



GOES ZIEKENHUIS WIJZIGING OMGEVINGSPLAN

Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling

1 december 2025

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM	1-12-2025
KENMERK	20251074
PROJECT PROJECTLEIDER	Goes ziekenhuis wijziging omgevingsplan Ing. J.A. van Broekhoven
OPDRACHTGEVER	Admiraal De Ruyter Ziekenhuis (Adrz)
AUTEUR	B. de Groot



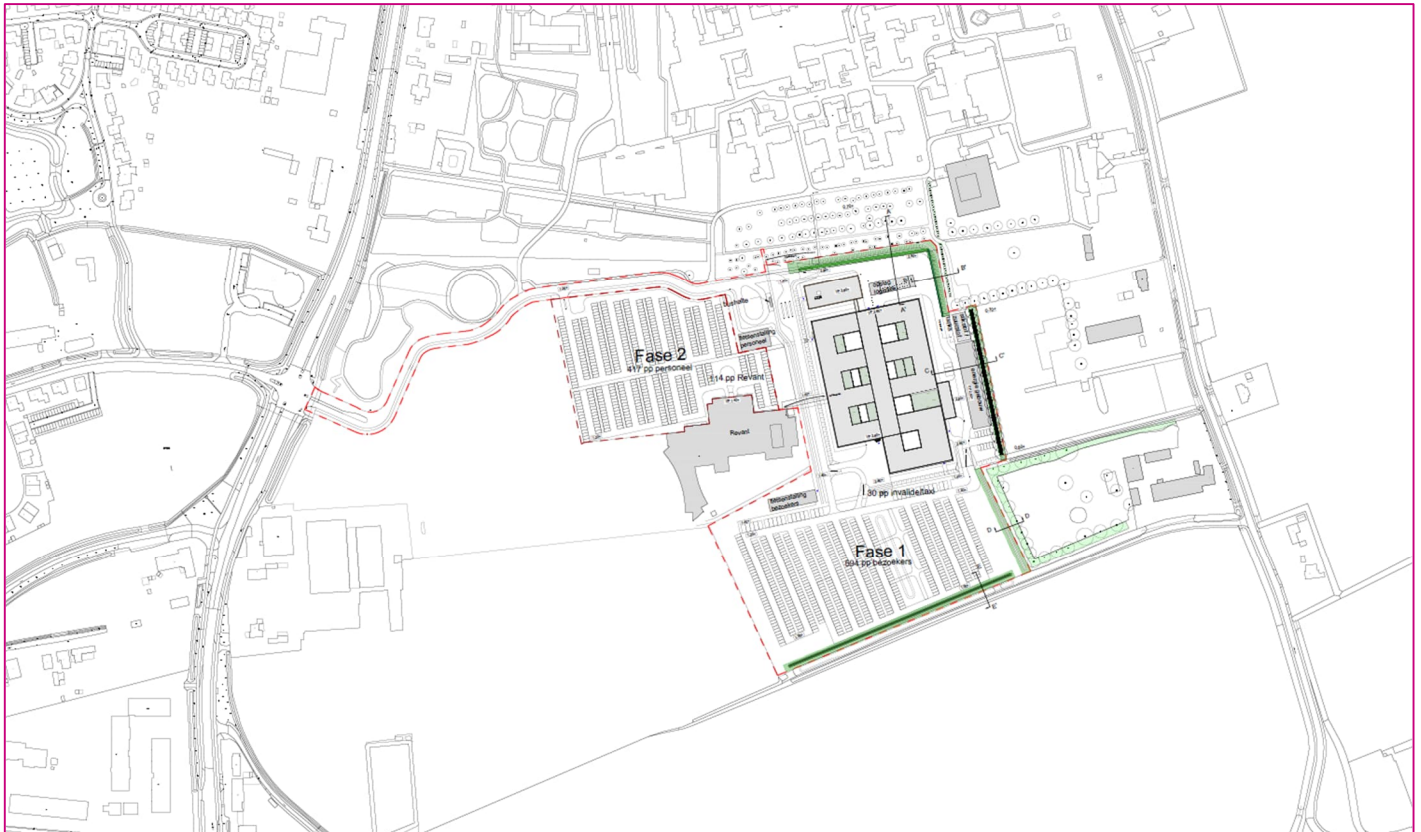
Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 M.e.r.-beoordelingsplicht	5
1.3 Leeswijzer	6
2. Plaats en kenmerken van het project	7
2.1 Plaats van het project	7
2.2 Kenmerken van het project	9
2.2.1 Omvang van het project	9
2.2.2 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen van afvalstoffen	10
2.3 Cumulatie met andere projecten	11
3. Kenmerken van de milieueffecten	12
3.1 Verkeer en parkeren	12
3.2 Geluid	13
3.2.1 Wegverkeerslawai	13
3.2.2 Geluid door activiteiten	13
3.3 Bodem en water	14
3.3.1 Bodem	14
3.3.2 Water	14
3.4 Natuur	15
3.4.1 Gebiedsbescherming	15
3.4.2 Soortenbescherming	15
3.5 Luchtkwaliteit	16
3.6 Omgevingsveiligheid	17
3.7 Cultuurhistorie en archeologie	18
3.8 Gezondheid	19
3.9 Bouwwerkzaamheden	20
4. Conclusie	20

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het Admiraal De Ruyter Ziekenhuis (Adrz) in Goes staat aan de vooravond van een ingrijpende vernieuwing. Het huidige ziekenhuis, gebouwd in de jaren '80, voldoet niet langer aan de technische en functionele eisen van moderne zorgverlening. Om de continuïteit van zorg te waarborgen en ruimte te bieden voor toekomstige ontwikkelingen, is gekozen voor de realisatie van een compact en duurzaam nieuw ziekenhuis op het bestaande terrein, direct achter het huidige gebouw. Deze ontwikkeling vormt de eerste fase van een breder plan om een regionaal gezondheidspark te creëren, waarin zorg, welzijn en ondersteunende functies samenkomen.



Figuur 1-1 Toekomstig plan (bron: EGM Architecten)

Het ziekenhuis krijgt een compact hoofdgebouw van circa 40.720,9 m² BVO met vier lagen (plaatselijk vijf), een stafgebouw van circa 2.748,4 m² BVO, en een energiegebouw van circa 1.086,7 m² BVO. De maximale bouwhoogte bedraagt 22,5 meter. Daarnaast wordt een nieuw parkeerterrein aangelegd op een aangrenzend (nu nog) agrarisch perceel, bedoeld voor bezoekers. Voor het personeel wordt parkeren voorzien aan de noordzijde van het terrein. De ruimtelijke opzet anticipeert op een toekomstige zuidelijke ontsluiting, waardoor de bereikbaarheid van het gebied verbetert en de 's Gravenpolderseweg wordt ontlast.

De programmatische en ruimtelijke uitgangspunten voor de herontwikkeling van het gebied voor deze ontwikkeling zijn in strijd met 'het tijdelijk deel van' het omgevingsplan. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, is een wijziging van het omgevingsplan noodzakelijk. Met deze wijziging wordt voor de planlocatie een passend planologisch kader gecreëerd dat de herontwikkeling mogelijk maakt. In het kader van de wijziging van het omgevingsplan is een mer-beoordeling noodzakelijk.

1.2 M.e.r.-beoordelingsplicht

Bijlage V-omgevingsbesluit

In Bijlage V van het Omgevingsbesluit (Ob) is aangegeven welke projecten m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Projecten die zijn genoemd in kolom 1 van deze bijlage zijn m.e.r.-beoordelingsplichtig in gevallen als genoemd in kolom 3 bij besluiten genoemd in kolom 4. Voor deze activiteiten moet worden onderzocht of deze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben.

Met de beoogde wijziging van het omgevingsplan wordt de uitbreiding van een 'Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen' (categorie J11 in bijlage V bij het omgevingsbesluit) mogelijk gemaakt. Dat betekent dat in de kader van de wijziging van het omgevingsplan een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is.

Passende beoordeling

Verder is van belang dat wanneer in het kader van de wijziging van een omgevingsplan een passende beoordeling nodig is (vanwege de mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden), dit in principe leidt tot een plan-mer-plicht. Vanwege de mogelijke gevolgen voor de stikstofdepositie is in het kader van de wijziging van het omgevingsplan een passende beoordeling opgesteld. Op de plan-mer-plicht bestaat een uitzondering voor een plan dat het gebruik bepaalt van *kleine gebieden op lokaal niveau*. In zo'n situatie volstaat in eerste instantie een plan-mer-beoordeling. Wanneer uit die beoordeling blijkt dat sprake kan zijn van belangrijke nadelige milieueffecten is alsnog een volledige plan-mer-procedure noodzakelijk. Blijkt dat die effecten niet zijn te verwachten, dan is een plan-mer-beoordeling afdoende. Een plan-mer-beoordeling van een plan dat het gebruik bepaalt van *kleine gebieden op lokaal niveau* vindt alleen plaats als:

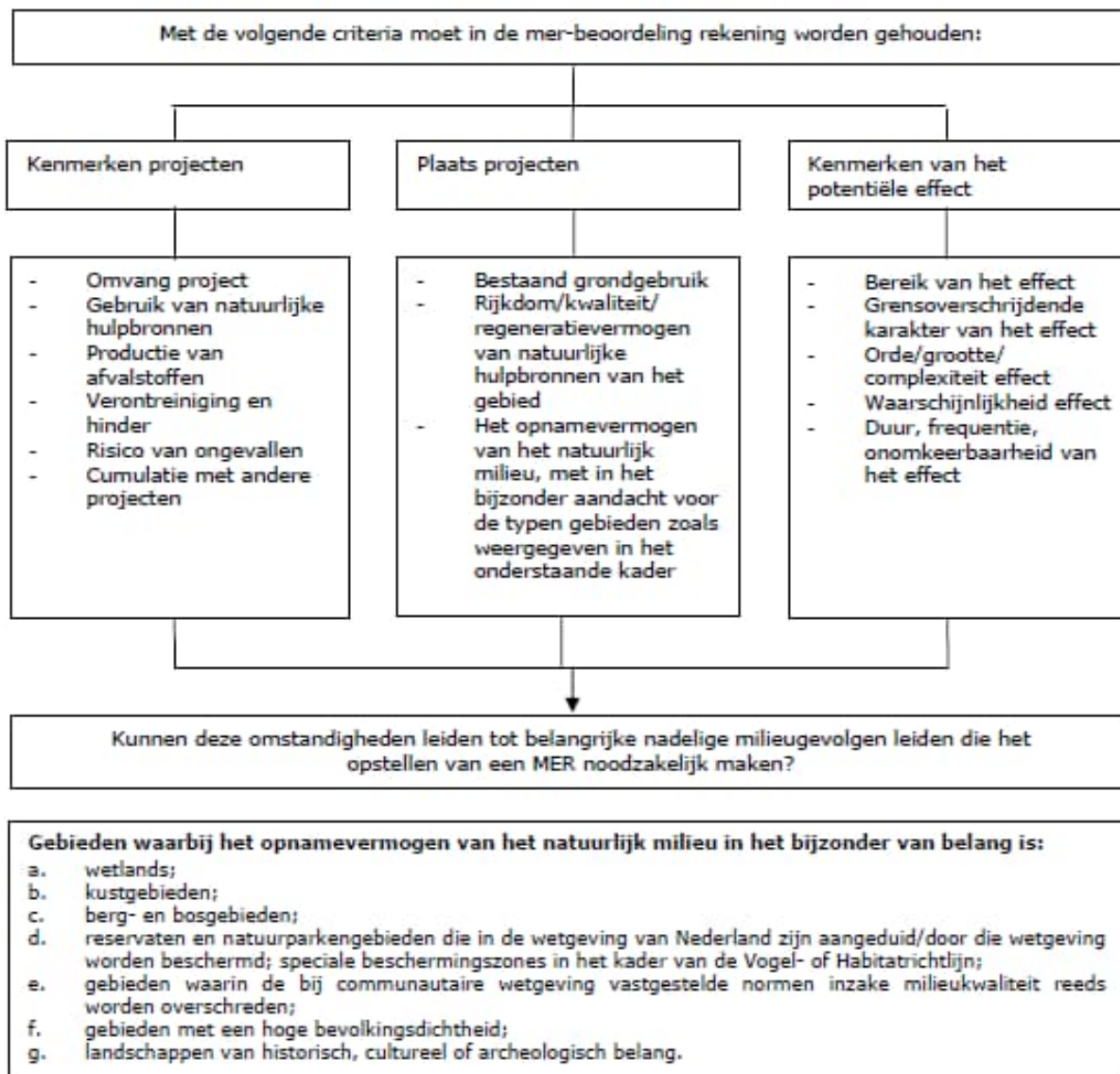
- voor dat plan of programma een bestuursorgaan van een gemeente het bevoegd gezag is; en
- de omvang van dat gebied in verhouding tot het totale grondgebied van de gemeente klein is (artikel 11.1, derde lid, Omgevingsbesluit).

De omvang van het plangebied omvat in dit geval minder dan 1% van het gemeentelijk grondgebied en kan daarom als 'klein gebied' worden beschouwd. Hiermee dient voor het de wijziging van het omgevingsplan een plan-mer-beoordeling opgesteld te worden.

Inhoud m.e.r.-beoordeling

Voorgaande betekent dat sprake is van een gecombineerde project-/plan m.e.r.-beoordelingsplicht. In een m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).



Figuur 1-2 Criteria m.e.r.-beoordeling

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit wordt in een zo vroeg mogelijk stadium, maar in ieder geval voorafgaand aan de publicatie van het ontwerp-wijzigingsbesluit genomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie is aan de hand van de beoordelingscriteria uit bijlage III bij de Europese richtlijn als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2 beschrijft de plaats en kenmerken het project;
- hoofdstuk 3 geeft voor alle relevante omgevingsaspecten inzicht in de te verwachten effecten;
- hoofdstuk 4 bevat de conclusie van de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken welke te vinden zijn in de bijlagen bij het omgevingsplan.

2. PLAATS EN KENMERKEN VAN HET PROJECT

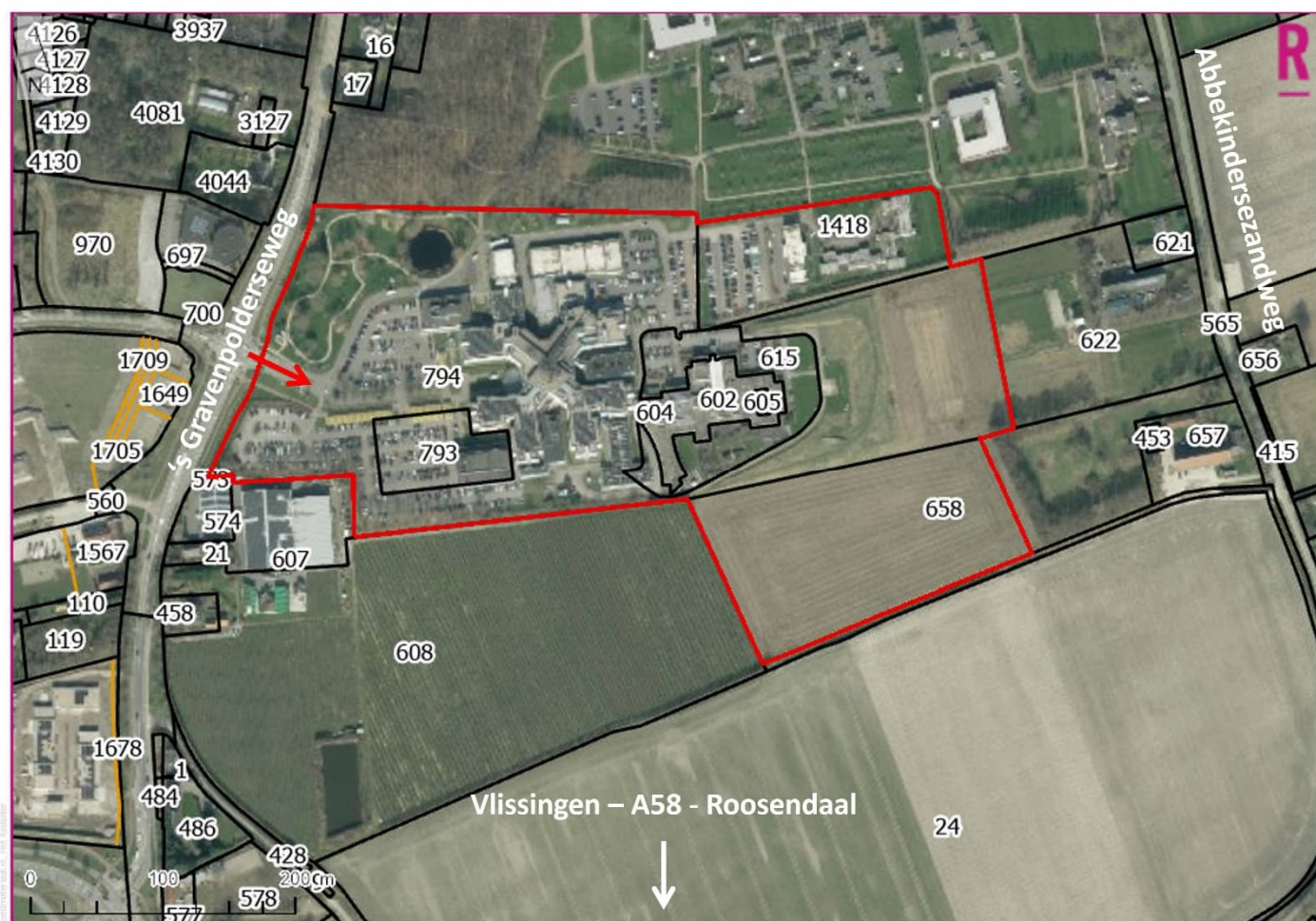
2.1 Plaats van het project

Voor de milieugevolgen van toekomstige ontwikkelingen zijn niet alleen de aard en omvang, maar ook de locatie van belang. Bepaalde gebieden zijn in meer of mindere mate kwetsbaar voor nieuwe activiteiten. Op grond van de criteria uit de Europese Richtlijn kunnen waar het gaat om de plaats van de activiteiten de volgende elementen van belang zijn:

- Het bestaande grondgebruik;
- De rijkdom, de kwaliteit en/of het regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen van het gebied;
- Het opname vermogen van het natuurlijk milieu, met in het bijzonder aandacht voor (onder andere) beschermde natuurgebieden, gebieden waar milieunormen reeds worden overschreden, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid en landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

Ligging en bestaand gebruik

Het Admiraal De Ruyter Ziekenhuis (Adrz) bevindt zich aan de 's Gravenpolderseweg in Goes, een belangrijke verbindingroute tussen de binnenstad en de provinciale weg. Het terrein ligt in een gebied met een gemengd karakter: ten noorden grenst het aan het terrein van Emergis met een boomgaard, ten zuiden aan agrarische gronden met boomgaarden, en ten westen aan agrarische gebieden met (woon)boerderijen. Het ziekenhuis is goed zichtbaar vanaf de omgeving en heeft een regionale functie, mede door de nabijheid van de rijksweg.



Figuur 2-1 Huidige situatie (bron: Kadaster, 2025)

Het bestaande ziekenhuiscomplex, gebouwd in de jaren '80, beslaat circa 43.000 m² BVO met een footprint van ongeveer 15.890 m². Het gebouw varieert in hoogte van 5 tot 20,5 meter en is deels voorzien van een kelder. Het terrein van Adrz is circa 11,75 hectare groot en wordt ontsloten via één intensief gebruikte afslag aan de 's Gravenpolderseweg. Rondom het ziekenhuis bevinden zich parkeerterreinen (circa 495 plaatsen voor bezoekers en 368 voor medewerkers), fietsparkeerplaatsen, opstelplekken voor dienstvoertuigen en een heliplatform. Daarnaast zijn er enkele kleine opstallen zoals een transformator en een zuurstoftank. Het terrein is landschappelijk ingericht met een park en vijver, aangelegd bij de oorspronkelijke bouw.

Huidige situatie verkeer en parkeren

Het huidige ziekenhuis van Adrz in Goes ligt strategisch aan de 's Gravenpolderseweg, met goede verbindingen naar de A58 en de Midden-Zeelandroute. De locatie wordt ontsloten via één intensief gebruikte afslag aan de 's Gravenpolderseweg, die toegang biedt voor bezoekers, medewerkers, ambulances en logistiek verkeer. Deze ontsluiting vormt een bundeling van alle verkeersstromen en is daardoor druk belast, vooral tijdens piekmomenten.

Rondom het ziekenhuis bevinden zich in de huidige situatie meerdere parkeerterreinen, met een totale capaciteit van circa 1.060 parkeerplaatsen. Hiervan zijn ongeveer 577 plaatsen bestemd voor bezoekers en 390 voor medewerkers, aangevuld met 93 plaatsen voor Revant. Daarnaast wordt op piekdagen gebruikgemaakt van het parkeerterrein van de nabijgelegen Ontmoetingskerk. Uit parkeertellingen blijkt dat de gemiddelde piekvraag op een werkdagochtend rond 769 voertuigen bedraagt, wat overeenkomt met de theoretische parkeerbehoefte.

Relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied

Het terrein is grotendeels verhard en ingericht voor stedelijke functies zoals zorg, parkeren en logistiek. Er is geen sprake van natuurlijke ecosystemen zoals bossen of wetlands. Wel zijn er enkele landschappelijke elementen aanwezig, waaronder een park met vijver en boomgaarden aan de perceelgrenzen. Deze dragen beperkt bij aan biodiversiteit. Het agrarische perceel ten zuiden van het ziekenhuis heeft een cultuurhistorisch karakter als onderdeel van het Zeeuwse polderlandschap, maar kent geen bijzondere ecologische waarden.

Kwaliteit van natuurlijke hulpbronnen

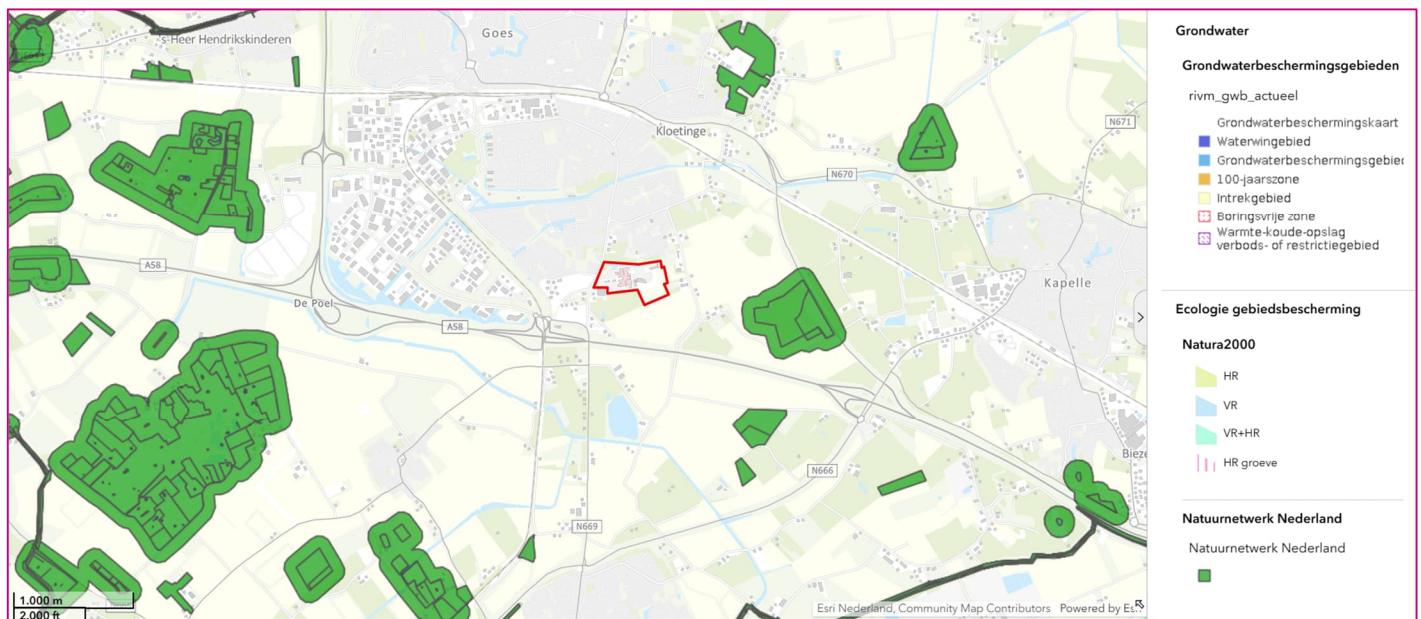
De kwaliteit van de aanwezige hulpbronnen is matig. Het terrein van het ziekenhuis is grotendeels verhard, waardoor natuurlijke bodemfuncties beperkt zijn. De ecologische waarde van het park en de vijver is laag en vooral recreatief van aard. De omliggende boomgaarden en agrarische gronden hebben een beperkte biodiversiteit door intensief gebruik. Waterlichamen in de omgeving zijn functioneel voor afwatering, niet voor natuurontwikkeling. Het landschap heeft wel een herkenbare open structuur en cultuurhistorische waarde als polderlandschap.

Regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen

Het regeneratievermogen van het gebied is beperkt door verharding en intensief gebruik. Spontane ecologische ontwikkeling is zonder ingrepen nauwelijks mogelijk. Wel biedt het open karakter van het landschap kansen voor versterking van ecosysteemdiensten, bijvoorbeeld door landschappelijke inpassing, vergroening en waterberging. De voorgenomen nieuwbouw kan deze kansen benutten door een groene inrichting van de vrije ruimte en klimaat adaptieve maatregelen.

Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Het projectgebied is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals grondwaterbeschermingsgebieden. Ook bevindt het projectgebied zich niet in of nabij een stiltegebied. Het projectgebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland. Zie onderstaand figuur.



Figuur 2-2 Projectgebied ten opzichte van bijzondere/ kwetsbare gebieden (bron: Min. LNVN, 2025)

Binnen het projectgebied is geen deelgebied van het NatuurNetwerk Zeeland aanwezig. Wel liggen op grotere afstand enkele natuurgebieden die onderdeel zijn van dit netwerk, zoals de Oosterschenge, het Jachts bos en het weidevogelgebied bij Kloetinge. Deze gebieden kennen verschillende beheertypen, waaronder vochtig hooiland, poelbos en haagbeuken-essenbos.

2.2 Kenmerken van het project

Op grond van de criteria uit de Europese Richtlijn kunnen waar het gaat om de kenmerken van de activiteiten die mogelijk zijn binnen de kaders van het omgevingsplan de volgende elementen van belang zijn:

- de omvang;
- het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- de productie van afvalstoffen;
- verontreiniging en hinder;
- risico van ongevallen;
- cumulatie met andere projecten.

In dit hoofdstuk gaan we eerst op hoofdlijnen in op de inhoud van het plan en de ontwikkelingen die daarbinnen mogelijk zijn.

2.2.1 Omvang van het project

De eerste fase van de ontwikkeling richt zich op de realisatie van een nieuw ziekenhuiscomplex op het bestaande terrein van Adrz in Goes. Het nieuwe hoofdgebouw wordt oostelijk van het huidige ziekenhuis gesitueerd en krijgt een omvang van circa 40.720,9 vierkante meter bruto vloeroppervlak, inclusief een ambulancehal. Met een maximale bouwhoogte van 22,5 meter vormt het gebouw een herkenbaar en representatief element in het landschap, zichtbaar vanaf de rijksweg en passend bij de regionale functie van het ziekenhuis. Het maaiveld wordt ongeveer één meter opgehoogd om de continuïteit van zorg te waarborgen bij hoge waterstanden of overstromingen.

Naast het hoofdgebouw worden een annexgebouw en een energiegebouw gerealiseerd. Het annexgebouw, met een oppervlakte van circa 2.749 vierkante meter en een hoogte van 11,6 meter, biedt ruimte voor ondersteunende functies zoals kantoren en opslag. Het energiegebouw, met een oppervlakte van ongeveer 1.087 vierkante meter en een hoogte van 5,0 meter, huisvest technische installaties en voorzieningen voor gassen. Samen vormen deze gebouwen een compacte en functionele opzet, waarbij de logistieke functies zorgvuldig worden gepositioneerd om hinder voor de omgeving te beperken.

Het totale projectgebied voor deze fase beslaat circa 143.672 vierkante meter. Dit omvat het huidige terrein van Adrz, dat 117.522 vierkante meter groot is, en een aangrenzend agrarisch perceel van 26.150 vierkante meter dat wordt ingericht als parkeerterrein voor bezoekers. Dit parkeerterrein komt aan de zuidzijde van het terrein, zodat in de toekomst een aansluiting op een zuidelijke ontsluiting mogelijk is. Binnen fase 1 wordt het bestaande ziekenhuis en het huidige parkeerterrein ontmanteld, waardoor ruimte ontstaat voor latere herontwikkeling. In deze fase wordt daarnaast een nieuw parkeerterrein voor personeel aangelegd nabij het ziekenhuis aan de noordzijde. De noord-zuid georiënteerde as tussen Revant en de nieuwbouw heeft in eerste instantie nog een belangrijke functie voor het verkeer naar de zuidelijke parkeerplaats voor bezoekers en patiënten. Het is tevens een groene drager die een verbinding legt met het groen ten noorden en (in mindere mate) ten zuiden van het plangebied. Nadat de zuidelijke ontsluitingsweg is gerealiseerd zal deze verkeersfunctie (grotendeels) vervallen en is er meer ruimte voor een groene invulling van de as. In de toekomst kan deze zich verder ontwikkelen tot een landschappelijke as voor het hele gezondheidspark. De hoofdentree is vanaf deze as direct zichtbaar en bereikbaar.



Figuur 2-3 Thematische weergave massa nieuwbouw (bron: EGM architecten, 2025)

Fase 2 betreft de aanleg van een zuidelijke ontsluiting van het terrein, een initiatief van de gemeente Goes. Deze ontsluiting moet de bereikbaarheid vanuit de regio verbeteren en de verkeersdruk op de 's Gravenpolderseweg verminderen. Fase 2 maakt deel uit van de bredere ambitie om een gezondheidspark te realiseren, waarin zorg, welzijn en ondersteunende functies samenkomen. Deze fase maakt geen onderdeel uit van het planvoornemen en valt daarmee buiten de scope van het beoogde omgevingsplan en de voorliggende MER-beoordeling.

2.2.2 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen van afvalstoffen

In deze fase van de nieuwbouw van het Admiraal De Ruyter Ziekenhuis is nog geen gedetailleerde uitwerking beschikbaar ten aanzien van het duurzaam inzetten van materialen of het beperken van afvalstromen. Concrete keuzes over materiaalgebruik, hergebruik van bestaande bouwmaterialen en toepassing van circulaire principes worden pas in latere fasen van het ontwerp- en uitvoeringsproces gemaakt. Het ziekenhuis en de gemeente Goes hebben op dit punt nog geen specifieke beleidskaders of ambities vastgelegd voor de nieuwbouw, anders dan het streven naar een zo duurzaam mogelijk gebouw.

Voor de afvalstromen gelden de gangbare wettelijke verplichtingen voor scheiding en recycling. Tijdens de sloop van het bestaande ziekenhuis en de aanleg van de nieuwbouw zal een aanzienlijke hoeveelheid bouw- en sloopafval vrijkomen. De verwerking hiervan vindt plaats conform de landelijke regelgeving en gemeentelijk beleid, waarbij hergebruik van materialen waar mogelijk wordt nagestreefd. Voor de inzameling van restafval en grondstoffen in de gebruiksfase van het nieuwe ziekenhuis wordt aangesloten bij het gemeentelijk inzamelsysteem. De inpassing van afvalvoorzieningen op het terrein vraagt om een zorgvuldige afweging, mede vanwege de ruimtelijke opzet en de aanwezigheid van logistieke functies.



Hoewel op dit moment nog geen definitieve keuzes zijn gemaakt, biedt de ontwikkeling kansen voor het toepassen van circulaire bouwprincipes, bijvoorbeeld door het hergebruik van materialen uit het bestaande ziekenhuis en het beperken van primaire grondstoffen. Deze aspecten worden verder uitgewerkt in het definitieve ontwerp en de uitvoeringsfase.

2.3 Cumulatie met andere projecten

Bij de beoordeling van milieueffecten is het van belang om niet alleen het planvoornemen zelf te beschouwen, maar ook mogelijke cumulatie met andere relevante ontwikkelingen in de omgeving. Voor het Adrz-terrein betreft dit met name de aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg, aangeduid als Fase 2 van de gebiedsontwikkeling.

Fase 2 maakt geen onderdeel uit van het huidige planvoornemen en valt daarmee buiten de scope van het beoogde omgevingsplan en de voorliggende MER-beoordeling. Deze fase zal in een later stadium worden uitgewerkt binnen een afzonderlijke procedure, waarin de milieueffecten expliciet worden overwogen en beoordeeld.

De beoogde planning laat zien dat de uitwerking van Fase 2 volgt op de uitvoering van Fase 1. In de ruimtelijke opzet van Fase 1 is zoveel mogelijk rekening gehouden met de mogelijke komst van de ontsluitingsweg, bijvoorbeeld door het parkeerterrein voor bezoekers aan de zuidzijde van het terrein te positioneren. Hierdoor worden er geen relevante cumulatieve milieueffecten verwacht.

Afgezien van de genoemde zuidelijke ontsluitingsweg zijn in de directe omgeving van het projectgebied geen andere toekomstige ontwikkelingen bekend die tot relevante cumulatie van milieueffecten kunnen leiden.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. De milieueffecten van de beoogde situatie worden vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen.

Voor de beoordeling van de gevolgen van de wijziging van het omgevingsplan is van belang dat de vigerende planologische mogelijkheden zoals die zijn opgenomen in het tijdelijk deel van het omgevingsplan (voornamelijk bedrijven en horeca) grotendeels intact blijven. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden voor 'verkleuring' naar wonen en verschillende stedelijke voorzieningen. Het omgevingsplan bevat geen directe bouwtitels voor deze nieuwe functies maar gaat uit van een vergunningplicht met daaraan gekoppelde voorwaarden. De vraag die voorligt in het kader van deze mer-beoordeling is of met de voorwaarden/regels zoals vastgelegd in het omgevingsplan en de te treffen maatregelen belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

3.1 Verkeer en parkeren

Huidige situatie

De huidige situatie van het ziekenhuis en het omliggende terrein is beschreven in paragraaf 2.1. Samengevat wordt het terrein ontsloten via één intensief gebruikte afslag aan de 's Gravenpolderseweg, die toegang biedt voor bezoekers, medewerkers, ambulances en logistiek verkeer. Rondom het ziekenhuis bevinden zich meerdere parkeerterreinen met een totale capaciteit van circa 1.060 parkeerplaatsen, waarvan 577 voor bezoekers en 390 voor medewerkers. Revant beschikt over een eigen terrein met 93 plaatsen. De gemiddelde piekvraag bedraagt circa 769 voertuigen op een werkdagochtend, wat overeenkomt met de theoretische parkeerbehoefte. Het merendeel van de bezoekers en medewerkers is op de auto aangewezen, gezien de regionale functie van het ziekenhuis en de beperkte OV-dekking in het verzorgingsgebied.

Beoogde situatie

De beoordeling van de beoogde situatie is gebaseerd op het verkeers- en parkeeronderzoek uitgevoerd door Haskoning Nederland B.V., Mobility & Infrastructure (Onderbouwing verkeer en parkeren ADRZ Goes, 8 oktober 2025). Dit onderzoek vormt de grondslag voor de inschatting van parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling.

In de toekomstige situatie wordt het nieuwe ziekenhuis gerealiseerd op een kavel ten oosten van het huidige gebouw. Het plan voorziet in 1.005 parkeerplaatsen, waarvan 495 voor bezoekers, 418 voor medewerkers en 92 voor Revant. Dit betekent een lichte afname ten opzichte van de huidige capaciteit, maar nog steeds boven de theoretische parkeerbehoefte van circa 782 plaatsen op basis van CROW-kencijfers. De verdeling van parkeerplaatsen is afgestemd op de huidige piekvraag en houdt rekening met overlappende diensten van personeel, waardoor een zekere mate van overcapaciteit aanwezig blijft.

De verkeersgeneratie van het ziekenhuis wijzigt niet door de nieuwbouw. Zowel in de huidige als toekomstige situatie bedraagt de verkeersintensiteit circa 5.246 motorvoertuigen per werkdag, waarvan ongeveer 72% gerelateerd is aan bezoekers en 28% aan personeel en Revant. Dit komt overeen met de berekeningen op basis van CROW-kencijfers en het regionale verkeersmodel. De verkeersafwikkeling op het ziekenhuisterrein blijft grotendeels gelijk: de ontsluiting via de 's Gravenpolderseweg blijft gehandhaafd, en de interne routing wordt aangepast om een efficiënte doorstroming naar het nieuwe parkeerterrein voor bezoekers aan de zuidzijde te waarborgen. Het verkeer zal op een goede manier, veilig kunnen worden afgewikkeld.

Ten aanzien van Fase 2 geldt dat de toekomstige zuidelijke ontsluitingsweg niet is meegenomen in de verkeersberekeningen en geen onderdeel vormt van deze rapportage. Deze ontwikkeling wordt in een afzonderlijke procedure uitgewerkt. Wel is in de ruimtelijke opzet van Fase 1 rekening gehouden met de komst van deze ontsluiting, bijvoorbeeld door het positioneren van het parkeerterrein voor bezoekers aan de zuidzijde van het terrein.

Parkeren en verkeersafwikkeling vormen geen belemmering voor de uitvoering van het planvoornemen. De beschikbare capaciteit is toereikend en de verkeersgeneratie blijft gelijk aan de huidige situatie. Aanzienlijke milieueffecten zijn uitgesloten.

3.2 Geluid

3.2.1 Wegverkeerslawaaï

De beoordeling van het aspect geluid is gebaseerd op het rapport “Beschouwing ten aanzien van geluid van wegen” opgesteld door Peutz B.V. (rapportnummer ZB 1505-3-RA, d.d. 14 oktober 2025). Het onderzoek is uitgevoerd voor het nieuwe ziekenhuis in Goes, dat als geluidgevoelig wordt aangemerkt. De belangrijkste bron van geluidbelasting is wegverkeer op de rijksweg A58, aangevuld met gemeentewegen zoals de 's-Gravenpolderseweg en Oostmolenweg, en de waterschapsweg Abbekindersewandweg.

De berekeningen tonen aan dat de geluidbelasting door gemeentewegen en de waterschapsweg ruim onder de standaardwaarde blijft. Voor de A58 wordt de standaardwaarde overschreden, maar de berekende waarden blijven onder de wettelijke grenswaarde. Het gecumuleerd geluid varieert tussen 41 en 58 dB, wat volgens de methode Miedema kwalificeert van “zeer goed” tot “matig”. Daarmee is sprake van een aanvaardbare situatie.

Mogelijke maatregelen zijn beoordeeld volgens de voorkeursvolgorde bron—overdracht—ontvanger. Bronmaatregelen zoals geluidreducerend asfalt op de A58 leveren slechts een beperkte reductie (circa 0,5 dB) en zijn niet doelmatig vanwege hoge onderhoudskosten. Overdrachtsmaatregelen zoals geluidschermen of schermen met diffractoren bieden lokaal enige verbetering (maximaal 5 dB), maar brengen stedenbouwkundige en financiële bezwaren met zich mee. Ook schermen direct naast het ziekenhuis zijn niet effectief op hogere verdiepingen en worden niet geadviseerd. De enige realistische maatregel is het toepassen van extra gevelwering in het ontwerp, zodat binnenniveaus worden gewaarborgd.

Indirect geluidhinder

Indirecte geluidhinder vanuit verkeersbewegingen is niet relevant voor deze beoordeling. Uit de verkeersparagraaf (zie paragraaf 3.1) blijkt dat de verkeersgeneratie van het ziekenhuis in de toekomstige situatie gelijk blijft aan de huidige situatie. Het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal verandert niet, omdat het aantal bedden en functies in het ziekenhuis niet toeneemt. Daarmee is er geen sprake van een toename van verkeersbewegingen op de ontsluitingswegen. Op basis hiervan kunnen negatieve effecten als gevolg van extra verkeer worden uitgesloten.

3.2.2 Geluid door activiteiten

Het Admiraal de Ruyter Ziekenhuis te Goes is voornemens een nieuw ziekenhuis te realiseren op het bestaande terrein. Deze ontwikkeling brengt mogelijk geluidshinder met zich mee, onder andere door de aanwezigheid van technische installaties en verkeer op eigen terrein. Om de invloed van deze geluidsbronnen op de omgeving te beoordelen, is door Peutz het onderzoek “Beschouwing ten aanzien van geluid naar de omgeving” uitgevoerd (rapportnummer ZB 1505-2-RA, d.d. 14 oktober 2025).

Binnen het projectgebied zijn diverse geluidsbronnen aanwezig. Het gaat om luchtbehandelingskasten, koelers, warmtepompen en noodstroomaggregaten van het ziekenhuis en het revalidatiecentrum Revant. Daarnaast is het verkeer op eigen terrein meegenomen, waaronder personenverkeer, vrachtverkeer en incidentele piekgeluiden zoals dichtslaande portieren. Ambulancesirenes zijn wettelijk uitgezonderd van toetsing, maar zijn wel beschouwd in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Uit de berekeningen blijkt dat op alle toetspunten wordt voldaan aan het maximaal geluidniveau in de dag-, avond- en nachtperiode. Ook het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau blijft binnen de normen, met uitzondering van een overschrijding van 3 dB(A) in de nachtperiode aan de noordzijde van het ziekenhuis, veroorzaakt door de warmtepompen in de buitenruimte.

Om deze overschrijding te mitigeren is voorgesteld het geluidsscherp rondom het energiegebouw te verhogen tot 4,5 meter. Hiermee wordt voldaan aan de standaardwaarde in de nachtperiode. Alternatieve maatregelen, zoals het toepassen van absorberende gevels, leveren een beperkte reductie op en zijn op zichzelf niet afdoende. Voor de ambulancesirenes wordt voorgesteld om binnen het terrein geen sirenes te gebruiken, tenzij strikt noodzakelijk.

Voor het aspect geluid door activiteiten blijkt uit het onderzoek dat aan de geldende geluidsnormen kan worden voldaan, mits enkele maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen zijn redelijkerwijs uitvoerbaar en stuiten niet op onoverkomelijke belemmeringen. Op basis hiervan wordt verwacht dat geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten voor het aspect geluid.

3.3 Bodem en water

3.3.1 Bodem

Voor het plangebied Adrz zijn bodemonderzoeken uitgevoerd om inzicht te krijgen in de aanwezige bodemkwaliteit en de mogelijke verontreinigingen. Uit de oplegnotitie blijkt dat er een historisch vooronderzoek is uitgevoerd inclusief locatiebezoek, waarin terreingedeeltes zijn beoordeeld op potentiële bodemverontreiniging. Het doel van de onderzoeken is vast te stellen of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik en waar nodig beheersmaatregelen of sanering te treffen.

Uit de uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat de bodem in het plangebied ADRZ over het algemeen schoon of slechts licht verontreinigd is met uitzondering van:

- Eén plek (boring M17) is lokaal sterk verontreinigd met nikkel, maar deze verontreiniging is beperkt tot een klein gebied en vormt geen risico voor de rest van het terrein. Afhankelijk van de omvang en herinrichting kan sanering nodig zijn.
- Andere terreindelen, zoals de kelder van het ziekenhuis, opslaglocaties en de meeste buitenruimtes, zijn onverdacht en bevatten geen bodembedreigende stoffen.
- Potentieel verdachte plekken zijn de voormalige boomgaarden, gedempte watergangen, puinhoudende lagen onder wegen en parkeerterreinen, en enkele opslagpunten voor chemische stoffen. De verdachte locaties moeten nog onderzocht worden.
- De grondwal die nog aanvullend op PFAS onderzocht moet worden.
De onderzochte watergang die nog aanvullend op OCB onderzocht moet worden.

De bodem is geschikt voor het beoogde gebruik, met uitzondering van de puntverontreiniging, de geïdentificeerde verdachte locaties en locaties die nog niet op alle relevante stoffen zijn onderzocht. Hiervoor dient nog meer bodemonderzoek plaats te vinden. Alle bodemonderzoeken moeten in ieder geval voorafgaand aan de benodigde meldingen/vergunningen beschikbaar zijn. Afhankelijk van de resultaten kunnen saneringsmaatregelen nodig zijn.

3.3.2 Water

Aan de hand van kaarten en gegevens van het waterschap Scheldestromen is gekeken of er beschermingszones (dan wel kernzones), waterkeringen en of waterlichamen zijn gelegen in of nabij het projectgebied. Hieruit blijkt dat ter plaatse van de projectlocatie een tertiaire kavelsloot is gelegen welke is gelegen in het oostelijk deel. Voor het dempen of mogelijk maken van gebouwen in of binnen de beschermingszone van deze watergang dient een vergunning bij het waterschap te worden aangevraagd.

Het dakoppervlak van de bebouwing neemt af met circa 8.682 m² ten opzichte van de bestaande situatie. Tegelijkertijd neemt de dichte bodemverharding toe met circa 14.078 m², voornamelijk door uitbreiding van het terrein en parkeervoorzieningen. Deze toename wordt deels gecompenseerd door toepassing van doorlatende verharding en mossedumdaken (ca. 3.158 m²), waarmee waterberging en infiltratie worden bevorderd. De wateroppervlakken nemen toe, dit is onderdeel van het inrichtingsplan.



Afvoer van hemelwater zal worden gescheiden van afvalwater, conform de geldende richtlijnen. Er is geen sprake van grondwateronttrekking of risico op verdroging. De ontwikkeling ligt niet binnen een waterkeringzone en heeft geen invloed op de veiligheid of het onderhoud van waterstaatswerken. Ook zijn er geen belemmeringen voor objecten of wegen in beheer van het waterschap.

De ontwikkeling leidt niet tot extra verharding, maar biedt juist kansen voor waterberging. Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten voor het aspect water.

3.4 Natuur

3.4.1 Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

Gezien de grote afstand tot omliggende Natura 2000-gebieden zijn negatieve effecten op deze gebieden uitgesloten, met uitzondering van het aspect stikstofdepositie.

Op basis van het rapport *Onderzoek naar stikstofemissie en -depositie op Natura 2000-gebieden* van Peutz (2025), is onderzocht of de geplande sloop-, aanleg- en gebruiksfase leiden tot significante effecten op Natura 2000-gebieden. De berekeningen met AERIUS tonen een maximale depositie van 0,03 mol N/ha/jr tijdens de bouwphase en 0,02 mol N/ha/jr in de gebruiksfase. Hoewel er sprake is van depositie, blijkt uit verschilberekeningen dat er geen toename optreedt ten opzichte van de referentiesituatie, waardoor significante negatieve effecten zijn uitgesloten. Dit betekent dat het aspect stikstof geen belemmering vormt voor de TAM-plan procedure.

Omdat de voortoets een stikstofdepositie van $\geq 0,01$ mol N/ha/jr liet zien, is een passende beoordeling opgesteld. Deze beoordeling toont aan dat, door toepassing van interne saldering, significante effecten voor Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Hierbij is gebruikgemaakt van de referentiesituatie (huidig gebruik) en de beoogde situatie, waarbij de berekende toename 0,00 mol N/ha/jr bedraagt. De passende beoordeling bevestigt daarmee dat de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden niet worden aangetast.

Op grond van de resultaten van de stikstofberekeningen en de passende beoordeling kunnen aanzienlijke milieueffecten worden uitgesloten.

Natuurnetwerk Zeeland

Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat een nadere toetsing nodig is om te bepalen of het projectgebied significante effecten heeft op het Natuurnetwerk Zeeland, in het bijzonder op het Jachtse bos. Dit komt doordat het projectgebied qua vegetatie (struweel) overeenkomsten vertoont en mogelijk ecologisch verbonden is met dit natuurgebied.

Volgens artikel 5.44 van de Omgevingsverordening van de Provincie Zeeland (bijlage XII) moet bij het uitvoeren van plannen worden beschreven hoe rekening is gehouden met de wezenlijke kenmerken en waarden van nabijgelegen natuurgebieden. Daarnaast moet worden aangetoond dat de voorgenomen activiteit geen negatieve gevolgen heeft voor die kenmerken en waarden. Deze vereisten worden meegenomen in de verdere planuitwerking. Waar nodig zal aanvullend onderzoek worden uitgevoerd om eventuele effecten en mitigerende maatregelen te bepalen.

Gezien de aard en omvang van de beoogde ontwikkeling worden geen aanzienlijke negatieve milieueffecten verwacht in relatie tot het Natuurnetwerk Zeeland.

3.4.2 Soortenbescherming

Uit het ecologisch onderzoek van Veldbiologische Werken blijkt dat binnen het projectgebied een steenuil aanwezig is. Hoewel de boomgaard geschikt broedhabitat biedt, zijn geen broedgevallen vastgesteld en is ook geen noord-zuidverplaatsing over het ziekenhuisterrein waargenomen. De steenuil gebruikt de oude boomgaard met name als foerageergebied en verplaatst zich daarbij vooral oostwaarts in de richting van de kinderboerderij. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het ziekenhuisterrein niet binnen het essentiële leefgebied van de steenuil ligt, maar wel binnen zijn

territorium. Toekomstige werkzaamheden kunnen daardoor verstoringsrisico's met zich meebrengen. Door werkzaamheden bij daglicht uit te voeren kan verstoring worden beperkt. Daarnaast kan het plaatsen van een steenuilenkast bij de kinderboerderij het functionele leefgebied versterken.

Verder zijn er geen strikt beschermde soorten of vaste verblijfplaatsen van beschermde dieren aangetroffen. Er is potentieel wel sprake van ecologische functies voor bepaalde soorten. Zo is het aannemelijk dat marterachtigen en boombewonende vleermuizen gebruik maken van de aanwezige groenelementen als migratieroute of foerageergebied. Voor deze soorten is nader onderzoek noodzakelijk om uit te sluiten dat de voorgenomen ingreep leidt tot overtreding van de Omgevingswet of de provinciale verordening.

Daarnaast geldt de algemene zorgplicht voor onder andere broedende vogels, amfibieën, egel, ree en vrijgestelde muizensoorten. Werkzaamheden dienen bij voorkeur buiten het broedseizoen plaats te vinden en voorafgaand aan de uitvoering moet het terrein worden gecontroleerd op de aanwezigheid van beschermde soorten. Indien dieren worden aangetroffen, moeten zij zich in veiligheid kunnen brengen of worden geholpen het terrein te verlaten.

De vervolgonderzoeken worden momenteel uitgevoerd en zullen voor de start van sloop- en bouwwerkzaamheden zijn afgerond. Bij het treffen van beschermde soorten worden er passende maatregelen te worden getroffen en, wanneer nodig, een vergunning te worden aangevraagd ten behoeve van deze soorten. Aanzienlijke milieueffecten voor het aspect ecologie zijn dan ook uitgesloten.

3.5 Luchtkwaliteit

Huidige situatie

Voor de huidige situatie is een indicatie van de luchtkwaliteit bepaald op basis van gegevens uit de Atlas Leefomgeving en CIMLK. De concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2.5}) in het projectgebied liggen ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden. In 2024 bedroegen de concentraties:

- NO₂: 18 µg/m³
- PM₁₀: 14 µg/m³
- PM_{2.5}: 7 µg/m³

Deze waarden liggen onder de wettelijke grenswaarden van respectievelijk 40 µg/m³ voor NO₂, 40 µg/m³ voor PM₁₀ en 25 µg/m³ voor PM_{2.5}. Het betreft achtergrondwaarden die zijn bepaald op meetpunten nabij snelwegen; de luchtkwaliteit ter plaatse van de planlocatie zal naar verwachting beter zijn.

Planvoornemen

Uit de verkeersanalyse blijkt dat de verkeersgeneratie gelijk blijft aan de referentiesituatie; de beoogde herontwikkeling brengt geen veranderingen aan de verkeersgeneratie en of afwikkelingen. Gezien de beoogde kwetsbare doelgroep is er worst-case middels de NIBM-tool een berekening gemaakt ten aanzien van de effecten van de verkeersbewegingen.

Uit de NIBM-tool blijkt dat de verkeersgeneratie van circa 5.246 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. De berekening geeft een toename van:

- NO₂: 2,56 µg/m³
- PM₁₀: 0,52 µg/m³

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2024

Jaar van planrealisatie	2026
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	5.246
Aandeel vrachtverkeer	2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	2,56
PM ₁₀ in µg/m ³	0,52
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk	

De toename van NO₂ ligt boven de drempelwaarde van 1,2 µg/m³, waardoor het plan in beginsel als "in betekenende mate" wordt aangemerkt. Desondanks blijft de totale concentratie, inclusief achtergrondwaarden, ruim onder de wettelijke grenswaarden. Zelfs in een worst-case benadering, waarbij wordt uitgegaan van de huidige achtergrondwaarden, leidt de beoogde toevoeging niet tot overschrijding van de grenswaarden. Daarnaast kan worden beargumenteerd dat de beoogde ontwikkeling geen feitelijke toename van verkeersbewegingen veroorzaakt, aangezien deze gelijk blijft aan de huidige situatie.

Naast de wettelijke grenswaarden hanteert de World Health Organization (WHO) strengere advieswaarden. Voor jaargemiddelde concentraties gelden de volgende advieswaarden:

- NO₂: 10 µg/m³
- PM₁₀: 15 µg/m³
- PM_{2.5}: 5 µg/m³

Wanneer de achtergrondwaarden en de berekende toename worden gecombineerd, komen de concentraties uit op circa 20,56 µg/m³ voor NO₂ en 14,52 µg/m³ voor PM₁₀. Daarmee blijven de waarden ruim onder de wettelijke grenswaarden (40 µg/m³), maar de waarde voor NO₂ ligt boven de WHO-advieswaarde van 10 µg/m³. Voor PM₁₀ blijft de totale waarde net onder de WHO-advieswaarde van 15 µg/m³. Voor PM_{2.5} is geen toename berekend; de huidige waarde van 7 µg/m³ ligt echter boven de WHO-advieswaarde van 5 µg/m³, maar nog steeds aanzienlijk lager dan de Europese norm van 25 µg/m³. Hoewel de WHO-advieswaarden strenger zijn, kan worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit ter plaatse acceptabel blijft en dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat. De verwachte trend van verdere verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland versterkt deze conclusie.

Gezien het voorgaande kunnen aanzienlijke milieugevolgen voor het aspect luchtkwaliteit worden uitgesloten.

3.6 Omgevingsveiligheid

De ontwikkeling maakt een zeer kwetsbaar gebouw mogelijk en voorziet daarnaast in een risicovolle activiteit, namelijk de helikopterlandingsplaats.

De analyse van externe veiligheid richt zich op de ligging van het projectgebied ten opzichte van risicobronnen en aandachtsgebieden. Het gebied ligt buiten de PR 10⁻⁶-contouren van risicovolle activiteiten, maar binnen het (nog niet formeel vastgestelde) gifwolkaandachtsgebied van de A58 en de spoorlijn Sloehaven–Roosendaal. Voor de beoordeling is uitgegaan van een worst-case scenario waarin deze aandachtsgebieden het projectgebied raken. Daarnaast ligt een smalle strook van het terrein binnen het brandaandachtsgebied van een hogedrukgasleiding, maar op deze locatie zijn geen gebouwen voorzien.



De belangrijkste risicobronnen zijn het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A58 (circa 520 meter afstand), de spoorlijn (circa 1.000 meter afstand) en drie hogedrukgasleidingen in de omgeving. Hoewel brand- en explosieaandachtsgebieden het plangebied niet raken, kan een worst-case scenario met bijvoorbeeld ammoniak of methylisocyanat leiden tot een giftige wolk. Gezien de afstand en de mogelijkheid om deuren te sluiten, worden de risico's als aanvaardbaar beschouwd.

Voor de helikopterlandingsplaats, die als risicovolle activiteit geldt, is een aparte luchthavenregeling opgesteld. Uit berekeningen blijkt dat er geen PR 10^{-6} -contouren optreden en geen aandachtsgebieden gelden. Gezien het beperkte aantal vluchten vormt deze geen belemmering, mits veiligheidsvoorschriften worden nageleefd. De Veiligheidsregio Zeeland adviseert wel om de landingsplaats te verplaatsen naar een meer afgeschermd, gecontroleerde zone die voldoet aan luchtvaartveiligheidsnormen.

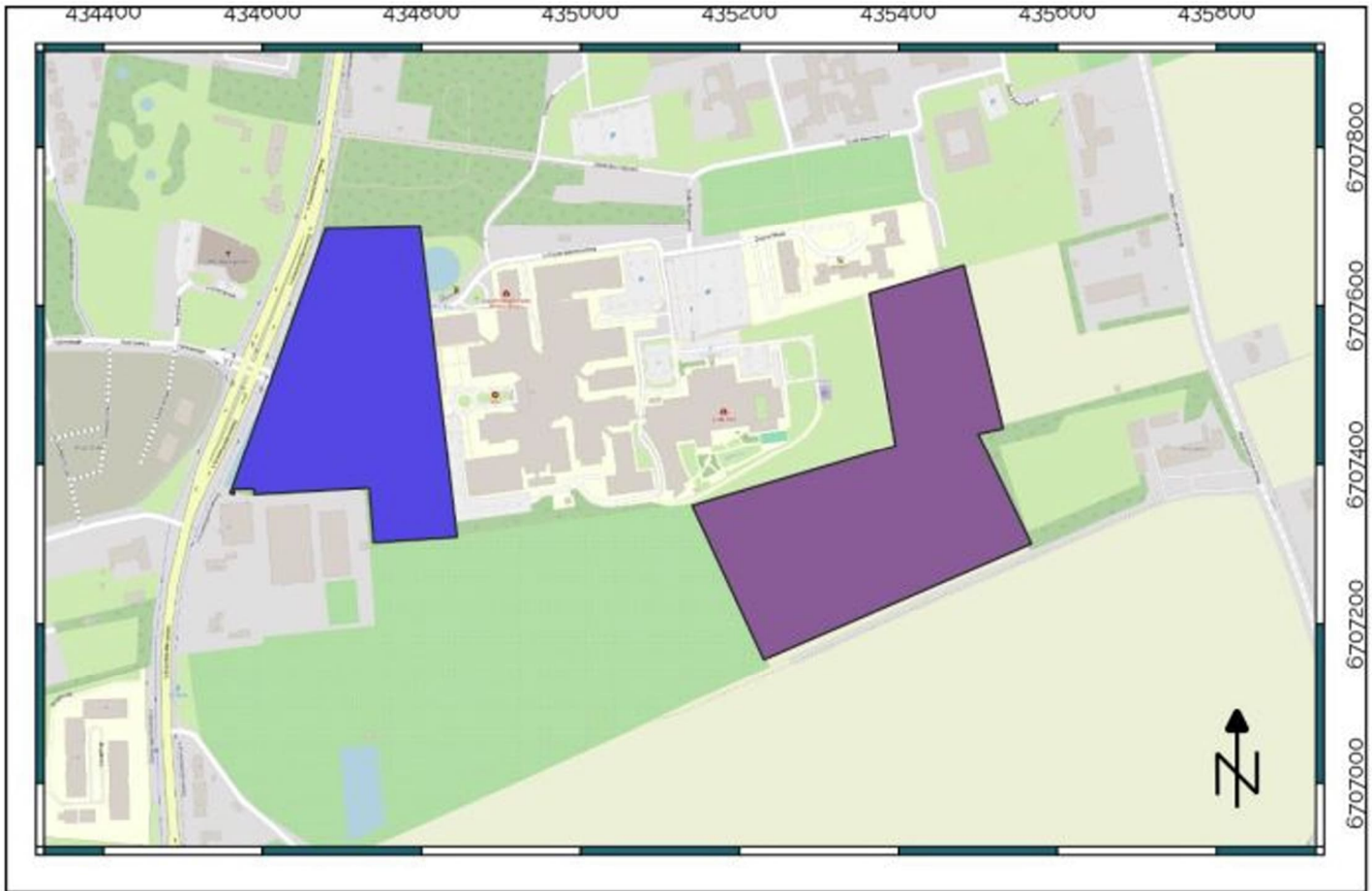
Voor het groepsrisico is beoordeeld dat aanvullende maatregelen wenselijk zijn, zoals door VRZ geadviseerd: goede bereikbaarheid voor hulpdiensten, bluswatervoorzieningen, vluchtveiligheid, brandwerende compartimentering, centraal uitschakelbare ventilatie en risicocommunicatie. Met deze maatregelen en de positionering van gebouwen buiten aandachtsgebieden waar mogelijk, wordt geconcludeerd dat de externe veiligheidsrisico's geen belemmering vormen voor de planontwikkeling en dat een voldoende veilig woon- en leefklimaat kan worden geborgd.

Aanzienlijke milieueffecten als gevolg van externe veiligheid zijn uitgesloten.

3.7 Cultuurhistorie en archeologie

Het rapport "Kloetinge Zwarte Beier 2-8 – Archeologisch Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek" van Artefact Advies en Onderzoek in Erfgoed B.V. (21 oktober 2025) beschrijft het archeologisch onderzoek dat is uitgevoerd in opdracht van het Admiraal de Ruyter Ziekenhuis B.V. in het kader van nieuwbouwplannen ten oosten van het bestaande ziekenhuis in Goes.

Het bureauonderzoek en veldonderzoek tonen aan dat in het oostelijk deel van het projectgebied slechts een lage archeologische verwachting geldt voor vindplaatsen uit de Middeleeuwen en Nieuwe Tijd. Daarom wordt voor dit deel geen vervolgonderzoek geadviseerd. In het westelijk deel van het projectgebied, waar nog geen boringen zijn uitgevoerd, blijft de archeologische dubbelbestemming Waarde Archeologie 2 van kracht voor een zone van 500 m² vanaf 0,40 m onder maaiveld. Buiten deze zone kan de dubbelbestemming worden verwijderd.



Figuur 3-1 Advieskaart archeologie (bron: gemeente Goes)

Hoewel vervolgonderzoek niet nodig is voor het oostelijk deel, wordt erop gewezen dat archeologische resten alsnog tijdens graafwerkzaamheden aan het licht kunnen komen. In dat geval geldt een wettelijke meldingsplicht op grond van artikel 5.10 van de Erfgoedwet.

3.8 Gezondheid

Binnen het projectgebied spelen diverse omgevingsaspecten met een duidelijke relatie tot gezondheid. Geluid is daarbij het meest bepalend, met name vanwege de nabijheid van de A58 en de intensieve verkeersstromen op de 's-Gravenpolderseweg. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de gevels van het nieuwe ziekenhuis binnen de wettelijke normen blijft, mits aanvullende maatregelen worden getroffen zoals extra gevelwering en een verhoogd geluidscherm bij het energiegebouw. Hiermee wordt een aanvaardbaar binnenklimaat geborgd.

Naast geluid is luchtkwaliteit relevant. Hoewel de berekende toename van stikstofdioxide boven de drempelwaarde ligt voor "in betekende mate", blijft de totale concentratie ruim onder de wettelijke grenswaarden. De WHO-advieswaarden worden in enkele gevallen overschreden, maar de verwachte trend van verbetering van de luchtkwaliteit en het feit dat de verkeersgeneratie niet toeneemt, ondersteunen de conclusie dat sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het ontwerp van het ziekenhuis en de inrichting van het terrein dragen bij aan een gezonde leefomgeving. Er is aandacht voor vergroening, ruimte voor beweging en ontmoeting, en een veilige buitenruimte. De ligging nabij voorzieningen en openbaar vervoer stimuleert actieve mobiliteit. Aanzienlijke milieueffecten voor het aspect gezondheid zijn uitgesloten.

3.9 Bouwwerkzaamheden

Tijdens de bouwfase kunnen tijdelijke milieueffecten optreden, zoals geluidhinder, trillingen en verkeersdruk. De sloop en nieuwbouw vinden plaats op een terrein dat goed ontsloten is via gebiedsontsluitingswegen, waardoor transportbewegingen grotendeels opgaan in het bestaande verkeersbeeld. Routes worden zodanig gekozen dat hinder voor de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt.

Geluidhinder tijdens de aanlegfase is beperkt door de afstand tot omliggende woningen en de aanwezigheid van infrastructuur tussen het projectgebied en de woonbebouwing. Waar nodig worden geluidbeperkende maatregelen getroffen, zoals het beperken van werktijden en het gebruik van geluidsarm materieel. Trillingshinder wordt gemonitord en waar nodig gemitigeerd, met aandacht voor kwetsbare gebouwen in de omgeving.

Afvalstoffen die vrijkomen tijdens de bouw worden conform de geldende regelgeving gescheiden en afgevoerd. Er wordt gestreefd naar hergebruik van materialen uit het bestaande ziekenhuis. Voor stikstofemissie tijdens de bouwphase is een berekening opgesteld waaruit blijkt dat significante effecten op Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten.

Gelet op de tijdelijke aard van de werkzaamheden en de te treffen maatregelen kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen voor het aspect bouwwerkzaamheden worden uitgesloten.

4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat de kenmerken en de plaats van het project en de potentiële milieugevolgen geen aanleiding vormen voor het doorlopen van een nieuwe m.e.r.-procedure in het kader van de wijziging van het omgevingsplan. Het stedelijk ontwikkelingsproject leidt niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen mits rekening wordt gehouden met de maatregelen en randvoorwaarden zoals die zijn beschreven in hoofdstuk 3 van deze notitie.