



**NOTA ZIENSWIJZEN**

**BESTEMMINGSPLAN**

**“Nieuwbouw Almende College Silvolde”**

# 1. Inleiding

## 1.1 Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan 'Nieuwbouw Almende College Silvolde' (hierna: het bestemmingsplan) heeft van 3 januari 2019 tot en met 13 februari 2019 ter inzage gelegen. Binnen deze termijn kon iedereen, schriftelijk of mondeling, een zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar maken. De ter inzage legging is bekendgemaakt in de:

- Staatscourant van 2 januari 2019;
- Oude IJsselstreek Vizier van 2 januari 2019;
- alsmede op de gemeentelijke website vanaf 2 januari 2019.

## 1.2 Leeswijzer

In deze Nota zienswijzen wordt ingegaan op de ingediende zienswijzen. In paragraaf 2.2 wordt eerst ingegaan op de ontvankelijkheid en daarna zijn in hoofdstuk 2 de zienswijzen samengevat. In de verschillende zienswijzen worden veel dezelfde thema's benoemd. Daarom is gekozen de vaker voorkomende zienswijzen thematisch te beantwoorden. De thematische beantwoording van de zienswijzen is opgenomen in hoofdstuk 3. Zienswijzen die niet vaker voorkomen zijn direct bij de samenvatting voorzien van een gemeentelijke reactie. Tot slot zijn in hoofdstuk 4 de (ambtshalve) wijzigingen en aanpassingen samengevat.

## 2. Zienswijzen

### 2.1 Inleiding

In deze Nota zienswijzen zijn de namen van natuurlijke personen die een zienswijze hebben ingediend geanonimiseerd en aangeduid met een uniek nummer. Aan de indieners wordt hun eigen nummer bekendgemaakt, zodat zij de beantwoording van hun zienswijzen uit deze notitie kunnen herleiden.

### 2.2 Ontvankelijkheid

De volgende personen hebben een zienswijze ingediend:

#### **Z001**

Ingekomen op 12 februari 2019.

#### **Z002**

Ingekomen op 12 februari 2019.

#### **Z003**

Ingekomen op 13 februari 2019.

Alle zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend en voorzien van naam, adres en ondertekening en zijn derhalve ontvankelijk.

### 2.3 Samenvatting van de zienswijzen

De ontvankelijke zienswijzen zijn in onderstaande paragraaf samengevat. Dit betekent overigens niet dat onderdelen die in de samenvatting niet expliciet benoemd zijn, niet in de behandeling zijn betrokken, want de zienswijzen zijn in het geheel beoordeeld. Voor de beantwoording van de thema's en conclusies wordt verwezen naar de relevante (sub) thema's in hoofdstuk 3. Zienswijzen die niet vaker voorkomen zijn direct bij de samenvatting voorzien van een gemeentelijke reactie.

#### **Indiener Z001**

Indiener geeft aan dat in gebiedsvisies van de gemeente Oude IJsselstreek over natuurgebied de Paasberg staat: "De groene functie ... moet versterkt worden". De Paasberglaan is cultuurhistorisch uniek. Het landgoed tussen kasteel Wisch en de ruïne van kasteel Schuilenburg heeft een Natuurschoon Wet-status. In de gebiedsvisie voor het DRU-Industriepark staat beschreven dat de serene rust zo bijzonder is voor dit gebied.

De Silvoldse kant van de Paasberg is de laatste decennia steeds meer een bedrijf- en horecagebied geworden. Het kwetsbare natuurgebied wordt daarmee overvraagd. Indiener geeft aan dat het effect van de beoogde bedrijvigheden, naast VMBO onderwijs, horeca, openluchttheater en naschoolse campusactiviteiten op de natuurwaarde en de cultuurhistorische waarde van het Paasberggebied niet is onderbouwd. De geplande wijziging zou strijdig zijn met de eigen gebiedsvisie van de gemeente. Het versterken van de groene functie van een kwetsbaar natuurgebied valt niet te rijmen met de extra bedrijvigheden.

Zie Gebiedsvisie

De gemeente heeft onderzoek laten verrichten naar de geluidsuitstraling van de omgevende bedrijven op de nieuwe school. Het omgekeerde is echter niet onderzocht. Op het dak van het energiezuinige gebouw komen veel technische installaties. Indiener vermoedt dat het geluid hiervan 's nachts ver zal dragen.

Zie Geluid

Het nieuwe gebouw is van binnen een open ruimte met meerdere verdiepingen die via open trappenhuisen met elkaar verbonden zijn. Het ontwerp van dit hightechgebouw veroorzaakt volgens indiener maximale lichtverstrooiing. Vanuit de verte is deze 'lichtbak' te zien. De Paasberglaan krijgt nog meer tegennatuurlijke lichtuitstraling en heeft nog minder nachtelijke duister.

Reactie gemeente:

*Dat het nieuwe schoolgebouw, met name in de wintermaanden wanneer er weinig begroeiing aanwezig is, voor direct omwonenden te zien zal zijn is niet uit te sluiten. Dit zal overigens ook gelden voor de bestaande bebouwing rondom het plangebied.*  
*Zie verder Ecologie*

Indiener vraagt of bekend is hoeveel bomen er gekapt zullen worden en of dit beeldbepalende bomen zijn. Daarnaast vraagt indiener of de school verplicht is tot herplanting.  
*Zie Ecologie*

Over het ontwerp van het gebouw heeft geen belangenafweging plaatsgevonden tussen Almende, gemeente en omwonenden. Indiener geeft aan dat niet alleen de locatiekeuze, maar ook het gebouw niet getuigt van respect voor de bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het natuurgebied de Paasberg. Het gebouw zou niet opvallen, integendeel, het zou in het groen verdwijnen en zou niet hoger worden dan het bestaande schoolgebouw. Indiener verwijst hierbij naar het beeldkwaliteitplan. Indiener vraagt of er op het hoge dak ook nog zendmasten komen.  
*Zie Ontwerp gebouw*

Het bestuur van Achterhoek VO wil al het voortgezet onderwijs op één locatie hebben. Veel 12-18 jarigen zullen hierdoor elke dag aanzienlijk langer onderweg zijn.  
*Zie Verkeer en locatiekeuze*

Vanuit de hele gemeente moeten leerlingen naar een terrein zonder goede verkeerskundige ontsluiting.  
*Zie Verkeersontsluiting via de wijk, verkeersveiligheid en maatregelen*

Hoofdaanleiding voor nieuwbouw is de voorspelde krimp van het aantal leerlingen. Indiener geeft aan dat wanneer de krimp 'tegenvalt' het Almende in de problemen zit. Op het terrein is er immers geen groeizone meer, de nieuwe fietsenstalling en sportzalen passen er nu al niet op. Het centreren van alle scholen op een ingesloten klein terrein zonder uitbreidingsmogelijkheden is volgens indiener een risicovolle onderneming.  
*Zie Behoefte*

De geplande nieuwbouw is volgens indiener een grootschalig experiment van het management van Achterhoek VO. Leraren en leerlingen zullen de hele schooldag in een grote open ruimte doorbrengen. De leraren worden gedwongen na de verhuizing totaal anders te onderwijzen. De leerlingen zijn de hele dag door uitgeleverd aan zintuiglijke prikkels.  
*Zie Didactische visie*

Indiener geeft aan dat sprake is van architectonische disharmonie. Het nieuwe gebouw komt pal voor klaslokalen van het bestaande gebouw te staan. Het ontnemt het weidse uitzicht en neemt veel licht weg. Een deel van het bestaande gebouw zal uit het zicht verdwijnen. Het bekroonde ontwerp van het bestaande gebouw wordt daarmee onteerd. De bewoners van het Terborgseveld krijgen in de donkere tijd van het jaar uitzicht op een kanjer van een lichtbak. Het groene karakter van het openlucht zwembad zou nog verder inkrimpen. Het transparante gebouw zou beter tot zijn recht komen op een locatie waar het meer ruimte heeft.  
*Zie Ontwerp gebouw*

De gemeente Oude IJsselstreek is verantwoordelijk voor het verkeer en de verkeersontsluiting van het nieuwe VMBO-gebouw. Indiener geeft aan dat het schoolterrein van het begin af aan geen goede verkeersontsluiting heeft gehad. Het treinstation ligt op te grote afstand en de locatie heeft geen bushalte. De buurt zal tijdens spijstijden niet alleen door veel meer fietsers omzwermd worden, maar ook door meer brommers, snorfietzen en auto's. Indiener verwijst naar een bericht uit 2015 waarin staat dat de gemeente met de schoolleiding in gesprek zal gaan om de verkeeroverlast en eventuele verkeersonveilige situaties in beeld te brengen en te bespreken. Indiener vraagt zich af wat dit onderzoek naar de knelpunten aan feitenkennis heeft opgeleverd. Refererend naar de paragraaf 'verkeer en parkeren' in het bestemmingsplan.  
*Zie Verkeersontsluiting via de wijk, verkeersveiligheid en maatregelen*

Indiener geeft aan dat veel leerlingen en leraren dagelijks langer onderweg zullen zijn. Overal in de gemeente zal daardoor meer zwerfafval komen.

**Reactie gemeente:**

*Een deel van de leerlingen en leraren zal straks langer onderweg zijn. Voor anderen betekent een VMBO school in Silvolde juist weer korter fietsen dan wel rijden.*

*Ook nu al fietsen er leerlingen van bijvoorbeeld Uft naar Silvolde en andersom. Niet kan worden voorkomen dat er zwerfafval wordt achtergelaten langs de schoolfietsroutes, maar dit heeft de gemeentelijke aandacht voor alle woonwijken en fietsroutes.*

Indiener geeft aan dat er niet gesproken wordt over bromfietsen, scooters en snorfietsers. Terwijl dit volgens indiener de meest problematische weggebruikers zijn. Vooral op smallere wegen wanneer weggebruikers met verschillende tempo's elkaar inhalen en wanneer er ook nog tegemoetkomend verkeer is.

*Zie Verkeersontsluiting via de wijk, verkeersveiligheid en maatregelen*

Indiener stelt voor dat leerlingen die vanuit het oosten de school naderen hun fiets in de bestaande stalling aan de Uftse kant van het terrein stallen. Voor de leerlingen die vanuit het westen komen, komt er aan de Terborgse kant een nieuwe fietsenstalling. Zo hoeven leerlingen elkaar niet te kruisen.

Indiener geeft aan dat meermaals is gemeld dat brommers en snorfietsen de verkeersveiligheid op het wandel-fietspad tussen het schoolterrein en het parkeerterrein 't Veld in gevaar brengen. Officieel is het een 'onverplicht fietspad' dat ook veel door gemotoriseerd verkeer wordt gebruikt. Indiener geeft aan dat de video van de aannemer doet vermoeden dat het fietspad breder zal worden gemaakt. Het zal volgens indiener dan nog aantrekkelijker worden voor brommers en snorfietsen die naast elkaar gaan rijden. Indiener vraagt de gemeente wat deze gaat doen voor de veiligheid van de fietsers en de voetgangers. Krijgt dit pad een verlichting door middel van sensoren vanwege de vleermuizen? Het verkeersonderzoek meldt niets over dit intensief bereden en bewandeld pad. De gemeente heeft volgens indiener geen adequaat klachtenbeleid.

*Zie Verkeersontsluiting op de schoollocatie*

Indiener verwijst naar een memo van 25 april 2016 waarin staat dat 'het verkeerskundig gewenst is om toename van gemotoriseerd verkeer op de fietsstraat Laan van Schuylenburch te voorkomen en aandacht te besteden aan de maximumsnelheid op het Terborgseveld en 't Veld'. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt hierover niets vermeld. Er wordt enkel getoetst aan rekenformules en geconcludeerd dat er geen sprake is van een substantiële toename van het aantal verkeersbewegingen. Volgens indiener zal het VMBO gebouw ook gebruikt worden als openluchttheater, horeca en andere naschoolse activiteiten. Hierdoor zullen brede horecavrachtauto's en kolonne auto's door de straat rijden.

Het plangebied wordt niet direct ontsloten door een weg. De Silvoldseweg en de Terborgseweg zijn gebiedsontsluitingswegen (GVVP). Indiener geeft aan dat door de buurt is voorgesteld een korte, rechtstreekse weg tussen parkeerterrein 't Veld en de hoofdstraat tussen Silvolde en Terborg aan te leggen. Indiener verwijst hierbij naar een memo van 25 april 2016 waarin wordt aanbevolen om te onderzoeken of het mogelijk is om een directe verbinding te realiseren tussen Terborgseweg en het parkeerterrein 't Veld. Indiener vraagt zich af of de kosten de reden zijn dat er geen ontsluitingsweg gaat komen.

Indiener geeft aan dat de huidige verkeersintensiteit, genoemd in paragraaf 4.5.2, lang niet alles zegt over de verkeersveiligheid. Vanwege de specifieke ligging wordt er relatief veel in groepen gefietst. Er rijden relatief veel brede auto's en op warme dagen veel elektrische fietsen. Indiener geeft aan dat de snelheden meestal niet veel van elkaar verschillen en de verkeersstromen overzichtelijk zijn. Echter flietschtig snel kan er een onveilige verkeerssituatie ontstaan door snelheidsduivels, geparkeerde bestelwagens, de brede vrachtwagens en het toenemend kiss-and-ride verkeer.

De gemeente heeft enkel en alleen op grond van algemene tabellen besloten dat er geen verkeerstechnische aanpassingen nodig zijn. Zolang de riolering functioneert, wordt er door de gemeente geen geld besteed aan snelheid beperkende maatregelen. De consequentie hiervan is dat de verkeersmaatregel 30 km/uur door de politie niet wordt gehandhaafd. Zolang in de woonwijk niets ernstigs gebeurt, is de straat zogenaamd veilig.

Indiener geeft aan dat metingen uit 2014 aantonen dat 15% van de weggebruikers op het Terborgseveld en 't Veld harder rijdt dan 49 km/uur. Deze metingen zijn in het najaar gedaan. Volgens indiener zouden metingen in het voorjaar van 2019 anders uitvallen.

*Zie Verkeersontsluiting via de wijk, verkeersveiligheid en maatregelen*

Indiener geeft verder aan dat het parkeerterrein 't Veld vooral in de zomermaanden wordt gebruikt als ontmoetingsplek en zo voor overlast zorgt. Er wordt dan veel te hard gereden. Een geluidswal om de parkeerplaats zou een aanwinst zijn.

*Zie Overlast algemeen*

De gemeente gaat volgens indiener nogal laconiek om met de maximaal gewenste intensiteit van 3.000 motorvoertuigen per etmaal op het Terborgseveld, 't Veld en de Laan van Schuylenburch. Mede gelet op het fijnstof is het volgens indiener niet wenselijk de verkeersintensiteit op deze wegen op te voeren tot gemeentelijke grenzen. Door de wegen in te richten voor 30 km/uur en andere verkeer remmende maatregelen te nemen, draagt de gemeente actief bij aan een betere lucht.

*Zie luchtkwaliteit*

Indiener geeft aan dat in de programmabegroting 2018-2021 een investering van € 290.000,-- is opgenomen voor de aanleg van een fietspad tussen Over de IJssel en de Laan van Schuylenburch. Dit plan zou door de Silvoldenaren worden verfoeid en zal volgens indiener duurder worden vanwege de zachte ondergrond. Dit nieuwe fietspad wordt waarschijnlijk ingericht als een 'onverplicht fietspad'. Gaat de gemeente ervoor zorgen dat brommers en snorfietsen niet op het fietspad komen en ook niet op de Paasberglaan? Voor de aansluiting van het fietspad op de parkeerplaatsen bij het Isalagebouw is volgens indiener onvoldoende ruimte beschikbaar vanwege de aanwezige bomen.

*Reactie gemeente:*

*Het is juist dat in de begroting een investeringsbedrag is opgenomen voor de aanleg van een fietspad tussen Over de IJssel en de Paasberglaan. Dit fietspad maakt planologisch echter geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan en is een apart project om de fietsveiligheid (voor o.a. de leerlingen van het Almende College) tussen Uift en Silvolde te verbeteren. Zodra er sprake is van een voorlopig ontwerp zal deze tijdens een bijeenkomst worden gepresenteerd aan belangstellenden en wordt de ruimtelijke procedure opgestart. Dit is echter afhankelijk van de voortgang van de grondverwerving en de technische uitwerking.*

Indiener vraagt zich af of hulpdiensten bij rampen over de Paasberglaan mogen rijden.

*Reactie gemeente:*

*In geval van calamiteiten is het voor de verschillende hulpdiensten geoorloofd gebruik te maken van de Paasberglaan.*

De centrale ligging van Silvolde in de gemeente was één van de belangrijkste redenen voor het nieuwe schoolgebouw. Indiener stelt voor elektrisch fietsen aantrekkelijker te maken en oplaadpalen voor auto's juist te ontmoedigen vanwege de verkeeraantrekkende werking hiervan.

*Zie Verkeer en locatiekeuze*

Er worden geen nieuwe sportzalen gebouwd, terwijl lichamelijke beweging wel een verplicht vak is. Indiener vraagt of er in de nabije toekomst tussen het Terborgseveld en het schoolterrein een nieuwe sporthal met verharde sportvelden gebouwd gaat worden.

*Reactie gemeente:*

*Het huidige Isalagebouw beschikt over een ruime sportzaal. Daarnaast maken de leerlingen gebruik van sportvoorzieningen in de directe omgeving. De rector van het Almende College geeft aan dat ook in de toekomst gebruik zal worden gemaakt van de verschillende sportvoorzieningen in de directe nabijheid en dat daarmee het bewegingsonderwijs is gegarandeerd. Er zal geen nieuwe sporthal worden gebouwd. Op grond van het geldende bestemmingsplan is dit ook niet zonder meer mogelijk.*

Op het grasveld naast het zwembad is een fietsenstalling gepland. Volgens indiener getuigt deze locatie grenzend aan de ligweide niet van een weloverwogen planologische visie. Indiener vraagt of hier een rookverbod komt. Anderzijds geeft indiener aan dat er voor de bezoekers van het sportcomplex geen overdekte fietsenstalling is. Indiener verzoekt hier eveneens in te investeren.

*Zie Verkeersontsluiting op de schoollocatie*

Op het sport- en recreatieveld van het Isalacollege is de nieuwbouw gepland. Die grond gebruikt de school nu soms ook voor andere activiteiten. Het ziet ernaar uit dat de leerlingen de aangrenzende voetbalvelden intensiever gaan gebruiken. Deze sportvelden grenzen aan de achtertuinen van de bewoners van het Terborgseveld. De velden worden niet alleen voor de verplichte lessen en de trainingen van de voetbalclub gebruikt. Indiener geeft aan dat ze nu al (geluids)overlast ondervindt van het gebruik van de velden en dit zal met een toename van het aantal leerlingen alleen maar toenemen. Een 'uitloopterrein' voor 1800 leerlingen grenzend aan de achtertuinen lijkt de werkelijkheid te worden. Indiener geeft daarbij aan dat de school zich niet verantwoordelijk voelt voor het gedrag van haar leerlingen op de voetbalvelden en verwijst door naar de politie.

*Zie Overlast algemeen*

Indiener geeft aan dat de gemeente een zorgplicht heeft om zowel de huidige als de toekomstige belangen van de omwonenden te behartigen en dus niet alleen de belangen van Achterhoek VO.

*Reactie gemeente:*

*Bij het voorbereiden van het bestemmingsplan zijn de belangen van één ieder, dus ook van de omwonenden, zorgvuldig afgewogen en zijn de nodige onderzoeken uitgevoerd. De mening van indiener dat alleen naar de belangen van Achterhoek VO is gekeken, wordt dan ook niet gedeeld.*

Indiener geeft aan dat er op warme avonden in de buurt veel grensoverschrijdend gedrag plaatsvindt. Het sport- en schoolcomplex hebben na sluitingstijd geen beheerder meer. Er is volgens indiener geen gezaghebbend persoon meer die kan optreden tegen overlast.

De gemeente is trots op naoberschap, gebaseerd op onderling vertrouwen, maar voor de buurt is zo'n anonieme school- en recreatiecomplex geen vertrouwensvolle naaber.

*Zie Overlast algemeen*

Burgemeester en wethouders hebben besloten dat de realisatie van het nieuwe schoolgebouw geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben waardoor het opstellen van een milieueffectrapportage niet noodzakelijk is. O.a. op grond van het verkeersonderzoek dat volgens indiener vele hiaten vertoont, besluit de gemeente geen milieueffectrapport op te stellen. Indiener is van mening dat de consequenties voor herinrichting niet duidelijk worden genoemd. De gemeente beperkt zich volgens indiener tot het afvinken van de minimale eisen en zou hebben verzuimd een objectief en deskundig oordeel te vormen.

Indiener vraagt een onafhankelijke milieueffectrapportage met een brede afweging van alle voors- en tegens op te stellen.

*Zie Vormvrije m.e.r.-beoordeling*

De bedrijfsgebouwen van het sportcomplex veroorzaken te veel industriegeluid voor het huis aan de Tuit 11 (kruising Paasberglaan). De bedrijfsgebouwen veroorzaken voor het verder gelegen Almendegebouw echter net niet te veel industriegeluid, waardoor geluid geen probleem vormt. Indiener geeft aan dat rekenmodellen echter minder gedetailleerd zijn en niet overeenkomen met de werkelijkheid. Ze gaan uit van ideale omstandigheden en zouden scooters en brommers niet meenemen.

Omdat de woningen op een afstand van circa 150 meter liggen is volgens de gemeente geen akoestisch onderzoek nodig. Maar in een later stadium, bij de aanvraag omgevingsvergunning, zal wel getoetst worden hoeveel geluid het gebouw zelf zal produceren. De afstand tot de dichtstbijzijnde bebouwing is volgens de gemeente voldoende groot om hier geen hinder van te ondervinden. Indiener stelt dat de conclusie dus al bekend is voordat een toets is gedaan.

*Zie Geluid*

Vanwege de vleermuizen worden armaturen die weinig strooilicht veroorzaken aanbevolen en mogen de buitenmuren niet verlicht worden. Volgens indiener veroorzaakt zo'n groot open gebouw echter zelf ook heel veel strooilicht.

*Zie Ecologie*

Indiener vraagt zich daarnaast af wat de nieuwe Wet Natuurbescherming voor alle omliggende verlichtingen betekent. Het licht van de voetbalvelden, tennisbanen, hondenclub vermindert immers ook het natuurlijke donker bij de houtwal.

*Reactie gemeente:*

*Wat de nieuwe Wet natuurbescherming betekent voor omliggende bestaande bebouwing is voor de beoordeling van dit bestemmingsplan niet relevant. Volstaan kan worden met de toetsing van het voorgenomen bouwplan aan deze wet.*

De beschikbare informatie zou volgens indiener aantonen dat de (totstandkoming van) het ontwerpbestemmingsplan niet getuigt van behoorlijk bestuur. Het plan zou onvoldoende zorgvuldig zijn voorbereid. Het ontwerpbestemmingsplan is volgens indiener op velerlei punten onvoldoende gemotiveerd en getuigt niet van een zorgvuldige belangenafweging.

*Reactie gemeente:*

*De mening van indiener dat het ontwerpbestemmingsplan ruimtelijke onderbouwing ontbeert en dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met de belangen van omwonenden wordt niet gedeeld. In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn alle belangen zorgvuldig afgewogen en zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd die aantonen dat er sprake is van een ruimtelijk aanvaardbaar plan. Indiener geeft verder niet aan op welke punten het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende is gemotiveerd.*

De noodzaak en de financiële haalbaarheid worden volgens indiener onvoldoende aangetoond.

*Zie Behoeftte en Economische uitvoerbaarheid*

Indiener geeft verder aan dat niet wordt voldaan aan een goede ruimtelijke onderbouwing. Punten van aandacht zijn hierbij bouwvolume, massa en hoogte van de nieuwbouw.

*Reactie gemeente:*

*Bij het opstellen van het bestemmingsplan zijn alle relevante milieu- en omgevingsaspecten betrokken en zijn waar nodig aanvullende onderzoeken uitgevoerd. Uit deze beoordelingen en onderzoeken is naar voren gekomen dat een schoolgebouw ter plaatse ruimtelijk inpasbaar is en niet zal leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omwonenden. Op grond hiervan kan worden gesteld dat sprake is van een goede ruimtelijke onderbouwing.*

*Indiener geeft aan dat het bouwvolume, de massa en de hoogte van de nieuwbouw punten van aandacht zijn, maar heeft dit verder niet nader onderbouwd.*

Over het fietspad 't Veld wordt in het bestemmingsplan niets vermeld.

*Zie Verkeersontsluiting op de schoollocatie*

Nergens wordt toegelicht waarom de eigen gebiedsvisie over het natuurgebied de Paasberg niet meer geldt.

*Zie Gebiedsvisie*

Een toetsing aan de Wet milieubeheer ontbreekt terwijl licht en geluid volgens indiener een aantasting vormen van de milieuwaarden.

*Zie Ecologie*

Tot slot geeft indiener aan dat er sprake is van een nieuwe horeca functie die al dan niet in combinatie met het toestaan van evenementen, tot overlast van de omgeving zal leiden.

*Reactie gemeente:*

*Er wordt in de zienswijzen gesproken over zelfstandige horeca, maar daarvan is geen sprake. Op de begane grond is het profiel HBR (horeca, bakkerij, recreatie) gesitueerd. Dit is een leerprofiel met een restaurant, uitsluitend voor onderwijsdoeleinden. In de planregels is ten behoeve van deze functie ondergeschikte horeca ten behoeve van onderwijs toegestaan. Het is absoluut niet de bedoeling dat er zelfstandige horeca plaats gaat vinden. Daarnaast zullen er geen aanvullende Campus activiteiten worden ontwikkeld. Op dit moment is dat ook niet zo. Het gebouw is niet geschikt om allerlei feesten te organiseren. Van de gestelde zelfstandige horeca en evenementen is geen sprake, waardoor van overlast als gevolg van deze activiteiten evenmin sprake zal zijn.*

*Om nog nader te benadrukken dat alleen ondergeschikte horeca is toegestaan, zal artikel 3.1 sub b van de planregels als volgt worden gewijzigd:*

*b. horeca als nevenactiviteit, met dien verstande dat alleen horeca in de vorm van een bedrijfsrestaurant/kantine en ondergeschikt aan de in sub a genoemde bestemming is toegestaan.*

Indiener verzoekt de gemeenteraad het bestemmingsplan niet vast te stellen en is bereid tot een nadere toelichting wanneer dat nodig is.

*Reactie gemeente:*



*De ingediende schriftelijke zienswijze is inhoudelijk voldoende duidelijk en geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan niet vast te stellen.*

### **Indiener Z002**

Indiener geeft aan dat de veiligheid van fietsers in het geding is. De verkeerssituatie bij de kerk in Silvolde is onveilig sinds de gemaakte aanpassingen. Als in de toekomst meer leerlingen van deze route gebruik moeten maken, wordt de situatie volgens indiener zeer onwenselijk. De toegangswegen en parkeerplaatsen zijn ontoereikend voor de toename van leerlingen en docenten op één locatie. De ontsluitingswegen zijn bovendien te smal voor zowel fietsers als auto's.

*Zie Verkeersontsluiting via de wijk, verkeersveiligheid en maatregelen*

Het bestaande Isalagebouw is ontworpen door Architectenbureau Mecanoo en gaat op in de natuurlijke omgeving. Indiener vindt het onbegrijpelijk dat er nu zo dichtbij het Isala een nieuw gebouw wordt geplaatst dat in haar ogen totaal afbreuk doet aan het ontwerp en de visie van de architect destijds.

*Zie Ontwerp gebouw*

Indiener geeft aan dat de druk op natuurgebied de Paasberg steeds groter wordt en dat dit het gebied niet ten goede zal komen. Met de vleermuisroute zal rekening worden gehouden, maar hoe wordt omgegaan met de verlichting vanuit het gebouw waar 's avonds ook activiteiten plaats vinden.

*Zie Ecologie*

Verplaatsing van de school naar Silvolde zal voor veel leerlingen uit bijvoorbeeld Uift, Megchelen en Gendringen betekenen dat ze verder moeten fietsen.

*Zie Verkeer en locatiekeuze*

Indiener geeft aan dat er een groot probleem ontstaat bij de sportvoorzieningen. Er komen meer leerlingen en minder sportvoorzieningen doordat het bestaande sportveld straks moet wijken voor de nieuwbouw.

*Reactie gemeente:*

*Het huidige Isala gebouw beschikt over een ruime sportzaal. Daarnaast maken de leerlingen gebruik van sportvoorzieningen in de directe omgeving. De rector van het Almende College geeft aan dat ook in de toekomst gebruik zal worden gemaakt van de verschillende sportvoorzieningen in de directe nabijheid en dat daarmee het bewegingsonderwijs is gegarandeerd.*

Indiener geeft aan dat het plan voor de nieuwbouw en dan met name de didactische visie door veel medewerkers van het Almende College niet wordt gedragen of gesteund.

*Zie Didactische visie*

De verwachte leerlingen terugloop is volgens indiener ondertussen al minder groot dan de prognoses van enkele jaren terug. Indiener vraagt zich dan ook af of het gebouw in de toekomst niet te klein is.

*Zie behoefte*

Indiener geeft aan dat de medewerkers van de locatie Isala voor het eerst op 12 december 2018 zijn geïnformeerd.

*Reactie gemeente:*

*Het is aan de werkgever om haar medewerkers tijdig te informeren. Dat dit vervolgens al dan niet is gebeurd is voor de vaststelling van dit bestemmingsplan is in feite niet relevant. De rector van het Almende College geeft aan dat op 22 september 2017 een eerste informerende bijeenkomst voor de medewerkers van de locatie Isala is geweest. Daarna is er met enige regelmaat gecommuniceerd middels een nieuwsbrief.*

De gemeente heeft in totaal € 13.000.000,-- beschikbaar gesteld voor de nieuwbouw. Geld dat de bewoners van de gemeente Oude IJsselstreek moeten betalen en volgens indiener ook aan andere doeleinden besteed had kunnen worden.

*Reactie gemeente:*

*Geld kan maar één keer uitgegeven worden. Daarom moet er altijd een zorgvuldige afweging worden gemaakt over waar het beschikbare geld aan besteed wordt. De gemeenteraad hecht veel waarde aan goed middelbaar onderwijs binnen de gemeente Oude IJsselstreek en heeft daarom geld beschikbaar gesteld voor nieuwbouw van een VMBO schoolgebouw.*

Indiener stelt tot slot voor om de leerlingen van de locatie Bluemers na terugloop van het leerlingenaantal te verdelen over de locatie Isala en de locatie Wesenthorst, in een aangepast en eigentijds gerenoveerd gebouw.

*Zie Alternatieven - Locatiekeuze.*

### **Indiener Z003**

Voor het nieuwe schoolgebouw is een maximale bouwhoogte toegestaan van 18 meter. Voor een gebouw van 3 verdiepingen inclusief opbouw van een 'machinekamer' is een hoogte van 18 meter volgens indiener niet noodzakelijk. Indiener zou graag zien dat de maximale hoogte wordt verlaagd, zodat er geen mogelijkheid meer is het gebouw te voorzien van een extra verdieping.

*Zie Ontwerp gebouw.*

In paragraaf 3.4.2 en 4.5 wordt gesproken over de infrastructuur rondom het schoolgebouw. Er wordt niet gesproken over noemenswaardige aanpassingen in het gebied. Dit is voor indiener onacceptabel. Indiener geeft aan dat het verkeer rondom het huidige Isala College de afgelopen 10 jaar dusdanig is toegenomen dat er zich iedere dag onveilige verkeerssituaties voordoen in de kernen van Silvolde en Terborg. Een uitbreiding van het schoolgebouw zal leiden tot een toename van gevaarlijke situaties.

Het is bekend dat het Isala het afzetten van kinderen met hun fiets op het kruispunt Laan van Schuylenburch/Terborgseveld ontmoedigd, maar toch is de hoeveelheid verkeer momenteel al zoveel, dat je dit kruispunt volgens indiener in de ochtend beter kunt mijden. Daarnaast is het kruispunt Laan van Schuylenburch/Terborgseweg erg gevaarlijk. Het is zeer onoverzichtelijk met alle bomen en dan ook nog de (schuine)oversteek richting Berkenlaan.

Indiener geeft aan dat men het centrum van Silvolde met de recente herinrichting meer verkeersluw heeft willen maken. De nieuwbouw zou dit volgens indiener teniet doen, waarmee het nu al zeer gevaarlijke kruispunt Ulfseweg/Pr. Bernhardstraat een probleem gaat worden.

Volgens indiener is geen goede onderbouwing gegeven voor de uitbreiding van het aantal auto's. Het nu genoemde aantal is volgens indiener te weinig voor de genoemde uitbreiding.

Indiener geeft aan te begrijpen dat er voldaan wordt aan de eisen die er zijn voor verkeersintensiteit, maar daarin is geen aandacht geweest voor de extreme piekmomenten die er nu al zijn. Volgens indiener zijn er aanpassingen aan de infrastructuur nodig.

*Zie Verkeersontsluiting via de wijk, verkeersveiligheid en maatregelen.*

Indiener geeft tot slot aan bereid te zijn de zienswijze toe te lichten.

Op 1 maart 2019 heeft er een gesprek plaatsgevonden met indiener om de zienswijze mondeling nader toe te lichten.

### 3. Thematische beantwoording

#### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de thematische zienswijzen beantwoord. In verband met de leesbaarheid zijn de thema's gebundeld weergegeven en genummerd.

#### 3.2 Gebiedsvisie

##### Locatie

Indiener verwijst in de zienswijze naar de 'Gebiedsvisie Dru industriepark - deel 2, van Paasberg tot Engbergen'. ([http://www.ssp-hal.nl/wp-content/uploads/DRU\\_Industriepark\\_gebiedsvisie\\_deel2.pdf](http://www.ssp-hal.nl/wp-content/uploads/DRU_Industriepark_gebiedsvisie_deel2.pdf))

Deze gebiedsvisie omvat naast het hele gebied van het voormalige DRU-fabrieksterrein ook het gebied aan de oostzijde van de Oude IJssel tot aan Terborg en het gebied aan de zuidzijde van de Oude IJssel genaamd Engbergen. Het totale gebied wordt aangeduid met de naam DRU-Industriepark.

Op pagina 34 en 35 van de visie wordt het deelgebied Landgoederen beschreven. Dit is het gebied waarvan kasteel Wisch en de omliggende agrarische gronden deel uitmaken. In de gebiedsvisie wordt over dit deelgebied het volgende opgemerkt: 'De gemeente Oude IJsselstreek staat in dit gebied geen grote ingrepen voor. Wel zoeken we naar accenten, met name aan de randen, die de functies van dit gebied versterken. Door deze strategie wordt de 'groene' functie van het geheel versterkt en krijgt een eigen steviger inbreng in het grotere geheel'.

Het 'versterken van de groene functie' en 'de serene rust die zo bijzonder is voor dit gebied' waarnaar indiener verwijst hebben betrekking op het deelgebied Landgoederen. De nieuwbouwlocatie maakt geen onderdeel uit van dit deelgebied.



*Uitsnede Gebiedsvisie DRU Industriepark*

Zoals op bovenstaand kaartje is te zien, is de schoollocatie gelegen in de grijze inkeping ten oosten van het Paasberggebied (blauwe cirkel). Feitelijk heeft de gebiedsvisie dan ook geen betrekking op de schoollocatie. De geplande wijziging is hiermee niet in strijd. Voor het aangrenzende Paasberggebied waarin de sportcomplexen zijn gelegen, is de gebiedsvisie nog van kracht. De Paasberglaan zelf blijft met deze uitbreiding ongemoeid.

##### Nevenactiviteiten

Indiener geeft aan dat het effect van de beoogde bedrijvigheden, naast VMBO onderwijs, horeca, openluchttheater en naschoolse campusactiviteiten op de natuurwaarde en de cultuurhistorische waarde van het Paasberggebied niet is onderbouwd.

De nieuwbouw voor VMBO onderwijs betreft feitelijk een uitbreiding van het bestaande Isalagebouw aan de Laan van Schuylenburch. Er zullen geen aanvullende Campus activiteiten worden ontwikkeld. Op dit moment is dat ook niet zo, daarnaast is het gebouw niet geschikt om allerlei feesten te organiseren. Er wordt in de zienswijzen gesproken over zelfstandige horeca, maar daarvan is geen sprake. Op de begane grond is het profiel HBR (horeca, bakkerij, recreatie) gesitueerd. Dit is een leerprofiel met een restaurant, uitsluitend voor onderwijsdoeleinden. In de planregels is ten behoeve

van deze functie ondergeschikte horeca ten behoeve van onderwijs toegestaan. Het is absoluut niet de bedoeling dat er zelfstandige horeca plaats gaat vinden. De activiteiten waarover de indiener spreekt vinden niet plaats, waardoor de effecten hiervan op natuurwaarde en de cultuurhistorische waarde van het Paasberggebied dan ook niet zijn onderzocht.

### *3.3 Behoeft*

Voornaamste reden voor de nieuwbouw is de voorspelde krimp van het aantal leerlingen in de toekomst. Daarnaast is sprake van veranderde keuzepatronen waardoor met name de VMBO-opleidingen van het Almende College onder druk staan. Minder leerlingen betekent minder inkomsten waardoor bij ongewijzigd beleid het onderwijs steeds duurder wordt per leerling, docent en school. In 2016 zijn er in dat kader door adviesbureaus ICS, M3V en Sweco verschillende rapporten en memo's opgesteld over de toekomst van het Almende College. Deze rapporten zijn als bijlagen 2, 3, 4 en 5 bij het bestemmingsplan gevoegd. Uit deze deskundigenrapporten blijkt dat een unielocatie in Silvolde vanwege onderwijskundige, financiële, bereikbaarheid en organisatorische redenen de voorkeur heeft. Niets doen is geen mogelijkheid. Door een krimp van het aantal leerlingen dalen de inkomsten vanuit het Rijk. Door stijgende onderhoud- en personeelskosten is er daarom steeds minder geld over voor het primaire proces, les geven. Het in stand houden van drie locaties gaat ten koste van de kwaliteit van onderwijs.

Indiener stelt dat de verwachte leerlingen terugloop ondertussen al minder groot is dan de prognoses van enkele jaren terug. Zou het gebouw dan in de toekomst niet te klein zijn? Het Almende College zit volgens indiener dan in de problemen, want op het schoolterrein is geen uitbreidingsmogelijkheid meer.

Dit standpunt wordt in de zienswijze niet onderbouwd. Daarnaast is de verwachte terugloop nog steeds conform prognoses, al kan dit in een jaar iets afwijken omdat er bijvoorbeeld uit Gaanderen een grotere groep kiest voor het Almende in plaats van Doetinchem. Dat er in 2030 een minimale terugloop van 30% is ten opzichte van nu, is op basis van de huidige prognoses, een zekerheid. De laatste cijfers ten aanzien van de prognose voor het aantal leerlingen tonen zelfs aan dat de daling mogelijk nog groter zal zijn. Dat het schoolgebouw in de toekomst te klein zal zijn, is niet aan de orde.

### *3.4 Alternatieven – Locatiekeuze*

Op basis van de totale ruimtebehoefte van het Almende College zijn er verschillende toekomstige huisvestingsscenario's bekeken. Zo is in het deskundigenrapport 'Second opinion gesprekspaper toekomstige huisvesting' van M3V bekeken of het mogelijk is om de locatie Bluemers te sluiten en te verplaatsen naar de locatie Wesenthorst in Ufft. Dit rapport is opgenomen als bijlage 2 bij het bestemmingsplan. Het verplaatsen van de Bluemers naar Ufft betekent hoogstwaarschijnlijk dat leerlingen ten noorden van de Oude IJssel niet meer kiezen voor het Almende College, maar voor VMBO scholen dichterbij. Naast de effecten van krimp kan dit leiden tot extra daling van het aantal leerlingen. Verwacht wordt dat een unielocatie in Ufft minder leerlingen heeft dan de concentratie van het VMBO in Silvolde. Minder leerlingen betekent minder inkomsten en daardoor minder middelen om de VMBO opleidingen in de gemeente Oude IJsselstreek te handhaven. Onderzoeken hebben dan ook uitgewezen dat in verband met leerlingenstromen vestiging van het VMBO in Silvolde de meest ideale plaats zou zijn.

### *3.5 Ontwerp gebouw*

#### **Bouwhoogte**

Het bestemmingsplan staat een bouwhoogte toe van maximaal 18 meter. Het gebouw bestaat uit drie bouwlagen met daar bovenop een installatieruimte. De installaties op het dak kunnen worden aangemerkt als ondergeschikte bouwonderdelen en hoeven daarom niet persé te worden meegenomen in de maximale bouwhoogte. Om een extra bouwlaan in de toekomst uit te sluiten zal de maximale bouwhoogte op de verbeelding worden verlaagd van 18 meter naar 15 meter.

#### **Beeldkwaliteitplan**

Ten behoeve van de nieuwbouw van het schoolgebouw is in opdracht van de gemeente een beeldkwaliteitplan gemaakt. Een beeldkwaliteitplan is een document dat dient ter inspiratie en toetsing. Architecten, ontwerpers en andere betrokkenen kunnen in het beeldkwaliteitsplan lezen wat

het beoogde ruimtelijke beeld is. Zowel de richtlijnen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte als de architectuur worden beschreven.

Dit beeldkwaliteitplan is in samenspraak met de Commissie ruimtelijke kwaliteit opgesteld. Deze commissie voert de welstandstoetsing uit.

Het voorliggend bestemmingsplan maakt de nieuwbouw van een schoolgebouw mogelijk. Het zegt niets over het ontwerp van het gebouw. Alleen aan welke afmetingen het moet voldoen. In zoverre vallen de opmerkingen van indieners over de architectuur van de school buiten de voorliggende bestemmingsplantoets.

Geheel ten overvloede wordt hierbij opgemerkt dat Stichting Achterhoek VO voor de daadwerkelijke bouw van de school verantwoordelijk is. Zij moeten ervoor zorgen dat er uiteindelijk een gebouw komt te staan dat voldoet aan de richtlijnen van het beeldkwaliteitplan. De gemeente heeft geen invloed gehad op de architect en het gekozen ontwerp. Het beoogde bouwplan is zeker niet in strijd met het beeldkwaliteitplan nu er inmiddels sprake is van een positief welstandsadvies voor het schoolgebouw.

#### Landschappelijke inpassing

Ten behoeve van een goede landschappelijke inpassing wordt een terreininrichting opgesteld welke zal voldoen aan de criteria in het beeldkwaliteitplan. Ook dit is geen onderdeel van de voorliggende bestemmingsplanprocedure.

#### Zendmasten

Op het dak van het nieuwe schoolgebouw zullen geen zendmasten worden geplaatst.

### *3.6 Didactische visie*

De wijze waarop in het schoolgebouw les wordt gegeven is in ruimtelijk opzicht niet relevant. In het kort kan hierover het volgende worden gezegd. De visie is geen experiment. In het nieuwe gebouw komen nog steeds 22 leerruimtes. In de profielen wordt al jaren op deze wijze gewerkt. De leerlingen krijgen nog steeds de instructie die ze altijd al kregen. Er zal echter meer in samenhang geleerd worden. Daarnaast krijgen leerlingen meer individuele ondersteuning.

### *3.7 Verkeer*

#### *3.7.1 Verkeer en locatiekeuze*

In samenspraak met het Almende College is een locatiestudie gedaan waarin verschillende locaties zijn bekeken. Daarbij is ook gekeken naar de herkomstgebieden van de leerlingen. Gebleken is dat de situatie van een unilocatie in Silvolde het meest gunstig is om de bestaande leerlingenstromen vanuit het noorden te borgen en daarmee voldoende volume voor de school in de toekomst veilig te stellen. Het is daarbij onvermijdelijk dat leerlingen uit bijvoorbeeld Uft, Gendringen en Megchelen die nu naar de locatie Wesenthorst in Uft gaan straks langer onderweg zijn. Aan de andere kant zullen leerlingen uit Etten, Terborg en Silvolde die nu naar de locatie Wesenthorst gaan korter onderweg zijn.

We zien dat jongeren steeds vaker gebruik maken van een elektrische fiets. Dit is een eigen keuze die, gelet op de te fietsen afstanden, waarschijnlijk veelal uit gemak wordt gemaakt. Het is op dit moment niet zo dat de school oplaadpunten voor de fiets gaat realiseren en dit is in het kader van de bestemmingsplanprocedure ook niet relevant.

#### *3.7.2 Verkeersontsluiting via de wijk, verkeersveiligheid en maatregelen*

Over de verkeersontsluiting via de wijk is een aanzienlijk aantal opmerkingen gemaakt. Om de beantwoording te structureren worden de volgende deelthema's onderscheiden:

- Ontsluiting van de locatie
- Parkeerplaatsen
- Verkeersveiligheid toeleidende wegen
- Verkeersveiligheid overige locaties

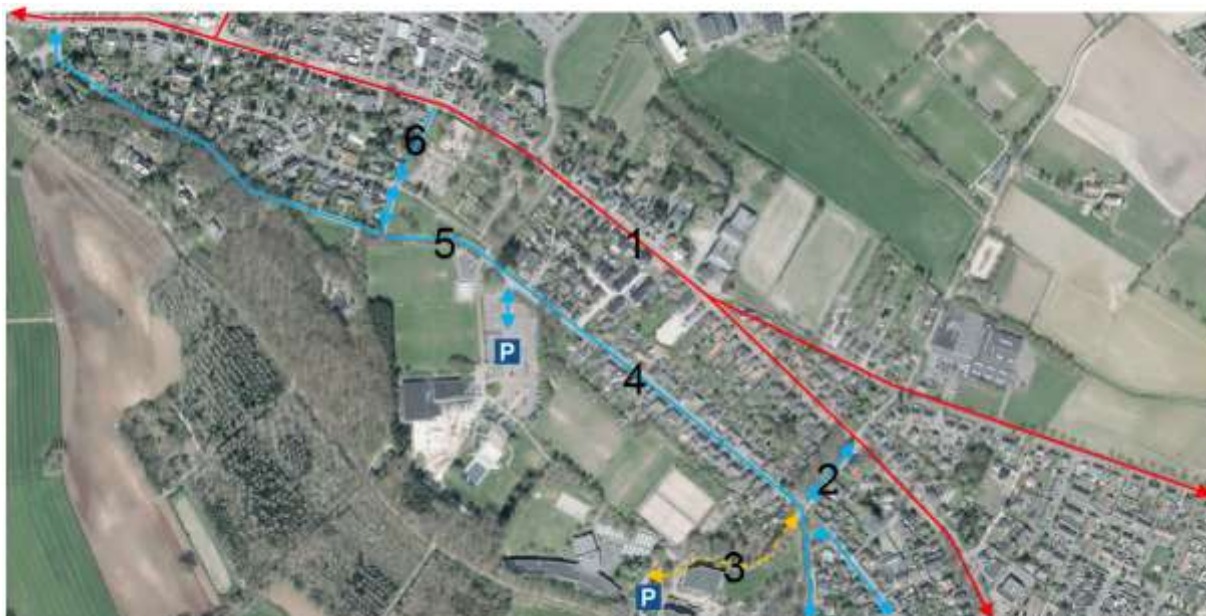
#### Ontsluiting van de locatie

Ten aanzien van de verkeersontsluiting moet worden opgemerkt dat er feitelijk sprake is van uitbreiding op een bestaande locatie voor voortgezet onderwijs. Deze locatie is reeds bereikbaar voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) via bestaande wegen en paden.

Met betrekking tot gemotoriseerd verkeer is van belang dat er een directe looproute zal worden gerealiseerd tussen parkeerterrein 't Veld en het nieuwe schoolgebouw. Dit biedt voor personeel en bezoekers de mogelijkheid om gebruik te maken van de (ruime) beschikbare parkeergelegenheid op het genoemde parkeerterrein. Parkeeroverlast bij de locatie Isala, zorgcentrum De Schuylenburgh of in de woonwijk wordt daarmee voorkomen. Het voorgaande heeft tevens het gunstige gevolg dat de fietsstraat Laan van Schuylenburgh (van/naar de locatie Isala) niet te maken krijgt met een toenemende belasting door autoverkeer.

De bereikbaarheid via het openbaar vervoer (trein of bus) is minder relevant, omdat de kernen binnen het verzorgingsgebied van de school op fietsafstand zijn gelegen. Bij uitzondering zijn er overigens wel mogelijkheden om gebruik te maken van openbaar vervoer, bijvoorbeeld via station Terborg (trein Winterswijk – Arnhem), buurtbus 197 ('s-Heerenberg – Terborg) of lijn 40 (Doetinchem – Dinxperlo).

De locatie van het Almende College wordt ontsloten vanaf de Terborgseweg en Silvoldseweg (gebiedsontsluitingswegen, 50 km/uur). Vervolgens wordt de bestaande schoollocatie via het onderliggend wegennet vooral benaderd via de Laan van Schuylenburgh (fietsstraat) en in mindere mate via het Terborgseveld en 't Veld (van/naar het parkeerterrein aan 't Veld). Op kaart ziet deze ontsluiting er als volgt uit:



Bij de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan is beoordeeld dat er met betrekking tot de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer geen aanpassingen noodzakelijk zijn. Dit oordeel is gebaseerd op de verwachte intensiteit op de hiervoor genoemde wegen. In onderstaand schema is weergegeven of en welke gegevens er bekend zijn over het huidige gebruik van de weg.

|    | <b>Wegvak</b>  | <b>Intensiteit werkdag</b>                           | <b>Opmerkingen</b>  |
|----|--|--|---|
| 1. | Terborgseweg/Silvoldseweg  | Ca. 5.000 – 7.000 motorvoertuigen (diverse metingen) | Intensiteitsverschillen binnen genoemde bandbreedte per wegvak. |
| 2. | Laan van Schuylenburgh (tussen Terborgseveld en Terborgseweg)            | Ca. 1.600 motorvoertuigen (meting december 2011)     | Licht toegenomen door nieuwbouw zwembad De Paasberg*            |
| 3. | Laan van Schuylenburgh (fietsstraat)                                     | Niet bekend (alleen bestemmingsverkeer)              | N.v.t.  |
| 4. | Terborgseveld (tussen Laan van Schuylenburgh en Herman van Velzenstraat) | Ca. 700 motorvoertuigen (meting december 2014)       | Licht toegenomen door nieuwbouw zwembad De Paasberg*            |
| 5. | 't Veld (tussen Terborgseveld en Den Vlasberg)                           | Ca. 1.000 motorvoertuigen (meting december 2014)     | Licht toegenomen door nieuwbouw zwembad De Paasberg*            |
| 6. | Den Vlasberg (tussen Silvoldseweg en 't Veld)                            | Niet bekend (<1.000 op basis van expert judgement)   | Betreft een éénrichtingsweg.                                    |

\* In 2015 is het nieuwe binnenzwembad De Paasberg geopend. Deze ontwikkeling heeft op basis van kengetallen geleid tot ca. 200 motorvoertuigbewegingen per werkdag, verdeeld over enerzijds de zuidelijke aanrijroute via Laan van Schuylenburgh en het Terborgseveld en anderzijds de noordelijke aanrijroute via 't Veld.

Uiteraard kan er ook sprake zijn van enige autonome groei van het autoverkeer. Over meerdere jaren gaat dat bij deze intensiteiten echter hoogstens om enkele tientallen extra auto's.

De nieuwbouw van de school leidt tot een relatief beperkte toename van het autoverkeer. Op basis van actuele CROW-kencijfers<sup>1</sup> genereert een middelbare school op de geplande locatie (weinig stedelijk gebied, rest bebouwde kom) per weekdag maximaal 19,6 motorvoertuigen per 100 leerlingen. Dit betreft de som van de verkeersproductie en –attractie, dus het totaal aan motorvoertuigbewegingen.

Gelet op de prognose dat er in 2030 in de nieuwbouw plaats moet zijn voor 494 leerlingen is in het ontwerpbestemmingsplan uitgegaan van een toename van het aantal motorvoertuigbewegingen met maximaal 97 (19,6 x 4,94) per dag. De nieuwbouw biedt echter ruimte aan maximaal 800 leerlingen. De berekende verkeersgeneratie dient daarom te worden bijgesteld naar de maximale mogelijkheden die het plan biedt. Uitgaande van maximale invulling van de nieuwbouw met 800 leerlingen is de verwachte verkeersgeneratie  $19,6 \times 8 = 157$  motorvoertuigbewegingen per dag. Omgerekend naar werkdagen (factor 1,4) leidt dit tot een verwachte verkeersgeneratie van 220 motorvoertuigbewegingen per werkdag.

Deze correctie maakt het eerdere oordeel dat er sprake is van een relatief beperkte toename niet anders. De ca. 220 nieuwe voertuigbewegingen zullen bovendien worden verspreid over de wegen Terborgseveld en 't Veld. Deze wegen (erftoegangswegen, 30 km/uur) zijn bedoeld om de aanliggende woningen en voorzieningen te kunnen bereiken en hebben een theoretisch maximale capaciteit van 3.000 motorvoertuigen per dag. Gezien de huidige intensiteiten (ca. 700 en 1.000 plus ca. 100 bewegingen per weg door het nieuwe binnenzwembad) leidt het toevoegen van ca. 220 nieuwe voertuigbewegingen niet tot een overschrijding danwel benadering van de maximale intensiteit. Zoals reeds eerder opgemerkt is ook van belang dat de nieuwbouw direct zal grenzen aan parkeerterrein 't Veld en er ook een directe looproute naar het gebouw zal worden gecreëerd vanaf dit parkeerterrein. Hierdoor zal er geen sprake zijn van een toename van autoverkeer op de fietsstraat naar de locatie Isala. Omdat naast onderwijs alleen andere activiteiten zijn toegestaan als ondergeschikte nevenactiviteit, zal het plan in die hoedanigheid ook geen grote andere (vracht)verkeersstromen teweeg brengen.

Het voorgaande sluit tevens aan bij de strekking van de memo van 25 april 2016 (verkeerskundig advies nieuwbouw Almende College). Daarin is geconcludeerd dat het bestaande wegennet kan voorzien in de verkeersafwikkeling. Zoals in één van de zienswijzen wordt benoemd is in dezelfde memo aanbevolen om te onderzoeken of er een directe verbindingsweg kan worden gerealiseerd tussen de Silvoldeweg en het parkeerterrein aan 't Veld. Deze mogelijkheid is nadien nader bekeken. Daarbij is geconcludeerd dat een verbindingsweg lastig te realiseren is (vanwege het gedeeltelijke ruimtebeslag op een begraafplaats), kostbaarder is dan eerder berekend (vanwege gewenste aanpassing/reconstructie van de kruising met de Silvoldeweg) en ook nadelige gevolgen zal hebben bewoners aan de Herman van Velzenstraat op het gebied van geluid/wegverkeerslawaai. Op basis hiervan is de afweging gemaakt in het vervolg uit te gaan van afwikkeling van het verkeer via het bestaande wegennet, omdat de intensiteiten acceptabel blijven.

In één van de zienswijzen wordt het berekende aantal extra auto's betwijfeld. Zoals hierboven weergegeven wordt het genoemde aantal in het ontwerpbestemmingsplan als ambtshalve wijziging naar boven bijgesteld vanwege de maximale capaciteit van het schoolgebouw. Het daarbij gehanteerde kengetal is gebaseerd op onderzoek door het CROW. Uiteraard kan de werkelijke verkeersgeneratie enigszins afwijken, maar er is geen aanleiding om te veronderstellen dat het kencijfer van het CROW in grote mate afwijkt van de toekomstige praktijk.

#### *Parkeerplaatsen*

Bij de berekening van de parkeerbehoefte is in het ontwerpbestemmingsplan eveneens uitgegaan van 494 leerlingen in 2030. Overeenkomstig de herberekening van de verkeersgeneratie dient ook de berekende parkeerbehoefte ambtshalve te worden aangepast op het maximaal mogelijke aantal van 800 leerlingen. In combinatie met het kencijfer van 5,9 parkeerplaatsen per 100 leerlingen leidt dit tot een parkeerbehoefte van (afgerond) 48 parkeerplaatsen.

---

<sup>1</sup> CROW is een kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer, aanbesteden, contracteren en werk & veiligheid.

De nieuwbouw wordt direct verbonden met het parkeerterrein aan 't Veld, zodat het in tegenstelling tot de bestaande situatie voor personeel en bezoekers van het Almende College aantrekkelijker wordt om ook daadwerkelijk op dit parkeerterrein te parkeren. Zoals in het ontwerpbestemmingsplan al geconcludeerd is er op het parkeerterrein aan 't Veld (capaciteit ca. 247 plaatsen) ruim voldoende restcapaciteit, mede omdat de aanwezige sportfuncties rond dit terrein met name in de avond, tijdens het weekend en/of in vakantieperioden hun maximale parkeervraag hebben. Ook met de naar boven bijgestelde parkeerbehoefte zijn er daarom nog steeds ruim voldoende mogelijkheden om in de parkeerbehoefte van de nieuwe school te voorzien.

#### *Verkeersveiligheid toeleidende wegen*

De verkeerssituatie rond scholen kenmerkt zich altijd door pieken (bij openen en sluiten). Gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer treffen elkaar dan in de nabijheid van de school. De nieuwbouw van de school zal leiden tot de eerder besproken beperkte toename van autoverkeer. Daarnaast zal uiteraard het aantal (brom- en snor) fietsers aanzienlijk toenemen.

Dit betekent echter niet dat er per definitie sprake zal zijn van een onveilige verkeerssituatie. De toeleidende wegen zijn immers 30 km/uur wegen, bedoeld voor menging van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. Reductie van snelheidsverschillen (en daarmee risico's) tussen enerzijds auto's en bromfietsen en anderzijds fietsers en voetgangers wordt bereikt door het delen van een relatief smalle rijbaan en gelijkwaardige kruisingen. Het is dan ook niet noodzakelijk om verkeersstromen rond de school overal van elkaar te scheiden, zoals dat bijvoorbeeld op drukkere gebiedsontsluitingswegen (> 3.000 motorvoertuigen per etmaal, vaak 50 km/uur) wel het geval is.

Wel wordt in één van de zienswijzen terecht geconstateerd dat er nog winst te behalen valt met betrekking tot de (snelheidsremmende) inrichting van het Terborgseveld en 't Veld. Een toekomstige reconstructie is het geëigende moment om deze wegen in overleg met de buurt en gebruikers opnieuw in te richten. De onderhoudsplanning van wegen en riolering is hierbij leidend. Tussentijdse maatregelen zijn niet wenselijk, omdat deze beperkt effect hebben en overlast kunnen veroorzaken (drempels) of de verkeersveiligheid juist nadelig kunnen beïnvloeden door verdringing van fietsers (wegversmallingen). De veronderstelling van één van de indieners dat de gemeten snelheden op het Terborgseveld en 't Veld hoger zouden zijn wanneer in het voorjaar van 2019 zou worden gemeten is overigens niet aannemelijk en ook niet nader onderbouwd. Daarnaast moet worden opgemerkt dat het Terborgseveld zowel in de huidige als nieuwe situatie geen onderdeel uitmaakt van de schoolfietsroute.

In de zienswijzen wordt de kruising Laan van Schuylenburch/Terborgseveld genoemd als specifiek knelpunt in de wijk. Met name doordat hier leerlingen worden afgezet wanneer zij per auto naar school worden gebracht. Zoals eerder aangehaald wordt de nieuwbouw echter direct ontsloten op parkeerterrein 't Veld. Afzetten van extra leerlingen op de betreffende kruising is daarom niet erg waarschijnlijk.

Tevens wordt in één van de zienswijzen gerefereerd aan de beantwoording van raadvragen in de zomer van 2015, waarin is aangegeven dat er overleg zou plaatsvinden met de leiding van het Almende College over de verkeerssituatie rond de school. Dit overleg heeft uiteindelijk plaatsgevonden in de aanloop naar het verkeerskundig advies van april 2016, omdat het Almende College vertegenwoordigd was in de projectgroep. In diezelfde beantwoording van raadvragen is overigens aangegeven dat er, afgezien van de snelheid op het Terborgseveld, op dat moment geen concrete meldingen cq. klachten bekend waren over onveilige situaties rond het Almende College. De afgelopen jaren is dat beeld niet gewijzigd en is er alleen gewerkt aan het verbeteren van het parkeren in het gebied, resulterend in nieuwe parkeerafspraken- en maatregelen per januari 2019.

Geconcludeerd wordt dat er geen aanleiding is voor ingrijpende verkeerstechnische maatregelen in de wijk, de bestaande infrastructuur is toereikend voor de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de beoogde nieuwbouw. Dat neemt niet weg dat verkeerssituaties voortdurend aandacht vragen. Daarom zullen het Almende College en de gemeente in de aanloop naar de start van de bouw nog een bijeenkomst organiseren, specifiek over het thema verkeer. Daarbij zal dan ook het inrichtingsplan voor het schoolterrein worden betrokken. Tijdens deze bijeenkomst zal er ruimte zijn om van gedachten te wisselen over specifieke verbeteringen aan de verkeerssituatie in het gebied.



### *Verkeersveiligheid overige locaties*

In de zienswijzen wordt ook aandacht gevraagd voor enkele verkeerssituaties op de schoolfietsroutes die zich (iets) verder van de schoolomgeving voordoen. Eén daarvan is de verkeerssituatie in het centrum van Silvolde (kruising Markt). Deze kruising is korte tijd geleden ingericht als zogenaamde 'Shared Space'. Het verkeerskundig uitgangspunt van Shared Space (gedeelde ruimte) is dat enige mate van onduidelijkheid bijdraagt aan de veiligheid. Door auto's, fietsers en voetgangers gebruik te laten maken van dezelfde (verkeers)ruimte en daarnaast ook verkeerstekens weg te laten of te verminderen, wordt de weggebruiker gestimuleerd om zelf verantwoordelijkheid te nemen en nadrukkelijk te anticiperen op het gedrag van andere verkeersdeelnemers. Dit moet leiden tot meer alertheid en een lagere snelheid. Bovendien vormt deze aanpak een alternatief voor de toepassing van drempels of andere snelheidsremmers. Bijkomend voordeel is een flexibele en fraaiere openbare ruimte met een vrije indeelbaarheid, waarin de verkeersfunctie minder prominent aanwezig is. Na een periode van gewenning doen zich geen structurele problemen voor binnen de Shared Space in Silvolde. Daarom is er geen aanleiding om te stellen dat een toename van het aantal fietsers op deze locatie leidt tot een afname van de verkeersveiligheid.

De tweede genoemde verkeerssituatie betreft de kruising Terborgseweg – Laan van Schuylenburch. Fietsers van en naar de school kruisen hier de Terborgseweg. Ter hoogte van de kruising zijn reeds attentieverhogende elementen aanwezig (middengeleiders en een plateau). Concrete verbeterpunten zijn dan ook niet aan te wijzen. Tijdens een persoonlijk gesprek met de indiener van de betreffende zienswijze is dat ook gezamenlijk geconstateerd. Bovendien staat deze kruising niet bekend als ongevalslocatie.

### *3.7.3 Verkeersontsluiting op de schoollocatie*

Een specifiek thema betreft de ontsluiting direct rond de school. Omdat het parkeren wordt opgelost via 't Veld, betreft dit uitsluitend de afwikkeling van het (brom- en snor)fietsverkeer in samenhang met eventuele voetgangers. Dit hangt nauw samen met de inrichting van het schoolterrein en de locatie en het gebruik van fietsenstallingen.

Op het grasveld tussen de school en het zwembad zal ten behoeve van het Almende College een nieuwe fietsenstalling worden gerealiseerd. Indiener geeft aan dat een fietsenstalling direct grenzend aan de ligweide van het zwembad niet getuigt van een weloverwogen planologische visie. Deze stelling wordt niet nader onderbouwd. De locatie van de beoogde fietsenstalling heeft in het geldende bestemmingsplan 'Kom Silvolde' de bestemming Sport. Op basis van deze bestemming is een fietsenstalling op deze locatie reeds toegestaan, maar in principe alleen ten behoeve van de bestemming Sport. Vandaar dat deze locatie nu mee is genomen in het voorliggende bestemmingsplan om zo een fietsenstalling ten behoeve van de bestemming Maatschappelijk mogelijk te maken. Het Almende College heeft aangegeven dat de fietsenstalling vooralsnog onoverdekt zal zijn. Het bestemmingsplan staat het wel toe hier een overkapping te maken wanneer dit in de toekomst alsnog gewenst blijkt te zijn.

Ten aanzien van de vraag van indiener of er ter plekke van de fietsenstalling een rookverbod wordt ingesteld, wordt opgemerkt dat het hier gaat om een openbaar toegankelijk gebied. Hier zal geen rookverbod gelden. Overigens is het instellen van een rookverbod niet aan de orde in onderhavige bestemmingsplanprocedure.

Wat betreft de afwikkeling van de verkeersstromen is in de navolgende verbeelding de bestaande fietsroute naar/langs het schoolterrein weergegeven (gele lijn). De locaties van de bestaande en nieuwe fietsenstalling zijn met een symbool aangeduid. Met een rode lijn is de eventuele toekomstige aansluiting van het nieuwe fietspad vanuit Ulft aangeduid. Indien dit fietspad niet of niet voor opening van de nieuwbouw wordt gerealiseerd wordt deze groep fietsers aangevoerd via de weergegeven bestaande route (fietsstraat Laan van Schuylenburch).

Uit de afbeelding blijkt dat de fietsenstallingen logisch zijn gepositioneerd ten opzichte van de fietsroutes. Zoals in één van de zienswijzen is genoemd vraagt het gebruik en de inrichting van het fietspad tussen beide stallingen wel aandacht. Dit omdat groepen leerlingen elkaar daar mogelijk moeten passeren. Verbreding is (in ieder geval voorlopig) niet aan de orde, omdat het goed denkbaar is dat leerlingen die vanuit het oosten de school naderen hun fiets straks in de bestaande fietsenstalling stallen en kinderen die vanuit het westen komen hun fiets stallen in de nieuw te

realiseren fietsenstalling. Het Almende College staat hier niet onwelwillend tegenover en wil dit vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zeker stimuleren.



Wat betreft verlichting langs het pad geldt dat dit reeds aanwezig is. Het betreffende fietspad zal overigens, net als in de huidige situatie, gesloten blijven voor bromfietzers. Op naleving daarvan is verkeershandhaving van toepassing.

Tot slot is de door indiener aangehaalde realisatie van een geluidswal niet aan de orde.

### *3.8 Milieuaspecten*

#### *3.8.1 Vormvrije m.e.r.-beoordeling*

In bijlage D van het Besluit m.e.r. is een groot aantal activiteiten met een drempelwaarde genoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Indien in een bestemmingsplan een ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt die één van de in bijlage D genoemde activiteiten betreft, maar onder de drempelwaarde blijft, geldt een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Het realiseren van een nieuw schoolgebouw is in beginsel aan te merken als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in D 11.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. In voorliggend geval is sprake van het realiseren van een nieuw schoolgebouw met een oppervlakte van 2.344 m<sup>2</sup>, waardoor de drempelwaarde van 100 hectare of meer niet wordt overschreden en daardoor kan worden volstaan met het opstellen van vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling moet blijken of niet alsnog een m.e.r.-procedure op grond van het Besluit m.e.r. moet worden doorlopen. De structuur van een m.e.r.-beoordelingsnotitie is vormvrij, maar een aantal aspecten moet in de notitie aan bod komen: kenmerken van het project, plaats van het project, kenmerken van de potentiële effecten. De verdere inhoud is sterk afhankelijk van de achtergronden van de concrete plannen.

In de opgestelde vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn bovengenoemde aspecten aan bod gekomen. Gelet op de kenmerken van het plan zoals het relatief kleinschalige karakter ten opzichte van de genoemde drempelwaarden in het Besluit m.e.r., de plaats van het plan in reeds bebouwd gebied met een ruime afstand tot de omliggende woningen is alleen de verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving als mogelijk milieueffect genoemd.

In de Wet luchtkwaliteit staan de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. In de praktijk blijft toetsing aan de grenswaarden beperkt tot de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>). De nieuwbouw biedt ruimte voor maximaal 800 leerlingen. Bij een aantal van 800 leerlingen bedraagt de toename 157 verkeersbewegingen per weekdag. Zoals te lezen in paragraaf 3.8.3 van deze Nota zal blijft bij deze beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen de toename van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> ver beneden de grenswaarden om te kunnen spreken van een verslechtering van de luchtkwaliteit in betekende mate.

Gelet op de kenmerken van het plan, zoals hierboven genoemd, zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten die bij de ruimtelijke onderbouwing zijn opgenomen. Wanneer er geen 'belangrijke nadelige gevolgen' zijn voor het milieu is het conform de wetgeving en de vigerende praktijk niet nodig om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen. Er is ook geen sprake van een bijzondere omstandigheid die het opstellen van een plan-m.e.r. noodzakelijk maakt. Daarom heeft de gemeente zich terecht op het standpunt kunnen stellen dat het opstellen van een milieueffectrapportage niet noodzakelijk is. Bij het voorbereiden van het bestemmingsplan zijn de belangen van één ieder, dus ook van de omwonenden, zorgvuldig afgewogen en zijn de nodige onderzoeken uitgevoerd. De mening van indiener dat alleen naar de belangen van Stichting Achterhoek VO is gekeken, wordt dan ook niet gedeeld.

### 3.8.2 Geluid

Onderhavig plan voorziet in de bouw van een nieuw schoolgebouw en realisatie van een fietsenstalling. Op basis van de VNG-publicatie 'Handreiking bedrijven en milieuzonering, editie 2009' geldt voor het nieuwe schoolgebouw een richtafstand van 30 meter, vanwege het aspect geluid (categorie 'Scholen voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs'). Vanwege het gemengd gebied mag zelfs een richtafstand van 10 meter worden aangehouden. Binnen deze richtafstand bevinden zich geen woningen van derden of andere gevoelige objecten. De dichtstbijzijnde gevoelige functie ligt op een afstand van circa 150 meter.

Hoewel de richtafstanden indicatief zijn, volgt uit jurisprudentie dat deze afstanden stringent gehanteerd worden door de Raad van State bij de beoordeling of bedrijven op een passende afstand van woningen worden gesitueerd. In deze casus wordt aan alle richtafstanden voldaan. Om deze reden is ten behoeve van het bestemmingsplan geen akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting afkomstig van de school ter plaatse van de omliggende geluidgevoelige bestemmingen (woningen). Gelet op de ruime afstanden wordt aangenomen dat het woon- en leefklimaat ter plaatse van omliggende woningen hierdoor niet in het geding komt.

Op de bouw van het nieuwe schoolgebouw is het Activiteitenbesluit van toepassing. Inmiddels is er ten behoeve van de conceptaanvraag omgevingsvergunning een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsafstraling van de geplande nieuwbouw met een aantal luchtbehandelingsinstallaties en 3 warmtepompen op het dak (abtWassenaar, akoestisch onderzoek geluidsafstraling Almende College Silvolde, rapportnummer 16066-IL d.d. februari 2019). Dit onderzoek zal als bijlage bij het bestemmingsplan worden toegevoegd. Uit de resultaten blijkt dat de berekende langtijdgemiddelde geluidniveaus in de dag-, avond- en nachtperiode voor alle geluidgevoelige bestemmingen ruimschoots voldoet aan de toelaatbare waarden van 50, 45 en 40 dB(A) van het Activiteitenbesluit. De geluidbelasting voor de maatgevende woning aan het Terborgseveld 71 bedraagt ten hoogste 31 dB(A) in de dagperiode en 32 dB(A) in de avond- en nachtperiode.

Uit de rekenresultaten blijkt verder dat ter plaatse van de dichtstbij gelegen geluidgevoelige bestemmingen in de dag-, avond en nachtperiode de maximale geluidniveaus ten hoogste 37 dB(A) bedragen. De maximale geluidniveaus worden veroorzaakt door de warmtepompen op het dak en voldoen, ook in de nachtelijke uren, ruimschoots aan de toelaatbare waarden van 70, 65 en 60 dB(A) van het Activiteitenbesluit.

Op grond van deze resultaten kan daarom worden gesteld dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de omliggende woningen.

Eén van de indieners geeft aan dat de bedrijfsgebouwen van het sportcomplex te veel industriegeluid veroorzaken voor het huis aan de Tuit 11 (kruising Paasberglaan). De omliggende bestaande bedrijfsgebouwen maken geen onderdeel uit van het plangebied. De geluidsbelasting van deze gebouwen op de omliggende woningen is in deze procedure dan ook niet relevant.

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat de berekende langtijdgemiddelde en maximale geluidsniveaus bij het schoolgebouw voldoen aan de toelaatbare waarden van het

Activiteitenbesluit. Doordat er aan alle geluidsnormen wordt voldaan is de realisatie van het schoolgebouw mogelijk.

### 3.8.3 Luchtkwaliteit

In paragraaf 4.5.2 staat vermeld dat de huidige verkeersintensiteit op het Terborgseveld, 't Veld en de Laan van Schuylenburch respectievelijk circa 800, 1.100 en 1.700 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Terwijl deze wegen op basis van het gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2012-2020 een maximaal gewenste intensiteit van 3.000 motorvoertuigen per etmaal hebben. Dit wil niet zeggen dat een intensiteit van 3.000 motorvoertuigen op deze wegen ook daadwerkelijk door de gemeente nagestreefd wordt. Dit aantal geeft slechts het theoretisch maximaal toelaatbare aantal vervoersbewegingen per etmaal weer. Het zegt niets over de door de gemeente gewenste luchtkwaliteit rond deze wegen.

In paragraaf 4.1.6 van het bestemmingsplan is bekeken wat de beperkte toename van het aantal voertuigbewegingen als gevolg van de realisatie van het nieuwe schoolgebouw betekent voor de luchtkwaliteit. In het ontwerp bestemmingsplan is uitgegaan van een toename van het aantal verkeersbewegingen met maximaal 97 per dag. Dit is gebaseerd op de prognose dat er in 2030 in de nieuwbouw plaats moet zijn voor 494 leerlingen. Deze minimale toename van het aantal verkeersbewegingen zal niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse.

De nieuwbouw biedt ruimte voor maximaal 800 leerlingen. Bij een leerlingenaantal van 800 leerlingen komen we uit op een toename van  $(19,6 * 800/100) = 157$  verkeersbewegingen per weekdag. Op grond van deze aantallen is een Worst-case berekening gemaakt. Zie onderstaande afbeelding.

### Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

| Jaar van planrealisatie  |                                       | 2019  |
|--|---------------------------------------|-------|
| Extra verkeer als gevolg van het plan  |                                       |       |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)   |                                       | 157   |
| Aandeel vrachtverkeer  |                                       | 20,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer  | NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>  | 0,30  |
|  | PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup> | 0,05  |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>   |                                       | 1,2   |
| <b>Conclusie</b>   |                                       |       |
| <b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate;<br/>geen nader onderzoek nodig</b> |                                       |       |

\* In de berekening is uitgegaan van een aandeel van vrachtverkeer van 20 %. In werkelijkheid zal dit aandeel ruim lager liggen (ca 2 %).

Hieruit volgt dat de bijdrage aan NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide) 0,30 µg/m<sup>3</sup> bedraagt en de bijdrage aan PM<sub>10</sub> (fijnstof) 0,05 µg/m<sup>3</sup> bedraagt. De grens voor "Niet In Betekenende Mate" bedraagt 1,2 in µg/m<sup>3</sup>. Hier blijven we fors onder, waardoor geen sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit in betekende mate. Ook een toename van het aantal verkeersbewegingen met 157 per weekdag zal dus niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. De berekening zal worden opgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan.

### 3.8.4 Ecologie

#### Lichtverstrooiing

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling moet, in het kader van de Wet natuurbescherming, in beeld worden gebracht of er sprake is van invloeden op natuurwaarden en beschermde soorten. Hiervoor is door Econsultancy een QuickScan flora en fauna (november 2016), een aanvullend ecologisch onderzoek (september 2017) en een notitie beoordeling planvoornemen (oktober 2018) opgesteld.

Uit deze onderzoeken blijkt dat de houtwal ten westen van de geplande nieuwbouw functioneert als vliegroute voor vleermuizen uit de bebouwde kom om het buitengebied te bereiken en om te foerageren. De bouw van een nieuw schoolgebouw zou zonder maatregelen de bestaande vliegroute kunnen aantasten. Bij (gedeeltelijke) verwijdering of verlichting van de houtwal zou de houtwal de functie als vliegroute verliezen. Snoeiwerkzaamheden ter onderhoud van de houtwal is wel geoorloofd (en benodigd). Bij de plaatsing van het nieuwe schoolgebouw dient permanente verlichting aan de oost- en zuidzijde van de houtwal vermeden te worden. Om ervoor te zorgen dat er geen hinderlijke verlichting aan het schoolgebouw wordt aangebracht, is in de planregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Hierin is bepaald dat bij de aanvraag omgevingsvergunning een verlichtingsplan moet worden overlegd die moet worden beoordeeld door een ecooloog of een andere terzake deskundige.

Tevens is geadviseerd een minimale afstand van 10 meter tussen de nieuwbouw en de houtwal aan te houden. Hiermee is bij het ontwerpen van het bouwplan rekening gehouden. Het bouwvlak is zodanig ingetekend dat het schoolgebouw op voldoende afstand van de houtwal wordt gebouwd. Met bovengenoemde maatregelen wordt voldaan aan de Wet natuurbescherming. Zoals in de notitie beoordeling planvoornemen aangegeven zullen verlichting vanuit de ramen van het gebouw niet van invloed zijn op de functie als vliegroute. Normaal gesproken is de vliegroute in de actieve periode van vleermuizen pas rond 22.00 uur in gebruik (dit varieert uiteraard in de loop van de tijd). In de winterperiode is het eerder donker, maar is de vliegroute niet in gebruik vanwege de winterslaap van de vleermuizen.

Bovendien zijn de lessen/werkzaamheden in het gebouw in principe slechts tot circa 18.00 uur. Twee tot drie keer in de week is er 's avonds 'restaurant'. Bij deze leeractiviteit leren leerlingen koken en serveren voor gasten. Deze activiteit is uiterlijk 20.30 uur afgelopen en vindt plaats op de begane grond van het gebouw. Dan is dus alleen de begane grond verlicht. Verder is er slechts incidenteel een ouderavond. Andere activiteiten staan niet gepland. Van hinderlijke lichtverstrooiing vanuit het gebouw in de avond uren zal dan ook geen sprake zijn. Het gebouw is in de avonduren slechts incidenteel verlicht. Van verlichting in de nachtelijke uren is zeker geen sprake.

De randvoorwaarden ten aanzien van verlichting voor vleermuizen zorgen er feitelijk voor dat verlichting richting het nabij gelegen GNN (Gelders Natuur Netwerk) niet zal optreden. Ook in ecologisch opzicht zal hierdoor geen sprake zijn van negatieve effecten op het aangrenzende gebied.

#### Bomen

Op dit moment is bij de gemeente niet bekend hoeveel bomen er gekapt zullen worden. Dit hangt af van de verdere terreininrichting. Uiteraard streven we er naar zo min mogelijk bomen te kappen. Voor het kappen van bomen dient een kapvergunning te worden aangevraagd. Bij de kapvergunning zal tevens een herplantplicht worden opgenomen.

Stichting Achterhoek VO heeft een tuin- en landschapsarchitect gevraagd een ontwerp te maken voor de inrichting voor de verdere van het terrein rondom het schoolgebouw. Uitgangspunt is hierbij het beeldkwaliteitplan.

#### Wet milieubeheer

Gesteld wordt dat toetsing op de Wet milieubeheer ontbreekt. Dit is niet het geval. Op basis van artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting van een bestemmingsplan de relatie van de ontwikkeling met de kwaliteitseisen uit hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer worden toegelicht. De voor dit bestemmingsplan relevante milieuaspecten als bodem, geluid, bedrijven en milieuzonering, geur, luchtkwaliteit en externe veiligheid zijn in paragraaf 4.1 van het bestemmingsplan getoetst. Geen van de onderwerpen vormen een belemmering ten aanzien van de gewenste ontwikkelingen in het plangebied.

### 3.9 Overlast algemeen

Indiener Z001 geeft aan dat er met name in de zomermaanden in de buurt veel grensoverschrijdend gedrag plaats vindt. Zo wordt overlast ondervonden van hardrijdende jongeren die op parkeerterrein 't Veld gaan staan en daar tot laat in de avond met hun auto's en muziek overlast veroorzaken. Ook van de bezoekers van de verschillende sportcomplexen in de buurt wordt hinder ondervonden. Het genoemde grensoverschrijdende gedrag dat in de buurt plaatsvindt, houdt geen enkel verband met het schoolgebouw. En is in het kader van deze bestemmingsplanprocedure niet relevant. Bekeken moet worden of het schoolgebouw ruimtelijk inpasbaar is. Daarbij spelen volgens jurisprudentie bestaande overlast (bijv. te hard rijden en geluidsoverlast) - zeker omdat daartegen handhavend kan worden opgetreden - geen rol. Dat wil niet zeggen dat daar niet naar gekeken zou moeten worden. Echter gaat dat buiten dit bestemmingsplan om.

Indiener vreest verder dat leerlingen de aangrenzende voetbalvelden intensiever gaan gebruiken. Er zal slechts in de zomermaanden (maart-oktober) iets intensiever gebruik gemaakt gaan worden van de velden. Op het schoolterrein zelf is nog voldoende ruimte om pauze te houden. Tussenuren zijn niet of nauwelijks meer aan de orde.

De school zal, zoals dat nu gebeurt op de locatie Wesenthorst, in de ochtend en tijdens de pauzes toezicht houden en haar verantwoordelijkheid nemen.

De vrees voor overlast van hangjongeren, voor zover dat in strijd met de openbare orde gebeurt, is verder een kwestie van handhaving die in deze procedure niet aan de orde kan komen. Wanneer door omwonenden alsnog overlast wordt ondervonden, kunnen zij hierover contact opnemen met de gemeentelijke handhaver of de wijkagent.

### 3.10 Economische uitvoerbaarheid

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet worden gemotiveerd dat het plan binnen de planperiode van in beginsel tien jaar financieel uitvoerbaar is. De gemeente Oude IJsselstreek is met Stichting Achterhoek VO op 5 oktober 2017 een bekostigingsovereenkomst aangegaan. Op 18 september 2018 is deze aangevuld met een addendum. De gemeenteraad heeft ingestemd met de gemaakte afspraken. De gemeente heeft voor de realisatie van de nieuwe school, op basis van de gemaakte afspraak, het investeringsbedrag van € 13.000.000,-- beschikbaar gesteld. Deze zijn meegenomen in de begroting. Het risico van hogere bouwkosten is voor rekening van de Stichting Achterhoek VO.

Daarnaast is in de gemeentelijke begroting een bedrag opgenomen voor voorbereidingskosten, waaronder het opstellen van het bestemmingsplan.

In het beschikbare budget is geen bedrag opgenomen voor eventuele planschade. Gelet op de ruime afstand tot de dichtstbijzijnde bebouwing en het normaal maatschappelijk risico is de verwachting dat geen sprake is van vergoedbare planschade.

Gelet op bovenstaande is het zeer aannemelijk dat het plan binnen de planperiode financieel uitvoerbaar is. De financiële uitvoerbaarheid is daarmee niet in het geding.

### 3.11 Conclusie

De zienswijzen Z001 en Z002 zijn ongegrond. Wel zal naar aanleiding van zienswijze Z001 artikel 3.1 sub b van de regels ter verdere verduidelijking als volgt worden gewijzigd:

b. horeca als nevenactiviteit, met dien verstande dat alleen horeca in de vorm van een bedrijfsrestaurant/kantine en ondergeschikt aan de in sub a genoemde bestemming is toegestaan

Zienswijze Z003 is deels gegrond en geeft aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan, te weten de verbeelding.

## 4. Samenvatting wijzigingen – aanpassing plan

### 4.1 Inleiding

Als gevolg van de ingediende zienswijzen is het ontwerp bestemmingsplan gewijzigd. Ook zijn enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

Het bestemmingsplan zal dan ook gewijzigd worden vastgesteld. Hierna is een overzicht gegeven van de wijzigingen. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen (paragraaf 4.2) en ambtshalve wijzigingen (paragraaf 4.3).

### 4.2 wijziging naar aanleiding van de zienswijzen

Planregels

Artikel 3 Maatschappelijk

Artikel 3.1 sub b van de regels zal als volgt worden gewijzigd:

b. horeca als nevenactiviteit, met dien verstande dat alleen horeca in de vorm van een bedrijfsrestaurant/kantine en ondergeschikt aan de in sub a genoemde bestemming is toegestaan.

Verbeelding

De maximale bouwhoogte zal op de verbeelding worden verlaagd van 18 meter naar 15 meter.

### 4.3 Ambtshalve wijzigingen

Het ontwerpbestemmingsplan wordt op een aantal punten ambtshalve gewijzigd:

- Naar aanleiding van de aanpassing van de bouwhoogte wordt de genoemde bouwhoogte op pagina 13 van het bestemmingsplan aangepast naar 15 meter.
- Inmiddels zijn de Omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland' en actualisatieplan 6 van de Gelderse Omgevingsverordening vastgesteld en in werking getreden. Paragraaf 3.2 van de toelichting zal hierop worden aangepast.
- In het ontwerp bestemmingsplan is uitgegaan van een toename van het aantal verkeersbewegingen met maximaal 97 per dag. Dit aantal is gebaseerd op de prognose dat er in 2030 in de nieuwbouw plaats moet zijn voor 494 leerlingen. De nieuwbouw biedt ruimte aan maximaal 800 leerlingen. Bij een leerlingenaantal van 800 leerlingen bedraagt de toename van het aantal verkeersbewegingen 157 per weekdag. Omgerekend naar werkdagen betreft het ca. 220 verkeersbewegingen per werkdag. Het maximaal aantal benodigde parkeerplaatsen voor motorvoertuigen bedraagt op basis van 800 leerlingen 47 parkeerplaatsen. Deze aantallen zullen worden toegepast in paragraaf 4.1.6 (Luchtkwaliteit), paragraaf 4.5 (Verkeer en parkeren) en daarmee ook in paragraaf 4.1.1 (Vormvrije m.e.r.-beoordeling). Gelet op de geringe toename van het aantal verkeersbewegingen en de beschikbare parkeergelegenheid heeft dit geen invloed op de verschillende conclusies in de toelichting.
- Het rapport Almende College Silvolde, Akoestisch onderzoek geluidsafstraling van abtWassenaar, projectnummer 16066-IL, d.d. 15 februari 2019 wordt als bijlage toegevoegd.
- Aan paragraaf 4.1.6 (Luchtkwaliteit) wordt de Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van het plan op de luchtkwaliteit toegevoegd.