

Nota van beantwoording zienswijzen
Bestemmingsplan Kindcentrum Wijhe

IMRO: NL.IMRO.1773.BP78053-0201

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Algemene reactie naar aanleiding van zienswijzen
3. Zienswijzen en beantwoording
4. Ambtelijke wijzigingen
5. Samenvatting voorgestelde wijzigingen

1. Inleiding

De gemeente wil de inwoners van Olst-Wijhe een aantrekkelijke woonomgeving bieden, waarin kinderen goed kunnen opgroeien. Goede onderwijsvoorzieningen zijn daarin belangrijk. Om toekomstbestendige onderwijsvoorzieningen te kunnen creëren en te behouden worden in Olst en Wijhe nieuwe kindcentra gebouwd. Bestaande voorzieningen worden daarbij geclusterd en samengebracht op twee nieuwe locaties. De bestaande onderwijsvoorzieningen in Wijhe (OBS De Wijhe (voorheen de Peperhof, gefuseerd met de Tellegenschool), KBS Sint Jozef, CBS Matzer) en Boerhaar (KBS De Bongerd) worden geclusterd op één integrale locatie op het SPort, Onderwijs en Cultuurcomplex (SPOC) in Wijhe. Deze integrale locatie wordt het Kindcentrum Wijhe genoemd. Op de beoogde locatie van het kindcentrum geldt de bestemming 'recreatie – dagrecreatie'. Omdat het kindcentrum niet onder deze bestemming gerealiseerd kan worden is er een ontwerp-bestemmingsplan opgesteld met het doel om deze bestemming te wijzigen naar 'maatschappelijk'.

Het college van B&W van de gemeente Olst-Wijhe heeft in november 2023 besloten om een ontwerp-bestemmingsplan in procedure te brengen voor het plan voor het kindcentrum. Op 29 november 2023 is het ontwerp-bestemmingsplan (met IMRO-kenmerk: NL.IMRO.1773.BP78053-0201) gepubliceerd. Het ontwerp heeft vervolgens ter inzage gelegen van donderdag 30 november 2023 tot en met woensdag 10 januari 2024. In deze periode konden zienswijzen naar voren worden gebracht.

Deze nota bestaat uit een samenvatting van de ingediende zienswijzen en het bijbehorende standpunt van het college van burgemeester en wethouders (deel 2). Tevens worden in de nota eventuele ambtelijke wijzigingen tussen het ontwerp- en het definitieve bestemmingsplan beschreven (deel 3). De nota geldt als bijlage bij het definitief vast te stellen bestemmingsplan door de gemeenteraad.

2. Algemene reactie naar aanleiding van zienswijzen

Ten behoeve van de wijziging van het bestemmingsplan voor het kindcentrum Wijhe is door Goudappel (18 april 2019) een onderzoek uitgevoerd naar de verkeerseffecten van de realisatie van de kindcentra in Olst en Wijhe. Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat: "Gezien de verkeersintensiteiten op deze wegen, komt de veiligheid op de meeste van deze straten op de route niet in het geding. Voetgangers, fietsers en automobilisten hebben op de meeste locaties een duidelijke plek op de weg en de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers) zijn gescheiden. Een aandachtspunt is echter het ontbreken van voetgangersvoorzieningen op de zuidzijde van de Lange Slagen." In de verdere uitwerking van de plannen voor de openbare ruimte wordt het laatstgenoemde punt meegenomen. Op basis van het verkeersonderzoek is er geen aanleiding om te verwachten dat er verkeersknelpunten ontstaan.

Toch blijkt uit verschillende reacties, onder andere op het ontwerp-bestemmingsplan voor het kindcentrum Wijhe, dat er zorgen bestaan over de verkeersafwikkeling en -veiligheid in de bredere omgeving van het kindcentrum. Daarom wil het college van B&W voor Wijhe gedurende de verdere uitwerking van de plannen voor het kindcentrum (o.a. de openbare ruimte) een soortgelijk traject opstarten als dat in het kader van het 'fietsplan Olst' is gedaan: samen met een verkeerskundig bureau en met (lokale) partijen/vertegenwoordigers om de tafel om kansen en knelpunten te inventariseren om uiteindelijk tot een fiets-/verkeersplan voor Wijhe te komen met concrete maatregelen ten behoeve van de optimalisatie van de verkeersafwikkeling en -veiligheid.

Ondanks dat uit het onderzoek van Goudappel blijkt dat de verkeerseffecten als gevolg van de ontwikkeling van het kindcentrum niet leiden tot verkeersonveiligheid, neemt het college de zorgen

uit de buurt daarmee wel serieus om vanuit een breder perspectief de verkeerssituatie te analyseren

3. Zienswijze(n) en beantwoording

Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn er 3 zienswijzen ingediend:

- Zienswijze A bij ons bekend met kenmerk 44597-2023, verstuurd op 21 december 2023, ontvangen op 21 december 2023.
- Zienswijze B bij ons bekend met kenmerk 3039-2024, verstuurd op 4 januari 2024, ontvangen op 5 januari 2024.
- Zienswijze C bij ons bekend met kenmerk 3731-2024, verstuurd op 10 januari 2024, ontvangen op 10 januari 2024.

De zienswijzen zijn ontvankelijk aangezien de ontvangstdatum binnen de termijn van terinzagelegging valt.

In de tabel op de volgende pagina worden de verschillende delen van de zienswijzen behandeld, waarbij:

- In de linker kolom een samenvatting van de inhoud van de zienswijze(n), en door welke indieners deze is ingediend.
- In de tweede kolom de beantwoording van het college van burgemeester en wethouders op de zienswijze.
- In de rechterkolom is aangegeven of de reactie aanleiding heeft gegeven tot aanpassing van één of meerdere van de besluiten.

Zienswijze A

#	Zienswijze	Reactie van het college van burgemeester en wethouders	Aanpassing
A1	<p><i>Met betrekking tot het verkeersonderzoek (bijlage 3 bij de toelichting).</i></p> <p>Zoals beschreven in 3.2 Effecten voor de scholenroutes en de tabel Tabel 3.1: Vergelijking percentage aandeel verkeer op straatniveau huidige- en toekomstige situatie scholenclustering Wijhe (locatie: Capellenborg) ; “Door deze nieuwe locatie, neemt het autoverkeer op de directe toegangswegen naar de school toe.”</p> <p>Op de Morgenlanden rijden in 2025 circa 200 auto’s per dag meer. Op de Lange Slagen richting noord rijden in 2025 circa 500 auto’s per dag meer.</p> <p>Vraag 1: Waar blijven circa 300 auto’s per dag tussen Morgenlanden en Lange Slagen richting noord?</p>	<p>De nieuwe situatie is door Goudappel Coffeng (2019) in een verkeersmodel gezet. Daaruit blijkt dat er over de Lange Slagen in noordelijke richting inderdaad een toename is van circa 500 auto’s per dag en aan de Morgenlanden (iets verder in noordelijke richting) van circa 200. Het verkeersmodel gaat er van uit dat een groot deel van de auto’s voordat ze de Morgenlanden bereiken al een andere weg hebben gekozen (bijvoorbeeld via De Wandelingen en vanaf daar verder de wijk in). Dit wordt geïllustreerd in onderstaand figuur (afkomstig uit het onderzoek).</p> 	Geen
A2	<p>Op bladzijde 6 uit het verkeersonderzoek “Het Handboek ontwerpen voor Kinderen (CROW publicatie 153) doet voor de schoolomgeving binnen een 30 km/uur gebied de volgende aanbevelingen:”</p> <p>De maximum snelheid van 30 km/uur geldt in de wijk Peperkamp. (De route Lange Slagen richting noord, Morgenlanden.) De lagere snelheid wordt afgedwongen door middel van een aantal drempels in deze route.</p>	<p>Verkeer over een oneffen wegdek veroorzaakt trillingen. De aard is afhankelijk van het type voertuig en de belading, de rijsnelheid en de vorm van de oneffenheden. De drempel is een vorm van oneffenheid, maar zorgt juist voor lagere rijsnelheden. De realisatie van het kindcentrum veroorzaakt daarnaast niet extra zwaar verkeer zoals zwaar beladen vrachtauto’s. De fundatie is daarmee afdoende voor het extra verkeer dat gegenereerd wordt als gevolg van het kindcentrum.</p>	Geen

	<p><u>Vraag 2:</u></p> <p>Het wegbeeld lijkt al op de aanbevelingen uit het Handboek ontwerpen voor Kinderen (CROW publicatie 153). Echter is de fundatie van de wegen in de wijk Peperkamp bestand op het te verwachten verkeer, lees 200- 500 auto's per dag meer? Momenteel is het al zo, dat wanneer een vrachtauto/ zwaarder verkeer de straten en dus ook de drempels passeert, dat dit in huis voelbaar is.</p>		
A3	<p>Een goede doorstroming op de kruising Morgenlanden/ Wiederhorsten en kruising Morgenlanden/ Kerkpadsblok wordt verhinderd door geparkeerde auto's van bewoners.</p> <p><u>Vraag 3:</u></p> <p>Of eigenlijk een voorstel; Eenrichtingsverkeer; een rondje Morgenlanden, Wiederhorsten, IJssellanden, Kerkpadsblok, Morgenlanden.</p> <p>Het verkeer uit De Lange Slagen kan aansluiten in Kerkpadsblok. Vanuit Morgenlanden, IJssellanden naar Lange Slagen via Kerkpadsblok of Wandelingen. Eventueel het eenrichtingsverkeer wat momenteel geldt in Noorder Koeslag van richting omdraaien.</p>	<p>In het rapport van Goudappel (2019) zijn de verkeerseffecten voor het kindcentrum Wijhe in kaart gebracht en is de doorstroming vanuit Morgenlanden/Wiederhorsten/Kerkpadsblok niet als knelpunt naar voren gekomen.</p>	Geen
A4	<p>In de eerder genoemde tabel Tabel 3.1: <i>Vergelijking percentage aandeel verkeer op straatniveau huidige- en toekomstige situatie scholenclustering Wijhe (locatie: Capellenborg)</i> wordt ook het verkeer bij de spoorwegovergang Raalterweg weergegeven. Maar bij de spoorwegovergang ligt de kruising Raalterweg/Enkweg/Molenenk. Momenteel is deze kruising als shared space ingericht. Niet alleen de fietsers nemen deze kruising, ook de auto's komen over deze kruising. De fietsers nemen daarna Noorder Koeslag en dan Lange Slagen.</p> <p>Hierover heb ik mailcontact gehad met een communicatieadviseur</p>	<p>Het standpunt van de gemeente dat de kruising Molenstraat – Raalterweg – Enkweg een veilige kruising is blijft ongewijzigd. Op dit moment is er daarom geen aanleiding om de kruising aan te pakken.</p>	Geen

	<p>van de gemeente Olst-Wijhe. Hierbij citaat uit de mail : “U vroeg aandacht voor de veiligheid van schoolgaande kinderen, met name op de kruising Molenstraat - Raalterweg – Enkweg, bij de Hubo. Ik heb dit nagevraagd en heb de volgende informatie voor u: Het kruispunt zien wij als een veilig kruispunt. Er gebeuren ook niet meer verkeersincidenten op deze weg dan op andere wegen in de gemeente. Het kruispunt is ingericht als shared space. Er gelden normale voorrangregels en er zijn dus geen extra (regels waarvoor) borden of bewegwijzering geplaatst. Dit maakt dat mensen bewuster deelnemen aan het verkeer, meer opletten en snelheid verminderen. Shared space verliest al snel zijn effect als je duidelijkheid door middel van bijvoorbeeld bebording gaat toevoegen. Voor het bestemmingsplan van het kindcentrum is verkeersonderzoek gedaan. Volgens dit onderzoek stijgt het percentage fietsers op dit kruispunt van 18 naar 28%. De algemene conclusie is dat de veiligheid op de route niet vermindert. Voetgangers, fietsers en automobilisten hebben op de meeste locaties een duidelijke plek op de weg en de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers) zijn gescheiden.”</p> <p>Zoals geschreven vermindert de veiligheid op de route niet. Maar verbeteren doet het allerminst. Ondanks verkeersregels, geldt op deze kruising het recht van de sterkste. Het is niet uit te leggen aan kinderen. Het is nu al een levensgevaarlijke kruising. Dat er niet meer ongelukken gebeuren op deze plek is een wonder.</p> <p><u>Vraag 4:</u> Wordt deze kruising aangepast/aangepakt? Voorstel om er weer een voorrangskruising van te maken, zoals voorheen, met de Raalterweg als hoofdweg. Dit in verband met de spoorweg overgang aansluitend op de kruising.</p>		
A5	<i>M.b.t. de parkeertoets (bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan).</i>	Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen per lokaal (0,5) is afkomstig uit de beleidsregels parkeren Olst-Wijhe. Deze	Geen

	<p>Het betreft de nodige parkeerplaatsen per lokaal. 26 lokalen x 0,5 parkeerplaatsen/ lokaal = 13 parkeerplaatsen</p> <p><u>Vraag 5:</u></p> <p>Hoeveel leraren komen met de auto naar het nieuw te bouwen Kindcentrum Wijhe? Persoonlijk verwacht ik meer dan 13 leraren die met de auto naar het nieuw te bouwen Kindcentrum Wijhe komen. Daarnaast zijn er binnen een basisschool nog andere personele functies. Denk bijvoorbeeld aan directeur, muziekleraar, IB-er, schoonmakers. Hiervoor is geen parkeerplaats gerekend.</p>	<p>parkeernorm (0,5) is gebaseerd op gegevens van het onafhankelijke kennisplatform CROW. Zij genereren op basis van ervaringen in de praktijk verschillende kengetallen die moeten helpen bij het vinden van oplossingen voor vraagstukken in de ruimtelijke ordening. In deze parkeernorm is ook het overige personeel meegenomen.</p> <p>In de ruimtelijke onderbouwing is opgenomen dat voor de ontwikkeling in totaal maximaal (worst case) 78,4 parkeerplekken benodigd zijn. In totaal worden er met de ontwikkeling een beslag gedaan op 90 parkeerplekken (een deel bestaand maar niet altijd gebruikt en een groot deel nieuw aangelegd). Er worden dus (ruim) voldoende parkeerplekken beschikbaar gesteld voor het kindcentrum.</p>	
A6	<p><i>M.b.t. het verkeersonderzoek (bijlage 3 bij de toelichting) en het parkeeronderzoek (bijlage 2).</i></p> <p>In het verkeersonderzoek d.d. 18 april 2019 wordt gesproken over 580 leerlingen. In het parkeeronderzoek d.d. 1 april 2022 wordt gesproken over 350 leerlingen.</p> <p><u>Vraag 6:</u></p> <p>Wat is het juiste aantal leerlingen? Dit heeft effect op verkeer en parkeren.</p>	<p>Voor de wijziging van het bestemmingsplan is gerekend met in totaal 582 leerlingen. Het parkeeronderzoek dd. 1 april 2022 (bijlage 2 bij het bestemmingsplan) is uitgevoerd om de parkeerdruk van het naastgelegen parkeerterrein te beoordelen en, op basis daarvan, te beoordelen of een deel van dit parkeerterrein kan worden ingezet ten behoeve van de ontwikkeling van het kindcentrum. In de inleiding van dit onderzoek wordt gesproken over 350 leerlingen, maar dit is onjuist. Omdat het aantal leerlingen in het rapport van 1 april 2022 verder niet van belang is (en in dat rapport dus niet in een berekening is gebruikt) heeft dit verder geen invloed op de uitkomst van het onderzoek.</p>	Geen

Zienswijze B

#	Zienswijze	Reactie van het college van burgemeester en wethouders	Aanpassing
B1	Middels deze brief dien ik een zienswijze in op ontwerp-bestemmingsplan bouw nieuwe school op SPOC-park. Mijn visie/zienswijze is om de nieuwe school te bouwen op locatie ijsbaan, daar dit een betere/veiligere toegang kan bieden voor al het verkeer van en naar school op die locatie. Dit is te combineren met nieuwe toegang Wijhe '92 (sportvelden). Het sportveld (4) hoeft daardoor niet opgeofferd te worden en bied dan mogelijkheden om sport (voetbal) uit te breiden. Er hoeft geen rotonde gerealiseerd te worden t.h.v. de Lange Slagen /Omloop richting tunnel wat de veiligheid ten goede komt. Daardoor ook geen hinder van verkeer aan woonhuizen die aanliggend zijn (stikstof – licht – geluid). Kortom: nieuwe school bouwen op huidige locatie ijsbaan is onze visie / zienswijze.	In september 2017 heeft de gemeenteraad van Olst-Wijhe ingestemd met het door de schoolbesturen geschetste plan om één integraal kindcentrum te realiseren en is tevens besloten om een onderzoek in te stellen op de ruimtelijke en financiële haalbaarheid van dit kindcentrum op de locatie van het SPOC-park. Hierbij is de locatie die is opgenomen in voorliggende wijziging van het bestemmingsplan gekozen vanwege de clustering met de sporthal, de Bieënkorf en de Capellenborg.	Geen

Zienswijze C

#	Zienswijze	Reactie van het college van burgemeester en wethouders	Aanpassing
C1	Bij bekijken van het ontwerpbestemmingsplan "Kindcentrum Wijhe" valt mij op dat de omgeving onvoldoende lijkt te zijn meegewogen. Mijn bezwaren zijn als volgt:	Waarvan akte. In de punten C2 t/m C6 wordt een inhoudelijke reactie gegeven op de aangedragen punten.	Geen
C2	Het verkeersonderzoek wijst op een toename van de verkeersdruk op de Lange Slagen, waarbij het ontbreken van een trottoir als onwenselijk wordt benoemd. Deze bevindingen lijken niet adequaat meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Over de impact op de omgeving lees ik verder niets terug in de uitwerking. Ook is de omgeving niet gehoord of geïnformeerd in deze.	In het verkeersonderzoek van Goudappel wordt geconcludeerd dat het ontbreken van een voetgangersvoorziening op de zuidzijde van De Lange Slagen een aandachtspunt is. In het rapport wordt daarom geadviseerd om hier een voetgangersvoorziening te realiseren om conflicten tussen voetgangers, fietsers en automobilisten te vermijden. Ook wordt een voetpad vanaf het scholencomplex binnendoor als nader te onderzoeken alternatief benoemd. In de verdere uitwerking van de openbare ruimte wordt hier nadere invulling aan gegeven.	Geen
C3	Aan de spoorzijde van de Lange Slagen, waar bestaande woningen zich bevinden, ontbreekt een trottoir. Er lijkt onvoldoende rekening gehouden te zijn met de toegankelijkheid en veiligheid van bewoners en bezoekers in relatie tot de toename van verkeersbewegingen.	Door Goudappel is met een verkeersonderzoek (2019) in beeld gebracht welke effecten er te verwachten zijn naar aanleiding van de realisatie van het kindcentrum waarbij specifiek is gekeken naar eventuele knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid. Het ontbreken van een trottoir aan de noordzijde van de Lange Slagen is hierbij niet als knelpunt naar voren gekomen.	Geen
C4	De kruising tussen De Lange Slagen en Noorder Koeslag lijkt niet geschikt voor de beschreven toename van autoverkeer. Maar ook het fietsverkeer zal hier uiteraard toenemen en juist die combinatie zal voor meer onveilige situaties op dit punt zorgen. Een mogelijke oplossing voor deze problematiek is het scheiden van de verkeersstromen zoals dat wenselijk is in een schoolomgeving. Dit is redelijk eenvoudig en zonder hoge kosten te realiseren door bijvoorbeeld op de eerder genoemde kruising	Door Goudappel is met een verkeersonderzoek (2019) in beeld gebracht welke effecten er te verwachten zijn naar aanleiding van de realisatie van het kindcentrum waarbij specifiek is gekeken naar eventuele knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid. De kruising Lange Slagen / Noorder Koeslag is hierbij niet als knelpunt naar voren gekomen.	Geen

	een knip aan te brengen voor autoverkeer.		
C5	Ik wil benadrukken dat ik van mening ben dat de omgeving onvoldoende is meegewogen in het ontwerpbestemmingsplan. Het is van belang om de lokale context nauwkeuriger te overwegen als het gaat om het nemen van beslissingen over verkeersveiligheid en infrastructuur.	<p>Uit het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (2019) blijkt dat, gezien de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen van het kindcentrum, de veiligheid in de meeste gevallen (uitzondering, zoals door u ook genoemd, is het trottoir op zuidzijde van Lange Slagen – zie reactie onder C2) niet in het geding komt.</p> <p>Algemeen wil ik u nog verwijzen naar deel 2 van deze nota. Naar aanleiding van o.a. uw reactie wil het college een participatief traject starten waarin de gemeente samen met een verkeerskundig bureau en met (lokale) partijen/vertegenwoordigers om de tafel gaat om kansen en knelpunten te inventariseren om te komen met concrete maatregelen ten behoeve van de optimalisatie van de verkeersafwikkeling en -veiligheid.</p>	Geen

4. Ambtelijke wijziging(en)

De manier waarop exact met de waterberging in het plan wordt omgegaan is nog onderwerp van onderzoek en gesprek. Om ook juridisch te borgen dat er voldoende waterberging wordt gerealiseerd, is in overleg met waterschap Drents Overijsselse Delta afgesproken dat er in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting wordt opgenomen. De voorwaardelijke verplichting is als volgt aan de regels toegevoegd:

Artikel 8.2: Voorwaardelijke verplichting - waterberging

- a. *Tot een met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in elk geval gerekend het gebruik van en het in gebruik laten nemen van gronden en bouwwerken, overeenkomstig de in lid 3.1 opgenomen bestemmingsomschrijving, zonder de aanleg en instandhouding van hemelwaterbergende voorziening(en), met dien verstande dat voor de opvang en het bufferen van hemelwater minimaal 80 mm per m² van het totaal aanwezige afvoerend oppervlak (grondgebonden verharding en daken) aan bergingscapaciteit gerealiseerd wordt.*
- b. *Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in a, mits in dat geval geen onevenredige aantasting plaatsvindt van in de omgeving aanwezige functies en waarden, alsmede de belangen van eigenaren en gebruikers van omliggende gronden.*

Er zijn verder geen ambtelijke wijzigingen in het plan doorgevoerd.

5. Samenvatting voorgestelde wijzigingen

In deel 3 van deze nota zijn de ingediende zienswijzen beantwoord. De zienswijzen hebben niet geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

In deel 4 van deze nota is beschreven dat er een ambtelijke wijziging is doorgevoerd, namelijk het toevoegen van een voorwaardelijke verplichting met betrekking tot waterberging.

Samengevat stellen het college van burgemeester en wethouders voor om het bestemmingsplan Wijhe, Kindcentrum (met het IMRO-kenmerk: NL.IMRO.1773.BP78053-0201) met een ambtelijke wijziging vast te stellen.