

**RUIMTELIJKE ONDERBOUWING T.B.V.
HET AANLEGGEN VAN EEN KEERLUS
OP HET KRUISPUNT ORANJEWEG-
VOGELZANGSWEG TE GOES**

Januari 2014
Afdeling Stadsontwikkeling
M. Jonker

Inhoud

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Aanleiding en beschrijving plan	3
1.2. Vigerende bestemming	4
1.3. Artikel 2.12 lid 1 van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht	5
1.4. Opzet ruimtelijke onderbouwing	6
2. Planologische toets	7
2.1. Beleid	7
2.2. Toekomstige bestemmingsregeling	7
3. Sectorale toetsen	8
3.1. Algemeen	8
3.2. Archeologie	8
3.3. Water	8
3.4. Flora en fauna	8
3.5. Geluid	8
3.6. Luchtkwaliteit	9
3.7. Bodem	9
3.8. Externe veiligheid	9
4. Conclusie	11
Bijlage 1	
Archeologisch onderzoek	
Bijlage 2	
Akoestisch onderzoek	

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en beschrijving plan.

De realisatie van het Goese Lyceum op de locatie De Weitjes aan de Oranjeweg in Goes is aanleiding geweest om te kijken naar de verkeersveiligheid in de directe omgeving. Te verwachten is dat door de realisatie van de school verkeersstromen van met name fietsers gaan wijzigen. Aandacht voor verkeersveiligheid past binnen het verkeersveiligheidsplan “Op weg naar nul in Goes”. Ambitie van dit verkeersveiligheidsplan is het aanpakken van voorkombare ongevallen. Daarnaast past de huidige kruispuntvorm niet binnen de principes van duurzaam veilig, het kruispunt is te complex in combinatie met hoge rijsnelheden.

Onderdeel van het projectplan is de realisatie van een fiets- en voetgangerstunnel in combinatie met een rotonde ter hoogte van het kruispunt Patijnweg – Oranjeweg. Niet voor alle fietsers en voetgangers is deze tunnel een reëel alternatief gezien herkomst en bestemming. Dit is aanleiding om ook de verkeersveiligheid van het kruispunt Oranjeweg - Patijnweg te verbeteren. Oversteekbaarheid van het kruispunt voor fietsers in combinatie met de snelheid van het gemotoriseerde verkeer behoeft specifieke aandacht.

Voorgeschiedenis

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GWP) 2005 - 2015 is het belang van doorstroming op de Oranjeweg aangegeven. Tevens is de ontsluiting van de Vogelzangsweg opgenomen in de visie van het Noord-Oost kwadrant van Goes. In de verkeersvisie Oostrand Oranjeweg is voor het kruispunt met de Vogelzangsweg gekozen voor een keerlus als kruispuntvorm. Het - nog niet vastgestelde - GWP 2013 sluit hier op aan met het categoriseringsplan. Bovendien heeft het college met het vaststellen van de Nota haltevoorzieningen op 12 maart 2013 besloten om in te zetten op het uit de Bergweg halen van scholierenbussen. Deze wens is bekrachtigd met een officieel verzoek aan Gedeputeerde Staten van Zeeland in juni 2013 (besluit 18 juni 2013). Het ontworpen kruispunt biedt een alternatief voor de bussen door de Bergweg en biedt tevens de mogelijkheid voor bussen om op de kruising te keren.

Onderbouwing kruispuntvorm

Het kruispunt Oranjeweg - Vogelzangsweg wordt ingericht als keerlus. Doorgaand verkeer hoeft bij een keerlus geen voorrang te verlenen aan verkeer van zijwegen. Wat betreft de verkeersveiligheid is de situatie vergelijkbaar met een rotonde, de snelheid van het naderende verkeer neemt af en afslaan is minder complex voor bestuurders. Tevens wordt hiermee de doorstroming op het kruispunt geborgd, het doorgaande verkeer op de Oranjeweg hoeft niet onnodig te stoppen voor naderend verkeer zoals op een rotonde.

Voor fietsers en voetgangers is voorzien in een gefaseerde oversteek. In combinatie met de al genoemde lagere snelheid op de hoofdrijbaan resulteert dit in een optimale verkeersveiligheid en minimale wachttijden.

Het ontwerp voor de keerlus is vergelijkbaar met de situatie die in Goes al is toegepast bij het kruispunt Ringbaan West - Troelstralaan. Het verschil met deze is dat de keerlus in de Oranjeweg ruimer van opzet is zodat ook vrachtwagens en bussen kunnen keren.

Het kruispunt Vogelzangsweg - Graaffstraat direct naast de keerlus wordt ingericht als plateau. De voorrangssituatie wordt daardoor duidelijker en de rijsnelheid neemt af. Aanvullend vinden aan de westzijde van de keerlus diverse -kleinere- aanpassingen plaats. Dit ten behoeve van looproutes, parkeren en verkeersveiligheid.

Busroute en haltevoorzieningen

Ter hoogte van het Goese Lyceum wordt aan beide zijden een bushalte gerealiseerd. Aan de westzijde is deze geschikt voor de 8 meter bussen van de ringlijn, aan de oostzijde voor zowel de ringlijn- als de scholierenbussen (12 of 18 meter lang). Omwille van de doorstroming en verkeersveiligheid wordt voor beide halten een haltekom gerealiseerd.

De halte aan de oostzijde van de Oranjeweg biedt ruimte aan twee gelede bussen van 18 meter. Door de ligging van de halte in combinatie met een keerlus is het mogelijk de busroute van de scholierenbussen te wijzigen zodat deze niet meer door de Bergweg hoeven te rijden. De huidige

situatie zorgt voor leefbaarheidsproblemen en verkeersonveiligheid in de Bergweg en de straten waar de bussen door moeten rijden (o.a. de Vogelzangsweg). Om meerdere redenen is gekozen voor het halteren van de scholierenbussen aan de oostzijde van de Oranjeweg, vóór de keerlus:

1. de mogelijke route van de bus in de toekomst;
2. de locatie voor wachtende scholieren. Het heeft de voorkeur scholieren te laten wachten voor het schoolgebouw, in plaats van aan de zijde van (de woningen aan) de Graaffstraat;
3. de realisatiekosten. Deze vallen aan de westzijde van de Oranjeweg hoger uit door een benodigde aanpassing van de sloot.

Dit plan wordt gedragen door zowel de provincie Zeeland als de beoogde vervoerders omwille van verkeersveiligheid en vervoerskundige aspecten.

Het ontwerp voor de keerlus is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1. Keerlus.

1.2. Vigerende bestemming

In het bestemmingsplan Goes Oost, dat is vastgesteld op 27 juni 2013, hebben enkele delen van de keerlus die buiten de bestemming "Verkeer" vallen de bestemming "Groen". Om het gewenste gebruik

planologisch mogelijk te maken is besloten een afwijkingsprocedure o.g.v. de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) te voeren.

De gedeelten van de keerlus die niet in het bestemmingsplan Goes Oost passen zijn weergegeven in figuur 2. Het betreft de donkergeel gekleurde stukken waarin de oppervlakte is vermeld.



Figuur 2. Afwijking t.o.v. het bestemmingsplan Goes Oost.

1.3. Artikel 2.12 lid 1 van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht

Ingevolge artikel 2.12 lid 1 van de Wabo kan een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan slechts worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke

ordering en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Vóórdat het college een besluit kan nemen dient de gemeenteraad een zgn. “verklaring van geen bedenkingen” af te geven. Omdat het plan past binnen de algemene verklaring van geen bedenkingen die op 15 december 2011 door de gemeenteraad is afgegeven hoeft de raad in dit geval geen specifieke verklaring af te geven.

1.4. Opzet ruimtelijke onderbouwing

In hoofdstuk 2 wordt een omschrijving gegeven van de planologische toets, waaronder de ruimtelijke afweging en de toekomstige bestemmingsregeling. In hoofdstuk 3 zijn de sectorale toetsen opgenomen.

HOOFDSTUK 2. PLANOLOGISCHE TOETS

2.1. Beleid.

De beoogde ontwikkeling dient te passen binnen het vigerende en toekomstige ruimtelijk beleid. Om die reden wordt in dit hoofdstuk ingegaan op het relevante gemeentelijke beleid. Er wordt, vanwege de beperkte afwijking t.o.v. het vigerende bestemmingsplan en de aard van het plan, niet ingegaan op rijks- en provinciaal beleid omdat dat niet relevant is voor deze ontwikkeling.

Gemeentelijk beleid

Zie hiervoor paragraaf 1.1.

Toetsing beleidskaders

Het rijks- en provinciaal beleid zijn niet van toepassing op dit kleinschalige initiatief. De aanleg van de keerlus past binnen het gemeentelijk beleid.

Door de provincie is reeds aangegeven dat formeel vooroverleg over dit plan niet noodzakelijk is.

2.2. Toekomstige bestemmingsregeling.

Zoals onder 1.2 is aangegeven is het bestemmingsplan Goes Oost recent vastgesteld. Een nieuw bestemmingsplan voor deze locatie zal dan ook nog even op zich laten wachten. De delen van het tracé van de keerlus die nu buiten de bestemming 'Verkeer' vallen zullen als zodanig bestemd worden. Hierover zal t.z.t. concrete besluitvorming plaatsvinden.

HOOFDSTUK 3. SECTORALE ASPECTEN

3.1. Algemeen.

Bij een bestemmingswijziging of een afwijking van het bestemmingsplan dienen, afhankelijk van de aard en omvang van de ontwikkeling, sectorale aspecten zoals water, flora en fauna, archeologie, geluid, luchtkwaliteit, bodem en externe veiligheid onderzocht te worden om te zien of vanuit deze aspecten mogelijk belemmeringen zouden kunnen optreden ten aanzien van de betreffende wijziging of afwijking én om te voorkomen dat de voorgenomen activiteit een belemmering zou kunnen vormen voor eventuele omliggende functies.

3.2. Archeologie.

De omgeving ter plaatse is, o.g.v. het gemeentelijk archeologiebeleid, aangemerkt als een terrein met hoge archeologische waarde. Archeologisch onderzoek in de vorm van een bureauonderzoek met controleboringen wordt noodzakelijk geacht omdat de bodemverstoring de minimale oppervlakte van 250 vierkante meter zal overschrijden en de werkzaamheden dieper zullen reiken dan 0,4 meter beneden het maaiveld.

Door Artefact is een inventariserend veldwerk uitgevoerd (Goes Oranjeweg - Vogelzangspad Inventariserend veldonderzoek door middel van verkennende boringen, 2013ART118, d.d. 06-12-2013). Dit onderzoek is als bijlage 1 aan deze onderbouwing toegevoegd. Het vormt een aanvulling op het door Grontmij Nederland B.V. uitgevoerde bureauonderzoek en inventariserend veldwerk dat in 2011 werd uitgevoerd. Op basis van de bureauonderzoeken en de inventariserende boringen geldt er een hoge archeologische verwachting uit de Late Middeleeuwen vanaf 0,40 tot circa 0,75 meter beneden maaiveld. Echter, doordat de ligging van vindplaatsen uit deze periode zich moeilijk laat voorspellen en omdat de aard van de ingrepen te beperkend is voor het opsporen van eventuele vindplaatsen, is een vervolgonderzoek niet noodzakelijk.

Het is niet uit te sluiten dat er toch relevante archeologische sporen en vondsten in de bodem aanwezig zijn en dat deze bij (graaf)werkzaamheden aan het licht komen. Voor dergelijke vondsten bestaat een wettelijke meldingsplicht o.g.v. artikel 53 van de Monumentenwet.

3.3. Water.

Op basis van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient bij de planologische regeling van een ruimtelijke ontwikkeling de watertoets te worden doorlopen. De watertoets is een belangrijk instrument om te verzekeren dat de waterhuishouding vanaf het begin integraal onderdeel uitmaakt van de planvorming. Het gaat dan vooral om het vasthouden, bergen en afvoeren van regenwater.

De aan te brengen verharding die niet past in het bestemmingsplan is beperkt van omvang. Het oppervlaktewater ter plaatse zal worden afgevoerd met kolken. Dit is in december 2013 met het waterschap overeengekomen.

3.4. Flora en fauna.

Op grond van de Flora- en faunawet moet de invloed van ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan de effecten voor planten en dieren. Gelet op de bestaande bebouwing en bijna volledige verharding van het terrein is het niet waarschijnlijk dat zich hier bijzondere en/of beschermde plant- en diersoorten bevinden en is er dan ook geen onderzoek uitgevoerd.

Het groen dat met de aanleg van de keerlus wordt verhard bestaat uit gras dat regelmatig gemaaid wordt en waar zich geen bijzondere c.q. beschermde plant- en diersoorten bevinden. Nader onderzoek op het gebied van flora en fauna kan dan ook achterwege blijven.

3.5. Geluid.

Ten behoeve van de aanleg van de keerlus is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke gevolgen van de wijziging. Dit onderzoek is als bijlage 2 aan deze onderbouwing toegevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake is van een reconstructie van een weg in de zin van de Wet geluidhinder. Er hoeven dan ook geen hogere waarden voor de woningen aan de De Graaffstraat te worden vastgesteld.

3.6. Luchtkwaliteit.

Het Besluit luchtkwaliteit stelt onder meer dat gemeenten bij het vaststellen van ruimtelijke plannen, voor zover deze gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit, rekening dienen te houden met de grenswaarden van verschillende luchtverontreinigende componenten uit dit besluit. In de nabijheid van wegen kan sprake zijn van lokale luchtverontreiniging. Deze luchtverontreiniging kan negatieve effecten op de gezondheid hebben. Hierdoor zijn overheden verplicht bij besluiten waarbij het aspect luchtkwaliteit aan de orde is de grenswaarden uit het genoemde besluit in acht te nemen.

Gelet op de beperkte afwijking t.o.v. het bestemmingsplan en het feit dat de aanleg van de keerlus geen extra verkeer met zich meebrengt maar dat hierdoor de bestaande verkeersstromen op een andere manier worden afgewikkeld, vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

3.7. Bodem.

De afwijking van het bestemmingsplan bestaat uit het verharden van enkele gedeelten groen. Dit betreft geen gevoelige bestemming, hiervoor hoeft dan ook geen bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Voor de afvoer van vrijkomende grond is wel een bodemonderzoek uitgevoerd (Indicatieve partijkeuring Oranjeweg te Goes, Oranjewoud B.V., kenmerk 260930-15, d.d. 16 oktober 2013). De kwaliteit van de grond wordt beoordeeld als "Industrie" op basis van de aanwezigheid van organochloorbestrijdingsmiddelen. Deze grond mag worden afgevoerd om te worden toegepast in boomgaarden.

3.8. Externe veiligheid.

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

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

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

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

Stationaire risicobronnen

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

Het Bevi is van toepassing op vergunningplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt

verstaan onder risicovolle bedrijven. Voor de toepassing van het Bevi wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Om te bepalen of er binnen dan wel in de directe omgeving van het plangebied bedrijven zijn gelegen die onder de werkingssfeer van het Bevi vallen, zijn het Register risicosituaties gevaarlijke stoffen (RRGS) als ook de professionele risicokaart geraadpleegd. Hieruit blijkt dat er geen Bevi inrichtingen in de omgeving liggen die een invloedsgebied genereren over het plangebied van de keerlus.

Transportrisico's

Voor ruimtelijke plannen zijn spoorwegen, vaarwegen en autowegen risicorelevant als er binnen een zone van 200 meter vanaf de transportas een ontwikkeling gepland wordt.

Vaarwegen

Er zijn in de directe omgeving van het plangebied geen vaarwegen aanwezig waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Rijkswegen, provinciale wegen, gemeentelijke wegen

In de nabijheid van het plangebied zijn geen rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen aanwezig waarover een dusdanige hoeveelheid gevaarlijke stoffen wordt vervoerd dat deze voor externe veiligheid relevant zijn.

Spoorwegen

De spoorlijn Vlissingen - Bergen op zoom ligt op circa 200 meter afstand van het plangebied. De PR10⁻⁶ contour die door de spoorlijn wordt gegenereerd reikt niet tot buiten de spoorlijn. Dat betekent dat er binnen het plangebied van de keerlus geen rekening hoeft te worden gehouden met een veiligheidszone (maximale PR10⁻⁶-contour).

Uit het basisnet spoor blijkt dat het groepsrisico dat door deze transportroute wordt veroorzaakt boven de oriënterende waarde van het groepsrisico ligt. Dit houdt in dat, indien de gemeente populatie binnen het invloedsgebied van deze risicobron toevoegt, er een verantwoording van het groepsrisico dient plaats te vinden. De aanleg van de keerlus brengt geen toename van de bevolking met zich mee. Derhalve hoeft geen verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden.

Buisleidingen

Er zijn in de directe omgeving van het plangebied geen buisleidingen aanwezig waardoor transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Conclusie externe veiligheid

De aanleg van de keerlus heeft geen gevolgen op het gebied van externe veiligheid.

HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE

Er zijn geen ruimtelijke bezwaren tegen het aanleggen van de keerlus. Ook vanuit het thans geldende beleid bestaan er geen beperkingen. De sectorale aspecten vormen evenmin een belemmering. Voor het overige zien wij evenmin redenen o.g.v. het recht anderszins (bijv. privaatrecht) waarom geen medewerking zou moeten worden verleend aan de geplande realisatie van de keerlus.

Bijlage 1

Archeologisch onderzoek

Bijlage 2

Akoestisch onderzoek