GEMEENTE BORNE

Nummer: 21int02715

NOTA BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN ONTWERPBESTEMMINGSPLAN ALGEMENE HERZIENING BORNE, HERTME, ZENDEREN, HERZIENING SCHOLEN BORNSCHE MATEN

Algemeen
In voorliggende commentaarnota wordt ingegaan op de zienswijzen die tegen het ontwerpbestemmingsplan Algemene herziening Borne, Hertme, Zenderen, herziening scholen Bornsche Maten (met identificatienummer NL.IMRO.0147.BpAHBHZhz002-ow01) ex. artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn ingediend.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van donderdag 3 juni 2021 tot en met woensdag 15 juli 2021 ter inzage gelegen op www.ruimtelijkeplannen.nl en kon als pdf opgevraagd worden bij de publieksbalie van het gemeentehuis.

Zienswijzen

Zienswijze	Beantwoording
Algemene opmerking	Uit het geactualiseerde behoefteonderzoek naar lokalen in de Bornsche Maten is naar voren gekomen dat er 17 lokalen nodig zijn voor de school in de Horsten. Echter de praktijk heeft de afgelopen jaren laten zien dat er vooral afwijkingen naar boven van het leerlingenaantal plaatsvindt op de Bornsche Maten en door de demografische ontwikkelingen door corona (geboortegolf) is een behoefte van 18 lokalen te verwachten. Dit betekent dat het bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld wordt. De maximale bouwoppervlakte binnen het bouwvlak zal vergroot worden naar 1650 m2. Bij de beantwoording van de zienswijzen zal uitgegaan worden van 18 lokalen in plaats van 14 lokalen.
a. Reclamant 1	Die zienswijze van reclamant 1 is gedateerd op 2 juli 2021 en op 5 juli 2021 binnengekomen bij de gemeente Borne. De zienswijze is tijdig ingediend. **Ontvankelijkheid:** Wij stellen voor de zienswijze: a. ontvankelijk te verklaren.
1. De brochure ‘Bedrijven en milieuzonering’ van de VNG schrijft een richtafstand tussen scholen en woningen voor van 30 meter in verband met geluid. De richt afstand moet	De brochure ‘Bedrijven en milieuzonering’ van de VNG schrijft inderdaad richtafstanden voor tussen scholen en woningen van 30 meter. De genoemde richtafstanden in de brochure ‘Bedrijven en milieuzonering’ van de VNG zijn richtafstanden. Van deze afstanden mag gemotiveerd worden afgeweken. Het geluid afkomstig van het schoolplein is maatgevend. De activiteiten binnen een school zullen over het algemeen niet veel meer lawaai veroorzaken dan een

	worden gemeten worden vanaf de grens van de milieubelastende bestemming tot de uiterste situering van de gevel tot de woning. De afstand tussen het bouwblok op het perceel van reclamant 1 is slechts 16 meter zodat de maatschappelijke bestemming in strijd is met de richtafstand. Een dergelijke afstand is in strijd met een goede ruimtelijke ordening, niet alleen vanwege het stemgeluid van kinderen, maar ook vanwege verkeersoverlast direct voor woningen als gevolg van ouders die hun kinderen van en naar school vervoeren.	kantoor, kantine of café (activiteiten waarvoor een geadviseerde afstand van 10 meter geldt). De rand van het schoolplein van de nieuwe school is voorzien op circa 30 meter van de bouwvlakken van de nog te realiseren woningen aan de overkant van de Hemmelhorst. Het schoolplein voldoet dan ook aan de afstand die de VNG-brochure adviseert. Het schoolgebouw ligt op wat kleinere afstand; voor een gebouw is een afstand van 30 meter echter ook om bovengenoemde redenen geen noodzaak. Ook bij kleinere afstand zal het geluid afkomstig van en uit het gebouw ruimschoots kunnen voldoen aan de wettelijke normen en geen verstoring geven van het woon- en leefklimaat in en bij de woningen. Het schoolplein ligt zoals gezegd wel op 30 meter afstand. Voor stemgeluid vanaf het schoolplein gelden geen wettelijke (geluid)normen. Toch is onderzocht of het stemgeluid afkomstig van het schoolplein het goede woon- en leefklimaat in en bij de woningen niet verstoort. Het akoestisch onderzoek laat zien dat het stemgeluid vanaf het schoolplein bij de woningen waarschijnlijk wat meer geluid veroorzaakt dan de reguliere norm die wordt gesteld aan bedrijfsmatige activiteiten. Het zijn echter vooral de voorgevels van de woningen die een wat hogere geluidbelasting ondervinden. Gelet op de goede isolatie van nieuwe, moderne woningen zal binnen in de woning wel aan de wettelijke norm kunnen worden voldaan. Achter de woning is het geluid, door afscherming, veel minder. Op basis hiervan is geconstateerd dat het schoolplein het goede woon- en leefklimaat in en bij de woningen niet onevenredig verstoort. De Aakamp zal in de toekomst de weg worden vanwaar de parkeerplaats van de school wordt ontsloten. Op de parkeerplaats worden de kinderen door de ouders afgezet. De Hemmelhorst zal voornamelijk als fietsverbinding voor de school en ter ontsluiting van de woningen aan de Hemmelhorst dienen. De woningen aan de Hemmelhorst zullen weinig tot geen verkeersoverlast ondervinden van ouders die hun kinderen naar school vervoeren.
2.	Op korte afstand van de woning(en) op het perceel van reclamant 1 kan een massief schoolgebouw van 60 meter lang en 11 meter hoog komen.	Voor de woning van reclamant 1 is een bezonningsstudie opgesteld. Deze is als bijlage bij de zienswijzennota toegevoegd. Bij het opstellen van de bezonningsstudie is uitgegaan van de worstcase-scenario, waarbij het gebouw gesitueerd is op de rand van het bouwvlak, over de gehele breedte van het bouwvlak en een maximale hoogte van 11 meter heeft. Uit de bezonningsstudie blijkt

Nu het schoolgebouw ten zuiden van de woning(en) komt te liggen, neemt het schoolgebouw een aanzienlijk deel van het zonlicht weg.	dat ruim voldaan wordt aan de lichte TNO-norm van 2 uur bezonning per etmaal in de periode 19 februari tot en met 21 oktober. Zelfs in de wintermaanden wordt deze norm nagenoeg gehaald. In de zomermaanden is er weinig tot geen schaduwhinder van het schoolgebouw. Het schoolgebouw zal in de worstcase-scenario een deel van zonlicht wegnemen, maar dit is geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat van reclamant 2.
3. De planregels bevatten diverse taalfouten zoals in artikel 4.2.1 onder e en h (sub 3) en artikel 4.4. Daarnaast zijn in de planregels aanduidingen opgenomen die niet op de verbeelding te vinden zijn, zoals artikel 4.2.1 onder d 'maximum goothoogte (m)'. Ook de betekenis van artikel 4.2.1 onder e en f is onduidelijk, omdat het hele bouwvlak voorzien is van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m).	De taalfouten in artikel 4.2.1 h (sub 3) en artikel 4.4 zullen in het vast te stellen plan worden hersteld. Het bestemmingplan is opgesteld voor 2 locaties, te weten De Bongerdsweg 2 en ten zuiden van Hemmelhorst 9a. Artikel 4.2.1 onder d, e en f zijn grotendeels van toepassing op de locatie Bongerdsweg 2. Het eerste deel van artikel 4.2.1 onder e is van toepassing op de locatie ten zuiden van Hemmelhorst 9a (de bouwhoogte van hoofdgebouwen bedraagt ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' maximaal de aangeven bouwhoogte).
b. Reclamant 2	Deze zienswijze van reclamant 2 is gedateerd op 12 juli 2021 en op 13 juli 2021 binnengekomen bij de gemeente Borne. De zienswijze is tijdig ingediend. **Ontvankelijkheid:** Wij stellen voor de zienswijze: a. ontvankelijk te verklaren.
1. In het akoestisch onderzoek is niet gekeken naar de geluidsoverlast die het extra verkeer van de school, kinderopvang en BSO oplevert voor (toekomstige) bewoners van de Blauwebes grenzend aan de Aakamp. We verwachten pieken op maandagen tot en met	In de stikstofberekening voor 18 lokalen is aangegeven dat het aantal van 446.340 verkeersbewegingen per jaar een worse-case benadering is en is gebaseerd op de veronderstelling dat alle kinderen met de auto worden gehaald en gebracht, waarbij geen rekening is gehouden met broertjes en zusjes die samen rijden en al het personeel met de auto komt. Ook is geen rekening gehouden met het feit dat een deel van de kinderen uit De Horsten zal komen (en niet langs de Aakamp ten zuiden van de Blauwebes zal rijden) en dat een groot deel van de kinderen op de fiets of lopend naar school zullen gaan. Als dat wel zo zou zijn, zou de gemiddelde verkeersintensiteit toenemen met gemiddeld circa 1223 motorvoertuigen per etmaal. Afgezet tegen de

	vrijdagen om 08.00 uur tot 09.00 uur, 13.45 tot 14.15 uur en 16.00 tot 18.00 uur, waarbij het verkeer 2x langs onze achtertuinen komt. In de Stikstofberekening wordt dit aantal beraamd op 330.900 verkeersbewegingen per jaar. Dat is een significante verhoging dan dat mag worden verwacht op basis van de 400 geplande woningen in de Horsten waarvoor de Aakamp de ontsluitingsweg zou worden.	geprognosticeerde verkeersintensiteit van 2400 motorvoertuigen per etmaal zonder school zou dat een verhoging van de geluidbelasting betekenen van maximaal 1 dB (zie akoestisch onderzoek) in de worse case scenario. Zoals ook in het stikstof onderzoek wordt gesteld, zal dit aantal verkeersbewegingen in de praktijk (veel) minder zijn. De school wordt gerealiseerd ten behoeve van bewoners van de Bornsche Maten. De afstand tot de school zal over het algemeen beperkt zijn. Verondersteld mag worden dat leerlingen van de hogere groepen in veel gevallen op de fiets zullen komen. Slechts een deel van de leerlingen van de lagere groepen en een deel van de kinderen van dagopvang en de buitenschoolse opvang zullen met de auto worden gebracht en/of gehaald. In praktijk zal de toename van de geluidbelasting door het halende en brengende verkeer dan ook in zeer beperkte mate toenemen.
2.	De Aakamp is nu een 30 km/uur zone. Objectieve controle zal leren dat uitzonderingen zich aan deze regel houden. De plannen om de Aakamp 50 km per uur te maken zullen dit erger maken en is voor ons onbegrijpelijk. Ook sluit dit niet aan bij de rest van de wijk, waar alleen de Bornsche Beeklaan 50 km/h gebied is en alle zijstraten een 30 km/h zone zijn.	Bij het eerste akoestische onderzoek was nog onduidelijk of de Aakamp deels 50 km zone zal worden. Bij het opstellen van het eerste akoestische onderzoek is uitgegaan van een worse-case scenario, waarbij 50 km/u is aangehouden. De Aakamp blijft echter een 30 km zone net als alle andere straten die op de Bornsche Beeklaan uitkomen. Bij het aangepaste akoestisch onderzoek is uitgegaan van 18 lokalen, 4 groepen kinderopvang en dat de Aakamp een 30 km zone blijft. Fietsverbindingen die de Aakamp kruisen komen in de voorrang waardoor de bestuurder die op de Aakamp rijdt zijn snelheid aan zal passen.
3.	Als de Aakamp als schoolroute gebruikt zal worden zal de veiligheid verminderen. Specifiek worden de voorziene kruisingen met de Aakamp benoemd zoals de langzaamverkeers-route die Eschwonen en De Maten verbindt	Juist omdat de langzaamverkeersroute voorrang gaat krijgen op het verkeer op de Aakamp zal de veiligheid verbeterd worden. De snelheid zal omlaag gaan, omdat de langzaamverkeersroute verhoogd aangelegd gaat worden. Het gaat hier om een 30 km zone en de afstanden tussen de in de voorrang liggende langzaamverkeersroutes liggen niet ver uit elkaar. Hierdoor heeft het snel optrekken geen zin. Alles valt en staat met het gedrag van de toekomstige weggebruikers (bewoners en verkeer van en naar school) die gebruik maken van de Aakamp. We zullen de weggebruikers, net als op andere nieuwe weggedeeltes,

	zal de Aakamp moeten doorkruisen. Ook zal het gemotoriseerd verkeer voor meer afremmen en versnelling zorgen met de nodige overlast tot gevolg (o.a. geluid en luchtkwaliteit). Een voorstel is om de Aakamp een auto-te-gast straat wordt. Dit past ook in de NOVI. Daarnaast is de ontsluiting van de school ook eenvoudig mogelijk via de Piepersveldweg rondom de wijk Eschwonen. De onderbouwing in hoofdstuk 4.12.2 is met twee zinnen wat mager om de conclusie te kunnen trekken in 4.13.3 dat het verkeer geen belemmering vormt voor de realisatie van de school.	door middel van snelheidsindicatieborden, voorlichting en handhaving eigen maken met de nieuwe situatie. Daarnaast wil de gemeente samen met de school naar een stringent breng en haal beleid. Met de school worden afspraken gemaakt over hoe leerlingen naar school gaan. Zo wordt er gekeken naar de afstand van woning naar de school (op basis hiervan wordt voorgeschreven of ze te voet, fietsend of toch met de auto mogen), de veilige routes worden gefaciliteerd door ze in de voorrang te plaatsen. Zo willen we het aantrekkelijk en veilig maken om kinderen meer zelfstandig naar school te laten gaan. Dit zorgt ervoor dat de autobewegingen sterk verminderd worden. Het 'auto te gast' principe, ook wel fietsstraat genoemd wordt gebruikt voor belangrijke fietsroutes. De Aakamp is geen fietsroute, maar een autoroute (en totdat de wijk klaar is ook een vrachtroute). Fietsroutes gaan over andere straten in de wijk van oost naar west en van noord naar zuid en visa versa. De Piepersveldweg is geen alternatief, omdat deze weg te smal is voor de toekomstige verkeersstroom en het bouwverkeer voor fase 3/4. In hoofdstuk 4.12.2 is aangegeven hoe de ontsluiting van de school zal plaatsvinden via welke wegenstructuur. Door de aanleg van Aakamp en fietsverbindingen langs de 2de Hemmelhorst en de weg Hemmelhorst is de ontsluiting gewaarborgd. De feitelijke uitvoering en inrichting van de weg vindt in een later stadium plaats.
4.	In het besluit wordt niet afgekaderd welke groepen op de nieuwe locatie gehuisvest gaan worden. Wanneer voor groep 4 t/m 8 wordt gekozen, scheelt dat aanzienlijk in de gerelateerde verkeersbewegingen volgens uw nota parkeernormen. In het kader van het onderzoek Onderwijshuisvesting Bornsche Maten, SBM 2 november 2020 kunnen wij ons	Het is nog niet bekend of groepen 1 t/m 8 of alleen groepen 4 t/m 8 gehuisvest gaan worden. Bij de onderzoeken is rekening gehouden met groepen 1 t/m 8, omdat dat de worse case scenario is ten aanzien van het aantal verkeersbewegingen. Het huisvesten van kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang zijn geen wettelijke taken vanuit de gemeente. Wel wil de gemeente waar mogelijk deze ontwikkeling faciliteren. Scholen en kinderopvang hebben de wens om deze bij de nieuwe school te realiseren zodat op de nieuwe locatie een IKC ontstaat.

	voorstellen dat het kinderdagverblijf en IKC activiteiten concentreert bij De Vonder.	
5.	De NOVI schrijft voor dat inbreiding voor uitbreiding gaat. Ook de Actualisatie Omgevingsvisie bepleit dat bestaand bebouwd gebied wordt benut. De in het concept bestemmingsplan beschreven 'inbreiding in…toekomstig woongebied' staat wat ons betreft gelijk aan 'uitbreiding in groene omgeving'. Tevens is onduidelijk waarom de in het rapport van SBM aangegeven voorkeurslocatie wordt genegeerd. Deze locatie is in strijd met het Rijksbeleid en Omgevingsvisie Overijssel.	In artikel 2.2.1 onder h van de geactualiseerde Omgevingsvisie Overijssel wordt onder bestaand bebouwd gebied verstaan: de gronden binnen steden en dorpen die benut kunnen worden voor stedelijke functies op grond van geldende bestemmingsplannen en op grond van voorontwerp-bestemmingsplannen voor zover de provinciale diensten daarover schriftelijk een positief advies hebben uitgebracht in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening. Op grond van het bestemmingsplan Algemene herziening Borne, Hertme, Zenderen ligt de bestemming Uit te werken wonen op deze gronden, waarbinnen het mogelijk is om via een uitwerkingsplan woningen op te richten. Dit is een stedelijke functie. Daarnaast heeft provincie Overijssel op 9 juni 2021 in het kader van vooroverleg ingestemd met het plan. Ten noorden, oosten, zuiden en westen van de school zijn woningen gepland. Ten noorden en westen zijn de woningen rechtstreeks bestemd en ten oosten en zuiden ligt een Uit te werken wonen bestemming op deze gronden. De school komt aan alle zijden tussen bebouwing te liggen. In casu wordt het bestaand stedelijk gebied niet uitgebreid. Het rapport van SBM is niet meer actueel en zal worden vervangen door het rapport van Pronexus. In het rapport van SBM was locatie De Veste nog de voorkeurslocatie om verschillende redenen. Echter door de toename van het aantal leerlingen, de lastige invulling van parkeerruimte en speelruimte bij De Veste en de wens om locatie De Veste als centrumfunctie te behouden, is op zoek gegaan naar een andere locatie. Dit is een locatie in De Horsten geworden, omdat op deze locatie voldoende ruimte is om een school te realiseren en deze locatie een schakelpunt vormt tussen de drie buurten (De Maten, Eschwonen en De Horsten) gelegen in de derde fase van de Bornsche Maten.
6.	Het optimaal faciliteren van onderwijs vraagt een ruimtelijk programma van 16 lokalen, waar de gemeente uitgaat van 12 lokalen ten faveure van de voor de gemeente gunstigere	Uit het Pronexus-onderzoek blijkt inderdaad dat er behoefte is aan 17 lokalen. Echter de praktijk heeft de afgelopen jaren laten zien dat er vooral afwijkingen naar boven van het leerlingenaantal plaatsvindt op de Bornsche Maten en door de demografische ontwikkelingen door corona (geboortegolf) is een behoefte van 18 lokalen te verwachten. Naar aanleiding hiervan en het Pronexusonderzoek is besloten om het bestemmingsplan aan te passen naar 18 lokalen. Voor zover nodig zijn de milieuonderzoeken opnieuw

<table>
<tr><td></td><td>berekeningen voor de impact van het leefmilieu.
De voorkeurslocatie voor nieuwbouw van De Vonder is gelegen ten zuidoosten van de bestaande school De Vonder volgens het rapport van SBM.</td><td>uitgevoerd om te kijken of er nog voldaan kan worden aan een goede ruimtelijke ordening. Dat is in casu het geval. Voor de motivering van de locatiekeuze De Horsten wordt verwezen naar punt 5.</td></tr>
<tr><td>7.</td><td>Het stikstofonderzoek beperkt zich tot de Natura2000 gebieden. Er is door de gemeente onvoldoende gekeken naar de toegenomen druk op het leefmilieu in de omgeving van de Aakamp. In hoofdstuk 4.7 van het bestemmingsplan wordt gesproken over een beperkt aantal vervoersbewegingen ten opzichte van de bestaande situatie. Dit aantal wordt in Borne geraamd op 330.900 vervoersbewegingen per jaar. Het ‘Besluit niet in betekende mate’ stelt dat de bijdrage van stikstof en fijnstof uitstoot minder moet zijn dan 3% per jaar van de grenswaarde. We kunnen veilig stellen dat de grenswaarde van 3% ruimschoots wordt overschreden.</td><td>Zoals onder punt 1 al is geschreven is bij het stikstofonderzoek uitgegaan van het worse case scenario. Zelfs als uitgegaan wordt van het worse case scenario wordt voldaan aan de stikstofnormen.
Ten aanzien van luchtkwaliteit merken wij het volgende op.
De verkeersgeneratie van het voorgenomen plan bedraagt 750 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In een worst case scenario (alle kinderen komen met de auto) is er sprake van een 1.223 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit aantal voertuigen is ingevoerd in de NIBM-Tool welke door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum InfoMil is ontwikkeld. Hieronder is dit weergegeven.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit
<table><tr><td colspan="2">Jaar van planrealisatie</td><td>2021</td></tr><tr><td colspan="3">Extra verkeer als gevolg van het plan</td></tr><tr><td></td><td>Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)</td><td>1223</td></tr><tr><td></td><td>Aandeel vrachtverkeer</td><td>0,5%</td></tr><tr><td>Maximale bijdrage extra verkeer</td><td>NO_2 in µg/m^3</td><td>0,89</td></tr><tr><td></td><td>PM_{10} in µg/m^3</td><td>0,20</td></tr><tr><td colspan="2">Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3</td><td>1,2</td></tr><tr><td colspan="3">Conclusie</td></tr><tr><td colspan="3">De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</td></tr></table>
Uit de tool volgt dat het voorgenomen plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging (de bijdrage is lager dan 3% van de grenswaarde). Het voorgenomen plan verdraagt zich dan ook met het gestelde in titel 5.2 van de Wet milieubeer.</td></tr>
</table>