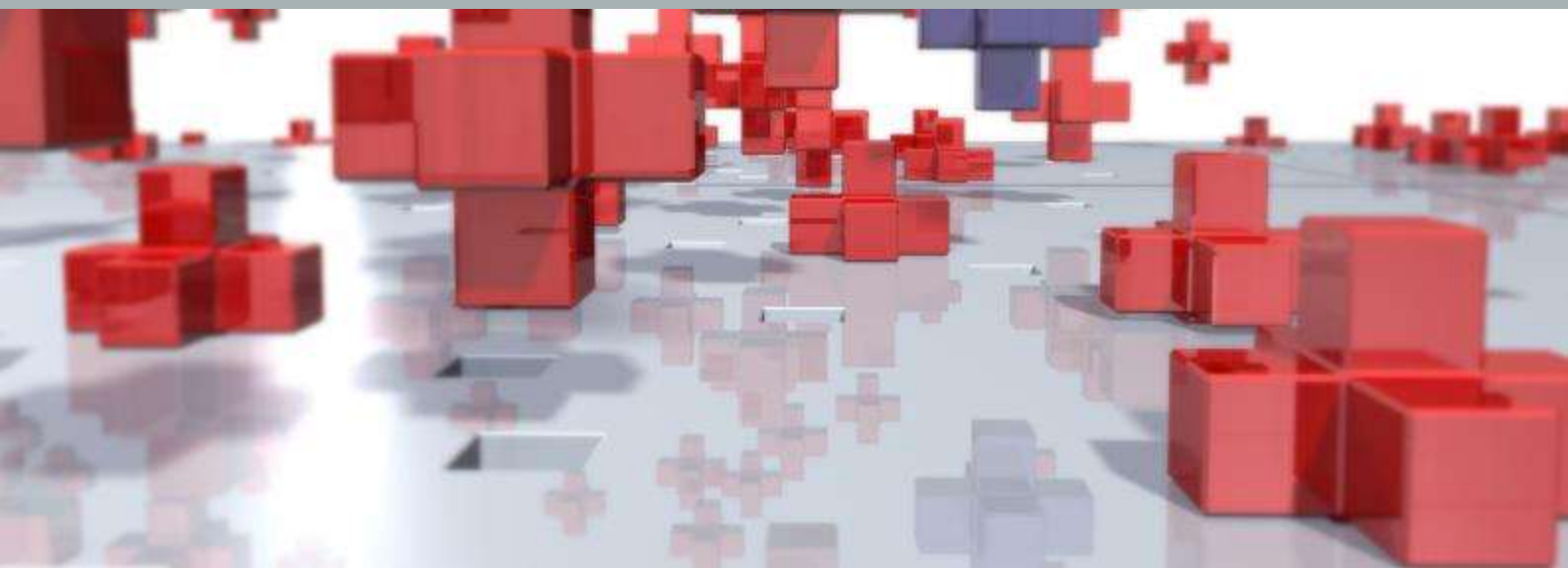


Bestemmingsplan Gilde Vakcollege Gorinchem

Gemeente Gorinchem

Ontwerp



Bestemmingsplan Gilde Vakcollege Gorinchem

Gemeente Gorinchem

Ontwerp

Rapportnummer: P03738

IMRO-identificatienummer: NL.IMRO.0512.2021201-3001

Datum: 31 mei 2022

Opdrachtgever: HEVO B.V.

Projectteam BRO: JvdA, RFe

Concept: maart 2021, augustus 2021

Voorontwerp: december 2021

Ontwerp: mei 2022

BRO
Vestiging Amsterdam
Sarphati Plaza
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99
E info@bro.nl

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Plangebied	4
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	5
1.4 Leeswijzer	6
2. PLANBESCHRIJVING	7
2.1 Huidige situatie	7
2.2 Nieuwe situatie	8
3. BELEIDSKADER	10
3.1 Rijksbeleid	10
3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	10
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	11
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	11
3.2 Provinciaal beleid	12
3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland	12
3.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland	14
3.2.3 Provinciaal milieubelang	17
3.3 Gemeentelijk beleid	18
3.3.1 Structuurvisie 2015 Gemeente Gorinchem	18
3.3.2 Visie van de stad 'Gorcum open vesting'	19
4. OMGEVINGSASPECTEN	20
4.1 Verkeer en parkeren	20
4.1.1 Toetsingskader	20
4.1.2 Onderzoek	21
4.1.3 Conclusie	24
4.2 Wegverkeerslawaaï	25
4.2.1 Toetsingskader	25
4.2.2 Onderzoek	25
4.2.3 Conclusie	27
4.3 Luchtkwaliteit	27
4.3.1 Toetsingskader	27
4.3.2 Onderzoek	27
4.3.3 Conclusie	29
4.4 Bedrijven en milieuzonering	29
4.4.1 Toetsingskader	29
4.4.2 Onderzoek	30
4.4.3 Conclusie	31
4.5 Externe veiligheid	31
4.5.1 Toetsingskader	31

4.5.2 Onderzoek	31
4.5.3 Conclusie	34
4.6 Ecologie	34
4.6.1 Toetsingskader	34
4.6.2 Onderzoek	35
4.6.3 Conclusie	37
4.7 Bodem	37
4.7.1 Toetsingskader	37
4.7.2 Onderzoek	37
4.7.3 Conclusie	38
4.8 Water	39
4.8.1 Toetsingskader	39
4.8.2 Onderzoek	40
4.8.3 Conclusie	42
4.9 Archeologie en cultuurhistorie	42
4.9.1 Toetsingskader	42
4.9.2 Onderzoek	42
4.9.3 Conclusie	43
4.10 Kabels en leidingen	43
4.10.1 Toetsingskader	43
4.10.2 Onderzoek	43
4.10.3 Conclusie	43
4.11 M.e.r.-beoordeling	43
4.11.1 Toetsingskader	43
4.11.2 Onderzoek	44
 5. JURIDISCHE PLANOPZET	 45
5.1 Plansystematiek	45
5.2 Opbouw regels	45
5.3 Toelichting bij de regel	45
 6. UITVOERBAARHEID	 47
6.1 Economische uitvoerbaarheid	47
6.1.1 Financieel economische haalbaarheid	47
6.1.2 Kostenverhaal	47
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	48
6.2.1 Omgevingsdialoog	48
6.2.2 Vooroverleg	48
6.2.3 Inspraak	48
6.2.4 Vaststellingsprocedure, toepassing gecoördineerde procedure	49

SEPARATE BIJLAGEN

- Bijlage 1: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
- Bijlage 2: Akoestisch onderzoek industrielawaai
- Bijlage 3: Quicksan flora en fauna
- Bijlage 4: Stikstofdepositieberekeningen
- Bijlage 5: Externe veiligheid
- Bijlage 6: Verantwoording groepsrisico
- Bijlage 7: Waterparagraaf
- Bijlage 8: M.e.r.-aanmeldnotitie
- Bijlage 9: Verkennend en nader bodemonderzoek
- Bijlage 10: Regenwatercompensatie en infiltratieonderzoek
- Bijlage 11: Verkeersonderzoek
- Bijlage 12: Nota van inspraak

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De initiatiefnemer wil aan de Haarweg 1-5 te Gorinchem een nieuw schoolgebouw realiseren. In de te realiseren nieuwbouw zal het Gilde Vakcollege worden gehuisvest. Op het omliggende terrein komen parkeervoorzieningen en verblijfsgebied. Tevens is een sportzaal in de nieuwbouw voorzien.

De voorgenomen ontwikkeling past niet geheel binnen de bestemmingsplanregels van het geldende bestemmingsplan “Gorinchem-Noord” (onherroepelijk; vastgesteld op 27 januari 2011). In principe past de ontwikkeling van een school functioneel binnen de geldende bestemming ‘Gemengd’, echter is er ter plaatse van het plangebied de functieaanduiding ‘manege’ opgenomen. Bovendien zijn de bouw mogelijkheden niet toereikend voor het beoogde nieuwbouwpand. Om de ontwikkeling toch mogelijk te maken, is een gedeeltelijke wijziging (partiële herziening) van dit bestemmingsplan noodzakelijk. Onderhavig bestemmingsplan maakt het mogelijk om de gewenste school te realiseren en geeft de nieuwe kaders voor het plangebied aan. Voor het concrete bouwplan wordt een omgevingsvergunning voor het bouwen verleend op basis van dit bestemmingsplan. Hierbij wordt een gecoördineerde procedure toegepast. Zie hierover nader par. 6.2.

1.2 Plangebied

Het plangebied is gelegen op het perceel, kadastraal bekend als Gorinchem, sectie H, nr. 715. Het perceel heeft een omvang van circa 16.300 m². Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Haarweg en aan de zuidzijde door de Hoefslag. Direct ten westen van het plangebied ligt Dierenasiel Gorinchem. Aan de oostzijde wordt het plangebied deels begrensd door de Grote Haarsekade en drie woningen gelegen aan de Haarweg. Op de onderstaande luchtfoto's is de ligging van het plangebied en zijn directe omgeving te zien. Het ligt aan de noordrand van Gorinchem, binnen de bebouwde kom en ten noorden van de Rijksweg A15.



Figuur 1.1: Ligging plangebied binnen de kern Gorinchem



Figuur 1.2: Globale begrenzing plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Bestemmingsplan – Gorinchem-Noord

Binnen het vigerend bestemmingsplan 'Gorinchem-Noord', dat onherroepelijk is en is vastgesteld op 27 januari 2011, geldt voor de projectlocatie de bestemming 'Gemengd'. Zie de uitsnede in figuur 1.3. Er is in de noordoosthoek van het plangebied één bouwvlak met een beperkte omvang (ca. 25 m²) opgenomen. Ter plaatse van het plangebied is de functieaanduiding 'manege' opgenomen.



Figuur 1.3: uitsnede vigerend bestemmingsplan Gorinchem-Noord, met plangebied in blauw kader

Het beoogde schoolgebouw past hiermee functioneel niet binnen de kaders van het bestemmingsplan. Bovendien is er geen bouwvlak opgenomen en moet er worden afgeweken van de geldende bouwregels. Om deze redenen is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk. Onderhavig bestemmingsplan maakt het mogelijk om de gewenste school te realiseren en geeft de nieuwe kaders aan het plangebied.

Bestemmingsplan – ‘Paraplubestemmingsplan Parkeren’

De gemeente Gorinchem heeft op 28 november 2019 het ‘paraplubestemmingsplan parkeren’ vastgesteld. Hierin is het parkeerbeleid van de gemeente vastgelegd. De gemeente Gorinchem is verdeeld in drie gebieden: centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied. Het plangebied is gelegen in het gebied ‘rest bebouwde kom. Het parkeerbeleid van de gemeente Gorinchem stelt voor een ROC (de meest vergelijkbare onderwijsvorm) in de ‘rest bebouwde kom’ een autoparkeernorm van 5,2 parkeerplaatsen per 100 leerlingen. De parkeerbehoefte wordt volledig op eigen terrein opgelost. Hiermee wordt voldaan aan de gestelde parkeernorm. De specifieke doorwerking van het bestemmingsplan ‘Paraplubestemmingsplan Parkeren’ wordt behandeld in paragraaf 4.1.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 waarin een beschrijving van het plan is opgenomen. De daaropvolgende hoofdstukken vormen de verantwoording van de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. In hoofdstuk 3 wordt het Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 4 wordt inzicht gegeven in diverse planologische aspecten die van belang zijn voor het voorliggende bestemmingsplan. In hoofdstuk 5 is de juridische toelichting op de planopzet gegeven. In het laatste hoofdstuk komt de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

2. PLANBESCHRIJVING

2.1 Huidige situatie

Het plangebied betreft de locatie aan de Haarweg 1-5 aan de noordkant van Gorinchem en bestaat momenteel grotendeels uit grasland. Aan de noordzijde is momenteel een paardenbak gesitueerd met bijhorende opstallen. Aan de zuid-, oost- en noordzijde wordt het plangebied omzoomd door afwateringsgreppels welke bij het waterschap een 'C-status' hebben. Dit zijn wateren die van tertiair belang zijn voor het waterbeheer waarvoor geen jaarlijkse onderhoudsplicht geldt. Een deel van de greppel aan de zuidzijde heeft geen beschermde status.



Figuur 2.1: Plangebied vanuit het zuidoosten (boven) en het noordoosten (onder)

2.2 Nieuwe situatie

De initiatiefnemer is voornemens een nieuw schoolgebouw te realiseren voor het Gilde Vakcollege. De bestaande opstallen worden gesloopt en de paardenbak wordt verwijderd. De footprint van het nieuwe gebouw zal ca. 5.211 m² bedragen. Het gebouw zal bestaan uit drie diagonaal gelegen aangesloten kolommen. Aan de westzijde zal er tevens een sportzaal gerealiseerd worden met een oppervlakte van 1.030 m². Het bouwplan wordt nog nader uitgewerkt. Daarom wordt in het voorliggende bestemmingsplan een wat ruimer bouwvlak opgenomen (zie de rode contour in figuur 2.2), dat voor maximaal 70% mag worden bebouwd.

Aan de oostzijde van het te realiseren schoolgebouw zal een parkeervoorziening gerealiseerd worden. De parkeerplaats zal plaats bieden aan 22 auto's, 550 fietsen en 75 scooters. Deze parkeervoorziening wordt in oostelijke richting ontsloten via de Grote Haarsekade en Kleine Haarsekade. Aan de westzijde wordt nog eens 26 autoparkeerplaatsen gerealiseerd, waarmee er in totaal 48 autoparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Deze laatstgenoemde parkeerplaatsen worden ontsloten via de Haarweg.

De precieze ligging van het te realiseren schoolgebouw en sportvoorziening volgens het huidige bouwplan is in figuur 2.2 weergegeven. Hierin zijn ook de (fiets)parkeervoorzieningen en de ontsluiting zichtbaar. Hierbij is rekening gehouden dat het bouwvlak op voldoende afstand ligt ten opzichte van nabij gelegen woningen. Hierop wordt in paragraaf 4.4 nader ingegaan.

Bij de realisatie van het pand wordt rekening gehouden met duurzaamheid en klimaatadaptatie. Zo wordt het regenwater middels buffers opgevangen (zie paragraaf 4.8) en zullen op het dak van de school 1.400 PV panelen geplaatst worden, zodat de gebouwgebonden installaties energieneutraal zijn.



Figuur 2.2: Toekomstige situatie

In figuur 2.3 wordt een aantal impressies van het nieuw te realiseren schoolgebouw weergegeven.



Figuur 2.3: Visualisatie nieuw schoolgebouw vanaf de Hoefslag (boven) en ter plaatse van de entree (onder)

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader dat relevant is voor het plan toegelicht en wordt het plan hieraan getoetst. Er is sprake van een doorwerking van beleid dat is vastgesteld op verschillende niveaus van bestuur.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, die momenteel gepland staat voor 1 januari 2023, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Deze is vastgesteld op 9 september 2020. De NOVI is vastgesteld op grond van de huidige regelgeving (dus als structuurvisie) en zal bij inwerkingtreding van de Omgevingswet gelden als Nationale omgevingsvisie in de zin van de Omgevingswet. De NOVI vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die met uitzondering van paragraaf 4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone is komen te vervallen. Daarnaast vervangt de NOVI delen van het Nationaal Waterplan, de Natuurvisie en het Nationaal Milieubeleidsplan.

Inhoudelijk gezien bevat de NOVI een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen wordt voorkomen.

Doorwerking plangebied

Het onderhavige plan bevindt zich niet in de nationale hoofdstructuur en omvat geen ontwikkelingen

van nationaal belang. Het beleid inzake het realiseren van een school wordt dan ook neergelegd bij de decentrale overheden.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de (voormalige) SVIR die juridische borging vragen, zijn geborgd in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Doorwerking plangebied

Zoals reeds in paragraaf 3.1.1 is geconcludeerd treft onderhavige ontwikkeling geen nationale belangen.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: "De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zee-haventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen." Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien." (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Doorwerking plangebied

Het beoogde schoolgebouw past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling formeel mogelijk te maken, moet daarom van het bestemmingsplan worden afgeweken. Bij een afwijking van een bestemmingsplan is het doorlopen van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking (art. 3.1.6. lid 2 Bro) verplicht voor iedere 'nieuwe stedelijke ontwikkeling', als bedoeld in art. 1.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

De vmbo-school het Gilde is gevestigd in de Gildewijk in Gorinchem. Het betreft hier een school uit de jaren 50 die diverse keren verbouwd en vergroot is. De school is aan het einde van zijn technische levensduur. Verder zijn er geen uitbreidingsmogelijkheden meer en dit terwijl de school nog steeds groeiende is. Leerlingen komen uit de gehele regio en ook de bereikbaarheid van deze school is niet optimaal.

Gezien bovenstaande is er in 2016 een verzoek gedaan bij de gemeente Gorinchem om nieuwbouw te mogen realiseren. De gemeente heeft hier zijn goedkeuring aangegeven en de locatie In Gorinchem Noord hiervoor aangewezen. Op deze locatie zijn al meerdere scholen gehuisvest en de vmbo-school het Gilde sluit hierbij goed aan.

In 2020 is door de regio aangegeven dat het een goed plan zou zijn om de diverse scholen in Gorinchem Noord te transformeren naar een beroepencampus met een Innovatie en Afstudeer Centrum(IAC) als hart hiervan. De ontwikkeling van het Gilde sluit hier goed bij aan en kan gezien worden als de eerste bouwsteen om te komen tot deze nieuwe campus.

De voorbereidingen tot de realisatie van de nieuwe school voor het vmbo zijn al in gang gezet. Planning is om deze in 2023 operationeel te hebben. Gezien het feit dat de school goed past in de campus gedachte zijn er door het Rijk subsidies verstrekt. Dit om ervoor te zorgen dat deze school een toegevoegde waarde heeft niet alleen voor de vmbo scholieren maar ook voor de vorming van de genoemde campus.

De vervangende nieuwbouw van het Gilde Vakcollege voorziet in een behoefte, op basis van de belangrijkste beleidskaders en trends en ontwikkelingen:

- Goede, gezonde en functionele onderwijshuisvesting is belangrijk voor een optimale ontwikkeling van leerlingen. Een modern schoolgebouw, dat aansluit op een hedendaags onderwijsconcept, levert daarin een belangrijke bijdrage. Veel schoolgebouwen zijn echter 'op'. Ze zijn dermate verouderd dat vervangende nieuwbouw noodzakelijk is. Dit geldt ook voor het gebouw van het Gilde. Om te kunnen voorzien in de optimale ontwikkeling van leerlingen én een aantrekkelijke werkomgeving te creëren voor leraren is vervangende nieuwbouw noodzakelijk. Een nieuw gebouw is duurzamer en beter toegerust op hedendaags onderwijs en ontwikkelingen in de toekomst.
- Doordat het leerlingenaantal blijft groeien, is er behoefte aan extra ruimte. Er zijn geen uitbreidingsmogelijkheden meer op de huidige locatie. Daarnaast hebben ook ouders en (nieuwe) leraren in toenemende mate behoefte aan een gezonde, frisse en moderne schoolomgeving. Dit maakt vervangende nieuwbouw, zoals beoogd door het initiatief, ook belangrijk voor het toekomstperspectief van de school.
- Het initiatief speelt in op een kwalitatieve behoefte op het gebied van gezondheid en duurzaamheid, door een duurzaam, groen en gezond gebouw te realiseren met een sterke relatie met het groene karakter van de omgeving. Van binnen kijk je uit over de groene omgeving. Ook beschikt het nieuwe gebouw onder andere over veel daglicht, een goed binnenklimaat en een groot aanbod aan sportfaciliteiten.

Het plan voldoet daarmee aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Op 20 februari 2019 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Omgevingsvisie Zuid-Holland vastgesteld.

De Omgevingsvisie betreft een redactionele omzetting van de bestaande provinciale beleidsdocumenten, zonder inhoudelijke verandering van beleid of regels. Vandaar dat in de volgende paragraaf de 'oude' structuurvisie aan de orde komt. In de Omgevingsvisie is al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd.

De provincie ziet zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving:

1. Naar een klimaatbestendige delta

De provincie wil de fysieke leefomgeving zo inrichten dat deze klimaatbestendig blijft. De extreme weersomstandigheden moeten niet leiden tot onnodige schade aan gebouwen, infrastructuur, landbouw en economie. De provincie wil blijven beschikken over voldoende zoetwater. Daarvoor werkt de provincie met verschillende overheden en andere organisaties samen aan regionale adaptatiestrategieën en het nationale Deltaprogramma. Centraal vertrekpunt daarbij is dat meer ruimte wordt geboden aan het water. De provincie werkt aan de bescherming van mensen en economie tegen overstromingen. Bij nieuwe ruimtelijke projecten wordt rekening gehouden met de impact van klimaatverandering.

2. Naar een nieuwe economie: the next level

We gaan van een fossiele economie over naar een circulaire economie. Een ontwikkeling met grote gevolgen voor onze dragende economische clusters, met name het haven-industrieel complex en de glastuinbouw. In de stap naar een circulaire economie in 2050 wordt hergebruik van grondstoffen een nieuw verdienmodel. De provincie bevordert nieuwe werkgelegenheid en zet in op digitalisering van de economie. Innovatie in het midden- en kleinbedrijf wordt gestimuleerd, onder andere via nauwe samenwerking tussen de diverse economische sectoren en de kennis- en onderwijsinstellingen die onze regio herbergt. Bij goederentransport zet de provincie in op het realiseren van meer toegevoegde waarde voor de regio. Via inzet op een aantrekkelijke en gezonde woon- en werkomgeving worden bedrijven, kenniswerkers en andere talenten getrokken. De technologisering en digitalisering vragen om nieuwe arrangementen voor scholing en inzetbaarheid

3. Naar een levendige meerkernige metropool

Zuid-Holland staat voor de opgave om in het komende decennium een fors aantal woningen te realiseren en om de woonvoorraad te verduurzamen. De uitdaging is om de stap te maken naar een gezonde, sociale en duurzame samenleving. Om die vitale samenleving te realiseren is meer nodig dan woningbouw alleen. Het economisch potentieel kan beter benut worden door de steden met hun afzonderlijke kwaliteiten te verbinden tot één metropolitaan gebied. Het leef- en vestigingsklimaat daarin kan versterkt worden door stad en land goed te verbinden, door ruimte te bieden voor groen en water in de stad, door een evenwichtige woningvoorraad en passende werklocaties. De vitaliteit van de stad is ook gebaat bij cultuur, kenniscentra en aantrekkelijke binnensteden.

4. Energievernieuwing

Zuid-Holland gaat haar energieaanpak vernieuwen. De focus ligt bij de steden, de industrie en de glastuinbouw. De provincie wil een slimme en schone economie zijn waar fossiele bronnen zijn vervangen door hernieuwbare bronnen.

De provincie neemt maatregelen om energie te besparen en het gebruik van aardgas drastisch te verminderen. Dat wordt gedaan bijvoorbeeld met het uitbreiden van warmtenetten. In de toekomst is de Warmterotonde de verbinding tussen aanbieders en gebruikers van warmte; prima geschikt om kassen en steden te verwarmen. Om de energietransitie aan te jagen zet de provincie ook stevig in op

innovatie. De provincie zoekt naar nieuwe mogelijkheden voor energiegebruik uit wind, zon, biomassa, water en aardwarmte. De provincie wil ruimte bieden aan deze ontwikkeling.

5. Best bereikbare provincie

Zuid-Holland moet optimaal verbonden zijn en blijven met regionale, landelijke en internationale centra: de best bereikbare provincie van Nederland. Zuid-Holland zet daarom in op versterking van openbaar vervoer en gebruik van de fiets in de mobiliteitsketens van reizigers. Daarnaast moet vervoer over water een volwaardig alternatief zijn voor vervoer over de weg.

6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

De provincie Zuid-Holland wil de kwaliteit van de leefomgeving versterken door natuur, water, recreatie, landbouw, cultureel erfgoed en economie in samenhang te bezien. Daarbij wil de provincie de biodiversiteit vergroten, natuurinclusieve landbouw wordt de ruimte gegeven. Dit draagt bij aan een fijnmazig natuurnatuurnetwerk. Ook zet de provincie in op diervriendelijke veehouderij.

Doorwerking plangebied

De omgevingsvisie ziet op grootschalige ambities waar onderhavige bestemmingsplanherziening geen afbreuk aan doet. Het betreft een stedelijke ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied. Het plan is dan ook in lijn met de Omgevingsvisie Zuid-Holland.

3.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

De Omgevingsvisie Zuid-Holland beschrijft het strategische beleid van de provincie Zuid-Holland. De Omgevingsverordening ziet toe op de ruimtelijke regelgeving. De Omgevingsverordening is, met het oog op duurzame ontwikkeling, de bewoonbaarheid van de provincie en de bescherming en verbetering van het leefmilieu, gericht op het in onderlinge samenhang:

- a. bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en
- b. een goede omgevingskwaliteit;
- c. doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften; en
- d. zorgvuldig beheren, beschermen en ontwikkelen van de natuur, gelet op de intrinsieke waarde, dierenwelzijn, het behouden en herstellen van de biologische diversiteit, economische belangen, volksgezondheid en openbare veiligheid.

Voor dit bestemmingsplan zijn de volgende artikelen uit de Omgevingsverordening van belang:

Ruimtelijke kwaliteit

Op grond van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening (Ruimtelijke kwaliteit) kan een bestemmingsplan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
- b. als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo tenminste gelijk blijft door:
 1. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en

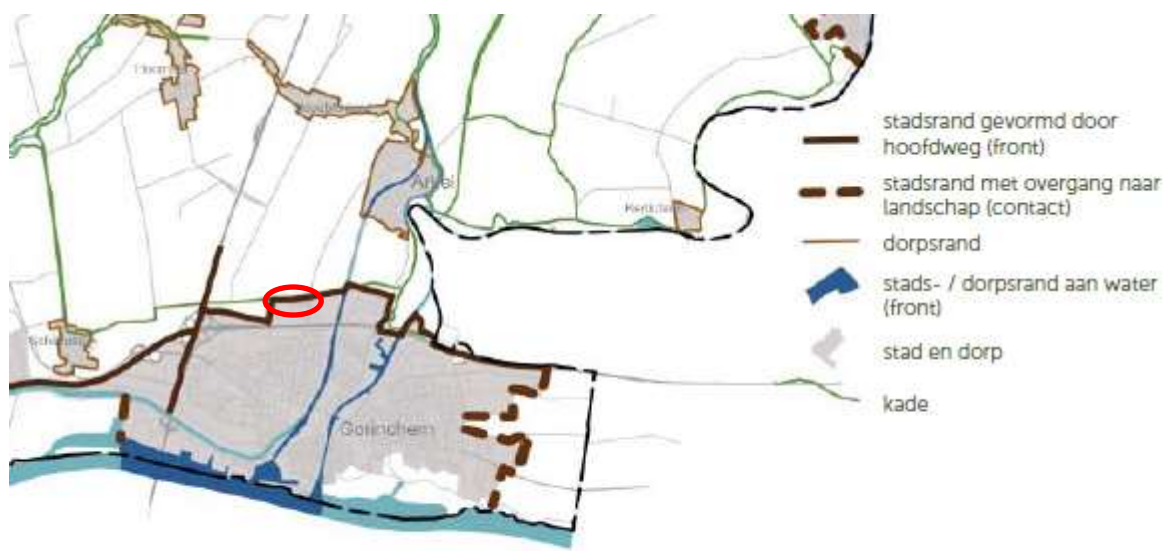
2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.
- c. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
 1. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.

Toetsing aan ruimtelijke kwaliteit

Op de Kwaliteitskaart is het plangebied aangeduid als onderdeel van 'Stads- en dorpsranden'. De stads- en dorpsrand is de zone op de grens van bebouwd gebied en landschap. Het is het deel van stad of dorp met potentie voor een hoogwaardig en geliefd woonmilieu, doordat hier de genoegens van stedelijk en buiten wonen bij elkaar komen; de nabijheid van voorzieningen gecombineerd met het vrije zicht en het directe contact met het buitengebied. De relatie tussen bebouwd gebied en landschap is afhankelijk van de karakteristieken van de bebouwingsrand en die van het aangrenzende landschap. Daarbij onderscheiden we drie typen 'overgangskwaliteiten'. Het front, het contact en de overlap.

Doorwerking plangebied

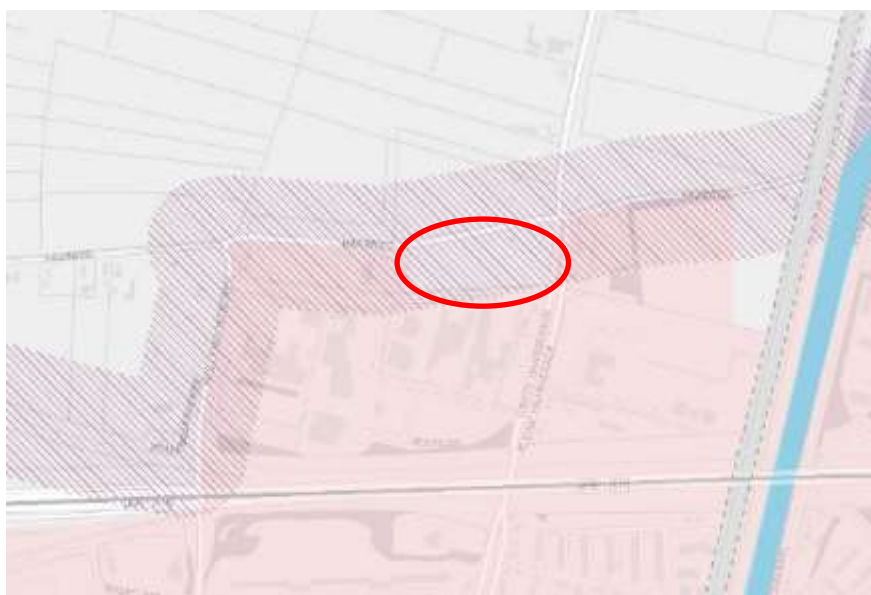
Het Gebiedsprofiel Alblasserwaard & Vijfheerenlanden beschikt over twee typen dorpsranden: stadsrand gevormd door hoofdweg (front) en stadsrand met overgang naar het landschap (contact). Op de kaart kwaliteit van de stads- en dorpsrand (figuur 3.1), opgesteld door de provincie Zuid-Holland, is af te lezen dat het plangebied is gelegen in de stadsrand gevormd door hoofdweg (front). Een dorpsrand front wordt als volgt omschreven: *"Bij stadsranden met een front markeert een stenen wereld de grens met het landschap. Meestal afgesneden van het landschap met een dikke band infrastructuur. Het hoofdprincipe van de stedenband is een harde noordgrens gevormd door de hoofdweg: het front. Hier grenzen twee verschillende werelden van gras en steen aan elkaar, maar doen niet altijd veel mét elkaar. Rond de steden zijn in de afgelopen jaren de laatste randen 'opgevuld'."*



Figuur 3.1: Uitsnede kaart kwaliteit van de stads- en dorpsrand, afkomstig uit Gebiedsprofiel Alblasserwaard & Vijfheerenlanden

Hoewel het plangebied is gelegen in de aanduiding stadsrand gevormd door hoofdweg (front), is het front hier niet duidelijk af te lezen. Dat komt door twee onderdelen:

1. Specifiek op het te ontwikkelen perceel is in de bestaande situatie het front minder sterk aanwezig doordat de zogenoemde “dikke band infrastructuur”, de Haarweg in dit geval, niet van een dusdanige maat en intensiteit is dat er van een dikke band infrastructuur gesproken kan worden.
2. Het plangebied is onbebouwd, daarmee kent het front een onderbreking. Dat is terug te zien in de uitsnede van de provinciale Kwaliteitskaart ‘stads- en dorpsrand’ (figuur 3.2). De rode zone met de aanduiding ‘Steden en dorpen’ (bebouwd gebied) ontbreekt op het perceel.



Figuur 3.2: Uitsnede van de provinciale Kwaliteitskaart ‘stads- en dorpsrand’

Uit bovenstaande blijkt dat het plangebied in de huidige vorm niet geheel aansluit bij de gebiedsidentiteit welke is opgelegd aan het gebied door de provincie Zuid-Holland. De beoogde ontwikkeling biedt wel een uitgelezen kans om de gebiedsidentiteit te verwezenlijken. Gelet op vorenstaande is hier in sprake van een inpassing als bedoeld in artikel 6.9 van de omgevingsverordening Zuid-Holland. De term 'inpassing' doet de beoogde ontwikkeling enigszins tekort, gezien door het toevoegen van bebouwingsmassa er zelfs versterking van de stadsrand en gebiedsidentiteit plaatsvindt. De versterking van gebiedsidentiteit ontstaat doordat de voorgestelde bebouwingsmassa een wand vormt richting het buitengebied. Daarmee wordt de grens van de stenen wereld met het landschap gemarkeerd, bovendien wordt de bebouwingwand opgevuld.

3.2.3 Provinciaal milieubelang

Provincie Zuid-Holland heeft in haar Omgevingsbeleid vier provinciale milieubelangen benoemd. Onderstaand wordt de relevantie per provinciaal milieubelang beschreven:

- Bescherming van stiltegebieden

Afweging: De voorgenomen ontwikkeling vindt niet plaats in (de nabijheid van) een stiltegebied.

- Windenergie stimuleren

Afweging: Bij het toekomstige bedrijventerrein Groote Haar ten noordwesten van het plangebied kunnen 2 windmolens worden gebouwd. De dichtstbijzijnde windturbine komt op ruim 550 meter afstand van het plangebied. De locatie-afweging van de windmolens is in het verleden reeds door de provincie gemaakt en bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein en windturbinepark Groote Haar' (2017) zijn de effecten van de windmolens op de omgeving onderzocht. Daarbij is ook rekening gehouden met de huidige bestemmingen in het onderhavige plangebied en de omgeving (zoals de nabijgelegen woningen en het dierenasiel, welke zich beide op gelijkwaardige afstand tot de windturbines bevinden). De onderhavige wijziging brengt in deze situatie geen wezenlijk verschil, omdat er geen nieuwe gevoelige functie op kortere afstand tot de windturbines wordt gerealiseerd. Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de maximale werpafstand van de windturbines. Dit betekent echter niet dat er binnen het plangebied geen nieuwbouw mag plaatsvinden. Door de ligging aan de uiterste rand van deze zone, wordt dit zeer geringe risico aanvaardbaar geacht.

- Beschermen bedrijventerreinen voor Hogere Milieu Categorie-bedrijven

Afweging: De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats in de nabijheid van een toekomstig HMC-bedrijventerrein, namelijk Groote Haar. Dit bedrijventerrein wordt ten oosten van de A27 gerealiseerd op circa 300 meter afstand van het plangebied. De nieuwbouw van het Gilde Vakcollege betreft een geluidgevoelige functie. De richtafstanden van dit bedrijventerrein reiken niet over het plangebied, omdat de bedrijvigheid rekening dient te houden met bestaande woningen aan de Haarweg, die op kortere afstand zijn gelegen. Zie hierover ook par. 4.4 van deze toelichting. Afneming of beperking van HMC-locaties is derhalve niet aan de orde.

- Beschermen van grote groepen mensen

Afweging: De voorgenomen ontwikkeling is niet gelegen in een invloedsgebied Groepsrisico van een EV-relevante risicobron.

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met de provinciale milieubelangen.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie 2015 Gemeente Gorinchem

Gorinchem is een oude vestingstad van beperkte omvang en wil dat graag blijven. De aandacht in de periode tot 2015 zal uitgaan naar het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit in de huidige wijken en voor de huidige inwoners, op basis van de demografische ontwikkeling van de huidige bevolking. Gorinchem wil haar identiteit als vestingstad versterken en de ligging in een cultuurhistorisch en landschappelijk uniek gebied waarborgen en beter benutten. Het doel van deze structuurvisie is enerzijds het aangeven van de kaders waarbinnen ontwikkelingen en projecten kunnen plaatsvinden en anderzijds het communiceren van de ambities van de gemeente Gorinchem aan derden. In de structuurvisie wordt geschetst hoe de gemeente de ontwikkeling van de stad in de periode tot 2015 voor zich ziet en de knelpunten denkt op te lossen.



Figuur 3.3: Uitsnede Structuurvisiekaart Gorinchem, globale ligging plangebied rood omlijnd

Doorwerking plangebied

Het onderhavige plan betreft een ontwikkeling van een schoolgebouw binnen bestaand stedelijk gebied. Het bouwplan voldoet daarmee aan de ambities van de gemeente die zijn gesteld in de gemeentelijke structuurvisie. Op de beleidskaart is specifiek voor het plangebied geen arcering opgenomen, er zijn daarmee geen plaats specifieke ambities opgenomen in de Structuurvisie die relevant zijn voor onderhavige ontwikkeling. Wel is direct ten noorden van het plangebied een aanduiding opgenomen 'gemengde doeleinden'. Daarmee beoogt de gemeente nieuwe voorzieningen te ontwikkelen in de nabijheid van het plangebied. Onderhavige ontwikkeling sluit met

de maatschappelijke functie uitstekend aan bij wat de gemeente voor het aangrenzende gebied voor ogen heeft.

De gehele zone waarin het plangebied zich bevindt is een gemengd gebied, zowel de functie van de gebouwen als de verschijningsvorm varieert. Zo is er een wisselwerking tussen woon-, maatschappelijke en bedrijfsfuncties. De zone tussen de A15, Mollenburgseweg, Haarweg en Grote Haarsekade kenmerkt zich als een maatschappelijk cluster met de focus op onderwijs. De beoogde ontwikkeling versterkt dit onderwijscluster. De ontwikkeling sluit, door de reeds aanwezige functies en bijhorende bouwmassa's, aan op de bebouwingskorrel, uitstraling en bestaande stedenbouwkundige structuur van dit cluster.

3.3.2 Visie van de stad 'Gorcum open vesting'

Met de vaststelling van de Visie van de Stad in maart 2018 heeft de gemeenteraad van Gorinchem de visie op de toekomst van stad vastgelegd. De visie geeft middels 11 ambities aan hoe de stad in 2032 bekend wil staan en moet functioneren:

- 1 Middelgrote stad, verbonden met Randstad en Brabant.
- 2 Verbonden diverse samenleving.
- 3 Verbonden wijken en voorzieningen.
- 4 Centrumstad, verbonden met de omgeving.
- 5 Verbonden samenleving en overheid.
- 6 Vernieuwen in de bestaande een nieuwe economie.
- 7 Vernieuwende samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven.
- 8 Vernieuwen door technologische innovatie te omarmen.
- 9 Vernieuwen door te verduurzamen.
- 10 Vernieuwen door aantrekkelijkheid voor jonge generatie.
- 11 Vernieuwende open vesting.

Deze ambities zijn door onze inwoners, maatschappelijke organisaties, bedrijven en de omgeving (regio) met elkaar bepaald. Het zijn de ambities van de stad.

Doorwerking plangebied

Het onderhavige plan betreft een ontwikkeling van een schoolgebouw. Binnen het visiedocument 'Gorcum open vesting' zijn geen specifieke ambities opgenomen die relevant zijn voor onderhavige ontwikkeling.

4. OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de diverse relevante omgevingsaspecten aangehaald en wordt het plan hieraan getoetst.

4.1 Verkeer en parkeren

4.1.1 Toetsingskader

Parkeren

Het plangebied maakt onderdeel uit van het plangebied van het bestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan parkeren'. Het doel van dit bestemmingsplan is het bieden van een eenduidige regeling ten aanzien van het aspect 'parkeren' in Gorinchem. Het paraplubestemmingsplan is de planologische vertaling van de 'Beleidsregel parkeernormen Gorinchem juni 2019'. In deze beleidsregel zijn parkeernormen opgenomen die van toepassing zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen.

De gemeente Gorinchem heeft bij het bepalen van de parkeernormen in de beleidsregel de CROW-publicatie (381) 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' als uitgangspunt genomen. Binnen deze kencijfers geldt dat de mate van stedelijkheid een belangrijke factor is om de juiste parkeernormen te hanteren. Gorinchem is een sterk stedelijke gemeente.

Aan de hand van de mate van stedelijkheid maakt het CROW een onderscheid in minimale en maximale normen voor diverse functies. In de beleidsregel is gekozen om het gemiddelde van de kencijfers van het CROW voor een sterk stedelijke gemeente te gebruiken. De normen zijn gekoppeld aan het type functie dat mogelijk wordt gemaakt.

Naast de functie die met de ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, is ook de stedelijke zone waar de functie zich bevindt van belang bij het bepalen van de parkeerbehoefte. De stedelijke zones zijn op een kaart inzichtelijk gemaakt en als bijlage 2 bij de beleidsregel gevoegd. Hierbij is de volgende onderverdeling gemaakt:

- Centrum: Binnenstad en stationsomgeving.
- Schil: Wijdschild, Lingewijk-Zuid en Haarwijk-Zuid.
- Rest bebouwde kom: overige woongebieden en bedrijventerreinen.
- Buitengebied: landelijk gebied en uiterwaarden.

Het plangebied is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. De gemeente Gorinchem is aangeduid als 'sterk stedelijk gebied'.

Voor fietsparkeren heeft de gemeente Gorinchem geen normen vastgesteld.

Verkeer

Het realiseren van een nieuwe school heeft gevolgen op de verkeersgeneratie ter plaatse. Een toename aan verkeersgeneratie kan gevolgen hebben op de verkeersdrukke en – veiligheid rondom het plangebied. Er dient gekeken te worden of hiervan sprake is. De berekening van de verkeersgeneratie is gebaseerd op CROW kengetallen.

4.1.2 Onderzoek

Parkeren

De gemeentelijke Nota parkeernormen is maatgevend in het aantal parkeerplaatsen. Het parkeerbeleid van de gemeente Gorinchem stelt voor een ROC (meest vergelijkbaar met het beoogde vakcollege) in de 'rest bebouwde kom' een parkeernorm van 5,2 parkeerplaatsen per 100 leerlingen. Daarnaast is het zo dat de AOD-medewerkers (algemene ondersteunende dienst van de scholenvereniging) als een zelfstandige functie kunnen worden beschouwd voor wat betreft de parkeerbehoefte. Voor deze functie is het meest reëel om aansluiting te zoeken bij de parkeernorm voor de functie kantoor zonder baliefunctie. Deze norm bedraagt in de 'rest bebouwde kom' minimaal 1,4 en maximaal 1,9 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak. Hiervoor wordt een gemiddelde norm van 1,7 gehanteerd. Dit resulteert in de volgende parkeerbehoefte:

Functie	Parkeernorm	Aantal	Aantal parkeerplaatsen
ROC	5,2 per 100 leerlingen	Ca. 750 leerlingen	39
AOD	1,7 per 100 m ² bvo	Ca. 450 m ² bvo	8
Totaal			47 pp

Dit betekent dat er een totale (auto)parkeerbehoefte is aan 47 parkeerplaatsen. Zoals blijkt uit hoofdstuk 2 zal de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein opgelost worden. Er zijn in totaal 48 parkeerplaatsen beschikbaar: 26 voor medewerkers op de parkeerplaats aan de westzijde van de bebouwing en 22 parkeerplaatsen voor leerlingen aan de oostzijde. Hiermee wordt voldaan aan de gestelde parkeernorm.

Nota bene: de schoolfunctie is maatgevend. De sporthal wordt tijdens lestijden uitsluitend door de school gebruikt. Mogelijk wordt deze tijdens de avonduren aan andere gebruikers verhuurd. Op dergelijke momenten is de parkeerbehoefte aanzienlijk geringer.

Verkeer

De verkeerssituatie en verkeersveiligheid op de wegen en kruisingen nabij het plangebied is niet optimaal. De gemeente is bekend met de relatief hoge aantallen motorvoertuigen en fietsverkeer op onder meer de Haarweg en Grote en Kleine Haarsekade. Deze wegen zijn door hun inrichting en smalle profilering niet geschikt voor de huidige aantallen verkeersbewegingen. De gemeente wil de verkeerssituatie in dit gebied dan ook verbeteren. Enerzijds gebeurt dit door een toekomstige beoogde vermindering van de verkeersaantallen op deze wegen. Zo zal met de aanleg van bedrijventerrein Groote Haar de verkeerssituatie op de Haarweg gaan veranderen. Door de omlegging van de Hoogbloklandseweg om het nieuwe bedrijventerrein in combinatie met een nieuwe toe-/afrit voor de A27 ten noorden van het bedrijventerrein, zal het verkeer op het deel van de Haarweg tussen de bestaande Hoogbloklandseweg en de Mollenburgseweg aanzienlijk afnemen. Dat gaat dan alleen nog om verkeer van en naar Schelluinen en om bestemmingsverkeer. Dit bedrijventerrein zal de komende jaren worden gerealiseerd en is volgens de huidige planning uiterlijk per medio 2026 gereed. Rond deze tijd is ook de realisatie van de halte Gorinchem Noord beoogd. Volgens de huidige plannen komt deze halte ten oosten van de gemeentewerf (Kleine Haarsekade 125A). De realisatie van die halte zal naar verwachting tot minder fietsverkeer rondom het plangebied leiden.

Naast deze toekomstige ontwikkelingen, dient het onderhavige initiatief verkeerskundig ingepast te worden, uitgaande van de huidige situatie. Uitgangspunt is dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling een bestaand verkeersprobleem niet hoeft op te lossen. De verkeerssituatie mag echter niet verslechteren als gevolg van de ontwikkeling, het zogeheten 'stand still'-principe. Daarom is bij de voorbereiding van het bestemmingsplan nader verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, waarin zowel de

doorstroming als de verkeersveiligheid zijn onderzocht. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen. Ook zijn aanvullende verkeerstellingen uitgevoerd om de huidige verkeersintensiteiten in beeld te brengen. Deze zijn in het onderzoek meegenomen. Voor de volledige resultaten, berekeningen en afwegingen wordt verwezen naar de bijlage. Navolgende worden de voornaamste bevindingen beschouwd.

Verkeersgeneratie

Met gebruik van de CROW-kencijfers¹ is de verkeersgeneratie vanwege het initiatief berekend (zie tabel 4.3). Hierbij is voor de Algemene ondersteunende dienst (AOD) uitgegaan van de functie 'kantoor zonder baliefunctie'. Uit de berekening blijkt dat het initiatief 163 verkeersbewegingen per etmaal genereert (motorvoertuigen). Dit betreft een gering aantal verkeersbewegingen, zeker ten opzichte van de bekende verkeersintensiteiten op de omliggende wegen. Het initiatief zal wel leiden tot een grotere toename van het aantal fietsverkeersbewegingen.

Functie	Kencijfer	Aantal	Aantal mvt/ etmaal
ROC	14,2 mvt/etmaal per 100 leerlingen	Ca. 750 leerlingen	123
AOD	8,9 mvt/etmaal per 100 m ² bvo	Ca. 450 m ² bvo	40
Totaal			163

Tabel 4.3: Effect van beoogde ontwikkeling op de verkeersgeneratie

Verkeersafwikkeling

De ontwikkeling zal voor het autoverkeer worden ontsloten via een nieuwe uitrit op de Haarweg (personeel) en een nieuwe uitrit op de Grote Haarsekade (leerlingen/bezoekers). Vervolgens verspreidt het verkeer zich over verschillende wegen. In het verkeersonderzoek (par. 4.1) is een inschatting gemaakt van de verdeling van het verkeer over de verschillende routes.

Vervolgens is onderzocht wat de verkeersbijdrage van het planinitiatief betekent voor de toekomstige verkeersintensiteiten op de omliggende wegen en aanvoerroutes en of dit tot knelpunten leidt. Hierbij is telkens een vergelijking gemaakt tussen de autonome situatie zonder de ontwikkeling en de situatie inclusief de ontwikkeling. Bij de toetsing is rekening gehouden met het type weg en de verkeersaantallen die een dergelijke weg redelijkerwijs kan verwerken volgens de richtlijnen van het CROW. Uit deze toetsing (hoofdstuk 5 van de onderzoeksrapportage) blijkt dat in de huidige situatie op vrijwel alle relevante wegvakken al sprake is van een knelpunt en in de overige gevallen van een beginnend knelpunt. In de toekomstige situatie is dit, zowel exclusief als inclusief de onderhavige ontwikkeling, nog steeds het geval, ondanks enkele verschillen tussen de huidige 2022-intensiteiten en de 2032-intensiteiten vanuit het verkeersmodel. Uit de toetsing blijkt dat de ontwikkeling slechts een marginale bijdrage heeft aan het vergroten van de bestaande knelpunten (in alle gevallen kleiner dan 3%). Redelijkerwijs kunnen deze knelpunten daarom niet worden toegeschreven aan de ontwikkeling. Wel zou de ontwikkeling van de scholenlocatie gepaard moeten gaan met maatregelen die de beperkte verzwaring van de knelpunten compenseren, conform het eerder benoemde stand-still principe. Bij voorkeur worden knelpunten uiteraard verder verminderd of geheel weggenomen.

In het onderzoek is specifiek onderzocht wat de gevolgen van het initiatief zijn voor de veiligheid van het fietsverkeer, omdat dit aanzienlijk zal toenemen en er in de huidige situatie al relatief veel fietsverkeer rondom het plangebied aanwezig is. Deze toetsing vindt plaats in hoofdstuk 6 van het

¹ Berekening op basis van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', uitgaande van gemiddelde kencijfers voor 'buitengebied' in sterk stedelijk gebied.

verkeersonderzoek. Voor de volledige beschouwing wordt verwezen naar dit onderdeel van de bijlage. Bij deze toetsing is ook ingegaan op mogelijke maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierop wordt navolgend ingegaan. Het fietsverkeer zal overigens aan de zuidoostkant van het plangebied in- en uitrijden. Hier zal een nieuwe inrit worden aangelegd. Auto- en fietsverkeer zullen hier worden gescheiden om een veilige verkeerssituatie te waarborgen.

Maatregelen

Om het 'stand still'-principe als gevolg van het initiatief te waarborgen, zijn verkeerskundige maatregelen rondom het plangebied nodig. De volgende maatregelen zullen worden getroffen om dit op de verschillende relevante wegvakken te kunnen bereiken:

- Herinrichting Groote en Kleine Haarsekade: de gemeente is reeds bezig met een voorgenomen herinrichting van de Kleine en Grote Haarsekade. Een schetsontwerp hiervan is reeds ter inzage gelegd en een nadere uitwerking in de vorm van een definitief ontwerp (DO) is in voorbereiding. Het ontwerp voorziet in een smallere rijbaan voor de beide wegen. Deze wegen worden hierdoor minder aantrekkelijk voor (doorgaand) autoverkeer, omdat het vrijwel onmogelijk wordt om fietsers te passeren. Het effect is hierdoor vergelijkbaar met dat van een fietsstraat; een fietsstraat is echter geen optie, hetgeen reeds eerder is afgewogen door de gemeente. De verkeersveiligheid voor fietsers wordt met de herinrichting vergroot. De uitvoering hiervan loopt parallel aan de realisatie van onderhavig initiatief.
- Haarweg: hier kan een extra passeermogelijkheid worden gecreëerd door een bredere in-/uitrit naar het Gilde Vakcollege te realiseren dan wettelijk is voorgeschreven. De incidentele aanwezigheid van vrachtverkeer voor de bevoorrading van de nieuwbouw leidt met deze maatregel tot minder hinder. Er zijn verder reeds enkele drempels aangelegd om de verkeerssnelheid op de Haarweg te verlagen.
- Kruising Haarweg-Grote/Kleine Haarsekade: de kruising zelf wordt niet aangepast en voldoet aan de geldende richtlijnen. De huidige verkeersonveilige situatie bij deze kruising wordt vooral veroorzaakt door de gereden snelheden op de Haarweg. Naast de aanleg van drempels (zie voorgaande bullit) wordt de 30 km/urzone van de Grote/Kleine Haarsekade verlengd. De grens van deze zone ligt momenteel nog nabij de nieuwe ontsluiting van het plangebied op de Grote Haarsekade. Deze zal worden doorgetrokken tot de kruising.
- Mollenburgseweg: voor deze weg zijn de beoogde concrete maatregelen momenteel nog niet bekend. Uit het onderzoek blijkt dat er voldoende mogelijkheden zijn om het noordelijk deel van deze weg meer in de richten als erftoegangsweg, wat de verkeersveiligheid zonder meer ten goede komt.

Op basis van deze overwegingen kan worden gesteld dat onderhavig initiatief in combinatie met de genoemde concrete en beoogde maatregelen verkeerskundig kan worden ingepast en niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeerssituatie.

Naast het voorgaande zijn in het verkeersonderzoek nog de nodige mogelijke maatregelen benoemd, die de verkeersveiligheid ook op langere termijn kunnen verbeteren. Uitvoering van deze maatregelen is op het moment van voorbereiding van dit bestemmingsplan nog onvoldoende zeker. De gemeente spant zich wel in om de haalbaarheid van deze maatregelen te onderzoeken en waar mogelijk aanvullende verkeerskundige maatregelen te nemen, omdat de gemeente zich bewust is van de huidige en toekomstige knelpunten. De afweging van deze maatregelen maakt onderdeel uit van de gemeentelijke visie op de mobiliteit in groter verband aan de noordzijde van Gorinchem en hangt mede samen met toekomstige ontwikkelingen, zoals de eerder al benoemde halte Gorinchem Noord en de ontwikkeling van bedrijventerrein Groote Haar.

Laden en lossen

Het laden en lossen vindt plaats vanaf de Haarweg aan de noordkant van het plangebied. Het laden en lossen vindt plaats op het terrein zelf, maar het bevoorradend verkeer rijdt via de Haarweg. Op de Haarweg geldt ten westen van de Grote/Kleine Haarsekade een aslastbeperking van 15 ton. Op de Grote/Kleine Haarsekade geldt ten zuiden van de Hoefslag een geslotenverklaring voor vrachtverkeer. Van belang is dat het bevoorradend verkeer (busjes, kleine vrachtwagens) veilig via de Haarweg moet kunnen rijden en dat het laden en lossen verkeersveilig kan plaatsvinden op eigen terrein. In hoofdstuk 7 van het verkeersonderzoek is dit getoetst.

Voorkomen dient te worden dat vrachtverkeer op de Haarweg moet manoeuvreren, gelet op de beperkte breedte van deze weg. Daarom is in het ontwerp rekening gehouden met voldoende ruimte voor het laden aan lossen aan de noordzijde. Aan de benodigde ruimte voor een normale vrachtwagen en een trekker met oplegger wordt in het ontwerp voldaan. Een vrachtwagen met aanhanger zal niet worden gebruikt voor de bevoorrading van de ontwikkeling.

De passeersituatie op de Haarweg is onvoldoende. Een alternatieve ontsluitingsmogelijkheid is echter niet voorhanden. Daarom zijn maatregelen voorgesteld om de passeersituatie te verbeteren. In ieder geval zal een bredere in-/uitrit voor het initiatief worden gerealiseerd om een goede passeermogelijkheid te creëren. Hiermee kan een acceptabel verkeerssituatie in dit opzicht worden bereikt, waarbij er geen verslechtering optreedt. Overige maatregelen worden in overweging genomen.

4.1.3 Conclusie

Het aspect 'verkeer en parkeren' vormt geen belemmering voor onderhavig initiatief. Er worden voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. De verkeersveiligheid in de omgeving van het plangebied is een aandachtspunt. In de huidige situatie is op veel wegen rondom de ontwikkeling de verhouding tussen de intensiteit en maximaal acceptabele intensiteit overschreden of wordt de maximale capaciteit benaderd. Het is eigenlijk te druk op een aantal wegen voor een verkeersveilige en leefbare situatie. Als gevolg van de ontwikkeling neemt het autoverkeer slechts in beperkte mate toe (minder dan 3%). Redelijkerwijs kunnen de knelpunten daarom niet volledig worden toegeschreven aan de ontwikkeling. Wel zou de ontwikkeling gepaard moeten gaan met maatregelen die de beperkte verzwarende van de knelpunten compenseren (stand-still principe). Uit het verkeerskundig onderzoek en de beschouwing in par. 4.1.2 blijkt dat met een aantal concrete maatregelen voldoende verbetering van de verkeersveiligheid wordt bereikt om onderhavig initiatief verkeerskundig te kunnen inpassen. Voor onderhavig bestemmingsplan zijn er daarom geen belemmeringen aan de orde. Aanvullende maatregelen op korte en langere termijn zijn wenselijk. De gemeente spant zich in om de verkeerssituatie verder te verbeteren. Het verkeerskundig rapport toont aan dat hiervoor voldoende mogelijkheden bestaan en dit dus uitvoerbaar is.

4.2 Wegverkeerslawaaï

4.2.1 Toetsingskader

Wegverkeer

Op basis van de Wet geluidhinder (artikel 77 Wgh) dient bij een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd als het plan mogelijkheden biedt voor:

- de toevoeging van een nieuwe woning of andere geluidsgevoelige functie binnen de zone van een weg;
- de aanleg van een nieuwe weg;
- de reconstructie van een bestaande weg.

De breedte van de zone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken, het stedelijk gebied en de maximumsnelheid. In een akoestisch onderzoek kunnen wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt buiten beschouwing worden gelaten.

	Aantal rijstroken	Zone breedte
Stedelijk gebied	1 of 2	200 meter
	3 of meer	350 meter
Buiten stedelijk gebied	1 of 2	250 meter
	3 of 4	400 meter
	5 of meer	600 meter

Tabel 1.3 Breedte geluidszones langs wegen

In de Wgh zijn grenswaarden opgenomen met betrekking tot de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting op de gevel is 48 dB en mag in principe niet worden overschreden. Onder bepaalde voorwaarden, als maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn en het voldoen aan de grenswaarden onoverkomelijke bezwaren ontmoet van landschappelijke, stedenbouwkundige of financiële aard, mag de geluidbelasting hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Hiervoor dient middels een ontheffing een hogere waarde te worden vastgesteld.

Voor tijdelijke afwijkingen van een bestemmingsplan hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden die zijn opgenomen in de Wet geluidhinder. Bij een beoordeling van de goede ruimtelijke ordening moet wel rekening worden gehouden met geluid.

4.2.2 Onderzoek

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in het realiseren van een school. Een school betreft een geluidgevoelige functie/object. Met betrekking tot het aspect wegverkeerslawaaï bevindt de projectlocatie zich binnen het regime van de Haarweg, Hoefslag, Haarse kade, Vlietse kade en de A15. Er is daarom een akoestisch onderzoek uitgevoerd, welke is opgenomen in de bijlagen van onderhavig bestemmingsplan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is omwille van een goed woon- en leefklimaat zijn de 30-km wegen eveneens meegenomen echter niet meegenomen in de toetsing. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies uit dit onderzoek.

Rekenresultaten

De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de Haarweg en de A15 wordt op een aantal toetspunten overschreden.

De geluidbelasting vanwege de A15 bedraagt ten hoogste 52 dB enkel op de bovenste verdieping van de achtergevel van de nieuwbouwschool. Vanwege de Haarweg bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 53 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden, de maximale ontheffingswaarde wordt gerespecteerd ten gevolge van de Haarweg en de A15. De geluidbelasting vanwege de Haarse kade en de Vlietse kade voldoen allen ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Maatregelen

Reductie van de geluidbelasting te gevolge van de wegen zou gerealiseerd kunnen worden door geluidafscherming, vervanging van het wegdek of verlaging van de maximum snelheid. Afscherming tussen de Haarweg en de school wordt niet realistisch geacht vanwege de zeer beperkte afstand tussen gebouwen en weg in combinatie met de hoogte van het gebouw. Het spoor en de A15 zijn reeds voorzien van geluidschermen.

Het vervangen van het wegdek op de Haarweg voor een 'dunne deklaag' kan een reductie opleveren van 2dB. Het verlagen van de maximum snelheid op de Haarweg naar bijvoorbeeld 30 km/uur levert ook een reductie van circa 2 dB op, dit is in combinatie met stiller wegdek net voldoende om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen echter de geluidbelasting vanwege de A15 blijft dan nog steeds te hoog. Ter plaatse van de Haarweg draagt dit wel bij aan de verkeersveiligheid vanwege veel fietsverkeer bij een school, derhalve wordt geadviseerd deze maatregel in overweging te nemen.

Indien maatregelen om de berekende gevelbelasting terug te dringen stuiten op praktische, stedenbouwkundige en financiële bezwaren zullen hogere grenswaarden, als bedoeld in artikel 83 van de Wet geluidhinder, aangevraagd moeten worden. Tevens dient een geluidwering berekening in het kader van het Bouwbesluit overlegd te worden, hiervoor is de gecumuleerde geluidbelasting van alle wegen inclusief 30-km/uur wegen bepaald in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De cumulatieve geluidbelasting zonder correctie bedraagt ten hoogste 58 dB.

Het bevoegd gezag wordt verzocht hogere waarden te verlenen op basis van de berekende resultaten. In het kader van het Bouwbesluit dient aangetoond te worden dat aan de gestelde eisen voor geluidwering van de buitengevels voldaan wordt en hiermee het binnenniveau gerespecteerd wordt. Hiervoor dient in een later stadium met een definitief ontwerp een geluidwering berekening uitgevoerd te worden voor geluidgevoelige verblijfsruimten. Hiervoor dient te worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting van alle wegen samen. De gecumuleerde geluidbelasting (LCUM) bedraagt ten hoogste 58 dB. Deze gecumuleerde geluidbelasting dient als uitgangspunt voor de berekening van de noodzakelijke gevelgeluidwering zoals verplicht conform het Bouwbesluit. Uitgaande van een binnenniveau van 33 dB dient de minimaal vereiste geluidwering van de buitengevels van de geluidgevoelige bestemmingen minimaal $58 - 33 = 25$ dB te zijn.

Mits middels een geluidweringberekening aangetoond wordt dat aan de vereiste geluidwering voldaan wordt en daarmee het binnenniveau gerespecteerd wordt, kan een goed verblijfklimaat gegarandeerd worden. Een geluidwering berekening in het kader van het Bouwbesluit dient in een later stadium afzonderlijk te worden gerapporteerd.

4.2.3 Conclusie

Het aspect 'wegverkeerslawaaï' vormt geen belemmering voor onderhavig bestemmingsplan. Wel dient ten behoeve van de omgevingsvergunning bouwen een aanvullend gevelweringonderzoek uitgevoerd te worden.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Toetsingskader

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hierin zijn grenswaarden opgenomen voor luchtvervuilende stoffen. Voor ruimtelijke projecten zijn fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2) de belangrijkste stoffen.

Een project is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging;
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Om te bepalen of een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd. Een project kan in twee situaties NIBM bijdragen aan de luchtkwaliteit:

- het project behoort tot de lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) die is opgenomen in de Regeling NIBM;
- het project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO_2 en PM_{10} ($1,2\mu g/m^3$).

4.3.2 Onderzoek

Invloed van het plan op de luchtkwaliteit

In het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Dit is bijvoorbeeld het geval indien een project een effect heeft van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO_2 en PM_{10} ($= 1,2\mu g/m^3$). In paragraaf 4.1.2 is aangetoond dat op basis van de berekeningen volgens de CROW-publicatie 381 een verkeersgeneratie wordt verwacht van maximaal 163 verkeersbewegingen in de toekomstige situatie, waarvan maximaal 5% vrachtverkeer. Hier is uitgegaan van een worst-case scenario. De toename van het aantal verkeersbewegingen leidt tot een toename van de hoeveelheid stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Middels de NIBM-tool kan worden berekend of deze toename al dan niet in betekende mate van invloed is op de luchtkwaliteit. Vanwege de toepassing van warmtepompen en het feit dat het gebouw gasloos wordt uitgevoerd worden verder geen emissies verwacht vanwege verwarming van het gebouw. Onderstaand is deze berekening weergegeven.

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

Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	163
Aandeel vrachtverkeer	5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,16
PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Zoals de bovenstaande worst-case berekening laat zien, is de toename van het aantal verkeersbewegingen 'niet in betekende mate' van invloed op de luchtkwaliteit. Nader onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Invloed van de luchtkwaliteit op het plan

Ook moet gekeken worden naar de huidige luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied. De achtergrondwaarden van stikstof en fijnstof in de lucht, kunnen worden achterhaald middels de NSL-monitoringstool. In figuur 4.1 zijn de achtergrondwaarden ter plaatse van de dichtstbijzijnde meetpunten weergegeven. Geconcludeerd wordt dat de waarden ruim onder de norm liggen. Om deze reden kan geconcludeerd worden dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat in het kader van de luchtkwaliteit.



Meetpunt	Id	NO2 µg/m3	PM10 µg/m3	PM10 overschrijdingsdagen	PM2.5 µg/m3
1	15548623	19,0	18,0	6,3	11,1
2	15548625	18,9	18,0	6,3	11,1
3	15548627	18,8	18,0	6,3	11,1
4	15548250	19,6	18,1	6,3	11,2
Norm		40	40	35	25

Figuur 4.1: Achtergrondwaarden luchtkwaliteit (bron: NSL-monitoringstool)

4.3.3 Conclusie

Het aspect 'luchtkwaliteit' zorgt niet voor belemmeringen voor onderhavig bestemmingsplan.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

4.4.1 Toetsingskader

Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met milieuzonering om de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren.

Richtafstanden

Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'². In de publicatie is een lijst opgenomen met bedrijfstypen. Voor de bedrijfstypen zijn indicatieve (richt)afstanden bepaald voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden vormen een indicatie van de aanvaardbaarheid in de situatie dat gevoelige functies in de nabijheid van milieubelastende functies worden gesitueerd. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

Omgevingstype

De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied). Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voor. Binnen gemengde gebieden heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Voorbeelden van gebieden met functiemenging zijn horecaconcentratiegebieden, stadscentra, winkelcentra en winkelgebieden van dorpskernen, woon-werkgebieden met kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden langs stadstoegangswegen met meerdere functies en lintbebouwing in het buitengebied met veel agrarische

² 'Bedrijven en Milieuzonering', Uitgave VNG, Den Haag, 2009.

en andere bedrijvigheid. Onderhavig plangebied kan gezien worden als gemengd gebied dus de richtafstanden zoals opgenomen in de VNG publicatie kunnen met één afstandstrede verlaagd worden.

4.4.2 Onderzoek

Omgevingstype

Het projectgebied ligt in een gebied waar op basis van het vigerende bestemmingsplan gemeente functies, maatschappelijke functies, bedrijfsfuncties en woningen zijn toegestaan. Het gebied waarin de projectlocatie ligt kan worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied.

Invloed van het initiatief op de omgeving

Een scholencomplex voor voortgezet onderwijs betreft een activiteit vallend in milieucategorie 2 conform de VNG Brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. In dat kader dient rekening te worden gehouden met een richtafstand van 10 meter betreffende het milieuaspect geluid in gemengd gebied. De afstand vanaf het bouwvlak waarin het beoogde schoolgebouw gerealiseerd zal worden en de gevel van het dichtstbijzijnde geluidgevoelige object (woning aan de Haarweg 1E) bedraagt ca. 15 meter. Overige geluidsgevoelige objecten liggen op nog grotere afstand. Hiermee wordt voldaan aan de richtafstand en kan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de woning gewaarborgd worden.

Invloed van de omgeving op het initiatief

Scholen worden aangemerkt als gevoelige functie. In de directe omgeving van het beoogde nieuwbouwplan zijn diverse functies gelegen. Direct ten zuiden van het plangebied liggen diverse onderwijsinstellingen. Deze liggen echter op voldoende afstand en vormen daarmee geen belemmering voor de realisatie van de nieuwbouwschool. Direct ten westen van het plangebied is aan de Haarweg 1 een dierenasiel gelegen. Een dierenasiel heeft conform de VNG Brochure 'Bedrijven en milieuzonering' een milieucategorie 3.2 met een richtafstand van 50 meter voor geluid in gemengd gebied. De beoogde nieuwbouwschool valt binnen de richtafstand. Er is daarom een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar het akoestisch klimaat in de school en de inperking van het asiel. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen van onderhavige bestemmingsplantoelichting. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies van dit onderzoek.

Aan de hand van de bedrijfssituatie van het dierenasiel is een rekenmodel opgesteld. Middels dit rekenmodel zijn de akoestische effecten vanwege het dierenasiel inzichtelijk gemaakt. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (L_{Ar,LT}) bedraagt ten hoogste 49 en 8 dB(A) in respectievelijk de dag-, avondperiode. Het maximaal geluidniveau (L_{Amax}) bedraagt ten hoogste 66, 26 en 10 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Daarmee wordt voldaan aan de richtwaarden voor "gemengd gebied" conform de VNG-publicatie.

Hiermee kan worden gesteld dat de komst van de school inclusief eventuele uitbreiding, geen belemmering is voor het bestaande dierenasiel. Het dierenasiel wordt daarmee niet beperkt in zijn rechten.

Circa 300 meter ten noordwesten van het plangebied is het bedrijventerrein Groote Haar voorzien. Hiervoor geldt reeds een onherroepelijk bestemmingsplan, waardoor hiermee rekening dient te worden gehouden. Op de gronden aan de oostelijke rand van het bedrijventerrein zijn bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 in het meest zuidoostelijke gedeelte en tot en met milieucategorie 5.1 in het

noordoostelijke gedeelte toegestaan. Het plangebied ligt buiten de richtafstanden van dit bedrijventerrein. De grootste richtafstand is 300 meter voor de categorie 5.1-bedrijven. Deze zone ligt echter op ca. 400 meter afstand van de nieuwbouw. Ten opzichte van bedrijventerrein Groote Haar treden er daarom geen belemmeringen over en weer op.

4.4.3 Conclusie

Uit bovenstaande blijkt dat ter plaatse van de beoogde school sprake is van een aanvaardbaar akoestisch leefklimaat. Het aspect 'bedrijven en milieuzonering' vormt geen belemmering voor onderhavig initiatief.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Toetsingskader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is landelijke wet- en regelgeving van toepassing.

In de landelijke wet- en regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Deze bedoelde risico's hangen vooral samen met:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.

Ook zijn er onder meer landelijke regels voor de opslag en verkoop van vuurwerk. Verder wordt bij de plaatsing van windmolens ook de externe veiligheid in ogenschouw genomen.

De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico kan op de kaart worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde plaatsgebonden risico. Via het plaatsgebonden risico wordt een basisbeschermingsniveau gewaarborgd. Bij het groepsrisico wordt wel beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

4.5.2 Onderzoek

Om inzicht te krijgen in eventuele risicobronnen in de omgeving kan gebruik worden gemaakt van de Risicokaart. In figuur 4.2 is een uitsnede van deze kaart weergegeven.



Figuur 4.2: uitsnede risicokaart

Inrichting

Op basis van de risicokaart is vastgesteld dat binnen het plangebied en de directe omgeving geen risicovolle inrichtingen gelegen die van invloed zijn op het plangebied. Ook ligt het plangebied niet binnen het invloedsgebied van (verder weg gelegen) bedrijven die onder de werkingssfeer van het Bevi vallen. De dichtstbijzijnde risicovolle inrichting is gelegen circa 440 meter afstand ten zuidoosten van het besluitgebied en betreft een gasdruk meet- en regelstation. Deze inrichting heeft geen invloedsgebied. Derhalve vormen risicovolle inrichtingen geen belemmering voor de realisatie van de school binnen het plangebied.

Buisleiding

Op 100 m ten noordoosten van het plangebied liggen buisleidingen van de Gasunie. Daarnaast ligt er tevens een buisleiding op 310 meter ten oosten van het plangebied. Deze leidingen hebben de volgende kenmerken:

Naam leiding	Afstand tot plangebied	Inventarisatieafstand ³
W-528-01-deel-1	100 m	140
W-528-03-KR-001	120 m	70
W-528-04-KR-001	310 m	140

Het plangebied ligt deels (noordoostelijk deel) binnen het invloedsgebied van de buisleiding W-528-01-deel-1. Daarom is door Kragten een nader onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidsrisico's vanwege deze buisleiding. Deze rapportage is opgenomen als Bijlage 4.

³ De Gasunie heeft in haar brief (Eisen omgevingsdata groepsrisicoberekeningen bij ruimtelijke ontwikkelingen, revisie 4) over eisen aan omgevingsdata voor groepsrisicoberekeningen bij ruimtelijke ontwikkelingen inventarisatieafstanden gegeven. De inventarisatieafstand komt overeen met het invloedsgebied.

De buisleiding heeft geen plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} . Het plangebied ligt dus buiten een dergelijke contour. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering.

Het plangebied ligt deels binnen de 1%-letaliteitsafstand tot de buisleiding. Het aantal personen in het plangebied neemt toe. Daarom is met behulp van het programma CAROLA de hoogte van het groepsrisico inzichtelijk gemaakt. Uit de berekeningen blijkt dat zowel in de huidige als in de toekomstige situatie geen sprake is van een groepsrisico, waardoor de hoogte van het groepsrisico ten gevolge van het plan niet rekenkundig toeneemt.

In artikel 12 lid 3 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen juncto artikel 8 van de Regeling externe veiligheid buisleidingen is opgenomen wanneer sprake is van het verantwoorden van het groepsrisico. In onderhavige situatie kan volstaan kunnen worden met een beperkte verantwoording voor buisleiding W-528-01-deel-1. Deze wordt verderop in deze paragraaf beschreven.

Transport over de (spoor)weg

Er vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over rijksweg A15 en over de spoorweg Betuweroute (Kijfhoek-Betuweroute Meteren, route 202). Deze routes liggen op respectievelijke ca. 270 m en ca. 300 m ten zuiden van het plangebied. Op grond van de Regeling Basisnet gelden sinds 1 juli 2015 voor de A15 en de Betuweroute vaste afstanden (veiligheidszones), waarbinnen geen kwetsbare objecten aanwezig mogen zijn of mogen worden geprojecteerd. Voor de A15 geldt een veiligheidszone van 32 meter uit het hart van de weg. Voor de Betuweroute is dit 30 meter uit het hart van het spoor. Het plangebied ligt buiten de veiligheidszones van de A15 en de Betuweroute. Het plaatsgebonden risico vormt dan ook geen belemmering.

Door Kragten is onderzocht of het plangebied binnen het invloedsgebied van de genoemde transportroutes ligt. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 5. Uit de meest recente jaarintensiteiten van Rijkswaterstaat (juni 2019) blijkt dat over de A15 LF1, LF2, LT1, LT2, nGF2, GF3 en GT3-stoffen worden getransporteerd. Het plangebied ligt op grond van voornoemde stoffen binnen het invloedsgebied van toxische vloeistoffen (LT1, LT2, brandbare gassen (GF3) en toxische gassen (GT3). De risico's als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen over de A15 (BLEVE en toxisch scenario) worden meegenomen in de beperkte verantwoording van de hoogte het groepsrisico, verderop in deze paragraaf.

Overeenkomstig Bijlage II Tabel Basisnet spoor worden over het traject van de Betuweroute A, B2, B3, C3, D3 en D4-stoffen getransporteerd. Het plangebied ligt op grond van de voornoemde stoffen binnen het invloedsgebied van brandbare gassen (A), toxische gassen (B2, B3) en toxische vloeistoffen (D3, D4). De risico's als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen over het spoor (BLEVE en toxisch scenario) worden meegenomen in de beperkte verantwoording van de hoogte het groepsrisico.

Het plangebied ligt op meer dan 200 meter van beide risicobronnen. Daarom kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Verantwoording groepsrisico

In Bijlage 5 is de uitwerking van de verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico opgenomen. Hierbij is ingegaan op de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Op basis van deze verantwoording worden de restrisico's geaccepteerd. Deze zijn gering. In de verantwoording zijn maatregelen beschreven, die voor de nadere uitwerking van het initiatief van belang zijn. De regionale

brandweer/veiligheidsregio heeft adviesrecht over deze verantwoording. De verantwoording wordt in het kader van het vooroverleg overlegd.

4.5.3 Conclusie

Het aspect 'externe veiligheid' vormt geen belemmering voor onderhavig initiatief.

4.6 Ecologie

4.6.1 Toetsingskader

De bescherming van de natuur is vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wnb geeft het wettelijke kader voor de bescherming van natuurgebieden en voor soortenbescherming. Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wnb ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en gebieden de uitvoering van het plan niet in de weg staan. De provincie is bevoegd gezag voor de toetsing van handelingen met mogelijke gevolgen voor beschermde dier- en plantensoorten (de soortenbeschermingsbepalingen) én voor Natura 2000-gebieden (de gebiedenbeschermingsbepalingen). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag.

Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Ook in dit kader zijn de provincies het bevoegd gezag.

Wettelijke gebiedsbescherming

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijkerwijs significante effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningsplichtig.

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

Conform artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming dragen Gedeputeerde Staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd 'Natuurnetwerk Nederland'. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die tot dit netwerk behoren. Het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk loopt via het traject van de provinciale ruimtelijke structuurvisies en verordeningen. Daarnaast wordt binnen de provincie Utrecht ook de Groene contour beleidsmatig beschermd. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones met als doel natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied te verbinden. Activiteiten in deze gebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken of waarden of als deze kunnen worden tegengegaan met mitigerende maatregelen.

Soortenbescherming

De Wnb onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen, aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden. Hierdoor zijn er in de Wnb drie verschillende verbodsartikelen per categorie soorten;

- soorten van de Vogelrichtlijn (artikel 3.1);
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (artikel 3.5);
- andere soorten (artikel 3.10).

Per beschermingsregime is aangegeven welke verboden er gelden en onder welke voorwaarden ontheffing of vrijstelling kan worden verleend door het bevoegd gezag. Volgens artikel 3.31 zijn de verboden, bedoeld in de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 niet van toepassing op handelingen die zijn beschreven in en aantoonbaar worden uitgevoerd overeenkomstig een door het Ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode en die plaatsvinden in het kader van bestendig beheer, bestendig gebruik, of ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

4.6.2 Onderzoek

Wettelijke gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, "Lingegebied & Diefdijk-Zuid", bevindt zich op circa 1,2 kilometer afstand ten oosten van het projectgebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect als gevolg van storingsfactoren als toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Mede gezien de afstand tot het plangebied zijn externe effecten als gevolg van aspecten als licht, geluid en trillingen uitgesloten.

Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, "Lingegebied & Diefdijk-Zuid", bevindt zich op circa 1,2 kilometer afstand ten oosten van het projectgebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect als gevolg van storingsfactoren als toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Mede gezien de afstand tot het plangebied zijn externe effecten als gevolg van aspecten als licht, geluid en trillingen uitgesloten.

Om op voorhand negatieve effecten op Natura-2000 gebieden vanwege stikstofdepositie uit te sluiten is een AERIUS-berekening uitgevoerd. Vanaf juli 2021 is de Wet Stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden waarbij een vrijstelling geldt voor stikstofuitstoot tijdens de sloop-, bouw- en aanlegfase van een ruimtelijk initiatief. Uit het wetsvoorstel volgt dat een stikstofdepositieberekening voor de aanlegfase niet meer noodzakelijk is. Een stikstofdepositieberekening voor de gebruiksfase is echter wel noodzakelijk. Zodoende is voor onderhavige ontwikkeling enkel een berekening voor de gebruiksfase uitgevoerd.

Uitgangspunten stikstofberekening

Voor de stikstofberekening zijn de uitgangspunten gehanteerd zoals berekend in de verkeerskundige studie (zie ook par. 4.1.2). In de verkeerskundige toets is een verkeersgeneratie van 163 verkeersbewegingen per etmaal berekend. Het plangebied wordt ontsloten op de Haarweg (noordelijke richting) en op de Hoefslag (zuidelijke richting). De verdeling van de verkeersafwikkeling is 35% (Haarweg) om 65% (Hoefslag). Op basis van het aantal verkeersbewegingen zorgt dit voor een verdeling van 57 verkeersbewegingen vanuit de Haarweg en 106 verkeersbewegingen vanuit de Hoefslag.

Tevens is er een onderverdeling bepaald op beide aanrijdroutes. De aanrijdroutes zijn tot de eerstvolgende kruising gemodelleerd, waarna de voertuigen opgaan in het heersende verkeer.

Haarweg: van de 35% rijdt 30% in westelijke richting en 5% in oostelijke richting.

Hoefslag: van de 65% rijdt 45% in zuidelijke richting en 20% in noordelijke richting.

Dit zorgt in de AERIUS-berekening uiteindelijk voor de volgende onderverdeling van het aantal verkeersbewegingen per lijnbron:

- Haarweg (westelijke richting, bron 1): 49 verkeersbewegingen
- Haarweg (oostelijke richting, bron 2): 8 verkeersbewegingen
- Hoefslag (zuidelijke richting, bron 3): 73 verkeersbewegingen
- Hoefslag (noordelijke richting, bron 4): 33 verkeersbewegingen

Daarnaast zal het laden en lossen plaatsvinden vanaf de Haarweg aan de noordkant van het plangebied. Voor het laden en lossen is niet berekend hoeveel vrachtwagens er ieder jaar zullen rijden. Zodoende is (worstcase) uitgegaan van circa 1 middelzware vrachtwagen en 1 zware vrachtwagen per week. Op basis van het aantal lesweken, komt dit neer op 40 middelzware- en 40 zware vrachtwagenbewegingen. Omdat de aanrijdroute niet bekend is, zijn deze bewegingen 100% over beide richtingen gemodelleerd. Deze aanrijdroutes zijn ook tot de eerstvolgende kruising gemodelleerd.

Uit de berekeningen blijkt dat de toekomstige gebruiksfase (beoogd vanaf het jaar 2023) geen rekenresultaten $>0,00$ mol/ha/j oplevert. Vanwege de toepassing van warmtepompen in de beoogde ontwikkeling zal het verwarmen van de bebouwing geen stikstofemissie opleveren. Zodoende is in de berekening enkel de stikstofemissie van de verkeersgeneratie meegenomen.

De verwachte verkeersaantrekkende werking van het planvoornemen is berekend op basis van de CROW verkeersgeneratie tool. Hierbij is uitgegaan van een ROC in 'rest bebouwde kom' in de gemeente Gorinchem (Sterk stedelijke gemeente). In totaal worden er maximaal 111 verkeersbewegingen per etmaal gegenereerd op een gemiddelde weekdag met de voorgenomen ontwikkeling. Zoals reeds omschreven zijn er in het plangebied twee ontsluitingen (oostelijke richting op de Grote Haarsekade en Kleine Haarsekade en in noordelijke richting op de Haarweg). Zodoende zijn de verkeersbewegingen verdeeld over deze twee ontsluitingen. Voor de volledigheid zijn ook 30 middelzware en zware vrachtbewegingen meegenomen per jaar (bewegingen voor bijvoorbeeld vuilniswagens en leveranciers).

De bewegingen zijn over de aanliggende wegen gemodelleerd, waarbij 100% van de bewegingen in twee richtingen zijn ingevoerd. Hierbij zijn dus meer bewegingen gemodelleerd dan daadwerkelijk plaats gaan vinden, waardoor onzekerheid over de richting van de bewegingen wordt opgevangen.

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

Het plangebied is niet gelegen binnen het NNN. Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNN ligt ongeveer 1,2 kilometer ten oosten van het plangebied. Gezien de aard van de voorgenomen plannen zullen de omgevingscondities redelijkerwijs gelijk blijven, waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN niet worden aangetast. Vervolgonderzoek in het kader van het NNN wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

Soortenbescherming

Er is een quickscan flora en fauna uitgevoerd. De rapportage is opgenomen in de bijlagen. Het voorgenomen plan kan in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd. Hierbij dient voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het volgende in acht te worden genomen, gelet op het bepaalde in de Wet natuurbescherming:

- Ten aanzien van vleermuizen dient licht gericht of uitstralend op de bomenrijen te worden vermeden;
- Ten aanzien van broedvogels dient, om overtreding op voorhand redelijkerwijs te voorkomen, het verwijderen van nestgelegenheid buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd, of een controle moet de aanwezigheid van een broedgeval kunnen uitsluiten;
- In het kader van de algemene zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor aanwezige individuen. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen.

Deze voorwaarden vormen geen belemmering bij de uitvoering van het project. Overtreding van de Wnb kan redelijkerwijs worden uitgesloten.

4.6.3 Conclusie

Het aspect 'ecologie' vormt geen belemmering voor onderhavig initiatief.

4.7 Bodem

4.7.1 Toetsingskader

In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder d) is bepaald dat voor de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden moet worden met de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bepaald of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden bepaald of nader onderzoek en eventueel saneringen noodzakelijk zijn. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd. Derhalve is een bodemonderzoek conform de NEN 5740 richtlijnen noodzakelijk.

4.7.2 Onderzoek

Gelet op de toekomstige functie in het plangebied, waarbij nieuwbouw wordt gerealiseerd waarin permanent mensen verblijven, is een verkennend bodemonderzoek noodzakelijk. Door Lycens is daarom een verkennend en nader bodemonderzoek uitgevoerd. Deze zijn opgenomen in de bijlagen van onderhavige bestemmingsplantoelichting. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies uit dit onderzoek.

Tijdens het verkennend en nader bodemonderzoek is vastgesteld dat de bovengrond bestaande uit zand ter plaatse van beide paardenbakken sterk verontreinigd is met koper.

Tijdens het verkennend bodemonderzoek is in het mengmonster van deze grond eveneens een matig verhoogd gehalte aan minerale olie aangetoond. Deze is na aanvullend onderzoek niet meer in matig of sterk verhoogde gehalten aangetoond. Verder zijn in dit materiaal enkele overige zware metalen hooguit licht verhoogd gemeten. Tijdens het verkennend bodemonderzoek is vastgesteld dat de ondergrond bestaande uit klei in de paardenbakken niet sterk verontreinigd is met koper.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek is de volgende omvangsbepaling vastgesteld:

- De oppervlakte van de (ronde) oostelijke paardenbak bedraagt circa 220 m². Bij een verontreinigde bodemlaag van ca. 0,5 m¹ wordt de omvang van de verontreiniging geschat op circa 110 m³;
- De oppervlakte van de noordelijke paardenbak bedraagt circa 1.240 m². Bij een verontreinigde bodemlaag van circa 0,5 m¹ wordt de omvang van de verontreiniging geschat op circa 620 m³.

De paardenbakken zijn op historisch kaartmateriaal vanaf 1998 zichtbaar. Daarmee wordt verwacht dat de verontreiniging bij het realiseren van de paardenbakken (het aanbrengen van het destijds vermoedelijk reeds verontreinigde zand) is ontstaan. Geconcludeerd wordt hiermee dat de verontreiniging na 1987 is ontstaan. Daarmee is sprake van de zorgplicht uit de Wet bodembescherming. Dit heeft tot gevolg dat de verontreiniging in zijn geheel gesaneerd dient te worden. Op basis van het redelijk- en billijkheidsprincipe uit de Wet bodembescherming wordt het saneren van de licht verhoogde gehalten aan koper in de ondergrond onder de paardenbakken, bestaande uit klei, echter niet noodzakelijk geacht. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt geconcludeerd dat de sterke verontreinigingen een belemmering vormen voor de geplande planologische procedure, aanvraag omgevingsvergunning en de geplande herinrichting van de locatie.

Buiten de sterke verontreiniging met koper zijn in zowel de bovengrond, ondergrond als in het grondwater hooguit licht verhoogde gehalten cq. concentraties aangetoond welke geen belemmering vormen voor de geplande planologische procedure, aanvraag omgevingsvergunning en de geplande herinrichting van de locatie.

Geadviseerd wordt om de sterke verontreinigingen met koper te saneren voorafgaand aan de herinrichting van de locatie. Geadviseerd wordt de sanering te richten op het zandige materiaal in de paardenbakken, saneren van de kleiige ondergrond wordt ondanks de daarin licht verhoogd gemeten gehalten aan koper vooralsnog niet noodzakelijk geacht. In het kader hiervan dient voorafgaand aan de sanering een plan van aanpak opgesteld en ingediend te worden bij de gemeente Gorinchem. Na instemming op het plan van aanpak kunnen de saneringswerkzaamheden uitgevoerd worden. Na sanering vormt de bodemkwaliteit zoals aangetoond tijdens het uitgevoerde onderzoek geen belemmering meer voor de geplande planologische procedure, aanvraag omgevingsvergunning en de geplande herinrichting van de locatie.

4.7.3 Conclusie

Na sanering van de bodemverontreiniging in het zandige materiaal in de paardenbakken vormt de bodemkwaliteit zoals aangetoond tijdens het uitgevoerde onderzoek geen belemmering meer voor de geplande planologische procedure, aanvraag omgevingsvergunning en de geplande herinrichting van de locatie.

4.8 Water

4.8.1 Toetsingskader

Sinds 1 november 2003 is het wettelijk verplicht, in het kader van het Besluit ruimtelijke ordening, een watertoets te verrichten. In de toelichting bij ruimtelijke besluiten en plannen, waarop bovengenoemd besluit van toepassing is, is het noodzakelijk een beschrijving te geven van de manier waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het planvoornemen voor de bestaande waterhuishouding. Het waterbeleid in Nederland wordt van Europees niveau vertaald via rijks-, provinciaal- en waterschapsbeleid, naar gemeentelijk beleid om samen de waterproblematiek in Nederland aan te pakken. Dit resulteert in de verplichting een watertoets uit (te) laten voeren.

De voorschriften zijn vastgelegd in onder andere de Europese Kaderrichtlijn Water (22 december 2004) en zijn verder geïmplementeerd in het Rijksbeleid. Dit om door samenwerking samen met de verschillende bevoegdheden te komen tot een duurzaam watersysteem.

Het beleid van de provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het Waterplan Zuid Holland 2016-2021. Conform Europese en nationale wetgeving is tevens een nieuw Stroomgebied-beheerplan vastgesteld voor de regio Rijn-West voor de periode 2016-2021: het SGBP-2. De wijzigingen zijn voornamelijk van toepassing op de regionale waterkeringen. Het provinciaal waterplan wordt vervangen door de Omgevingsverordening in verband met de in de nabije toekomst in werking tredende Omgevingswet. De definitieve verordening wordt tegelijk met de Omgevingswet van kracht. In de omgevingsvisie staat wat de provincie wil bereiken en wat ze wil doen om dat te bereiken. Voor het grotere oppervlaktewaterstelsel zijn er in Nederland diverse waterschappen actief die zich richten op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde, duurzame watersystemen. De waterbeheerders werken daarom integraal samen met gemeenten, die het beheer over de ruimtelijke ordening en openbare ruimte hebben, om deze doelstellingen te halen.

Met ingang van 22 december 2021 is het Waterbeheerprogramma 2022-2027: 'Versterken, verbinden, vergroenen' van het waterschap Rivierenland in werking getreden. Dit plan gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit, wegen en waterketen.

Daarnaast beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. De watergangen zijn opgenomen in de Legger. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in of nabij het oppervlaktewater kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels. In aansluiting op het landelijk beleid hanteert het Waterschap Rivierenland het beleid dat bij nieuwe plannen altijd onderzocht behoort te worden hoe omgegaan kan worden met het schone hemelwater. Binnen Rivierenland wordt voornamelijk ingezet op "vasthouden – bergen – afvoeren" van schoon water. De waterschappen werken integraal samen met gemeenten, die vaak het beheer over de ruimtelijke ordening en van de openbare ruimte hebben.

De gemeente Gorinchem en Waterschap Rivierenland hebben samen het Gemeentelijk Rioleringsplan (2016-2020) opgesteld, waarin de plannen voor het stedelijk waterbeheer worden vastgesteld. De gemeente heeft als doelstelling om wateroverlast zo veel mogelijk te voorkomen en bij een bui van 20

mm (bui 08) mag er geen watervorming op straat optreden. Om hieraan te kunnen voldoen, wordt het regenwater door de gemeente ingezameld (daar waar de percee-eigenaar niet in staat is dit zelf te doen) en verwerkt. Verwerking kan hierbij inhouden infiltreren in de bodem, afvoeren naar nabij gelegen oppervlaktewater of indien niet anders mogelijk afvoeren via de riolering. Streven is om schoon hemelwater zoveel als mogelijk gescheiden van vervuild afvalwater in te zamelen en op het oppervlaktewater aan te sluiten.

Bij ontwerp van een nieuw rioolstelsel (in principe een gescheiden stelsel) wordt getoetst met een bui van 36 mm in een uur (bui 10) of een constante belasting van 120 l/s/ha. De gemeente anticipeert hiermee op een toename van extreme buien in de toekomst.

4.8.2 Onderzoek

Door Aeres Milieu is een uitgebreide waterparagraaf opgesteld, waarin alle relevante waterhuishoudkundige aspecten van het plan zijn onderzocht. Deze rapportage is opgenomen in de bijlagen. Aanvullend hierop is door Kragten een variantenstudie naar regenwatercompensatie (inclusief infiltratieonderzoek) uitgevoerd. Ook deze rapportage is opgenomen in de bijlagen. Voor de volledige inhoud wordt hiernaar verwezen. Navolgend wordt ingegaan op de meest relevante bevindingen.

Digitale watertoets

Een eerste afstemming voor dit plan heeft plaatsgevonden via de Digitale Watertoets (dossiercode 20210118-9-25293). De digitale watertoets is een instrument om het planvoornemen vroegtijdig aan te geven hoe rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de taken en belangen van het waterschap. Uit de ingevoerde gegevens volgt dat er sprake is een normale watertoetsprocedure waarbij het waterschap tevens betrokken dient te worden bij de planinvulling.

Grond- en oppervlaktewater

De locatie ligt niet in een (grond)waterbeschermingsgebied. Het grondwater is op ca. 0,5-1 m-mv te verwachten. Tussen het plangebied en de aangrenzende wegen zijn C-watergangen aanwezig. Rondom deze watergangen zijn geen beschermingszones aanwezig. Zuidwestelijk van het plangebied en zuidoostelijk van de Kleine Haarsekade is een B-watgang aanwezig. Ter plaatse van de C-watgang wordt een nieuwe toegang voorzien. Hiervoor zal een duiker moeten worden gerealiseerd. De functie van de C-watgang zal niet worden belemmerd.

Afvalwater

Door de nieuwbouw van de school voor ca. 750 leerlingen is een toename aan afvalwater te verwachten. De verwachte totale hoeveelheid bedraagt ca. 20-25 m³ per dag (75-80 IE). Hiervoor dient op eigen terrein een DWA-stelsel aangelegd te worden dat vervolgens op het gemeentelijk stelsel aangesloten wordt. Dit stelsel en de aansluiting op het gemeentelijk stelsel dient ten tijde in een concreter inrichtingsplan uitgewerkt te worden in overleg met de gemeente. Dit vormt een uitwerkingsaspect, dat de planvorming niet in de weg staat.

Hemelwater

Het totale verhard oppervlak van de voorziene plannen is vastgesteld op 9.856 m². In dit onderzoek is het verhard terreinoppervlak vastgesteld op 4024 m². In de huidige situatie bedraagt het verhard oppervlak binnen het plangebied 1200 m². Dit betekent dat het totale verhard oppervlak binnen de

projectlocatie toeneemt met 8656 m². Bij het bepalen van de regenwatercompensatie wordt gerekend met een afgeronde waarde van 8700 m².

Volgens Beleidsregel 5.16 van Waterschap Rivierenland heeft het de voorkeur om regenwater op eigen terrein te bergen in nieuw oppervlaktewater. Hierbij is de bui T=10+10% maatgevend. Dit komt er op neer dat 436 m³/ha verharding geborgen dient te worden boven het zomerpeil. Het totaal te bergen volume wordt daarmee 379 m³.

Het projectgebied ligt in de Alblasserwaard, waar de berging moet passen binnen een peilstijging van 0,2 m. Dit betekent dat 1895 m²/ha verhard oppervlak aan oppervlaktewater gecreëerd dient te worden.

Een andere optie is het gebruik van wadi's of technische voorzieningen. Hierbij is echter de bui T=100+10% maatgevend. Dit komt er op neer dat 664 m³/ha verharding geborgen dient te worden. Het totaal te bergen volume wordt daarmee 578 m³.

In de rapportage van Kragten zijn de volgende varianten voor regenwatercompensatie beschouwd:

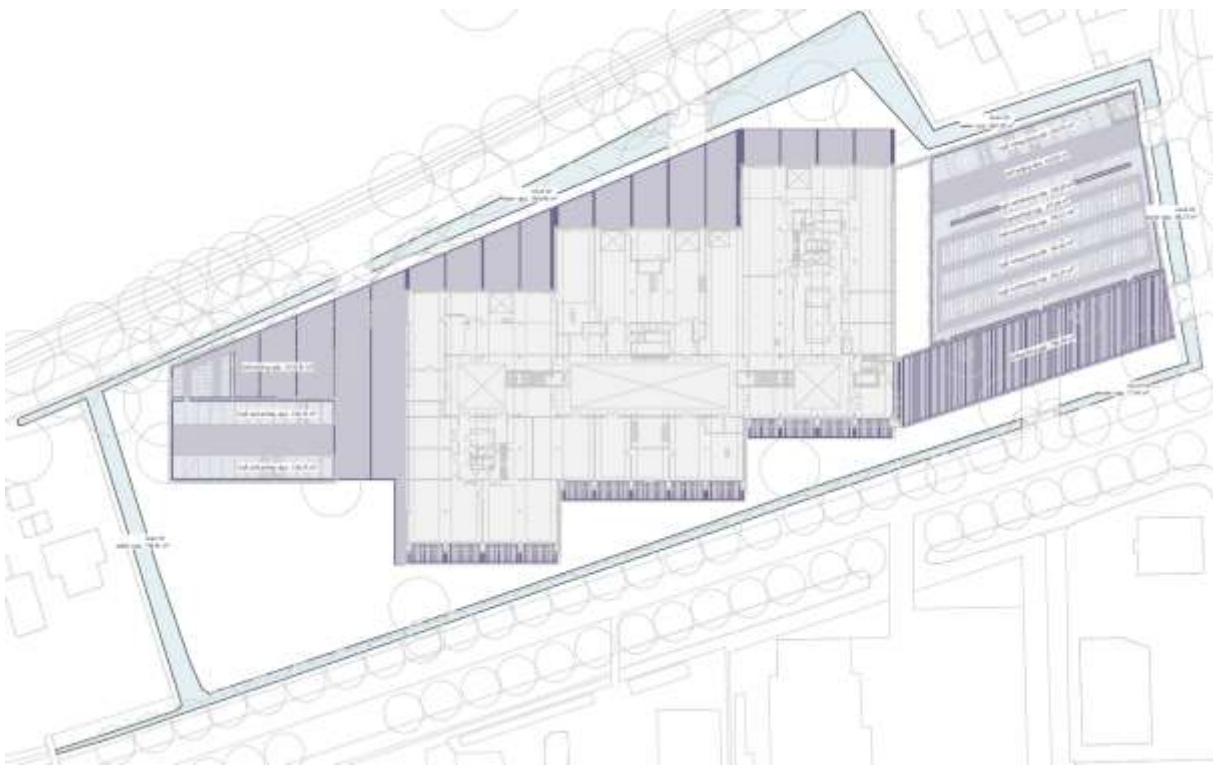
- Het bergen van regenwater door reeds aanwezig oppervlaktewater uit te breiden (hydraulische effecten op de waterloop zijn hier niet zozeer van belang gezien deze zich in een peilgebied bevinden en de waterstand voornamelijk gereguleerd wordt door gemalen),
- Het bergen en vervolgens infiltreren van regenwater aan de hand van een pakket lavagesteente onder de parkeerterreinen,
- Het bergen en vervolgens infiltreren van regenwater aan de hand van oppervlakkige berging op de parkeerterreinen. Het wordt aangeraden deze variant uit te voeren in combinatie met een lavapakket onder de parkeerterreinen, zodat via kolken het oppervlakkig geborgen water weg kan lopen.

Er is dus onderzoek gedaan naar zowel regenwaterbuffering in oppervlakte water als via een technische oplossing (zoals infiltratiekratten onder de parkeerplaatsen). Dit laatste lijkt niet haalbaar/effectief. Daarom is de keuze gemaakt dat de bestaande sloten worden verbreed. Hiertoe is een waterhuishoudkundige plan opgesteld. In het laatste terreinplan is er circa 1800 m² oppervlaktewater toegevoegd aan de omliggende sloten. Dit waterhuishoudkundig plan is op figuur 5.2 weergegeven. Hierbij is een maximale verbreding van 6 meter gehanteerd. Dit ontwerp is nu het uitgangspunt voor de vergunningsaanvraag.

Geconcludeerd wordt dat met de beoogde inrichting kan worden voorzien in voldoende watercompensatie.

Waterkeringen

Het plangebied ligt buiten de beschermingszones van waterkeringen.



Figuur 5.2: waterhuishoudkundig plan

4.8.3 Conclusie

Het aspect 'water' vormt geen belemmering voor de ruimtelijke procedure van onderhavig initiatief. Voor de aanleg van het bijkomend verhard oppervlak is een watervergunning benodigd. Deze meldingen of vergunningen dienen middels het Omgevingsloket aangevraagd te worden, separaat van de onderhavige procedure. Voorafgaand wordt een vooroverleg met de afdeling Vergunningen van Waterschap Rivierenland geadviseerd.

4.9 Archeologie en cultuurhistorie

4.9.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet die in 2019 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode 2016-2019 een overgangsregeling opgenomen.

4.9.2 Onderzoek

Ter plaatse van het plangebied is in het vigerende bestemmingsplan 'Gorinchem-Noord' geen dubbelbestemming archeologie opgenomen. Op gronden waarvoor geen dubbelbestemming

archeologie is opgenomen zijn ontwikkelingen niet onderzoeksplichtig. Archeologisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Naast bovenstaande archeologische waarden moet tevens gekeken worden naar mogelijke aanwezige cultuurhistorische waarden. Onderhavige ontwikkeling heeft betrekking op de realisatie van een school op grasperceel aan de noordrand van Gorinchem. Gelet op het karakter van het besluitgebied en de omgeving kan worden gesteld dat dit plan geen invloed heeft op cultuurhistorisch waardevolle elementen.

4.9.3 Conclusie

Het aspect 'archeologie en cultuurhistorie' vormt geen belemmering voor onderhavig initiatief

4.10 Kabels en leidingen

4.10.1 Toetsingskader

Naast de reeds beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming, zoals straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

4.10.2 Onderzoek

Binnen (of in de directe omgeving van) van het besluitgebied komen blijkens de provinciale risicokaart en blijkens de verbeelding van het geldende bestemmingsplan geen leidingen of kabels voor met een dusdanige planologische-juridische beschermingszone dat zij een belemmering vormen voor de beoogde woningen.

4.10.3 Conclusie

Het aspect 'kabels en leidingen' vormt geen belemmering voor onderhavig initiatief.

4.11 M.e.r.-beoordeling

4.11.1 Toetsingskader

Gemeenten en provincies moeten ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) nodig.

4.11.2 Onderzoek

Met dit planvoornemen wordt de realisatie van een school mogelijk gemaakt. Dit kan leiden tot een m.e.r.(beoordelings)-plicht. Of een m.e.r.-procedure of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is, dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst C en D van het Besluit m.e.r. overschrijdt.

De voorgenomen activiteit is niet opgenomen in onderdeel C van het Besluit m.e.r. en is daarom niet aan te merken als een activiteit waarvoor een directe m.e.r.-plicht bestaat. De activiteit is wel opgenomen in onderdeel D (categorie D.11.2) van bijlage II van het Besluit m.e.r. De activiteit betreft een stedelijk ontwikkelingsproject, maar het valt onder de drempelwaarden die hier genoemd worden. Derhalve is uitsluitend een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde.

	Activiteiten	Gevalen	Besluit
D.11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening --> het bestemmingsplan

Onderzocht is of er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Hiertoe is een aanmeldingsnotitie opgesteld. De aanmeldingsnotitie⁴ met vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgenomen als separate bijlage. De gemeente dient, voorafgaand aan de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan, een separaat besluit te nemen omtrent het al dan niet doorlopen van een m.e.r.-procedure.

Conclusie

Gezien de bevindingen als beschreven in de aanmeldingsnotitie, en indien het plan wordt vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r., kan worden geconcludeerd dat er, rekening houdend met:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project; en
3. de kenmerken van het potentiële effect;

sprake is van een relatief klein schaalniveau met bijbehorende minimale effecten. Bij elk plan is sprake van invloed op het milieu, maar deze is niet zodanig dat normen worden overschreden. De potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn dusdanig beperkt van aard en omvang dat deze geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg hebben die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

In de aanmeldingsnotitie wordt daarom aanbevolen om een gemeentelijk besluit voor te bereiden waarin wordt aangegeven dat voor de verdere planvorming van het bestemmingsplan "Gilde Vakcollege Haarweg 1-5, Gorinchem" geen milieueffectrapportage wordt vereist.

⁴ BRO, Aanmeldingsnotitie en vormvrije m.e.r.-beoordeling bestemmingsplan Gilde Vakcollege Haarweg 1-5, mei 2022

5. JURIDISCHE PLANOPZET

In dit hoofdstuk wordt de juridische opzet van het bestemmingsplan beschreven.

5.1 Plansystematiek

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat ruimtelijke plannen digitaal en analoog beschikbaar moeten zijn. Dit brengt met zich mee dat bestemmingsplannen digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze gepresenteerd moeten worden. Daarom stelt onder andere de Wro eisen waaraan digitale en analoge plannen moeten voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012) bindende afspraken waarmee bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. De SVBP2012 kent hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvoi.

5.2 Opbouw regels

De regels zijn onderverdeeld in inleidende regels, bestemmingsregels, algemene regels en overgangs- en slotregels.

De Inleidende regels bevatten de begrippen en de wijze van meten. In de Bestemmingsregels zijn de in het plan voorkomende bestemmingen opgenomen. Onder Algemene regels zijn regels geformuleerd die niet beperkt zijn tot een specifieke bestemming, maar gelden voor het gehele plangebied, zoals de anti-dubbeltelregel en algemene afwijkingsregels. Tot slot zijn in de Overgangs- en slotregels de overgangsbepalingen en de slotregel opgenomen.

5.3 Toelichting bij de regel

Begrippen

In de SVBP2012 is een aantal begrippen voorgeschreven. Voor zover relevant zijn deze begrippen overgenomen uit de SVBP2012. De lijst is verder aangevuld met een aantal voor dit plan relevante begrippen, waarbij zoveel mogelijk is aangesloten bij het huidige bestemmingsplan "Gorinchem-Noord".

Wijze van meten

De wijze van meten is overgenomen uit het bestemmingsplan "Gorinchem-Noord" en sluit voor de omschrijvingswijze aan op de SVBP2012.

Bestemmingsregels: bestemming 'Maatschappelijk'

Het gehele plangebied is bestemd als 'Maatschappelijk'. Tevens is een functieaanduiding 'onderwijs' opgenomen. Binnen deze bestemming zijn onderwijsinstellingen en sportvoorzieningen ten behoeve van onderwijs toegestaan. Verder zijn bijbehorende functies en voorzieningen, zoals groen, parkeervoorzieningen, wegen en paden, waterhuishoudkundige voorzieningen, e.d. toegestaan.

Binnen de bestemming mogen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd. Er is een bouwvlak op de verbeelding opgenomen. Gebouwen mogen uitsluitend binnen de bouwvlak worden gebouwd. Het maximum bebouwingspercentage van het bouwvlak bedraagt 70%. De maximum goot- en bouwhoogten voor gebouwen zijn op de verbeelding aangegeven. Met de contouren van het bouwvlak is een nadere uitwerking van het bouwplan mogelijk, maar zijn de randvoorwaarden geborgd. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn binnen het gehele bestemmingsvlak toegestaan. De maximum bouwhoogten zijn in de bouwregels benoemd.

Algemene regels

In de algemene regels zijn de anti-dubbeltelregel, de algemene bouwregels, de algemene gebruiksregels en de algemene afwijkingsregels opgenomen. Deze zijn overgenomen uit het bestemmingsplan "Gorinchem-Noord" voor zover zij relevant zijn voor dit plan.

Daarnaast is de parkeerregeling overgenomen uit het "Paraplubestemmingsplan Parkeren".

Overgangs- en slotregels

Het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik is verplicht voorgeschreven in artikel 3.2.1 en 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening. Met het overgangsrecht wordt beoogd dat bouwwerken en gebruik, die wel in overeenstemming zijn met het oude bestemmingsplan, maar niet met het nieuwe, kunnen voortduren. Volledige herbouw van een dergelijk bouwwerk is niet toegestaan, tenzij het teniet gaat als gevolg van een calamiteit. Voor het strijdige gebruik geldt dat als dit langer dan een jaar is onderbroken, niet meer hervat mag worden.

In de slotregel is de aanhalingstitel van de regels vastgelegd.

6. UITVOERBAARHEID

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Dit hoofdstuk gaat in op de uitvoerbaarheid, waarbij eerst de economische uitvoerbaarheid aan bod komt en vervolgens de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

6.1 Economische uitvoerbaarheid

6.1.1 Financieel economische haalbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het wijzigingsplan moet worden vastgesteld.

6.1.2 Kostenverhaal

Op grond van afdeling 6.4. van de Wro geldt voor de gemeente de verplichting tot kostenverhaal in de gevallen die zijn aangewezen in het Bro. Het Bro stelt kostenverhaal verplicht in geval er sprake is van een van de volgende bouwplannen:

- de bouw van één of meer woningen en andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte.

De gemeente gaat de locaties niet zelf ontwikkelen of bouw- en woonrijp maken. Voor de locatie wordt de ontwikkeling dus volledig bij de ontwikkelende partij neergelegd. De gemeente sluit met de ontwikkelende partij een anterieure overeenkomst af.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven. Pas daarna kan de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan van start gaan.

6.2.1 Omgevingsdialoog

Voorafgaand aan en tijdens de daadwerkelijke planprocedure hebben initiatiefnemers de belangen van omwonenden bij de ontwikkeling betrokken. Er is een online informatie avond geweest voor alle omwoners, deze werd georganiseerd door zowel de gemeente als het Gilde. Tijdens de avond is met de aanwezige omwonenden de huidige stand van zaken qua procedure en planvorming doorgenomen.

De eigenaren van het dierenasiel geven aan dat er een opvang van getraumatiseerde honden nabij de erfgrans staat. Zij willen voorkomen dat er direct daarnaast geluidsoverlast plaatsvindt. Er is daarom afgesproken dat er in het geval van een sporthal rekening wordt gehouden met een geluidsdichte gevel. En als deze er niet komt dat het schoolterrein nabij de erfgrans niet (structureel) wordt gebruikt voor buitensport.

Drie omwonenden zijn in de basis niet blij met de komst van de school, omdat ze bang zijn voor overlast en hun uitzicht kwijt raken. De initiatiefnemer heeft toegelicht dat er zeer beperkt inzicht is vanuit het gebouw in hun tuinen. Op 17 november 2021 is met hen een ontwerpessie gehouden om de terreininrichting van het gebied direct achter hun tuinen gezamenlijk in te richten. Hierbij kan gedacht worden aan een verhoogde wal, bepaalde beplanting etc. Waar mogelijk zijn de wensen van de omwonenden meegenomen in de verdere uitwerking van het plan. De omwonenden zijn in de verdere procedure ten aanzien van bestemmingsplan geïnformeerd over verdere planontwikkeling.

6.2.2 Vooroverleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Het voorontwerpbestemmingsplan is aan de wettelijk verplichte overheden en belanghebbenden voorgelegd in het kader van het vooroverleg. Door de provincie Zuid-Holland en het waterschap Rivierenland zijn reacties ingediend. Deze zijn samengevat en van een reactie voorzien in de Nota inspraak en vooroverleg, die als bijlage is opgenomen. De reactie van het waterschap heeft geleid tot enige aanpassingen in par. 4.8 van deze toelichting en in de bijlagen.

6.2.3 Inspraak

De Wro zelf bevat geen bepalingen omtrent inspraak. Dat neemt niet weg dat het de gemeente vrij staat toch inspraak te verlenen bijvoorbeeld op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. In

relatie daarmee bepaalt artikel 150 van de Gemeentewet onder meer dat in een gemeentelijke inspraakverordening moet worden geregeld op welke wijze en aan wie de mogelijkheid wordt geboden hun mening kenbaar te maken.

Hoewel bij de voorbereiding van het plan tevens een omgevingsdialoog is doorlopen, is besloten om het voorontwerpbestemmingsplan tevens vrij te geven voor inspraak. Het voorontwerpbestemmingsplan is conform de wettelijke vereisten gepubliceerd en gedurende zes weken te visie gelegd. Eenieder is in de gelegenheid gesteld om binnen deze periode een inspraakreactie in te dienen. Tevens is gedurende deze periode, op 2 februari 2022, een online inloopbijeenkomst georganiseerd door de gemeente. Het plan en de procedure zijn door de initiatiefnemer en gemeente toegelicht en de gelegenheid is geboden om vragen te stellen en opmerkingen te maken.

Gedurende de termijn van ter visie leggen zijn in totaal drie inspraakreacties ingediend. Deze zijn samengevat en van een reactie voorzien in de Nota inspraak en vooroverleg, die als bijlage is opgenomen. De inspraakreacties hebben geleid tot enkele aanpassingen aan het bestemmingsplan. Ook in de terreinuitwerking/-inrichting nader vormgegeven. Ook zijn er enkele ambtshalve aanpassingen doorgevoerd op basis van gewijzigde inzichten. De voornaamste aanpassingen zijn de navolgende; voor de volledige beantwoording wordt verwezen naar de bijlage.

- De parkeerbalans is aangepast;
- Er is nader verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en de paragraaf 'verkeer en parkeren' in de toelichting is aangevuld;
- De wateropgave en wijze van verwerking van het hemelwater zijn nader uitgewerkt en onderzocht;
- De inrichting van de zone tussen de school/parkeervoorzieningen de naastgelegen woningen is nader uitgewerkt;
- De stikstofdepositieberekening is geüpdatet.

6.2.4 Vaststellingsprocedure, toepassing gecoördineerde procedure

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan zal plaatsvinden volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Als onderdeel van deze procedure wordt het bestemmingsplan gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelegd voor zienswijzen.

Voor het project wordt een gecoördineerde procedure toegepast. Dit betekent het volgende. Met voorliggend bestemmingsplan wordt een nieuw bouw- en gebruikskader voor het perceel geboden. Voor het concrete bouwplan wordt een omgevingsvergunning voor het bouwen verleend op basis van dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning worden gelijktijdig ter inzage gelegd voor zienswijzen.

