

Toelichting

Behorende bij het bestemmingsplan “De Weitjes Zuid” van de gemeente Goes.

**Bestemmingsplan
"De Weitjes Zuid"**

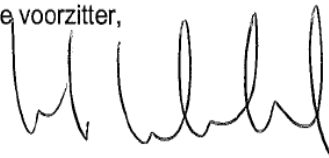
Vastgesteld door de raad van de gemeente Goes bij besluit van 15 december 2011,

de griffier,



drs. J.W. Scherpenzeel.

de voorzitter,



mr. L.J. Verhulst.

Titel Bestemmingsplan:
Gemeente:
Status:
Datum:
Planidn:

De Weitjes Zuid
Goes
Vastgesteld
januari 2012
NL.IMRO.0664.BPGO13-VG99

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

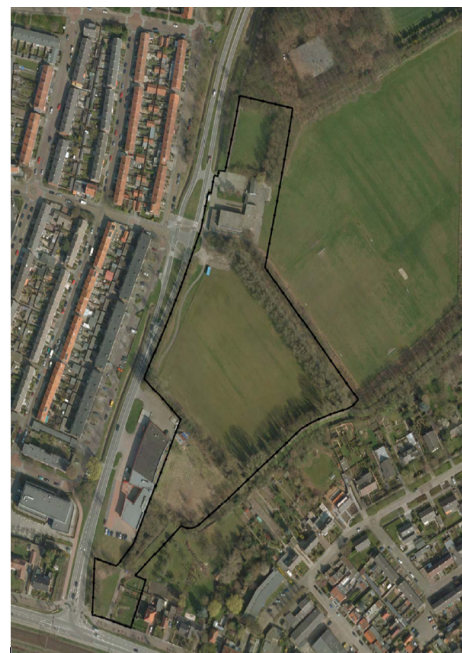
Op 16 juli 2009 heeft de gemeenteraad van Goes besloten om het zuidveld van de Weitjes aan te wijzen als locatie voor de nieuwbouw van het Goese Lyceum (Pontes). De vestiging van de school op deze plek is aanleiding om een gebiedsvisie op te stellen voor de oostrand van Goes. In dit gebied moeten diverse nieuwe functies een plaats krijgen. Naast onderwijs (Pontes) gaat het vooral om sport- en spelgerelateerde functies in een groene omgeving; een zogenaamde “bovenwijkse groenvoorziening”.

De nieuwbouw van het Pontes is voorzien op het zuidveld van de Weitjes. Deze locatie ligt in een groene zone die als scheiding fungeert tussen de stad Goes en het dorp Kloetinge. Het Ostrea Lyceum gebruikt deze locatie momenteel als sportveld. Dit sportveld zal elders gecompenseerd worden, in de vorm van een nieuwe sportvoorziening op het noordveld van de Weitjes. Hierbij is gezamenlijk gebruik door Ostrea, Pontes en korfbalvereniging Blauw Wit het uitgangspunt.

Het plangebied valt binnen het vigerende bestemmingsplan “De Weitjes” welke door de gemeenteraad van Gemeente Goes is vastgesteld op 20 oktober 1977 en door Provincie Zeeland is goedgekeurd op 2 mei 1978. De gronden van de beoogde ontwikkeling hebben binnen het bestemmingsplan “De Weitjes” de bestemming ‘actieve en recreatieve doeleinden’. De beoogde planontwikkeling is voor wat het schoolgebouw betreft in strijd met dit vigerende bestemmingsplan. De geplande sportvelden passen wel in het huidige bestemmingsplan. Voorliggend bestemmingsplan biedt zodoende de planologisch-juridische basis om het schoolgebouw te realiseren. Ook biedt het plan de mogelijkheid om eventueel een (vervangend) clubgebouw voor de korfbalvereniging op het zuidveld van de Weitjes mogelijk te maken.



Figuur 1: Plangebied



Figuur 2: Straatnamenkaart

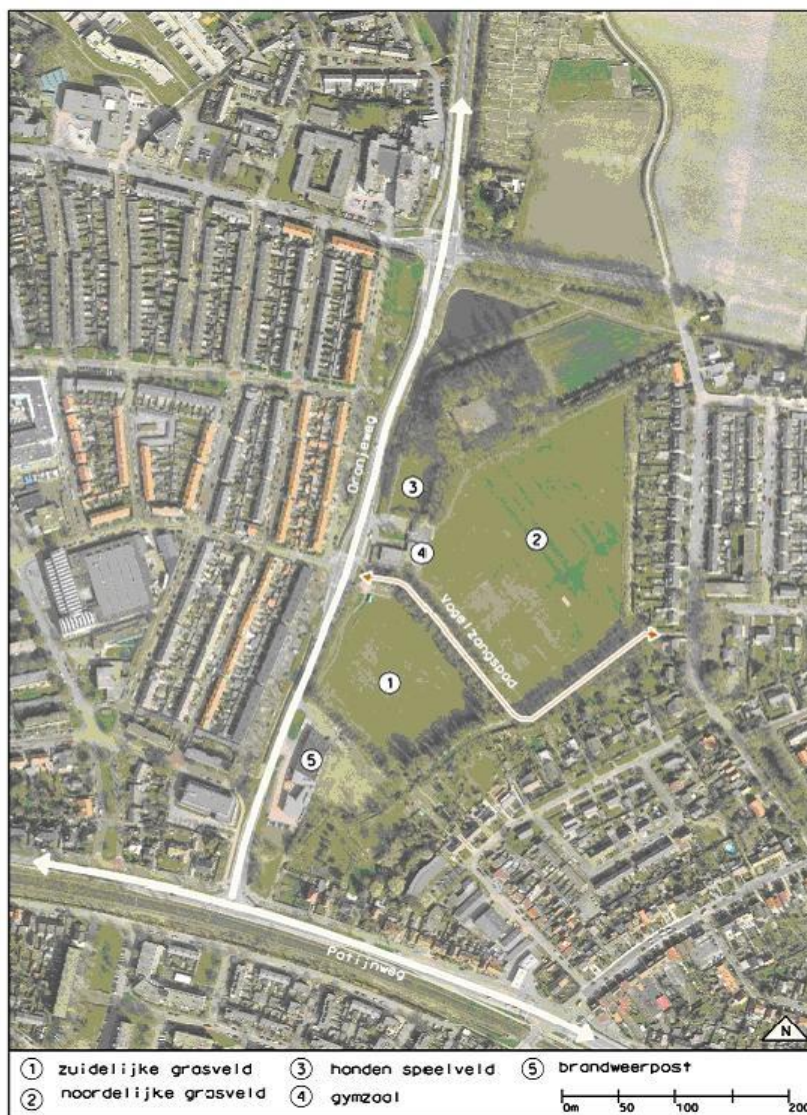
1.2 Opbouw

Een bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding (plankaart). De regels en de verbeelding vormen tezamen het juridische bindende gedeelte van het plan. De toelichting van voorliggend bestemmingsplan kent de volgende opbouw. In hoofdstuk 1 is de aanleiding van onderhavig bestemmingsplan uiteengezet. Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande en beoogde situatie. Het derde hoofdstuk gaat in op het ruimtelijk beleid dat op de voorgestane ontwikkeling van toepassing is. De milieu- en duurzaamheidsaspecten worden behandeld in hoofdstuk 4 en in hoofdstuk 5 wordt de juridische vorm van het bestemmingsplan beschreven. De economische uitvoerbaarheid is in hoofdstuk 6 aangeduid en tot slot wordt in hoofdstuk 7 de maatschappelijke toetsing en overleg van de beoogde ontwikkeling behandeld.

HOOFDSTUK 2 Stedenbouwkundig plan

2.1 Huidige situatie

Het plangebied is gelegen in de overwegend groene onbebouwde ruimte tussen de bebouwde kom van de kern Goes aan de west- en de kern Kloetinge aan de oostzijde. Dit gebied staat zoals reeds genoemd bekend onder de naam "De Weitjes". De zuidzijde van deze bufferruimte versmald zich tot een punt. In het noorden is de ruimte breder en sluit deze aan op het buitengebied. Ter hoogte van het plangebied bevinden zich twee grote open groene ruimtes. Dit betreffen grasvelden welke zijn omzoomd door houtwallen. Het zuidelijke grasveld betreft de kern van het plangebied. Deze ruimte wordt nu vooral benut voor buitensport door middelbare scholen. De noordelijke groene ruimte van "De Weitjes" valt buiten het plangebied, deze ruimte wordt ook gebruikt voor schoolsport en door een korfbalvereniging. Aan de Oranjeweg bevindt zich een gymzaal. Deze gymzaal heeft een aanbouw alwaar de kleedlokalen van de korfbalvereniging 'Blauw Wit' in zijn gevestigd. Direct hiernaast staat de kantine van de korfbalvereniging in een semi-permanent gebouw. Aan de Oranjeweg ligt ten noorden van de gymzaal een kleiner grasveld dat vooral wordt gebruikt als speelveld voor honden.



Figuur 3: bestaande situatie

Aan de westzijde van het plangebied ligt de Oranjeweg, een belangrijke (gebieds)ontsluitingsweg langs de oostrand van de kern Goes. Aan deze zijde van het plangebied is ook een brandweerkazerne gesitueerd. Deze kazerne wordt niet in het plan meegenomen omdat op deze locatie de planologische situatie niet zal wijzigen. Aan de oostzijde van het plangebied grenzen de achtertuinen van de woningen aan de J.Q.C.Lenshoeklaan in Kloetinge. Langs een deel van deze achtertuinen bevindt zich een achterpad. Dit achterpad gaat over in het Vogelzangsepad.

Het plangebied wordt omgeven door groene singels, die tezamen een markante groenstructuur vormen. De groene singels bestaan uit hoge bomen en onderbeplanting. Dwars door het gebied loopt het Vogelzangsepad welke aan beide zijden is omgeven door een fraaie groene singel. Dit is een belangrijke ontsluiting voor voetgangers en fietsers van de Vogelzangseweg in Goes naar de Zomerweg in Kloetinge. Daarnaast is de Oranjeweg een belangrijke ontsluitingsweg, welke begeleid wordt door laanbeplanting van lindebomen. De groenstructuren in het plangebied zijn waardevol en bepalend voor de beeldkwaliteit van de directe omgeving.

Langs het Vogelzangsepad en langs het achterpad achter de woningen aan de J.Q.C. Lenshoeklaan zijn bermsloten aanwezig.

2.2 Nieuwe situatie

2.2.1 Programma

Het bestemmingsplan heeft primair ten doel om de realisatie van een nieuw schoolgebouw voor het Pontes college mogelijk te maken. Het gaat daarbij om een school voor circa 1600 leerlingen. Volgens de CROW richtlijnen horen daar circa 60 parkeerplaatsen en circa 1500 fietsenstallingen bij. In het schoolgebouw worden gymzalen opgenomen die mogelijk ook buiten schooltijd gebruikt zullen gaan worden.

2.2.2 Ruimtelijke opzet

Met de realisatie van het schoolgebouw raakt een stuk van de huidige groene ruimte tussen Kloetinge en de kern Goes 'versteend'. Het nieuwe schoolgebouw wordt gesitueerd aan de Oranjeweg, ten noorden van de bestaande brandweerpost. Het gebouw van de school wordt zo compact mogelijk gehouden om zoveel mogelijk groen te behouden en zichtlijnen open te houden. Tussen de schoolkavel en de achtertuinen van de woningen aan de J.Q.C.Lenshoeklaan is groenstrook geprojecteerd van circa 40 meter breed. Op het grasveld ten noorden van de bestaande gymzaal wordt een nieuwe parkeerplaats aangelegd, welke zoveel mogelijk binnen de contouren van de bestaande groensingels zal worden ingepast.

Vertrekpunt voor de vormgeving van het gebouw betrof een losstaand, compact gebouw in de groene kamer van bestaande groensingels. De afgeronde hoeken geven zichtlijnen meer kans en versterken het solitaire karakter. Het gebouw omvat drie bouwlagen en een souterrain waarin de aula is gesitueerd. Hiermee krijgt het gebouw een hoogte van circa 13 meter vanaf het huidige maaiveld. Meer bouwlagen is voor een optimaal functioneren van de school niet wenselijk. Bij minder bouwlagen zou een groter grondoppervlak nodig zijn met als gevolg dat er minder groene ruimte overblijft.

De school krijgt twee entree's, één aan de zijde van de Oranjeweg en één aan de zijde van het Vogelzangsepad. De buitenruimte, in de hoedanigheid van het schoolplein, bevindt zich grotendeels aan de zuidzijde van het schoolgebouw. Fietsen worden in de buitenlucht gestald aan de noord/westzijde van het gebouw. Bij de uitwerking van de terreininrichting zal de nodige aandacht uit dienen te gaan naar een goede inpassing van de grote hoeveelheid geparkeerde fietsen.



Figuur 4: Nieuwe situatie

2.2.3 Verkeer

Het plan wordt voor autoverkeer ontsloten via de naastgelegen Gebiedsontsluitingsweg, dit betreft de Oranjeweg. Voor fietsverkeer is het plan toegankelijk via het Vogelzangsepad en de nieuw te maken verbinding tussen het Vogelzangsepad en de Patijnweg (parallelweg), aan de oostzijde van het plan. Via deze nieuwe fietsverbinding zal ook de bij de school behorende fietsparkeerplaats worden ontsloten. Het nieuwe fietspad krijgt een aansluiting op het oost-west lopende hoofdfietsroute langs de Patijnweg, die met een fietstunnel ongelijkvloers de Oranjeweg zal kruisen.

Voor de school zijn circa 60 parkeerplaatsen nodig. Deze worden gerealiseerd ter plaatse van het grasveld ten noorden van de huidige gymzaal. Bij de entree van de school wordt een beperkt aantal laad/losplaatsen gerealiseerd, voor onder andere hulpdiensten en leveranciers. De vormgeving van de fiets- en autoaansluitingen op de Oranjeweg wordt nog nader onderzocht. Hierbij zijn een veilige afwikkeling en een goede doorstroming van het verkeer de belangrijkste uitgangspunten.

2.2.4 Groen

Voor de inrichting van de buitenruimte zal te zijner tijd een gedetailleerd plan worden gemaakt. Uitgangspunt daarbij is het in hoofdzaak handhaven van de bestaande groene singels langs de Vogelzangseweg, de achtertuinen aan de J.Q.C.Lenshoeklaan en rond de nieuwe parkeerplaats. Het nieuwe fietspad vanaf het Vogelzangsepad naar de Patijnweg wordt zo dicht mogelijk langs de schoolkavel aangelegd zodat een maximale afstand tot de bestaande achtertuinen aan de J.Q.C.Lenshoeklaan resteert. De ruimte tussen het schoolgebouw en de Oranjeweg zal een open groene inrichting krijgen; een 'voortuin' met zo min mogelijk verharding.

HOOFDSTUK 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Op 17 mei 2005 stemde de Tweede Kamer in met de Nota Ruimte waarin het Ministerie van VROM de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020 heeft vastgelegd. De nota heeft vier algemene doelen: versterken van de economie, krachtige steden en een vitaal platteland, waarborging van waardevolle groengebieden en veiligheid. Om tot krachtige steden te komen zet de Nota Ruimte het bestaande ruimtelijk beleid van bundeling van verstedelijking de komende jaren voort. Bundeling draagt bij aan economische schaalvoordelen, benutting van (overheids)investeringen in voorzieningen (zoals die in infrastructuur), versterkt het draagvlak voor diverse stedelijke voorzieningen en beperkt de druk op het landelijke gebied. Bundeling van verstedelijking en economische activiteit betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd wordt gelokaliseerd. Dat wil zeggen, zoveel mogelijk in het bestaand bebouwd gebied, aansluitend op de bestaande bebouwing. De Nota Ruimte streeft daarmee naar een optimale benutting van het bebouwd gebied. Intensief ruimtegebruik door inbreiding, hoogbouw en/of ondergronds bouwen heeft daarbij de voorkeur. In het kader van het bundelingsbeleid zet de rijksoverheid ook in op zo veel mogelijk concentratie van verstedelijking in stedelijke regio's. In het regionaal beleid komt tot uitdrukking hoe hiermee rekening is gehouden.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsplan Zeeland

Het Omgevingsplan Zeeland is het beleidsplan van de provincie dat op hoofdlijnen aangeeft hoe onze provincie er over vijftien tot twintig jaar uit moet zien. Het plan is de opvolger van drie belangrijke beleidsplannen: het Streekplan (1997), Samen slim met water (2000) en Groen licht (2000). Het streven is gericht op een vitale samenleving en economie om zo kwaliteiten te kunnen behouden en te bewerkstelligen. De bestaande kwaliteiten bieden kansen, maar het benutten van deze kansen mag er niet toe leiden dat die of andere kwaliteiten verloren gaan. Centraal thema is: "duurzaam ontwikkelen".

Dit uitgangspunt is uitgewerkt in drie hoofddoelstellingen van beleid:

1. Het versterken van de bijzondere Zeeuwse omgevingskwaliteiten;
2. Het bevorderen van de sociaal-culturele dynamiek en het vasthouden aan een gematigde bevolkingsgroei;
3. Het faciliteren van de noodzakelijke en gewenste economische dynamiek.

Voor dit plan wordt ingegaan op de twee eerst genoemde hoofddoelstellingen.

Omgevingskwaliteit

Het omgevingsplan biedt meer ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, maar de inpassing van deze ontwikkelingen mogen niet ten koste gaan van de omgevingskwaliteiten.

Derhalve is onderscheid gemaakt in een tweetal gebiedsgerichte strategieën:

1. De strategie: beschermen;
2. De strategie: ruimte voor een nadere afweging.

De eerste strategie geldt voor zeer kwetsbare en waardevolle gebieden. Binnen dit regime zijn nieuwe projecten, plannen of handelingen niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van een gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van algemeen belang. Het plangebied van onderhavig plan valt onder de strategie "ruimte voor nadere afweging".

Bij het afwegen van de inpassing van nieuwe ontwikkelingen en initiatieven spelen bij deze strategie de volgende aspecten bij een rol:

1. *Gewenste ontwikkeling*: De keuze voor wat wenselijke ontwikkelingen zijn wordt ingegeven op basis van de gewenste economische en sociaal-culturele en ruimtelijke dynamiek. Het al dan niet wenselijk zijn van een ontwikkeling wordt veelal ingegeven door beleidskeuzes;
2. *Locatiekeuze*: De locatiekeuze is sterk van invloed op het effect dat een ontwikkeling heeft op de omgevingskwaliteit. Als de verschillende omgevingskwaliteiten op een goede manier geanalyseerd worden dan werken ze sturend op de locatiekeuze. De mate van sturing zal per locatie verschillend uitpakken vanwege de verschillen in omgevingskwaliteit;
3. *Vormgeving*: Nieuwe ontwikkelingen dienen de omgevingskwaliteiten te benutten. Door de vormgeving van de bebouwde én de onbebouwde omgeving van de nieuwe ontwikkeling wordt hier invulling aan gegeven. De vormgeving van nieuwe bebouwing dient dan ook qua hoogte, massa, materiaalgebruik, schaal en maatverhouding aansluiting te zoeken bij de omgevingskwaliteiten van de beoogde locatie, de omgeving en de reeds gerealiseerde bebouwing. Bij de vormgeving van de onbebouwde omgeving is het minstens zo belangrijk om de omgevingskwaliteiten te benutten. Hierbij gaat het om de structuur, de inrichting en de aankleding van de onbebouwde ruimte en de aansluiting op de directe omgeving of de landschappelijke inpassing;
4. *Bijdrage versterking omgevingskwaliteiten*: Uitgangspunt is dat in een aantal situaties van nieuwe projecten of initiatieven een directe bijdrage geleverd moet worden aan het versterken van de omgevingskwaliteiten. De manier waarop uitwerking is gegeven aan dit principe, in een concreet project of een gebied, maakt onderdeel uit van de uiteindelijke afweging van het al dan niet inpasbaar zijn van een nieuwe ontwikkeling;
5. *Wettelijk eisen*: In ieder geval dient een ontwikkeling of initiatief te voldoen aan alle (sectorale) wettelijke vereisten. In dit afwegingskader is dit aspect van wettelijke vereisten een bijzonder aspect, omdat het niet voldoen aan deze voorwaarde een nadere afweging op basis van de andere aspecten uitsluit.

De stad centraal

De Zeeuwse steden Goes, Middelburg, Vlissingen en Terneuzen hebben een taak als sociaal-culturele en economische motor van Zeeland. Vanuit die taak dienen ze volgens het omgevingsplan een belangrijke verzorgende functie te hebben voor Zeeland. Het beleid van de provincie is erop gericht deze verzorgde functie voor heel Zeeland te behouden en te versterken.

Onderwijs

Wat betreft onderwijs schrijft het omgevingsplan voor dat onderwijsvoorzieningen gebaat zijn bij een goede bereikbaarheid per auto, fiets en openbaar vervoer. Hierbij geldt dat het draagvlak van openbaar vervoerknooppunten in het stedelijk gebied wordt versterkt door de nabijheid van onderwijsvoorzieningen. Nieuwe onderwijsvoorzieningen dienen dan ook bij voorkeur in de nabijheid van openbaar vervoerknooppunten te worden gesitueerd.

Welzijn, sport en cultuur

De aantrekkingskracht van de provincie wordt volgens het omgevingsplan vergroot door goede voorzieningen op het terrein van welzijn, sport en cultuur. Dit geldt zowel voor de huidige en voor nieuwe inwoners (woonmigratie) als voor toeristen, die onze provincie bezoeken.

Welzijnsvoorzieningen, sport, spel (bijvoorbeeld kinderspeelplaatsen) en cultuur leveren een belangrijke bijdrage aan de totstandkoming van sociale samenhang en deelname aan de samenleving. Economisch gezien scheppen sport en cultuur werkgelegenheid, aantrekkelijke vestigingsfactoren voor mensen en bedrijven en versterken zij het toerisme in Zeeland.

Uitgangspunt is dat cultuur(historie) een belangrijke bijdrage levert aan ruimtelijke kwaliteit. Sportvoorzieningen en cultuuruitingen zijn gebaat bij een goede bereikbaarheid voor een groot publiek. Binnen het kader van het omgevingsbeleid wordt in het omgevingsplan dan ook ruimte geboden voor een gevarieerd en gespreid sport, welzijn en cultuuraanbod.

Voorgenoemde aspecten van het provinciaal beleid zijn uitgangspunten voor onderhavig bestemmingsplan.

3.3 (Boven)Gemeentelijk beleid

Regiovisie De Bevelanden (juli 2004)

De Bevelanden vormen binnen Zeeland in sociaal-maatschappelijk opzicht één samenhangend en geografisch duidelijk begrepsd gebied. De vijf gemeenten in de Bevelanden, Borsele, Goes, Noord-Beveland, Kapelle en Reimerswaal functioneren ook steeds meer als regio en willen invulling geven aan intergemeentelijke samenwerking.

In de regiovisie De Bevelanden is opgenomen dat de stad Goes, met haar aantrekkelijke historische binnenstad, het regionale centrum vormt. Naast dat dit te zien is in de werkgelegenheidscijfers uit zich dit in het grote aanbod aan bovenlokale maatschappelijke voorzieningen (ziekenhuis, schouwburg, scholen voor voortgezet onderwijs, etc.) en het uitgebreide winkel- en horecabestand. Het Goese voorzieningenniveau ligt hoger dan op basis van eigen inwoneraantallen haalbaar zou zijn. Buiten de stad Goes bestaan de nederzettingen enkel uit dorpen en landelijke bebouwingsconcentraties die grotendeels aangewezen zijn op de voorzieningen van de stad Goes.

Goes: Groenstructuurplan 2003-2012 (april 2004)

In het groenstructuurplan wordt gestreefd naar het waarborgen en verhogen van de kwaliteit van het woon-, werk- en leefmilieu in de gemeente Goes door het versterken van de groenstructuur. Het plan vormt een lange-termijn-visie op de gewenste ontwikkelingen van het groen in de bebouwde kom. Binnen de kernen achten de gemeenten het van belang dat elke wijk voorzien is van groenelementen. Deze zullen in de stad meer het karakter hebben van parkjes. In de stad Goes is het van belang structuur aan te brengen in de groenelementen die in de woonwijken liggen. Het groene netwerk dat hierdoor ontstaat, kan de structuur van de stad of het dorp zichtbaar maken. Tevens kunnen de groenelementen, doordat zij met elkaar in verbinding staan, een leefgebied vormen voor planten- en diersoorten in het stedelijk gebied.

De gemeente streeft ernaar om de stedelijke groenstructuren zoveel mogelijk aan te laten sluiten op de groenstructuur in het landelijk gebied. Hierdoor ontstaat één samenhangende (ecologische) groenstructuur in de ontwikkelingszone. In dit kader zal de school en het eventuele clubgebouw landschappelijk worden ingepast in de omgeving.

Welstandsnota (mei 2004)

Het welstandsbeleid van de gemeente Goes is verwoord in de "Welstandsnota Goes". Het belangrijkste doel van het welstandsbeleid is het vormen van een toetsingskader voor welstand, waarmee de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten behouden en versterkt kunnen worden. Hiervoor is een aantal beoordelingskaders opgesteld, waaronder gebiedsgerichte beoordelingskaders. Deze dienen altijd in samenhang met de gehele gebiedsomschrijving van het desbetreffende deelgebied waarop de bouwaanvraag van toepassing is te worden gehanteerd.

Beleidsplan duurzaam bouwen van de Gemeente Goes (oktober 2003)

In dit beleidsplan is gestalte gegeven aan de wijze waarop de gemeente Goes wil omgaan met duurzaam bouwen en uiteindelijk integrale woningkwaliteit. In het kader van duurzaam bouwen heeft de gemeente het Zeeuws Convenant Integrale Woningkwaliteit ondertekend.

Goes Veilig, Kernbeleid Veiligheid en Leefbaarheid (juli 2003)

Op basis van dit kernbeleid zet de gemeente Goes zich in voor het verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid in wijken en kernen. De gemeente zal bij nieuwe ontwikkelingen vanaf het ontwerpproces structureel aandacht schenken aan de mogelijke veiligheidsrisico's. Het gaat hierbij om veiligheidsaspecten voor sociale veiligheid (inclusief het Politiekeurmerk Veilig Wonen), verkeer, milieu, brandpreventie, brandbestrijding en het voorkomen van rampen, conform het deelplan 'Goes Veilig, het inbouwen van veiligheidsaspecten in het planproces' (2001).

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (augustus 2005)

In het GVVP worden maatregelen genoemd die in het verlengde liggen van het bestaande verkeersbeleid (verbeteren verkeersveiligheid, verbeteren fietsvoorzieningen, doorstroming autoverkeer), maatregelen die afgestemd zijn op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en maatregelen die mogelijk diep ingrijpen op bestaand beleid. Er is tevens een beoordelingskader opgenomen om beleidsmatig de vinger aan de pols te houden. Beleid en toekomstige verkeerskwesties in Goes zullen aan dit kader worden getoetst. In het GVVP is bewust gekozen voor een integrale benadering van alle mobiliteitsdeelnemers op basis van een geografische indeling, waardoor de visie overzichtelijk aanschouwelijk is gemaakt.

3.4 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling van de school en het clubgebouw voor de sportvelden past binnen de vigerende beleidskaders. Er wordt aangesloten bij het streven naar bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik. Tevens past de ontwikkeling in het provinciale beleid dat Goes als stad haar taak als sociaal-culturele en economische motor van Zeeland dient te fungeren. Ook past de ontwikkeling in de regiovisie De Bevelanden omdat de bouw van de school en het faciliteren van de sportvoorziening aansluit in de visie dat Goes dient bij te dragen aan een hoog voorzieningenniveau. Qua stedenbouwkundige opzet, massa en vormgeving van bebouwing wordt aangesloten op de omgeving, waarmee een logische inbedding van de nieuwbouw in haar omgeving wordt bewerkstelligd. Voor een beschrijving van het stedenbouwkundig plan wordt verder verwezen naar het vorige hoofdstuk.

HOOFDSTUK 4 Sectorale aspecten

4.1 Geluidhinder

Het plangebied voor de bouw van de school en van het eventuele vervangende clubgebouw is gelegen binnen de zone van zowel de Oranjeweg als de Zeeuwse spoorlijn. Om deze reden is een akoestisch onderzoek verricht. In de bijlage is de rapportage van dit onderzoek bijgesloten. In deze paragraaf worden de meest relevante resultaten van dit geluidsonderzoek beschreven.

Wegverkeerslawaaï

Uit een toetsing van de berekende geluidsbelasting(en) aan de wettelijke grenswaarden blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB in een aantal toetspunten wordt overschreden tot maximaal 57 dB. Het treffen van verkeersmaatregelen e.d. is niet mogelijk in verband met het belang van de Oranjeweg. Het wijzigen van het type wegdek, is wel uitvoerbaar, maar is niet doelmatig en na uitvoering ervan wordt de voorkeursgrenswaarde nog steeds overschreden. Omdat bovengenoemde maatregelen niet toepasbaar zijn, wordt deze voorkeursgrenswaarde overschreden. Daarom is bij burgemeester en wethouders een verzoek ingediend om een hogere dan de in artikel 82 Wet geluidhinder genoemde waarden vast te stellen zoals genoemd in tabel 1 van de onderzoeksrapportage (pagina F1). Bij besluit van 12 december 2011 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten een hogere grenswaarde voor wegverkeerslawaaï toe te staan dan de voorkeurgrenswaarde.

Gevelisolatie

De geluidsbelastingen van de gevels van de school met een te hoge geluidsbelasting bedragen 54 tot 62 dB (zonder aftrek). Rekening houdend met het hoogst toelaatbare geluidsniveau binnen vaklokalen van 33 dB en binnen theorielokalen van 28 dB, betekent dit dat de gevel als geheel een geluidsisolatiewaarde van 21-29 dB voor vaklokalen en van 26-34 voor theorielokalen behoort te bezitten (gerelateerd aan het standaardspectrum voor wegverkeerslawaaï). Om deze geluidsisolatiewaarde te bereiken dienen extra geluidwerende maatregelen te worden getroffen. Om na te gaan wat dit betekent voor de geluidsisolatiewaarde van de onderdelen waaruit de gevel is samengesteld dient nader akoestisch advies te worden ingewonnen. In ieder geval dienen de ramen van ruimten waarin leerlingen verblijven en die uitzien op de Oranjeweg permanent gesloten te blijven (zie voor andere argumenten van deze eis ook het Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan Pontes).

Spoorweglawaaï

Uit een toetsing van de berekende geluidsbelasting(en) aan de wettelijke grenswaarden blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 53 dB in geen van de toetspunten wordt overschreden. Omdat, ook zonder dat geluidsreducerende maatregelen worden toegepast, de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, is het niet nodig over te gaan tot het toepassen van maatregelen ter vermindering van de geluidsbelasting buiten. Evenmin is het nodig Gedeputeerde Staten te verzoeken een hogere waarde toe te staan of maatregelen aan de gevels te treffen tegen railverkeerslawaaï.

Industrielawaaï

De onderzochte geluidsgevoelige bestemmingen liggen niet binnen de (toekomstige) zone van een industrieterrein, als bedoeld in art. 1 van de Wet geluidhinder. In de onmiddellijke nabijheid van het plangebied (zuidzijde) is een brandweerkazerne gesitueerd.

Tussen deze brandweerkazerne en het schoolgebouw moet een afstand van 50 meter in acht worden genomen. Dit in verband met de factor geluid. De genoemde 50 meter tot de nieuw te bouwen school dient in ieder geval te worden aangehouden ten opzichte van de locatie(s) waar het uitrukken met sirene plaatsvindt (niet op de openbare weg) en waar in de buitenlucht praktijkoefeningen worden gedaan. Bij deze laatste eis kan ook in overweging worden genomen dat ter hoogte van toetspunt Z1 (zie bijlage) reeds een achtergrondniveau heerst van ca. 50 dB (wegverkeerslawaaï – 10 dB) en dat aan de gevel van het schoolgebouw op deze plaats reeds geluidsisolerende voorzieningen moeten worden getroffen tegen wegverkeerslawaaï. Ook ten opzichte van de plaats waar in de buitenlucht praktijkoefeningen plaatsvinden moet rekening worden gehouden met een afstand van 50 meter tot de nieuw te bouwen school. Deze laatste eis kan worden vervallen indien zeker is dat in de school geen lessen worden gegeven in de avondperiode en in het weekeinde en dat de praktijklessen alleen in de avondperiode en in het weekeinde plaatsvinden. Wanneer dit laatste niet het geval is, is het wellicht mogelijk rondom de plaats waar de praktijklessen worden gegeven een geluidsafscherming van voldoende hoogte te plaatsen.

Overige akoestische aspecten

Tussen scholen voor algemeen voortgezet onderwijs moet in verband met mogelijke geluidsuitstraling een afstand tot geluidsgevoelige bestemmingen moet worden aangehouden van 30 meter. De afstand van het bouwvlak tot de dichtstbijzijnde woningen (De Graaffstraat) is meer dan 50 meter. De afstand tot woningen aan de Lenshoeklaan is meer dan 100 meter. De omvang van het plan is beperkt tot een schoolgebouw. Daarom mag niet worden verwacht dat de verkeersintensiteit op de Oranjeweg in belangrijke mate zal toenemen. De school heeft slechts een potentieel geringe verkeersaantrekkende werking.

Conclusie

Het aspect geluid zorgt ervoor dat er bij het ontwerp en bouw van de school enkele aandachtspunten in acht moeten worden genomen zoals in voorgenoemde tekst is vermeld.

4.2 Milieuhinder

Milieuzonering

De brochure “Bedrijven en milieuzonering 2009” bevat voor verschillende activiteiten een milieuzonering. Deze milieuzonering wordt gebaseerd op richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten: geur, geluid, stof en gevaar. Deze afstanden gelden tussen de grens van de bestemming en gevels van (geprojecteerde) woningen.

Scholen voor algemeen voortgezet onderwijs zijn ingedeeld in categorie 2 met een richtafstand van 30 meter voor het aspect geluid. De meest nabij gelegen gevels van woningen liggen op ca. 45 meter afstand van de bestemmingsgrens.

De school kan zodoende in de beoogde woonomgeving worden gerealiseerd.

Bedrijven in de omgeving

In de nabije omgeving van de school zijn twee inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer gesitueerd. Een datacenter hosting bedrijf en een brandweerkazerne.

Het datacenter ligt op ca. 180 meter van de school. Deze is gesitueerd in de voormalige provinciale militaire commandobunker. De twee inrichtingen hebben geen effect op elkaar.

De brandweerkazerne ligt op ca. 30 meter van de school. Het realiseren van de school op de beoogde plaats heeft geen effect op de brandweerkazerne. De brandweerkazerne heeft omgekeerd wel effect op de school. De kazerne is een categorie 3.1 inrichting. Op basis van de geluidsemissie zou deze op 50 meter afstand moeten liggen van geluidsgevoelige objecten. Een leslokaal is een verblijfsruimte waar volgens het bouwbesluit een binnenniveau van 30 dB(A) moet worden gewaarborgd. Derhalve moet bij het ontwerp van de school rekening worden gehouden met de situering en/of de geluidsisolatie van de leslokalen.

De school kan in de omgeving worden ingepast als in het ontwerp geluidsgevoelige ruimten optimaal worden gesitueerd ten opzichte van de kazerne en/of extra gevelisolatie wordt toegepast.

Conclusie

Voor wat betreft het aspect milieuhinder kan geconstateerd worden dat wat milieuzonering betreft de school in de beoogde woonomgeving worden gerealiseerd, Voor wat betreft de hinder van bedrijven in de omgeving is de conclusie dat de school op onderhavige locatie kan worden gerealiseerd mits er extra gevelisolatie wordt toegepast en het gebouw op de voorgeschreven wijze wordt ingericht.

4.3 Water

Inleiding

Per 1 november 2003 is door een wijziging van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO) een watertoets in ruimtelijke plannen verplicht geworden. In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze in het plangebied met water en watergerelateerde aspecten wordt omgegaan. Het is één van de instrumenten om het waterbeleid voor de 21^e eeuw vorm te geven.

Water en Ruimtelijke Ordening hebben met elkaar te maken. Enerzijds is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik. Anderzijds kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding. Een goede afstemming tussen beiden is derhalve noodzakelijk om problemen, zoals bijvoorbeeld wateroverlast, slechte waterkwaliteit, verdroging, etc., te voorkomen.

Watersysteembeschrijving huidige situatie

Algemeen

De uitbreidingslocatie is gelegen tussen de wijk Goes Oost, Zomerweg, het Vogelzangspad, ten oosten van de Oranjeweg en ten noorden van de brandweerkazerne. De huidige bestemming van de uitbreidingslocatie is recreatief.

Op basis van de waterkansenkaart kan vermeld worden dat :

1. er in het plangebied geen/nauwelijks zoute kwel aanwezig is;
2. er in het plangebied geen tot plaatselijk een geringe zoete waterbel aanwezig is;
3. het plangebied sterk zettingsgevoelig is;
4. de bodem van het plangebied grotendeels ongeschikt is voor infiltratie;
5. het plangebied niet in een aandachtsgebied voor waterhuishouding ligt.

Volgens de kaart van het grondwaterbeheersplan 2002 - 2007 Provincie Zeeland ligt het plangebied in niet kwetsbaar gebied.

Bodem

Volgens de bodemkaart van de Provincie Zeeland is het plangebied sterk zettingsgevoelig. De bodem bestaat uit veen en klei van belang is dat er grondboringen in het gebied uitgevoerd worden om de bodemopbouw vast te stellen, ook voor informatie voor de te graven waterlopen.

Grondwatersysteem

Uit de AHN hoogtekkaart komt naar voren dat het gebied op NAP +0,55 m ligt. Er is geen grondwateroverlast bekend binnen dit bestemmingsplan. Aangenomen wordt dat het grondwaterpeil ongeveer gelijk staat met het oppervlaktepeil van NAP -1,10.

Waterhuishouding oppervlaktewatersysteem

In het plangebied ligt het zomer- en winterpeil in de waterlopen op ca. -1,10 m NAP. Dit peil wordt bepaald door de hoogteligging van de duiker onder de Vogelzangseweg c.q. een (hoogliggende) duiker langs de Oranjeweg.

De afvoer van het stedelijk water aan de zuidkant van het plangebied vindt plaats via de sloot aan het Vogelzangspad, de duiker in de Zomerweg en vervolgens richting de Stelleweg. Ter hoogte van de Patijnweg en het Westeinde zitten twee overstorten vanuit de gemengde riolering van het rioolstelsel Kloetinge. De sloot langs de Oranjeweg voert af via de vijvers aan de s' Heer Elsdorpweg richting de Stelleweg. Op deze sloot loost ter plaatse van de Kamperfoeliestraat de overstort van het bergbezinkriool en het schoonwaterriool van het afgekoppelde hemelwater uit de wijk Oost.

Het plangebied maakt onderdeel uit van het afvoergebied/gemaal Dekker. Het oppervlaktewater van het plangebied wordt via waterlopen afgevoerd richting Gemaal Dekker waar het op de Oosterschelde wordt uitgeslagen.

Waterkwaliteit

Het water is brak en voedselrijk. Het oppervlaktewater heeft de functie landbouw. Hieraan is het laagste Ecologische ambitiesniveau toegekend.

Hoogteligging

Het huidige plangebied heeft een maaiveldhoogte van gemiddeld +0,55 m NAP.

Watersysteembeschrijving toekomstige situatie**Waterhuishouding/waterkwantiteit (waterberging)**

De waterafvoer via de huidige duiker door de Zomerweg voldoet, maar is voor het waterschap Scheldestromen minder wenselijk (ivm het onderhoud en kans op ongezuiverde lozingen). Uit vooroverleg met waterschap Scheldestromen komen twee opties om de afvoer vanuit het gebied waarin het plan zich bevindt te verbeteren.

De ene optie is afwatering langs de Oranjeweg. Deze optie heeft een knelpunt t.a.v. duikers in combinatie met ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen). Dit houdt in dat, naast verwerking van de overstort van het bergbezinkriool en het schoonwaterriool van het afgekoppelde hemelwater uit de wijk Oost, het water komende uit 2 overstorten van het gemengde rioleringsstelsel van Kloetinge in contact komt met wateroppervlakken in het te realiseren natuur en gezondheid gebied ten noorden van de 's Heer Elsdorpweg. Echter het verontreinigde water wordt wel sterk verdund/gezuiverd doordat ook al het opgevangen hemelwater van de te realiseren verhardingen middels deze route afgevoerd wordt met natuurvriendelijke oevers.

De andere optie is de parallel aan de Zomerweg (achterzijde Zomerweg no. 23 t/m 65) te graven sloot zo dicht mogelijk bij de uitmonding van de randvoorziening in de Zomerweg te laten uitmonden. Deze optie heeft een 'knelpunt' bij de toegangsweg naar Zomerweg no. 75 en een gedeelte op particulier terrein tussen deze toegangsweg en 's Heer Elsdorpweg. Daarnaast is deze oplossing t.a.v. mogelijke verdroging/verzakkingen van de tuinen van genoemde adressen een mogelijk probleem en zal in voortkomend geval een nog nader te bepalen afstand van deze woningen gesitueerd moeten worden.

Het waterschap en de gemeente Goes hebben aangegeven gezamenlijk beide opties nader te onderzoeken. De gemeente zal voor beide opties passende watercompensatie aandragen.

Ten behoeve van een optimale berging dient de afvoer naar het achterland vertraagd plaats te vinden. Bij voorkeur middels een zogenaamde V-stuw of andere voorziening. Waterschap Scheldestromen zal met een voorstel komen.

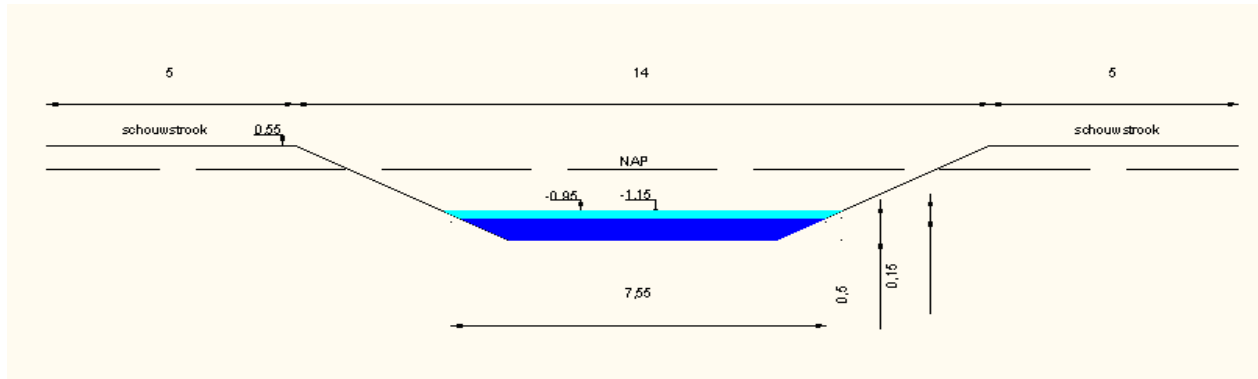
Voor het onderdeel Pontes College zal waterberging in de omgeving daarvan gerealiseerd moeten worden. Het waterschap vereist met het oog op een robuust watersysteem in het nu te belasten watersysteem extra berging voor 75 mm neerslag per m2 verhard oppervlak.

De uitbreiding van verhard oppervlak zal circa 10.100 m2 bedragen (dakoppervlak 7500 m2 en verhardingen 3600 m2). Vertaald naar berging betekent dit een bergingsbehoefte van 757.5 m3. De manier waarop deze tot stand zal komen wordt in overleg met waterschap Scheldestromen vastgelegd. Dit heeft ook een relatie met welke afvoer(richting)optie er uiteindelijk gekozen zal gaan worden. Uitgangspunt is een maximale peilstijging van 0,15 m voor het totale gebied en een bergingsmogelijkheid in de vorm van een waterpartij in de nabijheid van het Pontes College, alwaar een hogere peilstijging plaats kan vinden. In de oostrand van Goes wordt in het kader van het project N&G tevens extra oppervlakte water en berging gerealiseerd. Deze (extra) waterberging wordt tevens benut in de bergingsbehoefte van het bestemmingsplan Pontes

Voor het graven en dempen van oppervlaktewater is een ontheffing van het waterschap nodig.

Vanuit de brandweer wordt er een secundaire blusvoorziening voor het Pontes College vereist wat nu wellicht gecombineerd kan worden met de aanleg van de waterberging in de hierboven genoemde waterpartij.

De brandweer vereist hier minimaal een gegarandeerde inhoud van 360 m3 om gedurende 4 uur minimaal 90 m3 te kunnen onttrekken. Ten aanzien van waterkwaliteit zal de te graven watergang een minimale waterdiepte van 1,2 m. hebben.



Figuur 5: profiel voorgestelde te graven watergang

Drooglegging

Uitgaande van het te handhaven streefpeil van NAP - 1,10m en een minimale drooglegging voor bebouwing van 1,30 m (eis van de gemeente) moet het toekomstige maaiveld in het plangebied tenminste NAP+0,20 m zijn. Maaiveld is (reeds) NAP+0,55m. Voor de bebouwing van de Pontes College wordt ruim voldaan aan de gestelde criteria. Het overige gebied is in gebruik als recreatie terrein en voldoet reeds aan de normen.

Riolering

In het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) heeft de gemeente vastgelegd dat in principe bij alle vervangingen en nieuwe aanleg geprobeerd zal worden schone neerslag gescheiden van het afvalwater af te voeren. Volgens dit beleid dient ook het Pontes College volledig gescheiden gerioleerd moeten worden. Het dakoppervlak kan rechtstreeks op de waterpartij c.q. blusvoorziening bij de school aangesloten worden. Er dient voorkomen te worden dat vanaf het verharde parkeerterrein ongezuiverde lozingen rechtstreeks op het oppervlaktewater plaats gaan vinden. Indien vanaf het parkeerterrein rechtstreeks geloosd wordt op het oppervlakte water dient een bodempassage of vergelijkbaar toegepast te worden. Oppervlakkige afvoer waarbij neerslag zichtbaar afstroomt naar bermen of verzamelvoorzieningen hebben de voorkeur omdat hiermee het risico van verkeerde aansluitingen uitgesloten wordt. Voor een beperkt aantal dakvlakken of verharding aan de achterzijde van het gebouw zal het redelijkerwijs niet mogelijk zijn om die oppervlakkig af te laten stromen. Alleen voor deze vlakken kan een aansluiting rechtstreeks op het hemelwaterriool gemaakt worden. Bij de uitwerking van het rioolplan zal gestreefd worden om toepassingen (hergebruik) t.b.v. opgevangen regenwater te realiseren, waarbij gedacht kan worden aan gebruik voor toiletspoeling of irrigatie van de sportvelden of groenvoorziening.

Ten behoeve van de afvoer van het vuilwater zal onderzocht moeten worden of er onder vrijverval geloosd kan worden op het bestaande rioolstelsel in de Oranjeweg. Indien dit niet mogelijk is zal er een minigemaal voorzien van telemetrie geplaatst moeten worden om het vuilwater in het riool aan de Oranjeweg te lozen.

Inrichting oppervlaktewater en onderhoud

Bij de inrichting van het toekomstige oppervlaktewater dient rekening te worden gehouden met de volgende uitgangspunten:

- Waterdiepte in de waterlopen een minimumdiepte van 0,50 m aanhouden, waterpartijen minimaal 1,2 m ter voorkoming van rietgroei/ecologie;
- Taluds minimaal 1 : 2
- Oevervoorzieningen/betuiningen zoveel mogelijk ecologisch ingericht daarbij matten of vegetatierollen toepassen. In geval van combinatie met eigendomsbegrenzing een duurzame betuining nastreven. Voor het onderhoud door de gemeente een plasberm toepassen;
- Waterlopen en waterpartijen moeten voorzien worden van bebouwings en beplantingsvrije onderhoudsstroken. Bij een bovenbreedte kleiner dan 8 m is éénzijdig een onderhoudsstrook van minimaal 5,0 m noodzakelijk.
- Bij een bovenbreedte vanaf 8,0 m is aan beide zijden een onderhoudsstrook van 5 meter en een Keur-breedte van 7m vereist. Bij een bovenbreedte kleiner dan 9,0 m en een eenzijdige duurzame oeverbescherming is aan die zijde geen onderhoudsstrook nodig.

- Breedte diverse waterlopen : bij het ontwerp wordt getracht dat de waterloop langs de Oranjeweg vanaf het plan kan worden onderhouden. Daar waar dit niet mogelijk is dient de oever vanaf de andere zijde toegankelijk te zijn.

Waterkwaliteit

Het oppervlaktewater krijgt de functie Middelste ecologisch ambitieniveau . De inrichting van het gebied hierbij is dan conform het Groenstructuurplan, eisen waterschap waarbij meer als 60 % met natuurvriendelijke oevers dient te worden aangelegd. E.e.a. is ook omschreven in het Waterplan Goes.

THEMA	WATERDOELSTELLING	UITWERKING
Veiligheid/ Waterkering	Waarborgen veiligheidsniveau en daarvoor benodigde ruimte.	Niet van toepassing
Wateroverlast (vanuit oppervlaktewater)	Voldoende ruimte voor vasthouden/bergen/afvoeren van water. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem.	Er zijn (kwantitatieve) knelpunten bekend in de bestaande situatie naar aanleiding van verwerking afvoer overstortwater uit Kloetinge (Patijnweg en Westeinde) en transport oppervlaktewater door een aparte buisleiding in de Zomerweg. In het plan 75 mm berging per m2 verhard oppervlak aanbrengen. Oppervlakte t.b.v. watercompensatie in overleg met waterschap Scheldestromen nader te bepalen. Afhankelijk van de te kiezen afvoeroplossing (richting) en de dimensionering van een waterpartij/blusvoorziening in de nabijheid van de te realiseren Pontes College.
Riolering/ RWZI (incl. water op straat/ overlast)	Afkoppelen van (schone) verharde oppervlakken i.v.m. reductie hydraulische belasting RWZI.	Voor nieuwe plannen is 100 % niet aansluiten op de riolering van regenwaterstromen haalbaar door : 1. hergebruik (m.n. voor toiletspoeling) Vanuit het bassin dient er een overloop naar het riool of oppervlaktewater te zijn; 2. afvoeren naar oppervlaktewater in directe omgeving; 3. via hemelwater-transportbuis. Indien ondergrondse afvoer gewenst, ergens zichtbaar maken t.b.v. controle mogelijkheid. Dakwater zoveel mogelijk hergebruiken. Voor het afstromend hemelwater van o.a. de parkeervakken/bestratingen geeft de afkoppel-beslisboom van het waterschap aan dat er een zuiveringsvoorziening nodig is.
Water-voorziening /-aanvoer	Het voorzien van de bestaande functie van (grond- en/of oppervlakte-)water van de juiste kwaliteit en de juiste hoeveelheid op het juiste moment. Het tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebruik op de behoefte aan water.	Bij het ontwerpen van het rioolplan en de gebouwen buffercapaciteit genereren waarmee toiletspoelingen en/of irrigatiewerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd.

Volksgezondheid (water gerelateerd)	Minimaliseren risico water-gerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	De rioolstelsels van Goes voldoen aan de basisinspanning. Alle binnen het plangebied bestaande panden zijn reeds aangesloten op de gemeentelijke riolering. Er zijn geen knelpunten van bestaande riooloverstorten. Waar mogelijk worden bij nieuwe waterlopen waar spelende kinderen te verwachten zijn plasbermen van minimaal 0,5 meter breedte aangelegd. Bij vijvers een waterdiepte garanderen van min. 1,2m.
Bodemdaling	Voorkómen van maatregelen die (extra) maaiveld dalingen met name in zettingsgevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	De polderpeilen worden niet aangepast. Bodemdaling zal niet optreden.
Grondwater-overlast	Tegengaan/Verhelpen van grondwateroverlast.	In het gebied zijn geen locaties waar grondwateroverlast optreedt.
Oppervlakte-waterkwaliteit	Behoud/Realisatie van goede oppervlaktewaterkwaliteit voor mens en natuur.	Het oppervlaktewater van de sloten/ waterlopen is brak. Het gebruik van uitlogende bouwmaterialen bij lozing van afgekoppeld hemelwater op het oppervlaktewater dient vermeden te worden. Voor de parkeerplaatsen wordt al de afstromende neerslag middels een bodempassage of een afscheider gezuiverd voordat het geloosd wordt op het oppervlaktewater
Grondwater-kwaliteit	Behoud/Realisatie van een goede grondwaterkwaliteit voor mens en natuur.	Er wordt niet gebouwd in een natuurgebied, (specifiek) infiltratiegebied of gebied voor drinkwatervoorziening.
Verdroging	Bescherming karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden; m.n. van belang in/rond natuurgebieden (voor hydrologische beïnvloedings-zone zie prov. OmgevingsPlan)	Verdroging is niet aan de orde.
Natte natuur	Ontwikkeling/Bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	Het plangebied grenst niet aan natte natuurgebieden. Er zijn daarom geen bijzondere maatregelen te treffen.
Onderhoud (mogelijk-heden) waterlopen	Oppervlaktewater dient adequaat onderhouden te kunnen worden.	De Keur waterbeheer schrijft voor dat langs waterlopen een onderhoudsstrook vrijgehouden dient te worden van bebouwing en opgaande beplanting. Dit om de toegankelijkheid van de waterlopen voor het onderhoudsmaterieel te waarborgen. Afhankelijk van de bovenbreedte van de waterloop is de vrij te houden strook 5 meter.

4.4 Bodem

Beleidskader

Sinds 1 juli 2008 is het Besluit Bodemkwaliteit van kracht waarin in het bijzonder kwaliteitseisen zijn gesteld voor verschillende gebieden die gekoppeld zijn aan de (toekomstige) gebruiksfuncties.

Voor zowel het buitengebied als het stedelijke gebied van Goes zijn in de periode 2002 – 2006 Bodemkwaliteitskaarten(Bkk) en een Bodembeheerplan (Bbp) opgesteld. Voor de wegbermen geldt de Bodemkwaliteitskaart en het "Bodembeheerplan voor wegbermen in de provincie Zeeland (2005)". Deze Bkk's en Bbp's zijn op 5 juni 2008 opnieuw door de gemeente Goes als bevoegd gezag vastgesteld, waardoor gebruik kan worden gemaakt van een overgangsrecht in het Besluit Bodemkwaliteit voor een maximum van 5 jaar. Deze Bkk's en Bbp's zijn gebaseerd op de Ministeriële vrijstellingsregeling "Grondverzet" (d.d. 1 juli 1999) behorende bij het Bouwstoffenbesluit, waarmee het onder voorwaarden mogelijk is om licht verontreinigende grond buiten werken als bodem te hergebruiken.

In de Bodembeheerplannen staat voor de verschillende kwaliteitszones aangegeven welke bewijsmiddelen (bijvoorbeeld partijkeuringen) noodzakelijk zijn bij hergebruik in diezelfde of andere zones. Daarbij is het mogelijk licht verontreinigde grond die vrij is gekomen in een licht verontreinigde zone elders in diezelfde of een andere zone met een vergelijkbare of mindere kwaliteit toe te passen. De belangrijkste randvoorwaarde hierbij is dat de hergebruikte grond van gelijke of betere kwaliteit dient te zijn dan de kwaliteit van de ontvangende bodem. Grondtransport met de bodemkwaliteitskaart als wettelijk bewijs kan alleen bij hoeveelheden onverdachte grond kleiner dan 100m³. Bij grotere hoeveelheden wordt verwezen naar bijlage 5 uit het bodembeheerplan.

Indien de grond niet toegepast kan worden binnen de gemeente Goes dan gelden de bodemkwaliteitskaarten en het bodembeheerplan van de gemeente waar de grond wordt toegepast. Een andere mogelijkheid is een AP04-partijkeuring uit te voeren conform de geldende richtlijnen. Hiermee worden de afzetmogelijkheden vergroot.

In de gemeente Goes geldt dat bij nieuwbouwactiviteiten, functiewijzigingen en/of herinrichtingen in principe altijd een volledig verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) moet worden uitgevoerd. Een bodemonderzoek dat uitgevoerd is conform NEN 5740 heeft doorgaans een geldigheid van twee jaar als het gebruikt wordt ten behoeve van een bouw aanvraag. In veel gevallen kan deze termijn worden verruimd naar een periode van vijf jaar. Hierbij mag geen wezenlijke verandering in het gebruik of bodemgesteldheid van de locatie hebben plaatsgevonden. De onderzoeksopzet moet voldoen aan de eisen van de NEN 5740. Onderzoek is niet nodig als er sprake is van niet gevoelige bestemming. In onderhavig bestemmingsplan betreft het de bestemming "Verkeer" waardoor geen verkennend onderzoek moet worden uitgevoerd. Wel zal mogelijk onderzoek moeten plaatsvinden voor het grondtransport/-afvoer.

Onderzoek en resultaten

In het verleden is ter plaatse van het plangebied het volgende onderzoek uitgevoerd:

- Indicatief bodemonderzoek Van Dusseldorpstraat en de Graafstraat, SGS EcoCare b.v., kenmerk EF 801.416, 3 september 1991 (ter plaatse van toekomstig scholencomplex).
- Verkennend bodemonderzoek Oranjeweg ong., Hattink en de Klerk, kenmerk 02RDK052.10, 15-08-2002 (ter plaatse van een eventueel toekomstig clubgebouw sportvelden).

Scholencomplex

In de boven- en ondergrond is een lichte verontreiniging aangetoond met EOX. In het grondwater is plaatselijk een lichte verontreiniging met zink aangetoond.

De locatie ligt in de bodemkwaliteitszone A. De in de onderzoeken aangetoonde waarden komen min of meer overeen met de gemiddelde waarden voor de betreffende zone uit de bodemkwaliteitskaart. Daarnaast kan op basis van de bodemkwaliteitskaart ook lichte verontreinigingen met minerale olie voorkomen.

Sportvelden

In de bovengrond op de gronden waar het eventuele clubgebouw gerealiseerd kan worden zijn lichte verontreinigingen aangetoond met koper, kwik en lood. In de ondergrond en in het grondwater is geen sprake van verontreinigingen.

De locatie ligt in de bodemkwaliteitszone A (met hierin voormalige boomgaarden uit 1936 en 1960). De in de onderzoeken aangetoonde waarden komen min of meer overeen met de gemiddelde waarden voor de betreffende zone uit de bodemkwaliteitskaart. Er is echter geen onderzoek gedaan naar bestrijdingsmiddelen. Deze zijn doorgaans wel aanwezig in voormalige boomgaarden. Daarnaast kan op basis van de bodemkwaliteitskaart ook lichte verontreinigingen met minerale olie voorkomen.

Conclusie

Er zijn vooralsnog geen belemmeringen voor de voorgenomen bouw van een scholencomplex en voor een eventueel toekomstig vervangend clubgebouw. Wel zal een verkennend onderzoek moeten plaatsvinden ten behoeve van de bouwvergunning.

Tevens kan worden opgemerkt dat beide bouwprojecten in verschillende bodemkwaliteitszones liggen en zodoende uitwisseling van grond tussen beide projecten niet zondermeer mogelijk is.

4.5 Flora en Fauna

Wetgeving

De natuurwetgeving in Nederland kent twee sporen, namelijk de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet.

1. De Flora- en faunawet geldt voor de soortenbescherming voor planten en dieren. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient vooraf onderzoek gedaan te worden naar de aanwezigheid van beschermde planten en dieren. Indien voorgenomen ingreep, naar verwachting, leidt tot het overtreden van verbodsbepalingen betreffende beschermde soorten, zal moeten worden nagegaan of een vrijstelling geldt of dat ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en Faunawet moet worden verkregen.
2. De Natuurbeschermingswet 1998 is alleen gericht op gebiedsbescherming. Deze wet regelt alleen de bescherming en instandhouden van specifieke natuurgebieden, zoals:
 - natuurmonumenten;
 - de Ecologische Hoofdstructuur (EHS); dit is een netwerk van natuurgebieden in Nederland die onderling verbonden zijn. Provincies hebben de EHS meestal vastgelegd volgens het Rijksbeleid;
 - de Natura2000 gebieden (Habitatrichtlijn- en Vogelrichtlijngebieden). Natura2000 gebieden zijn aangewezen gebieden die een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden binnen de Europese Unie vormen.

Op basis van de Flora- en Faunawet is het verplicht om bij de ruimtelijke planvorming vooraf te onderzoeken of en welke dier- en plantensoorten er voorkomen, wat hun beschermingsstatus is en wat de effecten zijn van de ingreep op het voortbestaan van de gevonden soorten.

De locatie voor de nieuwbouw van het Pontes bevindt zich niet binnen de grenzen of in de nabijheid van een beschermd natuurgebied. De Natuurbeschermingswet is zodoende op deze locatie niet van toepassing.

Conclusie

Voor het plangebied is een bureaunatuuronderzoek uitgevoerd door Bureau Nieuwland Advies te Wageningen. Dit onderzoek, genaamd "Natuurwaarden, notitie natuurwaarden van het zuidelijk deel van de Oostrand te Goes" is bijgevoegd als bijlage van dit bestemmingsplan. Samengevat bevat voorgenoemd rapport de volgende conclusies:

- De actuele natuurwaarden van het zuidelijk deel van de ontwikkelingslocatie zijn laag (voorbehoud voor vleermuizen en rugstreeppad).
- Door de herinrichting zullen geen bijzondere natuurwaarden verloren gaan; voor veel soorten is vervangend leefgebied in de omgeving aanwezig. De ontwikkelingen in de gehele Oostrand: het project "Natuur en gezondheid" in het noordelijk deel én de ontwikkelingen in het zuidelijk deel sluiten op elkaar aan en vormen samen één gebied. Met name in het noordelijk deel wordt "nieuwe natuur" gemaakt, wat een gunstige invloed heeft op de flora en fauna in het zuidelijk deel.
- De verwachting is dat door de herinrichting de natuurwaarden van het zuidelijk deel in de Oostrand zullen toenemen, dit geldt met name voor: zoogdieren, vogels, amfibieën, dagvlinders en planten.

Voor een definitief oordeel over de natuurwaarden heeft in het plangebied nader onderzoek plaats gevonden naar vogels, rugstreeppad en planten in de maanden mei, juni en juli 2011. Ook dit rapport is als bijlage opgenomen bij dit bestemmingsplan. Het aanvullende onderzoek komt tot de volgende conclusies en aanbevelingen:

- In 2010 en 2011 heeft een natuurwaardenonderzoek plaatsgevonden in het zuidelijk deel van de Oostrand te Goes volgens algemeen aanvaarde standaardmethoden;
- De actuele natuurwaarden van het plangebied zijn beperkt; er komen alleen algemene soorten voor;
- Er komen geen beschermde planten- en diersoorten voor van tabel 2 of 3 van de Flora- en faunawet, uitgezonderd eventueel vleermuizen en vogelsoorten. Deze zullen echter geen nadelige effecten ondervinden van het voorgenomen plan aangezien de verblijfplaatsen van deze dieren gehandhaafd blijven.
- De aangetroffen beschermde soorten behoren grotendeels tot tabel 1 van de Flora- en faunawet met uitzondering van vleermuizen en vogels;
- De aangetroffen natuurwaarden (inclusief beschermde soorten) staan de voorgenomen ontwikkelingen niet in de weg.

Verder wordt geadviseerd dat indien mogelijk steile oevers langs waterpartijen aanbrengen (voor de ijsvogel).

4.6 Externe veiligheid

Algemeen

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals milieurisico's, transportrisico's en risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid, moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, bepaald te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom de inrichting of langs wegen of vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor bestaande situaties wordt het niveau van 10-5 per jaar als grenswaarde gehanteerd, 10-6 per jaar geldt als richtwaarde. Voor nieuwe situaties geldt een grenswaarde van 10-6 per jaar.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instelling een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

Sationaire risicobronnen

In het Bevi zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. Het Bevi verplicht het bevoegde gezag Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en Wet ruimtelijke ordening (Wro) – in deze de gemeente – afstand te houden tussen gevoelige objecten en risicovolle bedrijven. Het Bevi heeft als doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe situaties moet worden getoetst aan de risiconormen. Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR)¹ en regels voor het Groepsrisico (GR)². De Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) strekt tot uitvoering van het Bevi. In de regeling staan regels over de veiligheidsafstanden en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het Bevi is van toepassing op vergunningsplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie. Om te bepalen of er binnen dan wel in de directe omgeving van het plangebied, bedrijven zijn gelegen die onder de werkingssfeer van het Bevi vallen, is het Register risicosituaties gevaarlijke stoffen (RRGS) als ook de professionele risicokaart geraadpleegd. Hieruit blijkt dat er geen Bevi inrichtingen in de omgeving liggen die een invloedsgebied genereren over het plangebied. De dichtstbijzijnde Bevi-inrichting is LPG tankstation de Baar. Dit LPG tankstation is gelegen aan de van der Spiegelstraat. De 1% letaliteitsgrens van dit tankstation bedraagt 285 meter en reikt niet over het plangebied voor de nieuwbouwlocatie van het Pontes college. In de volgende figuur is deze situatie geschetst.



Figuur 6: Uitsnede risicokaart omgeving Pontes

Conclusie stationaire bronnen

Stationaire bronnen in de omgeving van het plangebied zijn niet aanwezig en vormen dan ook geen belemmering voor de mogelijke bouw van het Pontes college op de desbetreffende locatie.

Transportrisico's

Voor ruimtelijke plannen zijn spoorwegen, vaarwegen en autowegen risicorelevant als er binnen een zone van 200 meter vanaf de transportas een ontwikkeling gepland wordt. Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, water en weg dient plaats te vinden aan de hand van de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" uit 2004 en de wijziging daarop van 1 augustus 2008 en 1 januari 2010, waarin grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico zijn opgenomen.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs wegen en vaarwegen die deel uitmaken van het Basisnet Weg of Basisnet Water kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Bij Basisnet Weg gelden bijvoorbeeld de afstanden die in bijlage 5 van de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 1 januari 2010" zijn opgenomen. Op deze afstanden mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan 10-6 per jaar. Voor de situaties waarin de afstand '0' is vermeld, betekent dit dat het plaatsgebonden risico vanwege dat vervoer op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10-6 per jaar.

Langs bepaalde (spoor)wegen moeten gemeenten in de toekomst rekening gaan houden met de effecten van een ongeval met brandbare vloeistoffen. Over die (spoor)wegen worden veel brandbare vloeistoffen vervoerd (o.a. benzine, diesel). Bij een ongeval kan zo'n stof uit een tankwagen of tankwagon vrijkomen en in brand vliegen (plasbrand). Dat kan in een zone tot zo'n 30 meter langs de spoorbaan of weg tot slachtoffers leiden. Deze zone is daarom aangeduid als Plasbrand Aandachtsgebied (PAG). Voor waterwegen kan overigens ook een PAG gaan gelden. Bij bouwplannen binnen een PAG moet de gemeente gaan beargumenteren waarom op deze locatie wordt gebouwd. Nog onderzocht wordt hoe de gemeente in deze gebieden aanvullende bouwkundige maatregelen kan voorschrijven. Bouwplannen binnen 30 meter van een (spoor)wegen zullen daarom aan generieke bouwkundige voorschriften moeten gaan voldoen.

In het toekomstige Btev (Besluit transportroutes externe veiligheid) zal worden beschreven aan welke voorwaarden het bouwen in een PAG moet voldoen. Indien binnen het invloedsgebied nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien en er een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico of een significante stijging van het groepsrisico optreedt, dient bij de vaststelling van het ruimtelijke besluit, het groepsrisico te worden verantwoord. Ten aanzien van de verantwoording dient niet alleen het invloedsgebied van de maatgevende vervoersklasse (GF3) voor het groepsrisico te worden beschouwd, maar ook het maximale invloedsgebied dat wordt gegenereerd door overige stoffen die over het wegvak worden vervoerd.

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder meer de externe veiligheidsaspecten van buisleidingen. Het externe veiligheidsbeleid voor buisleidingen is daarmee in lijn gebracht met het beleid voor inrichtingen en voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Verantwoording van het groepsrisico is noodzakelijk als een plangebied een (beperkt) kwetsbaar object toelaat binnen het invloedsgebied van een buisleiding. In bepaalde gevallen, zoals beschreven in het Bevb en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb), kan volstaan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Vaarwegen

Vaarwegen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt zijn in de directe omgeving van het plangebied niet aanwezig.

Rijks- provinciale en gemeentelijke wegen

Rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen waarover een dusdanige hoeveelheid gevaarlijke stoffen wordt vervoerd dat deze externe veiligheid relevant zijn, zijn in de nabijheid van het plangebied niet aanwezig.

Spoorwegen

Door de gemeente Goes loopt de spoorlijn Vlissingen- Bergen op Zoom. Dit traject maakt onderdeel uit van het Basisnet Spoor. In de onderstaande figuur is de ligging van deze spoorlijn t.o.v. de nieuwbouwlocatie van het Pontes college weergegeven. De afstand van het plangebied tot de risicovolle transportas is circa 200 meter.



Figuur 7: Illustratie uit Google Earth (geel= spoorlijn, blauw = nieuwbouw locatie Pontes College)

Om een beeld te krijgen van de huidige situatie, alsmede de toekomstige situatie is voor de modellering uitgegaan van dezelfde vervoerscijfers die ten grondslag liggen aan het Basisnet spoor (juli 2010). De gehanteerde aantallen wagons zijn weergegeven in de volgende tabel:

Stofcategorie		Beschrijving	Wagons Basisnet
A	Blok	Brandbare gassen	10300
B2	Blok	Giftige gassen	600
C3	Bont	Zeer brandbare vloeistoffen	2700
D3	Bont	Giftige vloeistoffen	600
D4	Bont	Zeer giftige vloeistoffen	300

Tabel: Aantal vervoersbewegingen (Rijksonderwerp Basisnet 8 juli 2010) over het spoor Vlissingen-Bergen op Zoom.

Met deze vervoerscijfers zijn meerdere berekeningen uitgevoerd, omdat vooralsnog niet zeker is of de gewenste 100% bloktreinen (Basisnet) in de toekomst gehaald zullen worden. Daarom is eveneens een berekening uitgevoerd, waarbij is uitgegaan van een verhouding blok-bont van respectievelijk 90%-10%.

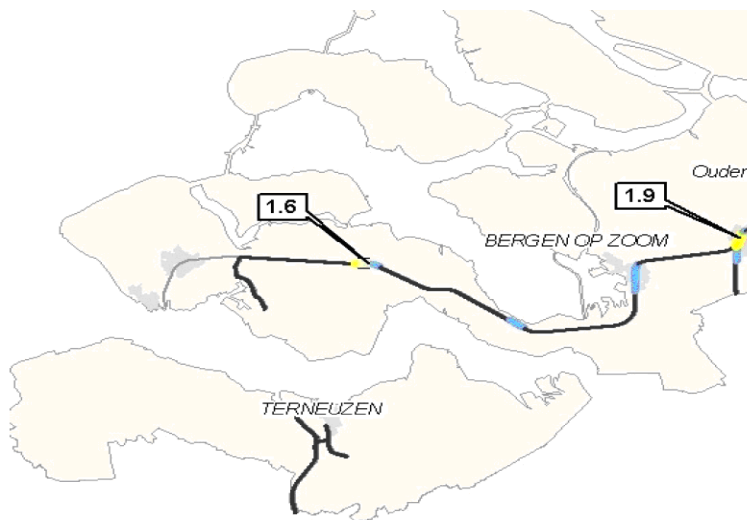
De berekeningen geven een indicatie van de toename van groepsrisico door de komst van het Pontes college. Het berekende groepsrisico verschilt met de in het concept basisnet spoor aangegeven hoogte (1.6*OW). De reden hiervan is dat er in het basisnet spoor een andere rekenmethodiek en uitgangspunten zijn gehanteerd waarmee op dit moment door gemeenten nog niet kan worden gerekend. Daarnaast kunnen de ingevoerde populatie dichtheden enigszins verschillen. In de eerder genoemde "nieuwe" rekenmethodiek zijn vernieuwde inzichten en de maatregelen van het basisnet spoor verwerkt waardoor de faalfrequenties over het algemeen positief veranderen. De in dit rapport gepresenteerde berekeningen zijn dan ook slecht indicatief. De berekeningen zijn uitgevoerd om een indicatie te geven van de toename van het plan op het groepsrisico. Dat de oriënterende waarde van het groepsrisico op deze locatie wordt overschreden staat vast en wordt door zowel het concept basisnet spoor als door de, door gemeente Goes, uitgevoerde berekeningen bevestigd. Hierdoor is een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico verplicht met daarin opgenomen het advies van de Veiligheidsregio Zeeland.

Plaatsgebonden risico

De PR 10^{-6} contour die door de spoorbaan wordt gegenereerd reikt niet tot buiten de spoorbaan. Dat betekent dat er binnen het plangebied van het Pontes College (op 200 meter afstand), geen rekening hoeft te worden gehouden met een veiligheidszone (maximale PR 10^{-6} contour). Een PAG (Plasbrand Aandachts Gebied) is voor het traject Vlissingen- Bergen op Zoom niet vastgesteld in basisnet spoor. Het aantal wagons met brandbare vloeistoffen is niet zodanig hoog dat dit op basis van de risicobenadering niet relevant is voor dit traject.

Groepsrisico

Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico, ter hoogte van de nieuwbouw locatie van het Pontes college, indien de treinen met brandbare gassen gescheiden worden samengesteld van de brandbare vloeistoffen (100% blok), op ca. 1,344 maal de oriënterende waarde ligt. Indien deze stoffen in 10% van deze treinen niet gescheiden worden samengesteld (90% blok) dan is de hoogte van het groepsrisico ca. 3,996 maal de oriënterende waarde. De kans op een warme BLEVE is dan vele malen groter vanwege het mogelijke plasbrand effect onder ketelwagons met brandbare gassen. Door het Ministerie van I&M is in het basisnet Spoor aangegeven dat het groepsrisico ter hoogte van de kern van Goes op 1.6 * de oriënterende waarde ligt. Dit is afhankelijk van de exacte locatie van het spoortraject. De exact gehanteerde uitgangspunten hiervan zijn echter nog niet geheel duidelijk. Hieronder is een figuur uit het concept basisnet spoor afgebeeld waarop deze waarde is weergegeven voor de gemeente Goes.

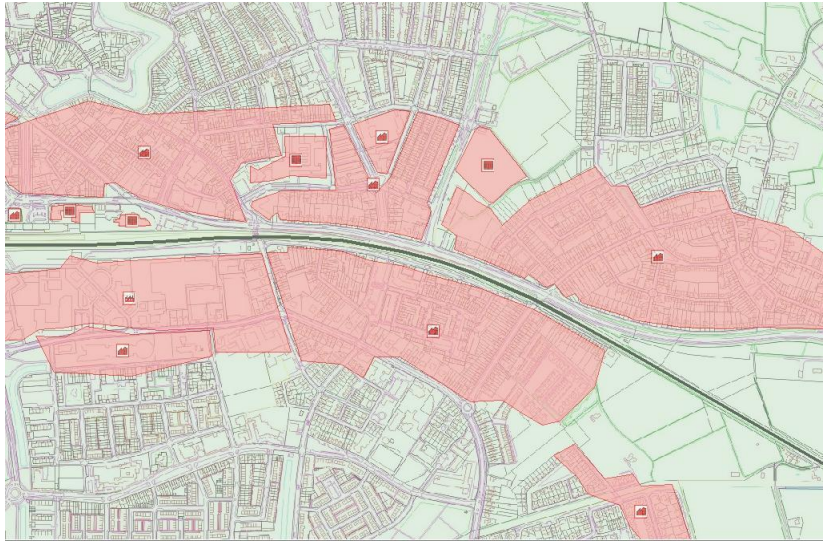


Figuur 8: Groepsrisico diverse spoortrajecten Rijksontwerp Basisnet Spoor 8 juli 2010

RBMII

Hieronder volgt een korte uiteenzetting van de belangrijkste uitkomsten van de groepsrisicoberekeningen. Voor de gehele berekeningen wordt verwezen naar de rapporten welke zijn bijgevoegd in de bijlage van dit bestemmingsplan.

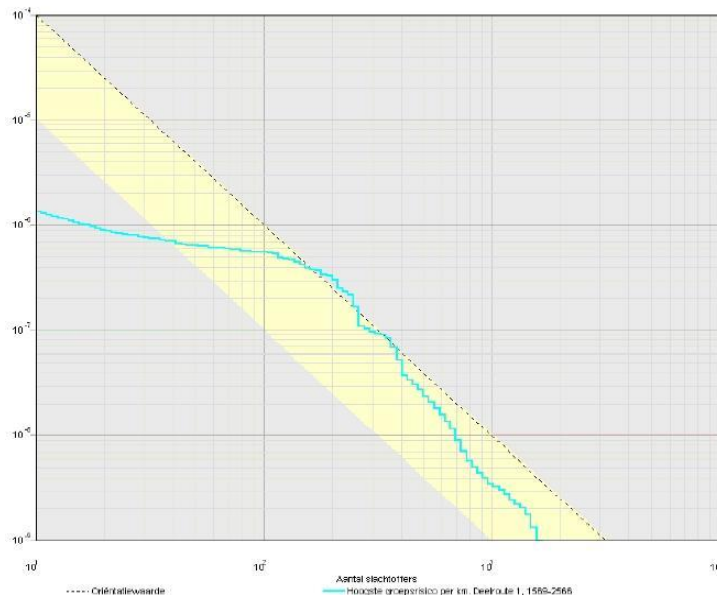
Ter hoogte van het Pontes college is de bevolking geïnventariseerd langs het traject van de spoorweg. Een gedeelte van de ingevoerde populatiepolygonen is hieronder weergegeven. De populatie is bepaald aan de hand van het nationale populatiebestand. Deze informatie is vervolgens aangevuld met de informatie op de risicokaart m.b.t. de bijzonder kwetsbare objecten.

**Figuur 9:** RBMII-berekening

spoorbaan Vlissingen- Bergen op Zoom

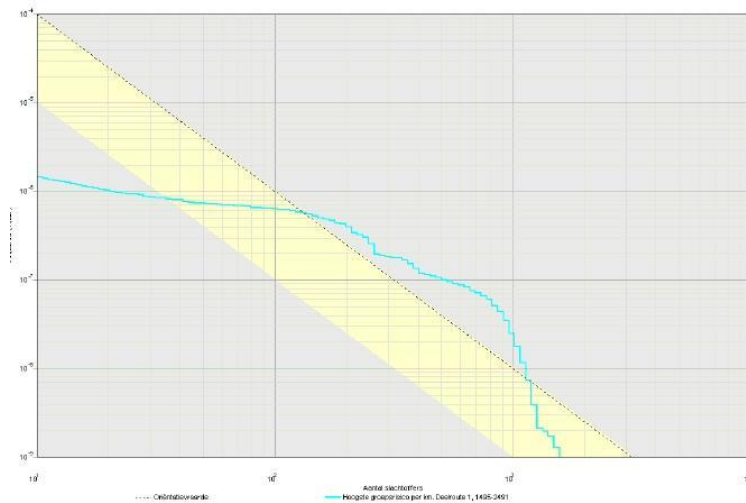
Er zijn meerdere berekeningen uitgevoerd, er is namelijk gerekend met een variant waarbij er sprake is van 100% veilig samengestelde treinen (100% blok) en een variant waarbij er sprake is van 10% van de treinen ketelwagons met brandbare gassen gecombineerd vervoeren met brandbare vloeistoffen (90% blok). Elke variant is vervolgens berekend met en zonder het toekomstige Pontes College. Uit de berekening blijkt dat het een lichte toename van het groepsrisico met zich meebrengt. De fn-curves behorende bij het berekenende groepsrisico zijn hieronder afgebeeld. De toename door de komst van het Pontes college is echter niet te zien in de FN curve. Vandaar dat per variant hieronder slechts een FN-curve is getoond. De toename van het groepsrisico door de komst van het Pontes college is hierbij vermeld.

De hoogte van het groepsrisico in de 100% blok variant bedraagt $1,344 \cdot OW$. Door de komst van het Pontes college stijgt dit vervolgens naar $1,346 \cdot OW$. De bijbehorende Fn-curve is hieronder gepresenteerd.

**Figuur 10:** Fn-curve 100%

blok variant

De hoogte van het groepsrisico in de 90% blok variant bedraagt $3,996 \cdot OW$. Door de komst van het Pontes college stijgt dit vervolgens naar $4,026 \cdot OW$. De bijbehorende Fn-curve is hieronder gepresenteerd.



Figuur 11: Fn-curve 90% blok

variant

Buisleidingen

Buisleidingen waardoor transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt zijn niet aanwezig in de nabijheid van het plangebied.

Conclusie transport

De spoorlijn Vlissingen-Bergen op zoom, die op circa 200 meter afstand van het plangebied is gelegen, is de enige relevante risicobron in de omgeving. Uit het basisnet spoor en de berekeningen van de gemeente blijkt dat het groepsrisico dat door deze transportroute wordt veroorzaakt boven de oriënterende waarde van het groepsrisico ligt. Dit houdt in dat indien de gemeente populatie binnen het invloedsgebied van deze risicobron toegevoegd er een verantwoording van het groepsrisico dient plaats te vinden. Het toekomstige Pontes college biedt ruimte voor zo'n 1500 leerlingen, hierdoor is het dan ook verplicht om bij het besluit om op deze locatie de bouw van het college mogelijk te maken er een uitgebreide verantwoording dient plaats te vinden. Dit houdt het volgende in:

In de motivering bij het betrokken besluit moeten de volgende gegevens worden opgenomen:

- het groepsrisico;
- indien van toepassing: het eerder vastgestelde groepsrisico;
- een aanduiding van het invloedsgebied;
- de aanwezige dichtheid van personen en de in de toekomst redelijkerwijs voorzienbare dichtheid per hectare in dit invloedsgebied;
- een aanduiding van de vervoersstromen, in termen van de aard en de omvang van gevaarlijke stoffen die specifiek bijdragen aan de overschrijding van de oriëntatiewaarde, alsmede een aanduiding in hoofdlijnen van de bijdrage van de verschillende transportstromen aan het groepsrisico;
- een aanduiding van de redelijkerwijs voorzienbare vervoerstromen in de toekomst (periode van tien jaar) met in begrip van een aanduiding van de invloed daarvan op het groepsrisico;
- de bijdrage in hoofdlijnen van de aanwezige en van de redelijkerwijs voorzienbare toekomstige (periode van tien jaar) (beperkt) kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico;
- de mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico, zowel nu als in de toekomst (periode van tien jaar), met betrekking tot het vervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen en de voor- en nadelen hiervan;
- de mogelijkheden van de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen;
- de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de route of het tracé om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

De verantwoording van het groepsrisico is opgenomen in de bijlage bij dit bestemmingsplan.

Belangrijkste conclusies uit de verantwoording van het groepsrisico zijn de volgende:

Resultaten risicoberekeningen

Ten aanzien van de externe veiligheid binnen het plangebied, dat wordt gegenereerd door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorbaan Vlissingen-Bergen op Zoom zijn risicoberekeningen uitgevoerd. Uitgaande van de geprognosticeerde vervoersaantallen (en de laatste prognoses ten aanzien van het Basisnet Spoor) wordt geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar berekend buiten de spoorlijn. De (geprojecteerde) bebouwing in het plangebied is buiten deze afstand gelegen. Ook in het concept Basisnet Spoor is voor dit traject geen plaatsgebonden risicoafstand van 10^{-6} per jaar vastgesteld. In de huidige situatie leidt dit niet tot problemen.

Vervoer gevaarlijke stoffen spoor

Uit de berekening blijkt dat het een lichte toename van het groepsrisico met zich meebrengt ten aanzien van de huidige situatie. Een kanttekening die hierbij geplaatst mag worden is dat het huidige Pontes college dichter bij het spoor is gelegen dan de nieuwe locatie. Indien de ruimte van het huidige Pontes college opgevuld zal worden met een lagere personendichtheid dan nu het geval is kan dit ook een "enigszins" positief effect hebben op het groepsrisico. Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico varieert tussen $1.4 \times$ de oriënterende waarde en $4 \times$ Dit betekent dat de oriënterende waarde ter hoogte van het plangebied het groepsrisico de oriënterende waarde overschrijdt.

Veiligheidsregio

Ten aanzien van de vaststelling van het bestemmingsplan is advies bij de veiligheidsregio Zeeland in het kader van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (circulaire) aangevraagd.

Effecten en maatregelen

Er zijn enkele ongevalsscenario's te noemen, alsmede mogelijke maatregelen om deze risico's en effecten terug te dringen. Het grote risico van de stofcategorie is de BLEVE. De afstand tussen het spoor en het nieuwe Pontes College bepaalt dat niet zozeer de directe gevolgen van de explosie, als wel de directe gevolgen van de hittestraling van de vuurbal tot dodelijke slachtoffers kan leiden. Op het gebied van gaswolkontbranding (zowel voor brandbare gassen, als brandbare vloeistoffen) geldt dat zich een brandbare gaswolk kan vormen die met de wind wordt verplaatst en op afstand wordt ontstoken. Het derde scenario waar rekening mee moet worden gehouden is een overtrekkende toxische wolk.

Op het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorbaan heeft de gemeente weinig invloed. Echter biedt de introductie van het Basisnet Spoor alsmede de toekomstige herontwikkeling van de spoorzone mogelijkheden ter optimalisatie. De brandweer Zeeland adviseert te investeren in een goede bereikbaarheid van de spoorzone, zowel aan de noord als de zuidzijde van het spoor. Daarnaast is er in de huidige situatie te weinig bluswatercapaciteit om incidenten op het spoor op een adequate manier te bestrijden. De aanleg van extra bluscapaciteit en optimalisatie van de bereikbaarheid van het spoor dient dus meegenomen te worden bij het herinrichten van dit gebied. Tevens kunnen op strategische punten op het spoor 'hot- detectie' worden geplaatst alsook het plaatsen Automatische Trein Beïnvloeding, (apparatuur dat opmerkt wanneer een trein door een rood sein rijdt), verder kan erop worden toegezien dat treinen zodanig worden samengesteld dat deze minder risicovol zijn (Warme BLEVE vrij rijden).

Zelfredzaamheid

- Het gaat om een scholengemeenschap met een grote hoeveelheid leerlingen (circa 1500) in een leeftijdsgroep tussen de 12 en 18/19 jaar. Personen in deze leeftijdsgroep zijn over het algemeen minder zelfredzaam dan volwassenen en 'verdienen' daarom aanvullende maatregelen. Zodoende worden er een aantal aandachtspunten genoemd voor de inrichting van het plangebied: Raampartijen richting het spoor dienen niet onnodig groot te zijn. Een drukgolf van een explosie op het spoor zal grotere ramen eerder doen sneuvelen. Kleinere ramen zijn bestendiger tegen drukgolven en veroorzaken daarom minder slachtoffers.
- Indien brandbaar gas ontsnapt na een ongeval op het spoor kan zich dit ophopen en vervolgens tot ontbranding komen. Het is daarom aan te raden geen ruimten te creëren aan de spoorzijde waar zich brandbaar gas kan ophopen. LPG is zwaarder dan lucht en zal zich over de grond verspreiden, mogelijke verlaagde entrees, overkappingen of andere ruimten waar brandbaar gas zich kan ophopen worden daarom niet geadviseerd.

- In het geval van een toxisch scenario waarbij er giftige gassen vrijkomen op het spoor en deze als een wolk richting het college waait dient er binnen het gebouw te worden geschild. Om de schuiltijd te vergroten wordt het volgende geadviseerd: Zorg dat alle ramen en deuren van het gebouw gesloten kunnen worden indien noodzakelijk. Zorg dat de luchtverversing binnen het gebouw kan worden afgesloten, zodat giftige dampen van buiten niet naar binnen worden gezogen. Zorg dat een schuilruimte (kantine, aula) gecreëerd wordt in een benedenwindse ruimte (noord of noordoostzijde).
- Aan de zuidgrens van het plangebied vormt zich een reeds bestaande groenpartij van bomen en struiken. Dit natuurlijke opstakel heeft een barrière functie bij het tegenhouden van giftige dampen. Geadviseerd wordt dan ook om deze strook te behouden of verder aan te vullen. Deze strook kan ook een geluidswerende functie hebben vanwege het spoor.
- Verzorg binnen het plangebied vluchtwegen van de bron (het spoor) af.

Verder is geadviseerd richting de scholengemeenschap om de risico's van het spoor en de bijbehorende scenario's kenbaar te maken bij de BHV organisatie. De bijbehorende maatregelen zoals beschreven staan in het advies van de Veiligheidsregio moeten bij de BHV'ers bekend zijn.

Bestrijdbaarheid

Als we kijken naar de bron (het spoor) dan dient tevens gekeken te worden naar mogelijke maatregelen om de bestrijdbaarheid van een incident te verhogen. Bij de ontwikkeling van het Pontes college kan op deze plek geen maatregelen worden getroffen omdat dit op 200 meter afstand is gelegen. Bij de toekomstige herontwikkeling van de spoorzone zal dit aan bod dienen te komen. Zeker omdat bekend is dat op veel trajecten rondom het Goese spoor de bluswatervoorziening niet optimaal is om een dreigende BLEVE te bestrijden. Het aanleggen van voldoende bluswatervoorzieningen, vluchtwegen en opstel mogelijkheden zal in overleg met de lokale brandweer besproken dienen te worden bij toekomstig ontwikkelingen in de directe omgeving van het spoor. Op advies van de Veiligheidsregio Zeeland zal in de structuurvisie van de gemeente Goes, die momenteel in ontwikkeling is, de risico's van het spoor beschreven worden.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid zorgt ervoor dat er bij het realiseren van de school enkele aandachtspunten in acht moeten worden genomen. Aangezien er geen stationaire bronnen in het plangebied aanwezig zijn vormen deze geen belemmering voor de bouw van de school. De spoorlijn Vlissingen- Bergen op Zoom is zodoende de enige relevante risicobron. Voor deze risicobron is een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vervaardigd welke is opgenomen in de bijlage van dit bestemmingsplan.

4.7 Archeologie

Algemeen

Volgens de IKAW is het plangebied voor de bouw van de school en het eventueel toekomstig te bouwen clubgebouw gelegen in een gebied dat wordt gekenmerkt door een middelhoge archeologische verwachting en een strook van een hoge verwachting er doorheen. Dit betekent dat de kans op het treffen van archeologische resten tot de Late Middeleeuwen hoog is door de ligging van een kreekrug in de ondergrond en middelhoog eromheen door de mogelijke aanwezigheid van een intacte laag Hollandveen. Er kan ook sprake zijn van een archeologische verwachting voor latere perioden.

Plangebied

Volgens de Archeologische Monumenten Kaart Nederland is het plangebied niet gelegen binnen een terrein van (hoge) archeologische waarden.

Binnen het plangebied zijn geen vindplaatsen bekend. Ten zuidwesten van het plangebied is een waarneming bekend van wat puinresten naar aanleiding van een archeologisch vooronderzoek in 2004. Dit gaf geen aanleiding voor vervolgonderzoek. In 2010 is een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd verder zuidwestelijk van het plangebied ter hoogte van de kruising met de Patijnweg.

De verwachting op het treffen van archeologische resten vanaf de late Middeleeuwen is gehandhaafd terwijl de hoge verwachting op resten vanaf de late IJstijd tot de Vroege Middeleeuwen naar beneden werd bijgesteld door de afwezigheid van een intacte veentop. Binnen het onderhavige plangebied kan de top van het Hollandveen wel intact zijn.

Op basis van bovenstaande gegevens en het vigerende provinciale en wettelijke beleidskader is geadviseerd een archeologisch onderzoek in de vorm van een bureauonderzoek en een archeologisch onderzoek met controleboringen uit te laten voeren indien het te verstoren oppervlakte groter is dan 100m² en dieper gaat dan 30 cm onder het maaiveld. Dit bureauonderzoek is in week 25 van 2011 uitgevoerd.

Onderzoeksresultaten

Uit het archeologisch onderzoek (zie de rapportage van de Grontmij d.d. juli 2011 in de bijlage) is gebleken zich in het plangebied geen behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn.

Samenvattend gold zoals genoemd een lage (Paleolithicum-Mesolithicum) tot middelhoge (Neolithicum) verwachting voor het aantreffen van archeologische vindplaatsen uit het de vroege prehistorie, een middelhoge verwachting voor het aantreffen van archeologische waarden uit de late prehistorie en de Romeinse tijd. De verwachtingswaarde voor vindplaatsen uit de Middeleeuwen was hoog vanwege het voorkomen van een getij-inversierug in de ondergrond. Deze hoger gelegen ruggen waren een uitstekende plek voor bewoning in het onbedijkt gebied tijdens de middeleeuwen. De archeologische verwachting uit de Nieuwe Tijd was laag. Op basis van oude kaarten kon worden geconcludeerd dat zich binnen het plangebied tot in het derde kwart van de 20^e eeuw geen bewoning heeft plaatsgevonden. De grond was lange tijd in gebruik als akkerland en in de 20^e eeuw ook als boomgaard.

Naar aanleiding van resultaten van het veldonderzoek konden de verwachtingen naar beneden toe bijgesteld worden. Ter plaatse van het plangebied ligt een grote getijinversierug zoals op het AHN reeds zichtbaar was. Deze geulafzettingen hebben een groot deel van het onderliggende veenniveau en Formatie van Naalddijk verwijderd, waardoor de kans op het aantreffen van archeologische waarden uit de prehistorie en Romeinse tijd vrijwel nihil is. De verwachting voor de middeleeuwen kan worden bijgesteld naar middelhoog. Er werden geen cultuurlagen of vondsten aangetroffen uit de middeleeuwen. In geen van de boringen werden archeologische resten of antropogene lagen aangetroffen met uitzondering van de donkergrijze laag in boring 6 (tussen 0.30 en 0.50 meter beneden maaiveld), die geïnterpreteerd kan worden als insteek van een voormalige sloot of recente verstoring. Aangezien het booronderzoek een steekproef is, kan niet echter worden uitgesloten dat zich bij graafwerkzaamheden resten uit deze periode aan het licht komen. De lage verwachting voor vondsten uit de Nieuwe Tijd blijft gehandhaafd.

Conclusie

Binnen het plangebied werden zoals vermeld geen behoudenswaardige archeologische waarden aangetroffen. Een nader archeologisch onderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht. Het is echter niet uit te sluiten dat ondanks er op bovenvermelde locatie geen behoudenswaardige archeologische waarden zijn aangetroffen tijdens het vooronderzoek, toch relevante archeologische sporen en vondsten in de bodem verborgen zijn en dat deze in de uitvoeringsfase van toekomstige graafwerkzaamheden aan het licht komen. Voor dergelijke vondsten bestaat een wettelijke meldingsplicht op grond van artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ). Om er voor te zorgen dat aan deze wettelijke plicht wordt voldaan bij het eventueel aantreffen van sporen en/of vondsten tijdens de uitvoering van de werkzaamheden, dient in het uitvoeringsbestek de volgende tekst te worden opgenomen:

"Archeologie

Ondanks er bij het vooronderzoek geen behoudenswaardige archeologische waarden werden aangetroffen, is niettemin de kans aanwezig dat archeologische sporen en vondsten in de bodem aanwezig zijn en dat deze in de uitvoeringsfase van de graaf- en inrichtingswerkzaamheden aan het licht komen.

Voor dergelijke vondsten bestaat een wettelijke meldingsplicht ex. artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ). Bij graafwerkzaamheden dient men dan ook attent te zijn op eventuele vondsten. Opdrachtgever verplicht de aannemers om attent te zijn op eventuele vondsten en/of sporen tijdens de werkzaamheden en verplicht hen archeologische vondsten onverwijld te melden bij de Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland (SCEZ) te Middelburg."

Verder kan worden opgemerkt dat uit het rapport blijkt dat het zuidelijke deel van het plangebied niet is onderzocht. Zodoende is door de SCEZ geadviseerd hier een dubbelbestemming voor op te nemen, zodat er bij uitvoerende werkzaamheden die dieper reiken dan 30 cm en 100m² afzonderlijk archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd.

4.8 Luchtkwaliteit

Algemeen

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Hierdoor zijn overheden bij besluiten, waarbij het aspect luchtkwaliteit aan de orde is, verplicht de grenswaarden, genoemd in de Wet luchtkwaliteit, in acht te nemen ten aanzien van voor luchtverontreiniging gevoelige bestemmingen. In de bijlage is een onderzoeksrapportage opgenomen aangaande luchtkwaliteit. In deze paragraaf worden de resultaten van dit onderzoek kort weergegeven.

Wet luchtkwaliteit

In de nabijheid van wegen kan sprake zijn van lokale luchtverontreiniging. Deze luchtverontreiniging kan negatieve effecten hebben op de gezondheid. Bij nieuwe bestemmingen langs wegen mag geen sprake zijn van een overschrijding van de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet luchtkwaliteit. Ook indien wijzigingen in de bestaande verkeersstructuur of structurele veranderingen in de verkeersintensiteiten plaatsvinden, mag dit niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden niet alleen bij bestaande (gevoelige) functies, maar ook dicht bij de weg.

De Wet luchtkwaliteit is op 15 november 2007 van kracht geworden. De nieuwe wet is nodig omdat de aanleg van een groot aantal bouwprojecten en bestemmingsplannen is stilgelegd door uitspraken van de afdeling Bestuursrecht van de Raad van State. De nieuwe wet geeft meer armslag om ruimtelijke plannen die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit uit te voeren.

De nieuwe wet regelt net als zijn voorganger, het Besluit luchtkwaliteit 2005, dat zeezout in de lucht niet meegerekend hoeft te worden bij vaststelling van de concentraties fijnstof. Zeezout is van natuurlijke oorsprong en ongevaarlijk voor de gezondheid. In de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 staat hoeveel zeezout mag worden afgetrokken van de fijnstof-concentratie. Het overgrote deel van het fijnstof in Nederland is van natuurlijke oorsprong of waait over vanuit het buitenland. Soorten fijnstof van natuurlijke oorsprong zijn bijvoorbeeld opstuivend zand, zeezout, bodemstof en plantmateriaal (bijvoorbeeld stuifmeel). Slechts een zesde wordt veroorzaakt door menselijke activiteiten (antropogene fijnstof) in Nederland. Daardoor kan Nederland zelfs met alle denkbare maatregelen niet op tijd voldoen aan de Europese normen voor fijnstof.

De Raad van State heeft aangegeven dat het voor de hand ligt alleen te kijken naar het fijnstof dat door mensen wordt veroorzaakt. VROM heeft een Meetregeling luchtkwaliteit 2005 gemaakt. Door deze regeling hoeft zeezout niet te worden meegeteld in fijnstof. Zeezout is een natuurlijk fijnstof die onschadelijk is voor de gezondheid. De norm zal ook met de zeezout-af trek nog vaak worden overschreden. Het niet meerekenen van zeezout zal dus wat meer mogelijkheden geven voor ruimtelijke projecten.

De Meetregeling luchtkwaliteit 2005, gebaseerd op het Besluit luchtkwaliteit 2005, regelt hoeveel fijnstof van natuurlijke oorsprong mag worden afgetrokken van de fijnstof-concentraties in de lucht. Dit wordt wel de 'zeezout-af trek' genoemd. De meetregeling is in juli 2005 in de Staatscourant gepubliceerd en is tegelijkertijd met het Besluit luchtkwaliteit 2005 in werking getreden. Hiervoor in de plaats komt de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

De regeling staat voor fijnstof een vaste aftrek toe van 6 dagen van de berekende waarde. De dagnorm houdt in dat de norm voor fijn stof maximaal 35 dagen mag worden overschreden. Deze aftrek is toegepast in de bijlagen 2 en 4.

Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijnstof. De aftrek varieert van 3 microgram per kubieke meter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) tot 7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor de gemeente Goes bedraagt deze aftrek 6 microgram per kubieke meter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$). Deze aftrek is toegepast in de bijlagen 2 en 4.

Gevoelige bestemmingen

Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) behorend bij de Wet luchtkwaliteit is op 16 januari 2009 in werking treden. Daarin worden de volgende locaties aangemerkt als voor luchtverontreiniging gevoelige bestemmingen:

- Gebouwen, geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik:

- a. ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen;
- b. ten behoeve van kinderopvang;
- c. als verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis;
- d. ten behoeve van een combinatie van functies als genoemd onder a, b of c.

Bepalen van het onderzoeksgebied

Het onderzoek is beperkt tot de Oranjeweg, de enige weg met een betrekkelijk hoge verkeersintensiteit in de onmiddellijke nabijheid van het bouwplan.

Beoordelingspunten

De beoordelingspunten zijn zodanig gekozen dat mag worden aangenomen dat ze representatief zijn voor de luchtkwaliteit in een gebied van tenminste 200 m². De concentraties van stikstofdioxide en van zwevende deeltjes (PM₁₀) zijn bepaald binnen 5 meter van de wegrand, conform het Meet- en regelvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit.

Wijziging verkeersstructuur/intensiteiten

Door de bouw van het schoolgebouw zullen de intensiteiten en de samenstelling van het verkeer op de Oranjeweg slechts in geringe mate toenemen. Aan de hand van verkeerstellingen uit 2007 is de uitgangssituatie voor 2011 in beeld gebracht. Voor 2020 is de gerealiseerde situatie in beeld gebracht. De verkeersintensiteit voor 2020 is afkomstig uit het verkeersmodel Goes en berekend door DHV. Daarmee is de luchtkwaliteit in 2011 en 2020 langs die wegen berekend.

Maatgevende stoffen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂) het meest maatgevend, omdat deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde in het Besluit luchtkwaliteit veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof van belang. De grenswaarde voor fijn stof (24-uursgemiddelde) wordt als gevolg van de hoge achtergrondconcentraties in grote delen van Nederland overschreden. Het terugdringen van deze hoge concentraties is in de eerste plaats een taak van de rijksoverheid. Volgens recente jurisprudentie moet de lokale overheid wel die maatregelen treffen die binnen haar bevoegdheden passen. Van belang is daarbij dat een planologische ontwikkeling, gezien in groter verband, de verdergaande reductie van luchtverontreinigende stoffen door het rijk niet in gevaar brengt. Ruimtelijke maatregelen (bij voorbeeld het hanteren van een grotere afstand tussen gevoelige bestemmingen en verkeerswegen) hebben slechts een effect op de concentraties ter plaatse van de gevoelige bestemming. De uitstoot van luchtverontreinigende componenten en de bijdrage aan de achtergrondconcentratie blijft verder gelijk.

Daarnaast is een hoge concentratie fijnstof slechts in geringe mate verkeersgerelateerd. Andere stoffen uit het Besluit luchtverontreiniging (benzeen en dergelijke) hebben voor wat betreft het verkeer dat van die wegen gebruik maakt een beperkte invloed op de luchtkwaliteit nabij die wegen en worden daarom ook buiten beschouwing gelaten (zie Handreiking Meten en Rekenen Luchtkwaliteit, p. 23, 24 en 26, juni 2007). Er is in het plangebied geen sprake van grote parkeerterreinen of parkeergarages.

Door TNO zijn met het model CAR II testberekeningen uitgevoerd voor een situatie waarin intensiteiten en het aandeel vrachtverkeer sterk zijn overschat.

Uit deze berekeningen op basis van het Referentiescenario volgt dat de concentraties koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide zich ruim onder de grenswaarden bevinden. Voor de testberekening is uitgegaan van de volgende aannames, die de Nederlandse situatie (en zeker de Goese situatie) qua intensiteiten en samenstelling sterk overschatten: 350.000 motorvoertuigen per etmaal, 12,5% middelzwaar vrachtverkeer, 12,5% zwaar vrachtverkeer, toetsing op 15 meter van de middenlijn van de weg. Onder deze omstandigheden worden door het programma CAR II versie 5.0 voor de jaren 2004, 2010 en 2015 geen overschrijdingen voor koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide gerapporteerd. Omdat de achtergrondconcentraties voor de genoemde stoffen in Nederland niet sterk variëren is bovenstaande algemeen geldig.

CAR biedt geen mogelijkheden voor berekeningen van de concentraties lood, maar in het Jaaroverzicht Luchtkwaliteit 2002 van het RIVM is aangegeven dat de concentraties lood langs wegen al jaren geen probleem meer zijn door de invoering van loodarme en loodvrije benzine. De berekende concentraties benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en benzo(A)pyreen (BaP) zijn overigens wel terug te vinden in de bijlagen 3 en 5 met de rekenresultaten van CAR II. De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit langs de Oranjeweg is berekend met behulp van het CAR II-programma (versie 9.0.2). Dit programma is ontwikkeld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in opdracht van het Directoraat-Generaal milieubeheer, Directie Lucht en energie. Het CAR II-programma geldt als het standaardrekenprogramma voor luchtkwaliteit. Het programma kan onder meer berekeningen uitvoeren voor de maatgevende stoffen fijn stof en stikstofdioxide. Hierdoor is het programma slechts geschikt voor het verkrijgen van een algemeen beeld van de luchtkwaliteit en voor het opsporen van knelpunten. Deze methode is toegepast omdat de situatie voldoet aan de volgende eisen:

- a. de weg ligt in een stedelijke omgeving
- b. de rekenafstand ligt binnen de maximale rekenafstand van 30 meter t.o.v. de wegas
- c. er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de weg en de omgeving
- d. langs de weg bevinden zich geen afschermende constructies
- e. de weg is vrij van tunnels.

Voor de berekeningen van concentraties met het CAR II-programma is de afstand tot de wegas van 5 meter gebruikt voor zowel NO₂ als fijn stof. Dit is binnen de maximale afstanden tot de wegrand genoemd in de Handreiking Meten en Rekenen Luchtkwaliteit, p. 20. De berekende concentraties gelden voor een hoogte van 1,5 meter boven maaiveld. De invloed van de hoogte van de bebouwing is verwerkt in de verschillende wegtypes die in het programma ingevoerd kunnen worden.

Onderzoek

Voor een afstand van 5 meter van de Oranjeweg (de minimale rekenafstand; de school ligt verder van de weg verwijderd) zijn berekeningen naar de concentraties luchtverontreinigende stoffen uitgevoerd voor 2011 (bestaande situatie) en 2020 (schoolgebouw gerealiseerd).

Conclusie

1. Plandrempels voor stikstofdioxide en fijn stof worden in 2011 niet overschreden;
2. de jaargemiddelde concentraties voor stikstofdioxide en fijn stof zullen verder afgenomen zijn in 2020.

Verder kan worden opgemerkt dat scholieren behoren tot de groepen die extra gevoelig zijn voor de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Daarom is bouwen van scholen binnen 300 meter van rijkswegen of binnen 50 meter van provinciale wegen niet toegestaan in situaties waarin sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding. Dit is hier niet het geval (Besluit gevoelige bestemmingen).

Daarnaast adviseert de GGD (zie hoofdstuk 5.1.1 RIVM-rapport) niet te bouwen direct langs drukke wegen, waarbij 'druk' gedefinieerd is als een verkeersintensiteit van meer dan 10.000 mtv/etmaal. Dit is bij de Oranjeweg wel het geval. Het is daarom aan te bevelen:

- buitenruimten voor scholieren niet aan de zijde van de Oranjeweg te situeren;
- ramen van ruimten waarin leerlingen verblijven en die uitzien op de Oranjeweg permanent gesloten te houden (zie voor andere argumenten van deze aanbeveling ook het Akoestisch rapport bestemmingsplan Pontes);
- de ventilatielucht zoveel mogelijk te betrekken aan de zijden die niet uitzien op de Oranjeweg.

HOOFDSTUK 5 Juridische vormgeving

5.1 Planvorm

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding (plankaart) en de regels. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten gebouwen. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Het bestemmingsplan "De Weitjes Zuid" kan gekarakteriseerd worden als een zogenaamd 'ontwikkelingsplan' en vormt de juridische regeling voor de bouw van een middelbare school en voor een eventueel toekomstig vervangend clubgebouw bij de reeds aanwezige sportvelden binnen de stad Goes. Het plan kent verschillende bestemmingen, te weten "Groen", "Maatschappelijk", "Sport" en "Verkeer". De regels zijn opgebouwd uit Inleidende regels (hoofdstuk 1), Bestemmingsregels (hoofdstuk 2), Algemene regels (hoofdstuk 3) en Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4). In de volgende paragraaf worden de regels toegelicht. De verbeelding van "De Weitjes Zuid" bestaat uit één kaartblad.

5.2 Toelichting op de bestemmingen

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1 Begripsbepalingen

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende woorden toegekende betekenis.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSBEPALINGEN

Artikel 3 Groen 1

In dit artikel van het bestemmingsplan is bepaald dat er op de gronden die zijn aangewezen voor "Groen 1" plantsoenen, groenvoorzieningen, bermstroken, bermsloten, waterpartijen, watergangen en andere voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, (voet- en fiets)paden, bruggen, straatmeubilair, afvalverzamelvoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van openbaar nut en geluidwerende voorzieningen zijn toegestaan. Tevens is in dit artikel opgenomen dat er niet voor bewoning bestemde gebouwen zijn toegestaan met een maximale hoogte van 5.00 meter en een oppervlakte van 15 vierkante meter alsmede antennes (maximale hoogte 5.00 meter), lichtmasten (maximale hoogte 8.00 meter) en overige bouwwerken geen gebouwen zijnde, welke maximaal 2.00 meter hoog mogen bedragen. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - brandweer oefenterrein' (sb-bro) is het toegestaan deze gronden te gebruiken als oefenterrein voor de brandweer.

Artikel 4 Groen 2

Artikel 4 bepaald dat de gronden die bestemd zijn voor "Groen 2" zijn aangewezen voor plantsoenen, groenvoorzieningen, parken, bermstroken, bermsloten, waterpartijen, watergangen en andere voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, voorzieningen ten behoeve van openbaar nut en geluidwerende voorzieningen. Tevens is in dit artikel opgenomen dat niet voor bewoning bestemde gebouwen mogelijk zijn van een maximale hoogte van 5.00 meter en een maximale oppervlakte van 15m² alsmede antennes (maximale hoogte 5.00 meter), lichtmasten (maximale hoogte 8.00 meter) en overige bouwwerken geen gebouwen zijnde, welke maximaal 2.00 meter hoog mogen bedragen.

Artikel 5 Maatschappelijk

In artikel 5 is bepaald dat gronden met de bestemming "Maatschappelijk" bestemd zijn voor het uitoefenen van maatschappelijke activiteiten alsmede voor parkeervoorzieningen, tuinen, straatmeubilair, erven, paden en andere voorzieningen ten dienste van de bestemming. Tevens mogen er op deze gronden hoofdgebouwen, bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gerealiseerd. Het hoofdgebouw mag slechts in het bouwvlak worden gebouwd en mag maximaal 16 meter hoog bedragen. Tevens mogen er binnen dit bouwvlak bijbehorende bouwwerken (max. 3.20 meter) en bouwwerken geen gebouwen zijnde (2.00 meter) hoog worden gebouwd.

Artikel 6 Sport

De regels voor de bestemming "Sport" zijn bepaald in artikel 6. Hierin is opgenomen dat deze gronden bestemd zijn voor het uitoefenen van sportactiviteiten en sport- en speelvelden alsmede voor ondergeschikte horeca-activiteiten uitsluitend ten dienste van deze voorzieningen, parkeervoorzieningen, tuinen, terreinen, paden en andere voorzieningen ten dienste van de bestemming. Op deze gronden mogen niet voor bewoning bestemde gebouwen worden gebouwd van een maximale hoogte van 6.00 meter en bouwwerken geen gebouwen zijnde met een maximale hoogte van 4.00 meter.

Artikel 7 Verkeer

In artikel 7 is bepaald dat binnen de gronden die bestemd zijn als "Verkeer" wegen, straten en paden alsmede voor bij deze doeleinden behorende voorzieningen zoals parkeervoorzieningen, groen, water, waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, straatmeubilair, geluidwerende voorzieningen en afvalverzamelvoorzieningen. Binnen deze bestemming is het mogelijk om niet voor bewoning bestemde gebouwen te realiseren (max. 3.20 meter hoog) en bouwwerken geen gebouwen zijnde met een maximale hoogte van 2.00 meter. Tevens kunnen er lichtmasten en overige masten van een hoogte van 8.00 meter worden gerealiseerd.

Artikel 8 Waarde- Archeologie-1

In artikel 8 is bepaald dat de gronden die bestemd zijn voor "Waarde – Archeologie 1" primair bestemd zijn voor het behoud van het ter plaatse aanwezige archeologisch waardevol gebied en van de ter plaatse aanwezige vindplaatsen, niet zijnde beschermd van rijkswege.

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE BEPALINGEN**Artikel 9 Antidubbeltelregels**

Om misbruik van de bouwregels te voorkomen, is in dit artikel bepaald dat gronden, die al eens als berekeningsgrondslag voor een bouwvergunning hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen.

Artikel 10 Algemene bouwregels

De algemene bouwregels gelden voor alle bestemmingen. In de eerste plaats is opgenomen dat bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen die meer of minder bedragen dan in hoofdstuk 2 is voorgeschreven hoogste of minst toelaatbaar worden aangehouden. Tevens is opgenomen dat dit eveneens opgaat voor herbouw mits dit op dezelfde plek gebeurt.

Verder is in de algemene bouwregels bepaald wanneer er mag worden afgeweken van de op de verbeelding weergegeven bouwgrenzen en tot welke hoogte.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

In dit artikel zijn (verbods)bepalingen opgenomen over het gebruik van in dit plan begrepen gronden.

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel zijn een aantal algemene afwijkingsbepalingen opgenomen. Deze afwijkingen betreffen het overschrijden van bebouwingsgrenzen, geringe afwijkingen van het bestemmingsplan en een afwijking voor het oprichten van antennes en masten.

Artikel 13 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel zijn algemene wijzigingsbevoegdheden van burgemeester en wethouders opgenomen om nutsgebouwtjes te kunnen bouwen, voor het overschrijden van bebouwingsgrenzen en om geringe afwijkingen te kunnen laten plaatsvinden.

Artikel 14 Algemene procedureregels

Dit artikel bevat de procedureregels welke gelden bij de voorbereiding van een besluit tot afwijken.

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN**Artikel 15 Overgangsrecht**

In dit artikel betreft de overgangsbepalingen met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor niet wordt vergroot.

Artikel 16 Slotregel

De regels kunnen worden aangehaald onder de naam: Regels van het bestemmingsplan “De Weitjes Zuid”.

HOOFDSTUK 6 Economisch uitgangspunt

Conform artikel 3.1.6 Bro heeft onderzoek plaatsgevonden naar de economische uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling. Voor de nieuwbouw van Het Goese Lyceum is een investeringskrediet beschikbaar gesteld door de gemeenteraad. De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan en het begeleiden van de procedure maken hiervan onderdeel uit. De voor de bouw van de school benodigde gronden zijn eigendom van de gemeente. Tevens zijn voor de diverse te wijzigen onderdelen van de openbare ruimte en sportvelden aparte budgetten beschikbaar.

HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke toetsing en overleg

7.1 Maatschappelijke toetsing

De gemeente betreft de bevolking bij de voorbereiding van plannen op ruimtelijk gebied. Het ontwerp van het bestemmingsplan heeft in verband daarmee gedurende zes weken op het stadskantoor ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kunnen door een ieder zowel mondelinge als schriftelijke zienswijzen naar voren worden gebracht. Tevens is er voor het opstellen van het voorontwerp een klankbordgroep gevormd waarbij diverse partijen hun visie hebben gegeven op de inrichting van het bestemmingsplan.

7.2 Overleg

Vooroverleg

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, waar nodig, overleg gepleegd te worden met besturen van gemeenten, met Rijks- en Provinciale diensten etc. Voor dit plan is overleg gepleegd met:

- Klankbordgroep Pontes
- Provinciale Commissie Omgevingsbeleid, Subcommissie gemeentelijke plannen;
- Waterschap Scheldestromen;
- Veiligheidsregio Zeeland;
- SCEZ;
- Prorail.

Een verslag van de ingediende vooroverlegreacties alsmede de beantwoording ervan is als bijlage toegevoegd aan dit bestemmingsplan.

Tervisielegging

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ingevolge artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening juncto artikel 3.4 Algemene Wet Bestuursrecht voor een termijn van zes weken tervisie gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder een zienswijze op het voorontwerp indienen. Er zijn een tweetal zienswijzen ingekomen. Afschriften van de zienswijzen en de beantwoording ervan zijn verwerkt in een zienswijzennotitie en opgenomen in de bijlagen van het bestemmingsplan. De zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven om het voorontwerp aan te passen. Wel is er sprake van enkele ambtshalve wijzigingen. Het gaat hierbij o.a. om het toevoegen van de meest voorname conclusies van de verantwoording van het groepsrisico in de paragraaf externe veiligheid, het nader toelichten van economische uitgangspunten in hoofdstuk 6 en enkele ondergeschikte, grammaticale en niet-inhoudelijke wijzigingen. Tevens is het bebouwingspercentage van het bouwvlak binnen de bestemming Maatschappelijk verruimd van 70% naar 75% en is de afwijking om de bouwgrenzen zoals weergegeven op de verbeelding voor ondergeschikte onderdelen van gebouwen te verruimen van 1.50 meter naar 3.00 meter (artikel 10 sub 2 lid a). Laatste genoemde wijzigingen zijn gedaan omdat het ontwerp van de school niet geheel paste in het ontwerpbestemmingsplan. Voorgenoemde wijzigingen bieden enige flexibiliteit bij het inpassen van het ontwerp van de school.

HOOFDSTUK 8 Bijlagen

- Verslag en beantwoording vooroverlegreacties
- Vooroverlegreactie Provincie Zeeland
- Vooroverlegreactie VROM- Inspectie
- Vooroverlegreactie Veiligheidsregio Zeeland
- Advies Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland, mei 2011
- Rapportage onderzoek Luchtkwaliteit, februari 2011
- Rapportage akoestisch onderzoek, juli 2011
- Notitie natuurwaarden, april 2011
- Natuuronderzoek 2011, in zuidelijk deel Oostrand Goes
- Advies Veiligheidsregio Zeeland, juli 2011
- Risicoberekeningen Externe Veiligheid, mei 2011
- Verantwoording groepsrisico, juli 2011
- Zienswijzennotitie november 2011
- Vaststellingsbesluit hogere grenswaarden, december 2011.

Verslag vooroverleg bestemmingsplan De Weitjes Zuid

Indiener: Ministerie van I&M

Datum: 25 augustus 2011

Inhoud reactie:

Het ministerie van I&M wijst erop dat de conclusies van de verantwoording van de groepsrisico's ook in de toelichting worden opgenomen.

Beantwoording:

De conclusies uit de verantwoording groepsrisico's zijn toegevoegd in de paragraaf Externe Veiligheid.

Indiener: Provincie Zeeland

Datum: 24 augustus 2011

Inhoud reactie:

Provincie Zeeland heeft naar aanleiding van het voorontwerp geen opmerkingen.

Indiener: Waterschap Scheldestromen

Datum: 13 juli 2011

Inhoud reactie:

Waterschap Scheldestromen geeft aan dat het graven van een sloot op peil NAP-1,10m achter de Zomerweg niet de meest optimale oplossing is, om water te bergen omdat het grondwaterpeil zeker (en mogelijk wellicht aanzienlijk) zal dalen met name bij een peil van NAP-1,45m. Zodoende wordt voorgesteld om in overleg met het Waterschap een passende oplossing te vinden voor de waterberging.

Beantwoording:

In nauw overleg met het Waterschap Scheldestromen is de watertoets aangepast.

Indiener: Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland (SCEZ)

Datum: 25 juli 2011

Inhoud reactie:

Voor het bestemmingsplan De Weitjes Zuid is bij een extern bureau (Grontmij) archeologisch (veld)onderzoek uitgezet. Bij dit onderzoek zijn enkele grondboringen gedaan waarbij de resultaten zijn verwerkt in een onderzoeksrapport. De SCEZ geeft aan dat zij kunnen instemmen met de conclusies en aanbevelingen van het onderzoeksrapport. Hoewel de verwachting hoog is, zijn er geen behoudenswaardige vindplaatsen aangetroffen. Zodoende acht de SCEZ dat archeologisch vervolgonderzoek niet noodzakelijk is.

Verder merkt de SCEZ op dat conform de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is voorgeschreven dat een bestemmingsplan een archeologische paragraaf dient te bevatten. De SCEZ adviseert zodoende in het bestemmingsplan De Weitjes Zuid een archeologische paragraaf op te nemen waarin wordt verwezen naar de conclusies en aanbevelingen van het archeologisch onderzoeksrapport. Verder doet de SCEZ het voorstel om een passage op te nemen voor de mogelijke trefkans van vondsten bij graafwerkzaamheden en dat deze eventuele vondsten gemeld dienen te worden bij de SCEZ.

Beantwoording:

De vooroverlegreactie is conform de gedane opmerkingen verwerkt in het bestemmingsplan. Verder kan nog worden opgemerkt dat er alsnog een archeologische dubbelbestemming is opgenomen in het zuidelijke gedeelte van het plangebied. Uit het onderzoeksrapport van de Grontmij is namelijk gebleken dat niet hele plangebied is onderzocht op archeologie. Aangezien op de niet- onderzochte te delen niet in de grond wordt geroerd is niet noodzakelijk geacht op voorhand dit onderzoek aan te passen. Indien er toch graafwerkzaamheden op deze locatie uitgevoerd zullen worden zal alsnog archeologisch onderzoek worden verricht.

Indiener: Veiligheidsregio Zeeland

Datum: 5 september 2011

Inhoud reactie:

De Veiligheidsregio Zeeland constateert in haar reactie dat de onderdelen uit het advies van juli 2011 conform advies zijn verwekt in het bestemmingsplan waaronder diverse fysieke en organisatorische maatregelen ter verbetering van de externe veiligheid. De Veiligheidsregio Zeeland ziet zodoende geen aanleiding om in aanvulling op het al aangehaalde pre-advies aanvullend te adviseren.