calamiteitenroutes mogelijk.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8 ZIENSWIJZE RECLAMANT 6

Datum brief : 4 januari 2024

Datum ontvangst : 5 januari 2024

8.1 Verkeersveiligheid

Reclamant merkt op tevreden te zijn dat de Oranjeschool in de nieuwe wijk komt. Reclamant vreest echter wel voor de verkeersveiligheid van de kinderen bij de speeltuin. Reclamant vraagt zich daarnaast of rekening is gehouden met een veilig looppad van de Hoefblad naar de Europasingel via het Penningkruid

Gemeentelijk standpunt

Allereerst moet worden opgemerkt dat de stedenbouwkundige opzet is gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. De locatie van de school met kindcentrum is verplaatst vanuit het zuiden van het plangebied naar de oostzijde, waarbij eveneens gekozen is om een extra ontsluitingsroute op de Europasingel aan te leggen.

Er is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd (en door ons beoordeeld) welke als bijlage 15 bij de toelichting van het bestemmingsplan is bijgevoegd. Daarin is onder andere onderzocht wat de verkeerseffecten van het planvoornemen zijn en hoe de verkeerssituatie in het plangebied geregeld is.

Het vertrekpunt voor de ontsluitingsstructuur voor het gemotoriseerde verkeer is in onderstaande afbeelding weergegeven met de groene kleur. Het plangebied kent een 'dorpsring' met daartussen woonstraten. Alle straten in het plangebied kennen tweerichtingsverkeer.



Het vertrekpunt voor de hoofdontsluiting voor fietsers en voetgangers is in bovenstaande afbeelding met de paarse kleur weergegeven. Voor fietsers en voetgangers is een meer fijnmazig netwerk beschikbaar. De fietsers/voetgangers kunnen daarbij eventueel ook gebruik maken van de structuur voor het gemotoriseerde verkeer. Voor de fietsers en voetgangers is er een directe ontsluiting aan de noordzijde (Tonnendijk), de westzijde (Oranjestraat), zuidzijde (Vroomshoop-Oost fase 1/2) en oostzijde (Europasingel). Via deze verbindingen wordt het langzaam verkeer op een directe en veilige manier ontsloten. Ook is er een doorsteek voor fietsers/voetgangers tussen de parkeervoorziening bij de school en het woongebied ten noorden van deze locatie.

Wat betreft de verkeersveiligheid voorziet de weginrichting binnen het planvoornemen in de basis in een verkeersveilige inrichting voor alle verkeersdeelnemers. Alle wegen in het plangebied zijn gecategoriseerd als 'erftoegangsweg', waar het verblijven centraal staat. De afmetingen in de wegprofielen, de maximumsnelheid van 30 km/uur en gelijkwaardige voorrangssituaties in de wijk sluiten aan bij het principe van de Duurzaam Veilige wegcategorisering, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Het verkeer in de wijk bestaat uitsluitend uit bestemmingsverkeer, waarbij het grotendeels om bewoners gaat en in kleine mate om bezoekers. De bewoners kennen de verkeerssituatie, waardoor beter duidelijk is welk verkeersgedrag verwacht mag worden. Het feit dat er geen doorgaand verkeer door de wijk rijdt heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. De Oranjeschool ontsluit enkel op de Penningkruid/Europasingel. Hierdoor wordt schoolverkeer uit het woongebied van de wijk gehouden. Het éénrichtingsregime bij de Kiss & Ride voorziening en de scheiding tussen

fietsers/voetgangers en het gemotoriseerde verkeer dragen positief bij aan de verkeersveiligheid in de schoolomgeving.

Fietsverkeer kan op een verkeersveilige wijze gebruik maken van de infrastructuur in het plangebied. De weginrichting en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer geven op wegvakniveau geen aanleiding voor aanvullende maatregelen voor fietsverkeer. De centrale fietsverbindingen door de wijk hebben een positief effect op de verkeersveiligheid. De vormgeving van de aansluitingen van de fiets-/voetgangersverbindingen op het omliggende wegennet vormt bij de nadere uitwerking wel een aandachtspunt. Een ander aandachtspunt voor de nadere uitwerking zijn de toegankelijkheidseisen voor ouderen/mindervaliden in het plangebied.

Er kan geconcludeerd worden dat het verkeer in het plangebied veilig kan worden afgewikkeld. Tot slot wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden in het plangebied vastlegt. Een bestemmingsplan heeft als zodanig geen concrete betrekking op de wijze waarop de openbare ruimte precies wordt ingericht. Dit betreft een aspect dat ziet op de uitvoering van een bestemmingsplan.

Bij de uitvoering van het plan wordt aandacht geschonken aan een veilige inrichting.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

8.2 Verkeersstromen

Reclamant wenst voor wat betreft de verkeersafwikkeling antwoord te krijgen op de volgende vragen: waarom is er niet gekozen voor een derde toegangsweg naar die wijk? Reclamant vraagt zich af waarom er gekozen is voor een afzetpunt van de school bij het Penningkruid waardoor ouders nu door de wijk heen- en/of terug rijden.

Gemeentelijk standpunt

De stedenbouwkundige opzet van het plan is gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. De locatie van de school met kindcentrum is verplaatst vanuit het zuiden van het plangebied naar de oostzijde, waarbij eveneens gekozen is om een extra ontsluitingsroute op de Europasingel aan te leggen.

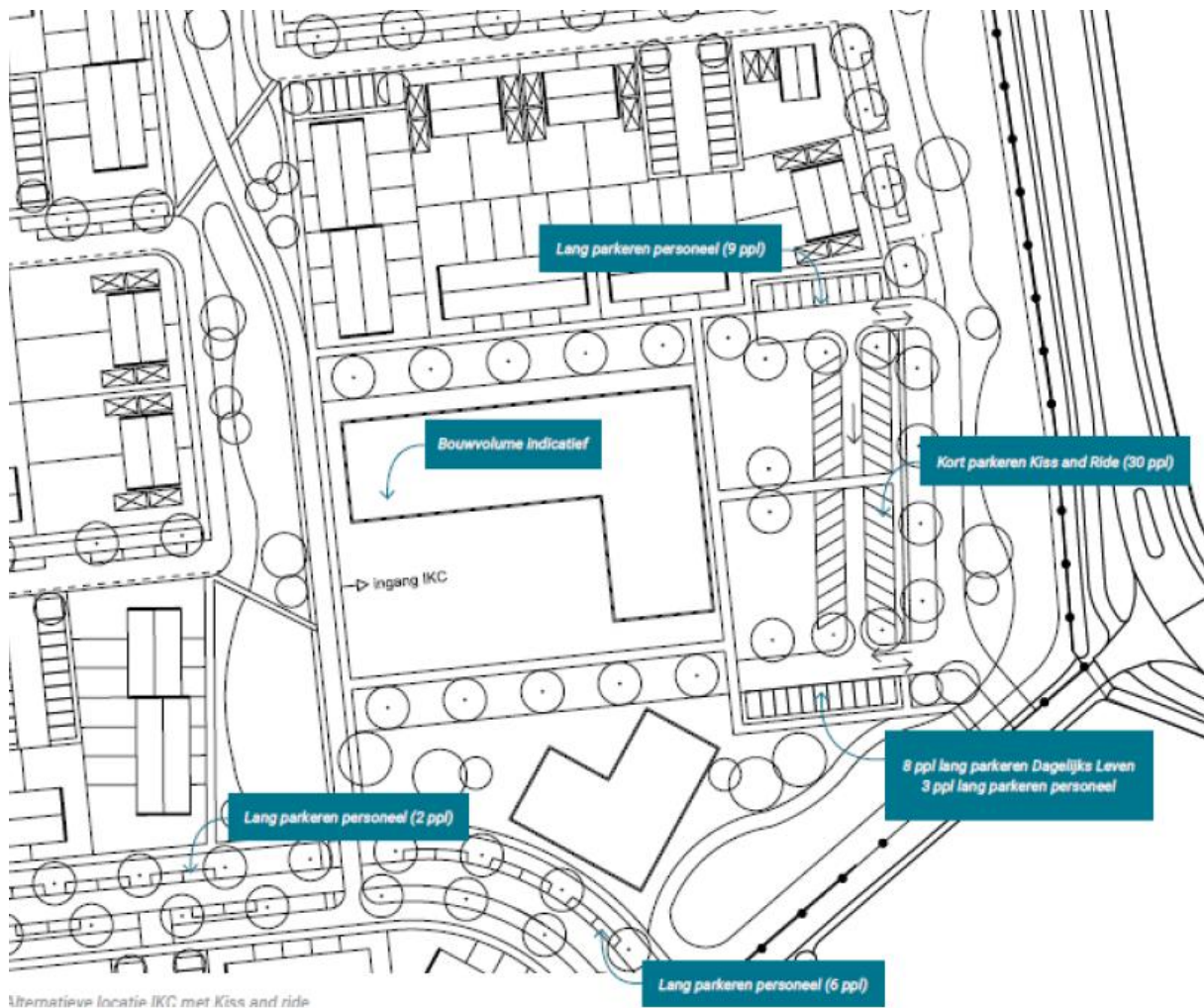
Er is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd (en door ons beoordeeld) welke als bijlage 15 bij de toelichting van het bestemmingsplan is bijgevoegd. Daarin is onder andere onderzocht wat de verkeerseffecten van het planvoornemen zijn en hoe de verkeerssituatie in het plangebied geregeld is.

Het vertrekpunt voor de ontsluitingsstructuur voor het gemotoriseerde verkeer is in onderstaande afbeelding weergegeven met de groene kleur. Het plangebied kent een 'dorpsring' met daartussen woonstraten. Alle straten in het plangebied kennen tweerichtingsverkeer, uitgezonderd de Kiss & Ride voorziening bij de Oranjeschool.



Het vertrekpunt voor de hoofdontsluiting voor fietsers en voetgangers is in bovenstaande afbeelding met de paarse kleur weergegeven. Voor fietsers en voetgangers is een meer fijnmazig netwerk beschikbaar. De fietsers/voetgangers kunnen daarbij eventueel ook gebruik maken van de structuur voor het gemotoriseerde verkeer. Voor de fietsers en voetgangers is er een directe ontsluiting aan de noordzijde (Tonnendijk), de westzijde (Oranjestraat), zuidzijde (Vroomshoop-Oost fase 1/2) en oostzijde (Europasingel). Via deze verbindingen wordt het langzaam verkeer op een directe en veilige manier ontsloten. Ook is er een doorsteek voor fietsers/voetgangers tussen de parkeervoorziening bij de school en het woongebied ten noorden van deze locatie.

De schoolomgeving kent een overzichtelijke verkeersstructuur (zie onderstaande afbeelding), waarbij de ontsluiting voor fietsers en voetgangers (westzijde gebouw) en autoverkeer (oostzijde gebouw) gescheiden zijn. De ingang voor fietsers/voetgangers sluit aan op de centrale verbinding voor langzaam verkeer. Hiermee is het aantrekkelijk om te voet of per fiets naar school te komen. Aan de zuidzijde is één centrale oversteekvoorziening voorzien, waarmee het fietspad richting Oranjestraat en Vroomshoop-Oost fase 1 en 2 bereikbaar is.



De Kiss & Ride-voorziening bij de school/opvang is als gevolg van de knip ten noorden van de school uitsluitend toegankelijk vanaf de oostelijke Dorpsring.

Conclusie

Aan de zienswijze van reclamant wordt tegemoetgekomen door aanpassing van het plan.

8.3 Locatie school Europasingel

Reclamant vraagt zich af waarom de school niet meer naar de Europasingel is geplaatst zodat het verkeer direct op de grote weg komt.

Gemeentelijk standpunt

Als gevolg van ingediende zienswijzen is de locatie van het kindcentrum richting de Europasingel verplaatst. In het kader van deze gewijzigde vaststelling zijn de noodzakelijke omgevingsaspecten onderzocht (hoofdstuk 4 van de toelichting). Het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan levert in onze optiek een wenselijke 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, levert het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de naaste omwonenden op.

Conclusie

Aan de zienswijze van reclamant wordt tegemoetgekomen door aanpassing van het plan.

8.4 Onderzoeken

Reclamant vraagt zich af of de uitgevoerde (omgevings)onderzoeken 100% betrouwbaar en onafhankelijk zijn.

Gemeentelijk standpunt

Er hebben zorgvuldige onderzoeken plaatsgevonden. De raad heeft zich ervan vergewist dat de onderzoeken zorgvuldig tot stand zijn gekomen en inhoudelijk concludent zijn.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

9 ZIENSWIJZE RECLAMANT 7

Datum brief : 4 januari 2024

Datum ontvangst : 9 januari 2024

9.1 Weerstand achteringang Oranjeschool en Kiss & Ride

Reclamant vraagt of rekening is gehouden met de eerder geuite weerstand om aan de achterkant van de bestaande Oranjeschool een achteringang te maken bij de Oranjeschool en een Kiss & Ride aan te leggen?

Gemeentelijk standpunt

De stedenbouwkundige opzet van het plan is als gevolg van ingediende zienswijzen gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. De locatie van de school met kindcentrum is verplaatst vanuit het zuiden van het plangebied naar de oostzijde, waarbij eveneens gekozen is om een extra ontsluitingsroute op de Europasingel aan te leggen.

De schoolomgeving kent daardoor een overzichtelijke verkeersstructuur waarbij de ontsluiting voor fietsers en voetgangers (westzijde gebouw) en autoverkeer (oostzijde gebouw) gescheiden zijn. De ingang voor fietsers/voetgangers sluit aan op de centrale verbinding voor langzaam verkeer

De school en kinderopvang hebben samen een parkeereis van 49 parkeerplaatsen, waarvan 19 parkeerplaatsen voor personeel en 30 parkeerplaatsen voor de Kiss & Ride voorziening. In het stedenbouwkundig ontwerp zijn op dit moment 20 parkeerplekken voor personeel en 30 parkeerplaatsen voor de Kiss & Ride voorziening opgenomen, wat het totale parkeeraanbod op 50 parkeerplaatsen brengt. Hiermee wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen.

Conclusie

Aan de zienswijze van reclamant is tegemoetgekomen door aanpassing van het plan.

9.2 Participatietraject

Reclamant geeft aan dat bestaande bewoners van Vroomshoop-Oost niet zijn betrokken bij de plannen en is van mening dat dit in strijd is met het participatiebeleid van de gemeente Twenterand.

Gemeentelijk standpunt

Tijdens het proces/opstellen van de plannen was het participatiebeleid van de gemeente Twenterand nog niet vastgesteld. Het participatiebeleid van Twenterand is immers in november 2022 vastgesteld. Desalniettemin heeft initiatiefnemer in het kader van participatie de omwonenden geïnformeerd. Het ontwerp en de toelichting op een (verkeers)veilige omgeving is gedeeld met het dorpsbestuur/plaatselijk belang en gedeeld met bewoners aan het Penningkruid. Eveneens hebben keukentafelgesprekken plaatsgevonden met enkele omwonenden. Op 13 december 2023 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden voor alle geïnteresseerden om kennis te nemen van het plan en de planning.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

9.3 Verkeersveiligheid en verkeersonderzoek

Reclamant maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid en verkeersoverlast door de komst van het kindcentrum en 250 nieuwe woningen. Reclamant maakt zich zorgen om: de uitgangspunten van de gehanteerde rekenmodellen gezien de praktijksituaties. Kan de gemeente bevestigen en garanderen dat op de andere recent gebouwde nieuwe scholen geen verkeers- en parkeerproblemen zijn ontstaan?

Al het verkeer van fase 3 moet over de reeds bestaande wegen en ontsluiting naar de Europasingel. Op welke wijze is rekening gehouden met de piekbelasting en dat er uit bestaande fase 1 en 2 ook verkeer over dezelfde weg moet?

Tevens twijfelt reclamant aan onafhankelijkheid van het adviesbureau dat het verkeersonderzoek heeft uitgevoerd.

Tot slot geeft reclamant het advies om een extra toegangsweg vanaf de Europasingel te creëren zodat de doorstroming van het bestemmingsverkeer voor de school en de 250 nieuwe woningen beter geborgd is.

Gemeentelijk standpunt

Allereerst moet worden opgemerkt dat de stedenbouwkundige opzet is gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. De locatie van de school met kindcentrum is verplaatst vanuit het zuiden van het plangebied naar de oostzijde, waarbij eveneens gekozen is om een extra ontsluitingsroute op de Europasingel aan te leggen.

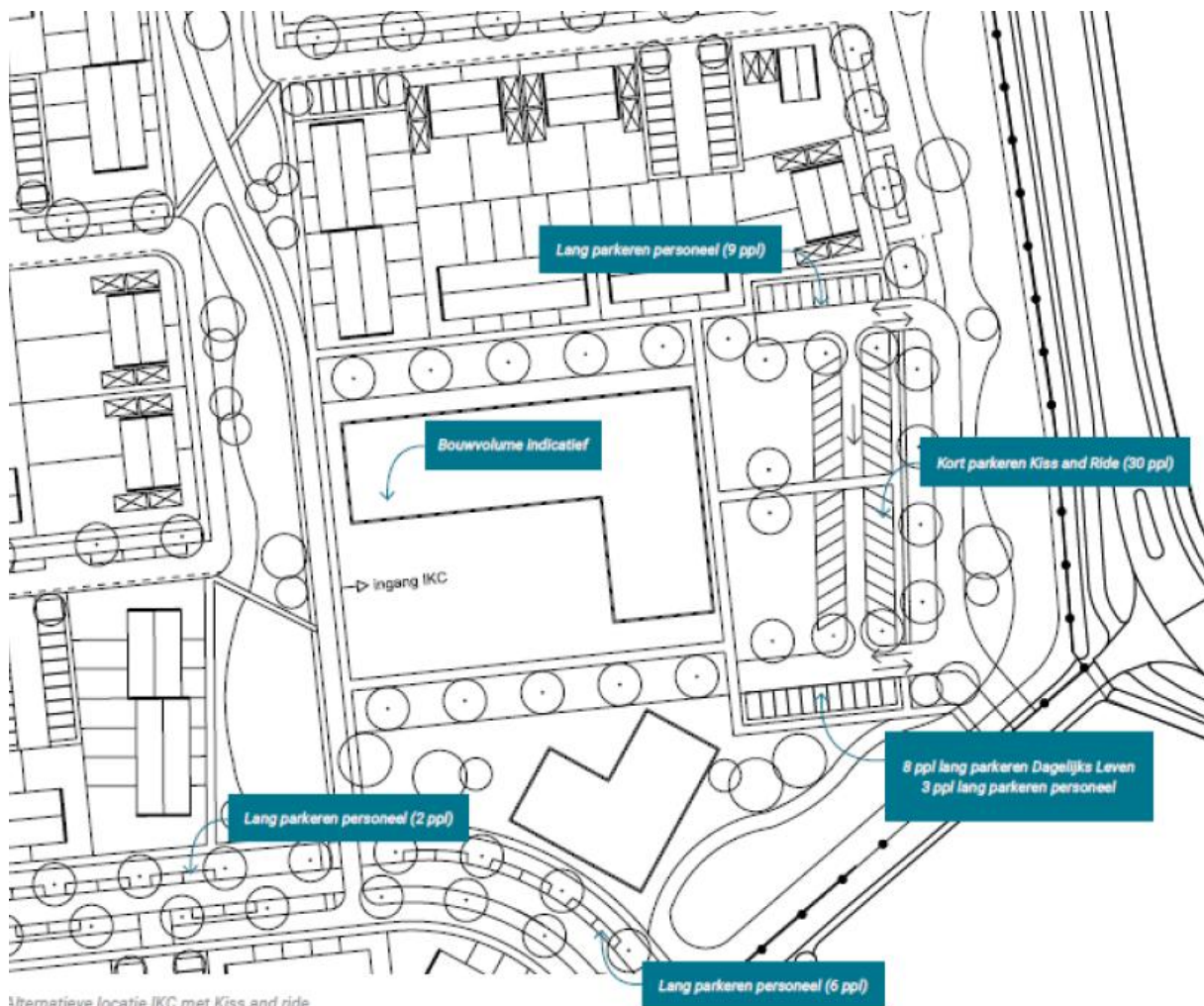
Er is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd (en door ons beoordeeld) welke als bijlage 15 bij de toelichting van het bestemmingsplan is bijgevoegd. Daarin is onder andere onderzocht wat de verkeerseffecten van het planvoornemen zijn en hoe de verkeerssituatie in het plangebied geregeld is.

Het vertrekpunt voor de ontsluitingsstructuur voor het gemotoriseerde verkeer is in onderstaande afbeelding weergegeven met de groene kleur. Het plangebied kent een 'dorsring' met daartussen woonstraten. Alle straten in het plangebied kennen tweerichtingsverkeer.



Het vertrekpunt voor de hoofdontsluiting voor fietsers en voetgangers is in bovenstaande afbeelding met de paarse kleur weergegeven. Voor fietsers en voetgangers is een meer fijnmazig netwerk beschikbaar. De fietsers/voetgangers kunnen daarbij eventueel ook gebruik maken van de structuur voor het gemotoriseerde verkeer. Voor de fietsers en voetgangers is er een directe ontsluiting aan de noordzijde (Tonnendijk), de westzijde (Oranjestraat), zuidzijde (Vroomshoop-Oost fase 1/2) en oostzijde (Europasingel). Via deze verbindingen wordt het langzaam verkeer op een directe en veilige manier ontsloten. Ook is er een doorsteek voor fietsers/voetgangers tussen de parkeervoorziening bij de school en het woongebied ten noorden van deze locatie.

De schoolomgeving kent een overzichtelijke verkeersstructuur (zie onderstaande afbeelding), waarbij de ontsluiting voor fietsers en voetgangers (westzijde gebouw) en autoverkeer (oostzijde gebouw) bij voorkeur gescheiden zijn. De ingang voor fietsers/voetgangers sluit aan op de centrale verbinding voor langzaam verkeer. Hiermee is het aantrekkelijk om te voet of per fiets naar school te komen. Aan de zuidzijde is één centrale oversteekvoorziening voorzien, waarmee het fietspad richting Oranjestraat en Vroomshoop-Oost fase 1 en 2 bereikbaar is.



Wat betreft de verkeersveiligheid voorziet de weginrichting binnen het planvoornemen in de basis in een verkeersveilige inrichting voor alle verkeersdeelnemers. Alle wegen in het plangebied zijn gecategoriseerd als 'erftoegangsweg', waar het verblijven centraal staat. De afmetingen in de wegprofielen, de maximumsnelheid van 30 km/uur en gelijkwaardige voorrangssituaties in de wijk sluiten aan bij het principe van de Duurzaam Veilige wegencategorisering, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Het verkeer in de wijk bestaat uitsluitend uit bestemmingsverkeer, waarbij het grotendeels om bewoners gaat en in kleine mate om bezoekers. De bewoners kennen de verkeerssituatie, waardoor beter duidelijk is welk verkeersgedrag verwacht mag worden. Het feit dat er geen doorgaand verkeer

door de wijk rijdt heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. De Oranjeschool ontsluit enkel op de Penningkruid/Europasingel. Hierdoor wordt schoolverkeer uit het woongebied van de wijk gehouden. Het éénrichtingsregime bij de Kiss & Ride voorziening en de scheiding tussen fietsers/voetgangers en het gemotoriseerde verkeer dragen positief bij aan de verkeersveiligheid in de schoolomgeving.

Fietsverkeer kan op een verkeersveilige wijze gebruik maken van de infrastructuur in het plangebied. De weginrichting en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer geven op wegvakniveau geen aanleiding voor aanvullende maatregelen voor fietsverkeer. De centrale fietsverbindingen door de wijk hebben een positief effect op de verkeersveiligheid. De vormgeving van de aansluitingen van de fiets-/voetgangersverbindingen op het omliggende wegennet vormt bij de nadere uitwerking wel een aandachtspunt. Een ander aandachtspunt voor de nadere uitwerking zijn de toegankelijkheidseisen voor ouderen/mindervaliden in het plangebied.

Er kan geconcludeerd worden dat het verkeer in het plangebied veilig kan worden afgewikkeld. Tot slot wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden in het plangebied vastlegt. Een bestemmingsplan heeft als zodanig geen concrete betrekking op de wijze waarop de openbare ruimte precies wordt ingericht. Dit betreft een aspect dat ziet op de uitvoering van een bestemmingsplan.

Voor wat betreft de onafhankelijkheid van het verkeersonderzoek geldt dat er zorgvuldig onderzoek heeft plaatsgevonden. De raad heeft zich ervan vergewist dat de onderzoeken zorgvuldig tot stand zijn gekomen en inhoudelijk concludent zijn.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

9.4 Parkeren school

Reclamant maakt zich zorgen om het aantal parkeerplaatsen bij de school waardoor er ook in de bestaande wijk geparkeerd wordt. Reclamant is van mening dat 48 parkeerplekken te weinig is gelet op leerkrachten, halen en brengen van kinderen. Heeft de gemeente rekening gehouden met de praktijksituatie of zijn enkel rekenkundige theoretische modellen gehanteerd en is rekening gehouden met hoger aantal door kinderdagverblijf, leveranciers, taxibusjes en vervoer van kinderen naar de gymzaal.

Waarom wordt uitgegaan van gemiddelde parkeernormen en is bij de berekening van de benodigde parkeerplekken voor de school/kindcentrum rekening gehouden met de woningen in het nieuwe plan die geen eigen parkeerruimte hebben bij de woning?

Gemeentelijk standpunt

De parkeernormen van de gemeente Twenterand zijn opgenomen in de Beleidsnota Parkeernormen gemeente Twenterand 2018. De parkeernormering is conform artikel 3.1 van de beleidsnota gebaseerd op CROW publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012'. De planlocatie ligt conform 3.2 van de beleidsnota in de 'rest bebouwde kom'. Bij de berekening van de parkeereis wordt volgens artikel 3.5 van de beleidsnota uitgegaan van het 'gemiddelde van minimum en maximum'.

Voor de oranjeschool geldt een parkeernorm van 0,75 parkeerplaats per leslokaal (exclusief Kiss & Ride). Voor de kinderopvang schrijft de gemeentelijke beleidsnota parkeernormen geen specifieke parkeernorm voor, maar verwijst naar de CROW kencijfers. Hieruit volgt een gemiddeld parkeerkencijfer van 1,4 parkeerplaats per 100 m² BVO.

Voor de Oranjeschool, kinderopvang en BSO wordt een Kiss & Ride voorziening gerealiseerd voor het brengen en halen van leerlingen. De beleidsnota parkeernormen van de gemeente Twenterand schrijft voor Kiss & Ride voorzieningen geen specifieke methodiek voor. Om het benodigd aantal parkeerplaatsen te berekenen is daarom conform artikel 3.1 van de beleidsnota parkeernormen gemeente Twenterand 2018 gemaakt van de parkeerkencijfers en rekenmethodiek volgens het

CROW. De methodiek gaat uit van een aandeel leerlingen dat per auto naar school reist met daarbij reductiefactoren voor de parkeerduur en het aantal leerlingen per auto. Voor de onderbouw (groep 1 t/m 3) gaat de CROW methodiek er vanuit dat tussen de 30 en 60% van de leerlingen per auto wordt gebracht en gehaald. Voor de bovenbouw (groep 4 t/m 8) ligt de bandbreedte op 5 tot 40% en voor een kinderdagverblijf op 50 tot 80%.

Samengebracht kent de school/opvang een parkeereis van 49 parkeerplaatsen, waarvan 19 parkeerplaatsen voor personeel en 30 parkeerplaatsen voor de Kiss & Ride voorziening. In het stedenbouwkundig ontwerp zijn op dit moment 20 parkeerplekken voor personeel en 30 parkeerplaatsen voor de Kiss & Ride voorziening opgenomen, wat het totale parkeeraanbod op 50 parkeerplaatsen brengt. Hiermee wordt voldoen in voldoende parkeerplaatsen. Aanvullend is er bij de Kiss & Ride voorziening een uitbreidingsoptie voor nog eens 10 extra parkeerplaatsen (indien nodig). Het plan voorziet derhalve in voldoende parkeerplaatsen.

De aanleg en instandhouding van de parkeerplaatsen is geborgd in artikel 15.1 'Parkeren en laden/lossen'. Daarin is bepaald dat bij een omgevingsvergunning voor bouwen geldt dat de inrichting van de bij het bouwplan behorende en daartoe bestemde gronden zodanig moet plaatsvinden dat op eigen terrein voldoende parkeergelegenheid ten behoeve van het parkeren en/of stallen van voertuigen wordt gerealiseerd en in stand gehouden.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

9.5 Alternatieve locatie school

Reclamant vraagt zich af waarom voor de huidige beoogde nieuwbouwlocatie is gekozen en niet voor een locatie aan de Europasingel, die meer mogelijkheden biedt voor een goede ontsluiting van het verkeer.

Reclamant verzoekt met de ingediende zienswijze nadrukkelijk om de school/kindcentrum op een andere locatie te plaatsen ten noorden van de woonzorgvoorziening. Reclamant geeft daarmee aan dat de bezwaren uit de zienswijze grotendeels worden weggenomen.

Gemeentelijk standpunt

Als gevolg van ingediende zienswijzen is de locatie van het kindcentrum richting de Europasingel verplaatst. In het kader van deze gewijzigde vaststelling zijn de noodzakelijke omgevingsaspecten onderzocht (hoofdstuk 4 van de toelichting). Het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan levert in onze optiek een wenselijke 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, levert het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de naaste omwonenden op.

Conclusie

Aan de zienswijze van reclamant wordt tegemoetgekomen door aanpassing van het plan.

9.6 Aantasting woongenot locatie kindcentrum

Reclamant geeft aan dat de geplande locatie van de nieuwe school/kindcentrum impact heeft op het woongenot van de bestaande bewoners, met name voor de woningen die het dichtst bij de nieuwe locatie in de buurt liggen (Hoefblad 1 en 2). Reclamant geeft aan dat de bestaande bewoners nooit wisten dat er sprake was van de bouw van een school op deze locatie in fase 3.

Reclamant vraagt welke andere locaties de gemeente in overweging heeft genomen voor de school/kindcentrum en waarom niet op de bestaande locatie van de school gebouwd kan worden. Daarnaast wil reclamant weten waarom de school/kindcentrum niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd en op welke wijze de gemeente rekening heeft gehouden met de belangen van de bestaande bewoners bij het bepalen van de locatie.

Tot slot maakt reclamant zich zorgen over (geluids)overlast vanwege spelende kinderen op het schoolplein, toenemende autoverkeer en hangjeugd na sluitingstijd. Op welke wijze wordt gewaarborgd dat aan de binnenwaarde uit het Bouwbesluit 2012 kan worden voldaan om geluidsoverlast te voorkomen?

Gemeentelijk standpunt

Het plan betreft een uitwerking van de gefaseerde uitwerking van masterplan Vroomshoop Oost. In het bestemmingsplan 'Vroomshoop Oost', vastgesteld op 25 januari 2000, was reeds een structuurschets voor het beoogde woongebied voor de gehele oostflank van Vroomshoop opgenomen. Vervolgens is dat eveneens in de Structuurvisie Twenterand, vastgesteld op 19 juli 2011 aangeduid als 'ontwikkeling wonen (bestaande planvorming)'. In de Omgevingsvisie Twenterand is daarnaast Vroomshoop Oost-Fase 3-4 aangemerkt als sleutelproject voor woningbouw.

Dat een nieuwe school in het bestemmingsplan 'Vroomshoop Oost' destijds niet in de structuurschets was opgenomen is opgenomen, betekent niet dat deze daarom niet alsnog gerealiseerd kan worden. Immers, 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.

Zowel in de Structuurvisie Twenterand als de huidige Omgevingsvisie Twenterand 1.0 was en is opgenomen dat de gemeente Twenterand als centrale doel heeft om het bestaande voorzieningenniveau op peil te houden en aan te passen aan de veranderende vraag als gevolg van de wijzigende bevolkingssamenstelling. Daarbij vinden wij het belangrijk dat het goed wonen is in Twenterand. Daarvoor is het belangrijk dat er een veilige, gezonde woonomgeving is met goede (maatschappelijke) voorzieningen.

Daarnaast heeft de gemeenteraad op 30 mei 2023 het Integraal Huisvestingsplan Onderwijs Gemeente Twenterand (2023-2029) vastgesteld (hierna: IHP). De leerlingenprognoses laten zien dat de Oranjeschool licht zal groeien, met name als gevolg van de nieuwbouwplannen in Vroomshoop-Oost. Aangezien het bestaande schoolgebouw 95 jaar oud is en niet meer voldoet aan de eisen van deze tijd, heeft de PCPO-Vroomshoop gekozen om nieuw te bouwen in plaats van het huidige gebouw te renoveren. Er is op de bestaande locatie immers geen ruimte meer voor uitbreiding en ook is het gebouw niet energiezuinig en duurzaam. Tevens is gebleken dat de verkeersafwikkeling bij de bestaande schoollocatie leidt tot overlast. Daardoor is nieuwbouwen op de beoogde nieuwbouwlocatie een logische.

Als gevolg van ingediende zienswijzen is de locatie van het kindcentrum richting de Europasingel verplaatst. In het kader van deze gewijzigde vaststelling zijn de noodzakelijke omgevingsaspecten onderzocht (hoofdstuk 4 van de toelichting). Het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan levert in onze optiek een wenselijke 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, levert het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de omwonenden op.

Op basis van het akoestisch onderzoek kan worden geconcludeerd dat het kindcentrum niet zorgt voor een overschrijding van de geluidnormen uit het Activiteitenbesluit. Bij een zorgvuldige uitwerking van de vormgeving en inrichting van het kindcentrum kan voldaan worden aan de richtwaarden van de VNG-publicatie en een goed woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd. Op basis van de onderzoeksresultaten vanuit het perspectief van een goede ruimtelijke ordening is beoordeeld in hoeverre maatregelen soelaas kunnen bieden om te kunnen voldoen aan de richtwaarden uit de VNG-publicatie en het gemeentelijk beleid. Daaruit volgt dat in het onderzoek nu een worst-case benadering is aangenomen en dat het speelterrein en de fietsenstalling kleiner zullen worden dan nu gemodelleerd. Daarnaast zal het toekomstige schoolgebouw deels zorgen voor een afscherming en daarmee afname van de geluidemissie richting de omgeving. Al met al kan met de juiste positionering van het schoolplein in het plan voldaan worden aan de richtwaarden uit de VNG-publicatie. Tevens kan het geluid van spelende en schreeuwende kinderen als acceptabel worden gezien, omdat het

gaat om gebiedseigen geluidbronnen binnen een woongebied. Het gemeentelijke beleid noemt scholen expliciet als een van de onderdelen van het gebiedstype 'woongebied'. Daarnaast zal de ervaren overlast beperkt zijn omdat de overschrijdingen alleen bestaan gedurende de dagperiode (schooltijden) en daarbinnen alleen gedurende begin en einde van de schooldag en de speelpauze.

Om de overlast van hangjongeren tegen te gaan kunnen bij de definitieve uitwerking van het plan fysieke maatregelen worden toegepast. Diverse brede scholen, zoals die in Westerhaar en Vroomshoop, hebben camera's en verlichting geïnstalleerd om overlast te verminderen. Tevens kunnen maatregelen worden genomen om het schoolplein buiten schooltijden fysiek volledig af te schermen.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

9.7 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Reclamant vraagt zich af in hoeverre de gemeente rekening houdt met de belangen van bestaande bewoners aangezien er een besluit hogere grenswaarde ter inzage is gelegd. Reclamant vraagt zich af of hiermee in feite geconcludeerd wordt dat geluid geen probleem is als ze grenswaarden aanpassen naar boven.

Ten aanzien van akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï is voor een substantieel deel gebaseerd op de uitkomsten van het verkeersonderzoek. Reclamant vraagt of de uitkomst van het akoestisch onderzoek voldoende onafhankelijk is vastgesteld.

Gemeentelijk standpunt

Er hebben zorgvuldige onderzoeken plaatsgevonden. De raad heeft zich ervan vergewist dat de onderzoeken zorgvuldig tot stand zijn gekomen en inhoudelijk concludent zijn.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

9.8 Planschade

Reclamant is van mening dat de beoogde locatie van de school/kindcentrum leidt tot planschade.

Gemeentelijk standpunt

Het staat reclamant vrij om een verzoek om planschade in te dienen. Een dergelijk verzoek kan worden ingediend als het bestemmingsplan onherroepelijk wordt. Er bestaat geen grond voor het oordeel dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat hieraan in redelijkheid een doorslaggevend gewicht moet worden toegekend. Gelet op de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 geldt overgangsrecht. Op grond van artikel 4.19 Invoeringswet Omgevingswet geldt dat schade die is veroorzaakt door een bestemmingsplan dat als ontwerp ter inzage is gelegd vóór inwerkingtreding van de Omgevingswet, het oude recht van toepassing blijft tot 5 jaar na het van kracht worden van het bestemmingsplan (art. 4.19, lid 2, Invoeringswet Omgevingswet).

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

9.9 Advies verkeer- en parkeren

Reclamant vraagt of de gemeente ten aanzien van de verkeerssituatie en parkeersituatie advies heeft gevraagd aan externe partijen, waaronder brandweer, politie, Veilig Verkeer Nederland, ambulancedienst en veiligheidsregio. Tevens verzoekt reclamant om de externe adviezen openbaar te maken.

Gemeentelijk standpunt

Er is een adviesgroep ‘verkeer’ waar verschillende partijen (Veilig Verkeer Nederland, politie, gemeente) aan deelnemen. Reclamant maakt onderdeel uit van deze adviesgroep.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

10 ZIENSWIJZE RECLAMANT 8 (Veilig Verkeer Nederland)

Datum brief : 9 januari 2024

Datum ontvangst : 8 januari 2024

10.1 Proces

Reclamant maakt onderdeel uit van de adviescommissie voor verkeer. Reclamant heeft de laatste jaren diverse keren aandacht gevraagd voor de locatiekeuze bij de Oranjeschool. Reclamant heeft aangedrongen om betrokken te worden maar voelt zich langs de zijlijn gezet. Reclamant geeft aan niet betrokken te zijn geweest en voelt zich niet serieus genomen.

Gemeentelijk standpunt

Vooropgesteld wordt dat wij erkennen dat er sprake is geweest van miscommunicatie tussen reclamant en de gemeente. Met reclamant zijn plannen besproken en er werd aangegeven dat er zorgen waren over de verkeersveiligheid. Aangezien een bestemmingsplan de bouw- en gebruiksmogelijkheden van gronden in het plangebied vastlegt, voorziet de (technische) uitwerking op de uitvoering van een bestemmingsplan. Bij de technische uitwerking van het plan zal reclamant betrokken worden.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

10.2 Locatiekeuze school

Reclamant vindt de keuze voor de plaats van de Oranjeschool niet goed doordacht en niet deugdelijk onderbouwd. Reclamant is van mening dat er geen locatiestudie heeft plaatsgevonden waarin meerdere locaties zijn onderzocht en afgewogen en heeft het gevoel dat de huidige locatie in beton is gegoten. Reclamant stelt zelf een locatie aan de Europasingel voor waarbij de woningen omgeruild kunnen worden met de school. Dit leidt in de ogen van reclamant tot een betere en veiligere verkeersafwikkeling.

Reclamant verzoekt om de locatie van de Oranjeschool te heroverwegen.

Gemeentelijk standpunt

Als gevolg van ingediende zienswijzen is de locatie van het kindcentrum richting de Europasingel verplaatst. In het kader van deze gewijzigde vaststelling zijn de noodzakelijke omgevingsaspecten onderzocht (hoofdstuk 4 van de toelichting). Het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan levert in onze optiek een wenselijke 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, levert het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de naaste omwonenden op.

Conclusie

Aan de zienswijze van reclamant wordt tegemoetgekomen door aanpassing van het plan.

10.3 Bevorderen gebruik fiets

Reclamant merkt op dat bij de bestaande Oranjeschool ondanks het ontbreken van parkeergelegenheid circa 60 auto's op rij langs de straat kinderen halen en brengen. Reclamant betwijfelt dat het argument dat te weinig parkeerplaatsen het gebruik van de auto ontmoedigt maar

leidt tot chaos tijdens het halen en brengen. Reclamant is van mening dat de oplossing voor chaos gevonden wordt in het netjes en gestructureerd parkeren van auto's bij de nieuwe Europaschool en daardoor sneller lopend of fietsend onbegeleid naar school gestuurd kunnen worden.

Gemeentelijk standpunt

De stedenbouwkundige opzet van het plan is gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. De locatie van de school met kindcentrum is verplaatst vanuit het zuiden van het plangebied naar de oostzijde, waarbij eveneens gekozen is om een extra ontsluitingsroute op de Europasingel aan te leggen.

De schoolomgeving kent een overzichtelijke verkeersstructuur (zie onderstaande afbeelding), waarbij de ontsluiting voor fietsers en voetgangers (westzijde gebouw) en autoverkeer (oostzijde gebouw) gescheiden zijn. De ingang voor fietsers/voetgangers sluit aan op de centrale verbinding voor langzaam verkeer. Hiermee is het aantrekkelijk om te voet of per fiets naar school te komen. Aan de zuidzijde is één centrale oversteekvoorziening voorzien, waarmee het fietspad richting Oranjestraat en Vroomshoop-Oost fase 1 en 2 bereikbaar is. Samengebracht kent de school/opvang een parkeereis van 48 parkeerplaatsen, waarvan 19 parkeerplaatsen voor personeel en 29 parkeerplaatsen voor de Kiss & Ride voorziening. In het stedenbouwkundig ontwerp zijn op dit moment 20 parkeerplekken voor personeel en 30 parkeerplaatsen voor de Kiss & Ride voorziening opgenomen, wat het totale parkeeraanbod op 50 parkeerplaatsen brengt. Hiermee wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen.



De structuur van de wijk is zodanig ontworpen dat de school bereikbaar is via een vrij liggend fietspad door de wijk. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid voor fietsers, en de verwachting is dat, door de snelle en directe fietsverbinding, een groot deel van de leerlingen met de fiets naar school zal komen. Ondanks dat we verwachten dat veel leerlingen en docenten per fiets naar de school zal komen,

voldoet het plan conform de parkeernormennota aan de gemiddelde normen tussen de gestelde brandbreedte.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen. Wel wordt opgemerkt dat het plan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan is gewijzigd.

10.4 Parkeerplaats school

Reclamant stelt voor dat bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen niet uitgegaan wordt van het CROW-gemiddelde tussen het maximale en minimale aantal parkeerplaatsen, maar te kiezen voor een wat ruimere norm of te kiezen voor het maximale aantal berekende parkeerplaatsen, waarbij benoemd moet worden dat Twenterand een plattelandsgemeente is waar het autogebruik hoger is dan een stad.

Reclamant is van mening dat voor de indeling van de parkeerplaats zwaardere eisen dan gemiddeld gesteld moeten worden. Reclamant heeft een voorstel voor de inrichting aangeleverd.

Gemeentelijk standpunt

De parkeernormen van de gemeente Twenterand zijn opgenomen in de Beleidsnota Parkeernormen gemeente Twenterand 2018. De parkeernormering is conform artikel 3.1 van de beleidsnota gebaseerd op CROW publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012'. De planlocatie ligt conform 3.2 van de beleidsnota in de 'rest bebouwde kom'. Bij de berekening van de parkeereis wordt volgens artikel 3.5 van de beleidsnota uitgegaan van het 'gemiddelde van minimum en maximum'.

Voor de oranjeschool geldt een parkeernorm van 0,75 parkeerplaats per leslokaal (exclusief Kiss & Ride). Voor de kinderopvang schrijft de gemeentelijke beleidsnota parkeernormen geen specifieke parkeernorm voor, maar verwijst naar de CROW kencijfers. Hieruit volgt een gemiddeld parkeerkencijfer van 1,4 parkeerplaats per 100 m² BVO.

Voor de Oranjeschool, kinderopvang en BSO wordt een Kiss & Ride voorziening gerealiseerd voor het brengen en halen van leerlingen. De beleidsnota parkeernormen van de gemeente Twenterand schrijft voor Kiss & Ride voorzieningen geen specifieke methodiek voor. Om het benodigd aantal parkeerplaatsen te berekenen is daarom conform artikel 3.1 van de beleidsnota parkeernormen gemeente Twenterand 2018 gemaakt van de parkeerkencijfers en rekenmethodiek volgens het CROW. De methodiek gaat uit van een aandeel leerlingen dat per auto naar school reist met daarbij reductiefactoren voor de parkeerduur en het aantal leerlingen per auto. Voor de onderbouw (groep 1 t/m 3) gaat de CROW methodiek er vanuit dat tussen de 30 en 60% van de leerlingen per auto wordt gebracht en gehaald. Voor de bovenbouw (groep 4 t/m 8) ligt de bandbreedte op 5 tot 40% en voor een kinderdagverblijf op 50 tot 80%.

Samengebracht kent de school/opvang een parkeereis van 49 parkeerplaatsen, waarvan 19 parkeerplaatsen voor personeel en 30 parkeerplaatsen voor de Kiss & Ride voorziening. In het stedenbouwkundig ontwerp zijn op dit moment 20 parkeerplekken voor personeel en 30 parkeerplaatsen voor de Kiss & Ride voorziening opgenomen, wat het totale parkeeraanbod op 50 parkeerplaatsen brengt. Hiermee wordt voldoen in voldoende parkeerplaatsen. Aanvullend is er bij de Kiss & Ride voorziening een uitbreidingsoptie voor nog eens 10 extra parkeerplaatsen (indien nodig). Het plan voorziet derhalve in voldoende parkeerplaatsen.

De aanleg en instandhouding van de parkeerplaatsen is geborgd in artikel 15.1 'Parkeren en laden/lossen'. Daarin is bepaald dat bij een omgevingsvergunning voor bouwen geldt dat de inrichting van de bij het bouwplan behorende en daartoe bestemde gronden zodanig moet plaatsvinden dat op eigen terrein voldoende parkeergelegenheid ten behoeve van het parkeren en/of stallen van voertuigen wordt gerealiseerd en in stand gehouden.

Tot slot wordt opgemerkt dat er meerdere overleggen hebben plaatsgevonden in de adviesgroep verkeer waar verschillende partijen aanwezig waren. Er zijn twee scenario's opgesteld over de grootte

van de kiss & ride. Aangezien de wens is om het fietsgebruik te stimuleren is er voor gekozen om de kiss & ride voorziening niet te groot te maken, maar enkel te zorgen dat het voldoet aan de parkeernormen. Als in de praktijk blijkt dat er alsnog te weinig parkeerplekken zijn, dan bestaat de mogelijkheid om de kiss & ride met 10 parkeerplaatsen uit te breiden.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

10.5 Veiligheid parkeerplaats school

Om de veiligheid voor fietsers te waarborgen worden er in de wijk vrij liggende fietspaden aangelegd. Om de veiligheid ook op de parkeerplaats bij de school te borgen moeten daarvoor ook vrij liggende voetpaden aanwezig zijn. Kinderen horen op de stoep.

Reclamant heeft voor een veilige parkeerplaats een voorstel aangeleverd voor de Oranjeschool en de appartementen. Het ruimtebeslag voor beide parkeerplaatsen is door de samenvoeging kleiner. In het voorstel is tussen de twee rijen parkeervakken een stoep voorzien met op het eind een enkele Kiss&Ride plek. Bij de school wordt langs de stoep een fysieke afscheiding aangebracht zodat de kinderen uitsluitend via deze veilige stoep de auto's kunnen bereiken.

Gemeentelijk standpunt

De schoolomgeving kent een overzichtelijke verkeersstructuur, waarbij de ontsluiting voor fietsers en voetgangers (westzijde gebouw) en autoverkeer (oostzijde gebouw) bij voorkeur gescheiden zijn. De ingang voor fietsers/voetgangers sluit aan op de centrale verbinding voor langzaam verkeer. Hiermee is het aantrekkelijk om te voet of per fiets naar school te komen. Aan de zuidzijde is één centrale oversteekvoorziening voorzien, waarmee het fietspad richting Oranjestraat en Vroomshoop-Oost fase 1 en 2 bereikbaar is. Bij de definitieve (technische) uitwerking van de infrastructuur zal reclamant betrokken worden om de veiligheid te optimaliseren.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

10.6 Kiss & ride

Ten aanzien van de kiss & ride strook merkt reclamant op dat onder kiss& ride strook wordt verstaan: *een plaats waar kinderen uit kunnen stappen en de auto weer vertrekt*. Reclamant geeft aan dat ouders die met het kind de school inlopen of even wat langer blijven uitsluitend mogen parkeren in een parkeervak, vanaf daar kunnen ze zonder over te steken veilig naar school lopen. Verder merkt reclamant op dat een kiss&ride plek bij het afhalen van de kinderen minder effectief is omdat ouders vaak ongeveer 5 tot 10 minuten van te voren geparkeerd wachten tot het moment dat de deuren van de school open gaan en de kinderen naar buiten stromen.

Gemeentelijk standpunt

De schoolomgeving kent een overzichtelijke verkeersstructuur, waarbij de ontsluiting voor fietsers en voetgangers (westzijde gebouw) en autoverkeer (oostzijde gebouw) bij voorkeur gescheiden zijn. De ingang voor fietsers/voetgangers sluit aan op de centrale verbinding voor langzaam verkeer. Hiermee is het aantrekkelijk om te voet of per fiets naar school te komen. Aan de zuidzijde is één centrale oversteekvoorziening voorzien, waarmee het fietspad richting Oranjestraat en Vroomshoop-Oost fase 1 en 2 bereikbaar is. Bij de definitieve (technische) uitwerking van de infrastructuur zal reclamant betrokken worden om de veiligheid te optimaliseren.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

10.7 Verkeerstoets/-onderzoek

Reclamant geeft aan dat de verkeersstoets en parkeeronderzoek is opgesteld door de belanghebbende projectontwikkelaar zelf. Als leidraad is door het adviesbureau CROW publicatie 317 gebruikt. Reclamant verzoekt om een onafhankelijk verkeersbureau in te schakelen en aan de hand van CROW publicatie 318: Toekomst bestendig parkeren een visie op te stellen waaraan de parkeeroplossing bij de school moet voldoen, inclusief beoordeling op de verkeersveiligheid van haar schematische schets (bijlage 4 van de zienswijze). Daarnaast moet aanvullend onderzoek worden gedaan naar verkeersstructuur van de wijk op basis van door reclamant aangegeven voorkeurslocatie nabij de Europasingel.

Gemeentelijk standpunt

Er heeft een zorgvuldig onderzoek naar de verkeerskundige effecten van het plan plaatsgevonden. De raad heeft zich ervan vergewist dat de onderzoeken zorgvuldig tot stand zijn gekomen en inhoudelijk concludent zijn. Het onderzoeksbureau is voor de berekening van de verkeersgeneratie uitgegaan van de meest recente CROW publicatie 381 (december 2018).

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

11 ZIENSWIJZE RECLAMANT 9

Datum brief : 12 januari 2024
Datum ontvangst : 12 januari 2024

De zienswijze van reclamant 9 is op 12 januari 2024 verzonden en ingekomen. De zienswijze is niet tijdig ingediend. Echter, ondanks dat de zienswijze niet tijdig is ingediend, wordt de zienswijze inhoudelijk beoordeeld.

11.1 Locatie Oranjeschool en verkeersproblematiek

Reclamant is het niet eens met de nieuwe Oranjeschool op de ingetekende plaats. Reclamant vreest voor veel verkeersproblemen in de omgeving. Reclamant stelt voor om de school te verplaatsen naar de andere kant van de Europasingel (links van de Twentelaan).

Gemeentelijk standpunt

Als gevolg van ingediende zienswijzen is de locatie van het kindcentrum richting de Europasingel verplaatst. In het kader van deze gewijzigde vaststelling zijn de noodzakelijke omgevingsaspecten onderzocht (hoofdstuk 4 van de toelichting). Het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan levert in onze optiek een wenselijke 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, levert het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de naaste omwonenden op.

Conclusie

Aan de zienswijze van reclamant wordt tegemoetgekomen door aanpassing van het plan.

11.2 Parkeren

Reclamant is van mening dat er onvoldoende parkeerruimte is bij de nieuwe Oranjeschool. Reclamant is van mening dat dit leidt tot overlast voor de omgeving.

Gemeentelijk standpunt

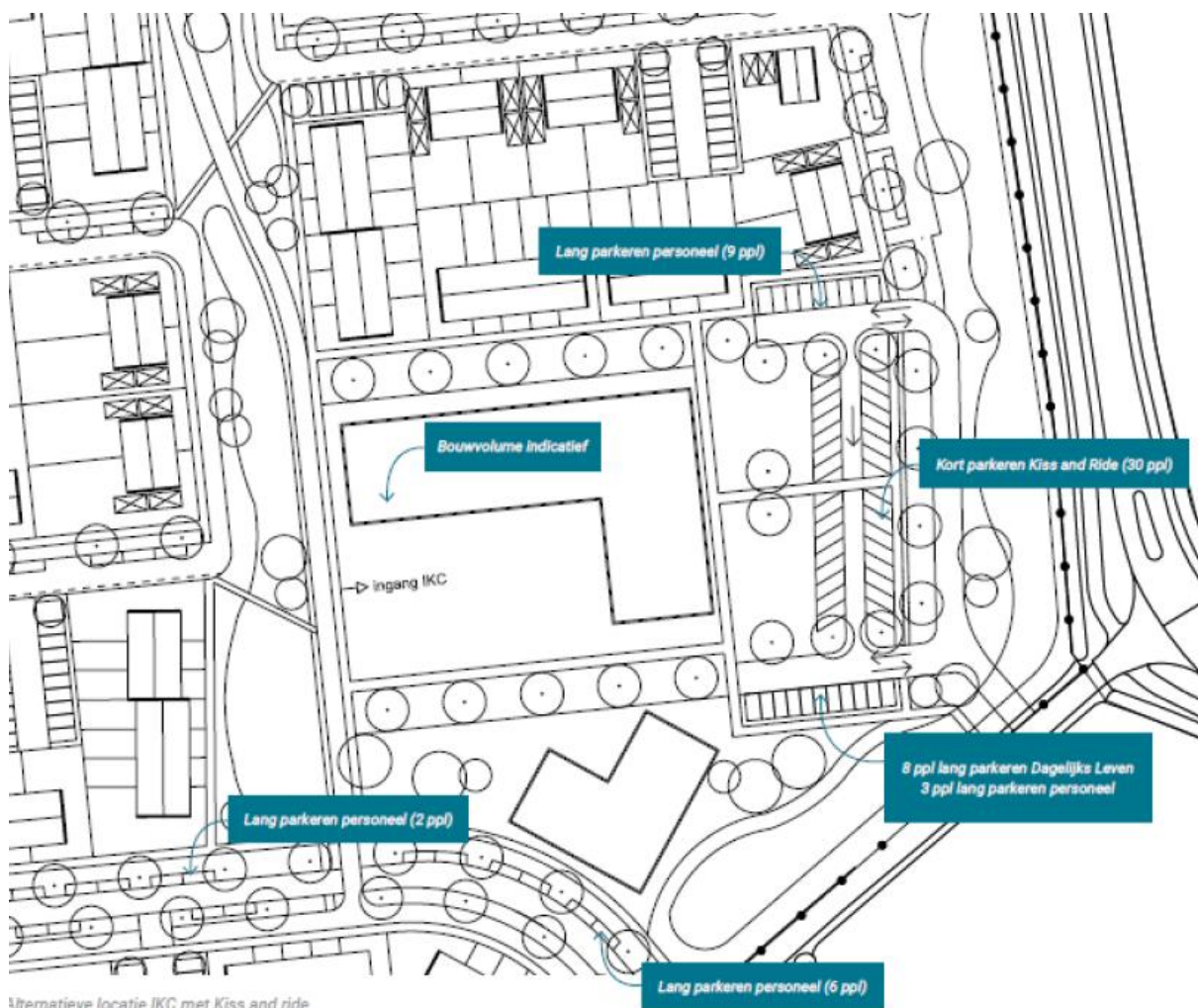
De parkeernormen van de gemeente Twenterand zijn opgenomen in de Beleidsnota Parkeernormen gemeente Twenterand 2018. De parkeernormering is conform artikel 3.1 van de beleidsnota gebaseerd op CROW publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012'. De planlocatie ligt conform 3.2 van de beleidsnota in de 'rest bebouwde kom'. Bij de berekening van de parkeereis

wordt volgens artikel 3.5 van de beleidsnota uitgegaan van het 'gemiddelde van minimum en maximum'.

Voor de oranjeschool geldt een parkeernorm van 0,75 parkeerplaats per leslokaal (exclusief Kiss & Ride). Voor de kinderopvang schrijft de gemeentelijke beleidsnota parkeernormen geen specifieke parkeernorm voor, maar verwijst naar de CROW kencijfers. Hieruit volgt een gemiddeld parkeerkencijfer van 1,4 parkeerplaats per 100 m² BVO.

Voor de Oranjeschool, kinderopvang en BSO wordt een Kiss & Ride voorziening gerealiseerd voor het brengen en halen van leerlingen. De beleidsnota parkeernormen van de gemeente Twenterand schrijft voor Kiss & Ride voorzieningen geen specifieke methodiek voor. Om het benodigd aantal parkeerplaatsen te berekenen is daarom conform artikel 3.1 van de beleidsnota parkeernormen gemeente Twenterand 2018 gemaakt van de parkeerkencijfers en rekenmethodiek volgens het CROW. De methodiek gaat uit van een aandeel leerlingen dat per auto naar school reist met daarbij reductiefactoren voor de parkeerduur en het aantal leerlingen per auto. Voor de onderbouw (groep 1 t/m 3) gaat de CROW methodiek er vanuit dat tussen de 30 en 60% van de leerlingen per auto wordt gebracht en gehaald. Voor de bovenbouw (groep 4 t/m 8) ligt de bandbreedte op 5 tot 40% en voor een kinderdagverblijf op 50 tot 80%.

Samengebracht kent de school/opvang een parkeereis van 49 parkeerplaatsen, waarvan 19 parkeerplaatsen voor personeel en 30 parkeerplaatsen voor de Kiss & Ride voorziening. In het stedenbouwkundig ontwerp zijn op dit moment 20 parkeerplekken voor personeel en 30 parkeerplaatsen voor de Kiss & Ride voorziening opgenomen, wat het totale parkeeraanbod op 50 parkeerplaatsen brengt. Hiermee wordt voldoen in voldoende parkeerplaatsen. Aanvullend is er bij de Kiss & Ride voorziening een uitbreidingsoptie voor nog eens 10 extra parkeerplaatsen (indien nodig). Het plan voorziet derhalve in voldoende parkeerplaatsen. In onderstaande afbeelding is de beoogde parkeersituatie weergegeven.



De aanleg en instandhouding van de parkeerplaatsen is geborgd in artikel 15.1 'Parkeren en laden/lossen'. Daarin is bepaald dat bij een omgevingsvergunning voor bouwen geldt dat de inrichting van de bij het bouwplan behorende en daartoe bestemde gronden zodanig moet plaatsvinden dat op eigen terrein voldoende parkeergelegenheid ten behoeve van het parkeren en/of stallen van voertuigen wordt gerealiseerd en in stand gehouden.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

11.3 Voetpad Penningkruid en belemmering uitrit

Naast de woning Penningkruid 2 is een voetpad ingetekend. Reclamant vreest dat het voetpad leidt tot overlast en de als gevolg van het parkeren van de school de toegankelijkheid van het uitrit belemmerd.

Gemeentelijk standpunt

Het vertrekpunt voor de ontsluitingsstructuur voor het gemotoriseerde verkeer is in onderstaande afbeelding weergegeven met de groene kleur. Het plangebied kent een 'dorpsring' met daartussen woonstraten. Alle straten in het plangebied kennen tweerichtingsverkeer.



Het vertrekpunt voor de hoofdontsluiting voor fietsers en voetgangers is in bovenstaande afbeelding met de paarse kleur weergegeven. Voor fietsers en voetgangers is een meer fijnmazig netwerk beschikbaar. De fietsers/voetgangers kunnen daarbij eventueel ook gebruik maken van de structuur voor het gemotoriseerde verkeer. Voor de fietsers en voetgangers is er een directe ontsluiting aan de noordzijde (Tonnendijk), de westzijde (Oranjestraat), zuidzijde (Vroomshoop-Oost fase 1/2) en oostzijde (Europasingel). Via deze verbindingen wordt het langzaam verkeer op een directe en veilige manier ontsloten.

Zoals in paragraaf 11.1 is opgenomen is de locatie van de nieuwe school verplaatst ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Zoals al is aangegeven worden er bij de school voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd en wordt er een kiss en ride voorziening gerealiseerd, waardoor overlast ten aanzien van parkeren wordt voorkomen. Aangezien de locatie van de school verplaatst is richting de Oranjesingel er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd bij de school zal er geen sprake zijn van een belemmerde toegang voor het uitrit van reclamant.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

12 WIJZIGINGEN

Hieronder is in een wijzigingenoverzicht aangegeven wat de wijzigingen en aanvullingen zijn van het vast te stellen bestemmingsplan ten opzichte van het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan. In het overzicht is tevens aangegeven of de wijzigingen en aanvullingen zijn aangebracht naar aanleiding van een zienswijze en/of ambtshalve. Ter voorkoming van misverstanden wordt opgemerkt dat niet alle detailwijzigingen zijn genoemd, zoals kennelijke verschrijvingen, kleine aanvullingen en grammaticale wijzigingen voor zover niet van wezenlijk belang voor de inhoud.

Z = wijziging naar aanleiding van ingebrachte zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan

A = ambtshalve wijziging

'oud' verwijst naar documenten behorende bij / nummering in het ontwerpbestemmingsplan

'nieuw' verwijst naar documenten behorende bij / nummering in het definitieve vast te stellen bestemmingsplan

Onderdeel ontwerp bp → def bp	Aard wijziging	Z	A
Planregels			
Toevoegen gebiedsaanduiding 'milieuzone – intrekgebied'	In de planregels wordt de gebiedsaanduiding 'milieuzone – intrekgebied' inclusief bijbehorende bouw- en gebruiksregels opgenomen. Deze is per abuis niet in het ontwerpplan opgenomen.		X
Toevoegen gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – laagvliegroute'	In de planregels wordt de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – laagvliegroute' inclusief bijbehorende bouw- en gebruiksregels opgenomen. Deze is per abuis niet in het ontwerpplan opgenomen.		X
Er wordt voorzien in een extra ontsluitingsroute op de Europasingel. Ter plaatse van de extra ontsluitingsroute op de Europasingel worden de bestemming 'Woongebied', 'Water' en 'Groen' gewijzigd in de bestemming 'Verkeer'	Er wordt voorzien in een extra ontsluitingsroute op de Europasingel. Ter plaatse van de extra ontsluitingsroute op de Europasingel worden de bestemming 'Woongebied', 'Water' en 'Groen' gewijzigd in de bestemming 'Verkeer'	X	X
Artikel 8.1 is gewijzigd, waarbij sublid c is toegevoegd die luidt: <i>zorgwoningen ter plaatse van de aanduiding 'zorgwoning'</i> . De overige subleden worden vernummerd. Artikel 8.1, c van het ontwerpbestemmingsplan wordt 8.1 d, enzovoorts.	In de bouwregels van artikel 8.2.2 voor hoofdgebouwen is bepaald dat ter plaatse van de aanduiding 'zorgwoning' tevens (gestapelde) zorgwoningen zijn toegestaan. Dit heeft ook betrekking op het gebruik van de gronden en dient als zodanig ook in de bestemmingsomschrijving opgenomen te worden. Ter plaatse van de aanduiding 'zorgwoning' zijn de gronden onder andere bestemd voor zorgwoningen. De overige subleden worden vernummerd. Artikel 8.1, c van het ontwerpbestemmingsplan wordt 8.1 d, enzovoorts.		X
Artikel 8.1, sub g (in het ontwerpbestemmingsplan was dit 8.1, f) is gewijzigd waarbij lid g als volgt komt te luiden: <i>verkeer en verblijf, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'verkeer uitgesloten' uitsluitend voet- en (brom)fietspaden en afval- en calamiteitenroutes zijn toegestaan.</i>	Om te borgen dat er geen doorgaande ontsluitingsroute voor gemotoriseerd verkeer mogelijk is van het Penningkruid op de Oranjestraat is een aanduiding 'verkeer uitgesloten' opgenomen. De planregel bepaalt dat ter plaatse van de aanduiding 'verkeer uitgesloten' uitsluitend voet- en (brom)fietspaden en afval- en calamiteitenroutes zijn toegestaan.	X	
Aan artikel 8.2.2 lid c is sub 3 toegevoegd en luidt als volgt: <i>per vrijstaande of halfvrijstaande woning ten aanzien van parkeren op eigen erf ruimte gereserveerd wordt voor ten minste 2 parkeerplaatsen.</i>	Voor vrijstaande en halfvrijstaande woningen (twee-onder-een kapwoningen) geldt de eis dat parkeren op eigen erf bij de woning moet plaatsvinden. Door middel van deze planregel wordt dat geborgd. Immers, door deze planregel geldt voor hoofdgebouwen dat woningen uitsluitend vrijstaand, halfvrijstaand of aaneengebouwd mogen worden gebouwd, met dien verstande dat per vrijstaande of halfvrijstaande woning ten aanzien van parkeren op eigen erf ruimte gereserveerd moet worden voor 2 parkeerplaatsen.		X
Artikel 12.3 'Geluidzone – 3' is aangepast.	Om te borgen dat voldaan wordt aan het binnenniveau van 33 dB is de inhoud van artikel 12.3 'Geluidzone – 3' gewijzigd. <i>Artikel 12.3.2 luidt: Een omgevingsvergunning voor het bouwen van een geluidgevoelig object ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - 3' wordt</i>		

	slechts verleend nadat is aangetoond dat sprake is van een karakteristieke geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied, die ervoor zorgt dat sprake is van een binnenniveau van tenminste 33 dB, ten einde een goed woon- en leefklimaat te waarborgen. Artikel 12.3.3 luidt: Het gebruik van een geluidgevoelige object ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - 3' is uitsluitend toegestaan als is aangetoond dat de maximaal toegestane binnenwaarde van 33 dB als gevolg van wegverkeerslawaaï niet wordt overschreden.		
Bijlagen regels			
Het beeldkwaliteitsplan dat als bijlage 1 bij de regels is opgenomen is gewijzigd.	Als gevolg van de gewijzigde planopzet is de inhoud van het beeldkwaliteitsplan dat als bijlage 1 bij de regels is opgenomen gewijzigd.		X
Verbeelding van het bestemmingsplan			
Opnemen gebiedsaanduiding 'milieuzone – intrekgebied'	De verbeelding van het plan wordt aangepast in die zin dat de gebiedsaanduiding 'milieuzone – intrekgebied' wordt opgenomen.		X
Opnemen gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – laagvliegroute'	De verbeelding van het plan wordt aangepast in die zin dat de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – laagvliegroute' voor een deel van het plangebied wordt opgenomen.		
Opnemen aanduiding 'verkeer uitgesloten' (-v) ter hoogte van de Oranjestraat 27	Opnemen aanduiding 'verkeer uitgesloten' (-v) ter hoogte van de Oranjestraat 27 om een doorgaande ontsluitingsroute voor gemotoriseerd verkeer tegen te gaan.	X	
Ter plaatse van de extra ontsluitingsroute op de Europasingel wordt de bestemming 'Woongebied', 'Water' en 'Groen' gewijzigd in de bestemming 'Verkeer'	Door de toevoeging van de extra ontsluitingsroute kent het plangebied een goede verkeerskundige ontsluitingsstructuur voor alle modaliteiten. Daarmee wordt eveneens in een verkeersveilige afwikkelen van alle verkeersdeelnemers voorzien.	X	X
Ten behoeve van de parkeer- en ontsluitingsvoorzieningen van het kindcentrum is de bestemming 'Verkeer' uitgebreid langs het kindcentrum;	Ten behoeve van de parkeer- en ontsluitingsvoorzieningen van het kindcentrum is de bestemming 'Verkeer' uitgebreid langs het kindcentrum;		
De bestemming 'Maatschappelijk' met bijbehorende aanduidingen is verplaatst naar de locatie in het oosten van het plangebied aansluitend aan de Europasingel	Als gevolg van ingediende zienswijzen wordt de locatie van de school verplaatst richting de Europasingel. Het bestemmingsplan wordt gewijzigd in die zin dat het kindcentrum wordt verplaatst richting de Europasingel. Ter plaatse van de locatie van het kindcentrum in het ontwerpbestemmingsplan worden in het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan woningen gerealiseerd.	X	
Als gevolg van de wijziging van de bestemming 'Maatschappelijk' met bijbehorende aanduidingen is ter plaatse van de nieuwe schoollocatie de bestemming 'Woongebied' met bijbehorende aanduidingen verplaatst naar de locatie waar in het ontwerpbestemmingsplan de school was beoogd.	Als gevolg van ingediende zienswijzen wordt de locatie van de school verplaatst richting de Europasingel. Het bestemmingsplan wordt gewijzigd in die zin dat het kindcentrum wordt verplaatst richting de Europasingel. Ter plaatse van de locatie van het kindcentrum in het ontwerpbestemmingsplan worden in het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan woningen gerealiseerd.	X	
De bestemming 'Groen' is in het zuiden van het plangebied aangepast.	De groenstructuur in het zuiden van het plangebied is als gevolg van de verplaatsing van het kindcentrum en de woningen gewijzigd.		X
De wetgevingszone 'Geluidzone – 3' is aangepast.	Als gevolg van de gewijzigde planopzet zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaaï op de Europasingel gewijzigd. De 'geluidzone – 3' is daarop aangepast.	X	X
Toelichting van het bestemmingsplan			
Gewijzigde planopzet	Als gevolg van de gewijzigde planopzet zijn de toelichting en de daarbij behorende onderzoeken gewijzigd.	X	X
Bijlagen bij de toelichting			
Omgevingsonderzoeken	Als gevolg van de gewijzigde planopzet zijn de toelichting en de daarbij behorende onderzoeken gewijzigd.	X	X