



MOBILITEITSHUB THOLEN

Aanmeldnotitie Vormvrije m.e.r.-beoordeling

14-11- 2023

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM 14-11-2023
KENMERK 20230581.001

PROJECT Bestemmingsplan Mobiliteit Masterplan II
PROJECTLEIDER Rob Verkooijen

OPDRACHTGEVER Gemeente Tholen
PROJECTNUMMER 20230581

AUTEUR Buddy de Groot
STATUS Concept



INHOUD

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?	5
1.3 Leeswijzer	5
2. Plaats en omvang van het project	6
2.1 Plaats van het project	6
2.2 Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu	6
2.3 Omvang van het plan	9
2.3.1 Huidige situatie	9
2.3.2 Planvoornemen	10
3. Kenmerken van de milieufactoren	12
3.1 Verkeer en parkeren	12
3.2 Geluid	13
3.3 Bodem	14
3.4 Water	14
3.5 Natuur	17
3.6 Luchtkwaliteit	18
3.7 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	19
3.7.1 Externe veiligheid	19
3.7.2 Niet gesprongen explosieven	21
3.7.3 Risico's voor de menselijke gezondheid	21
3.8 Archeologie, cultuurhistorie en landschap	21
3.8.1 Archeologie	21
3.8.2 Cultuurhistorie	22
3.9 Sloop- en aanlegwerkzaamheden	23
3.10 Maatregelen	23
4. Conclusie	23

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Tholen is voornemens om aan de Molenvlietsedijk een mobiliteitshub te realiseren. De mobiliteitshub maakt onderdeel uit van een grootschaligere herstructurering van het gebied ten westen van de Molenvlietsedijk waarbij scholen worden gesloopt en vervangen en nieuwe sportvelden worden gerealiseerd. Dat gedeelte wordt dan ook met prioriteit opgepakt. Om de mobiliteitshub mogelijk te maken wordt een bestemmingsplan in procedure gebracht.

De mobiliteitshub zal bestaan uit circa 150 parkeerplaatsen, 180 overdekte fietsparkeerplaatsen, een overkapte wachtruimte met een openbaar toilet, een fietsreparatiezuil en mogelijk een pakketservice en toeristeninfopunt. Tot slot worden ook kiss & ridestroken voorzien voor flextaxi's en ten behoeve van het op- en afhalen van leerlingen van de Montessorischool.



Figuur 1-1 Globale ligging plangebied

Een gedeelte van de herinrichting ten behoeve van de mobiliteitshub is mogelijk binnen de geldende bestemming 'Groen' en/of 'Verkeer'. Het overgrote deel van het plangebied heeft de bestemming 'Sport'. Binnen deze bestemming is de realisatie van de mobiliteitshub niet mogelijk. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een bestemmingsplan opgesteld. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling en het bijbehorende bestemmingsplan gaat enkel in op de realisatie van de mobiliteitshub.. De overige voornemens (zoals de bouw van nieuwe scholen) die onderdeel vormen van de grootschaligere



herstructurering van het gebied ten westen van de Molenvlietsedijk worden in later stadium in een eigen (m.e.r.)traject beschouwd.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op 'een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer' (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2). De beoogde plangebied heeft een oppervlak van circa 9,6 hectare. Hiermee blijft het voornemen ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is waarin dit document in voorziet.

1.2 Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?

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

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. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

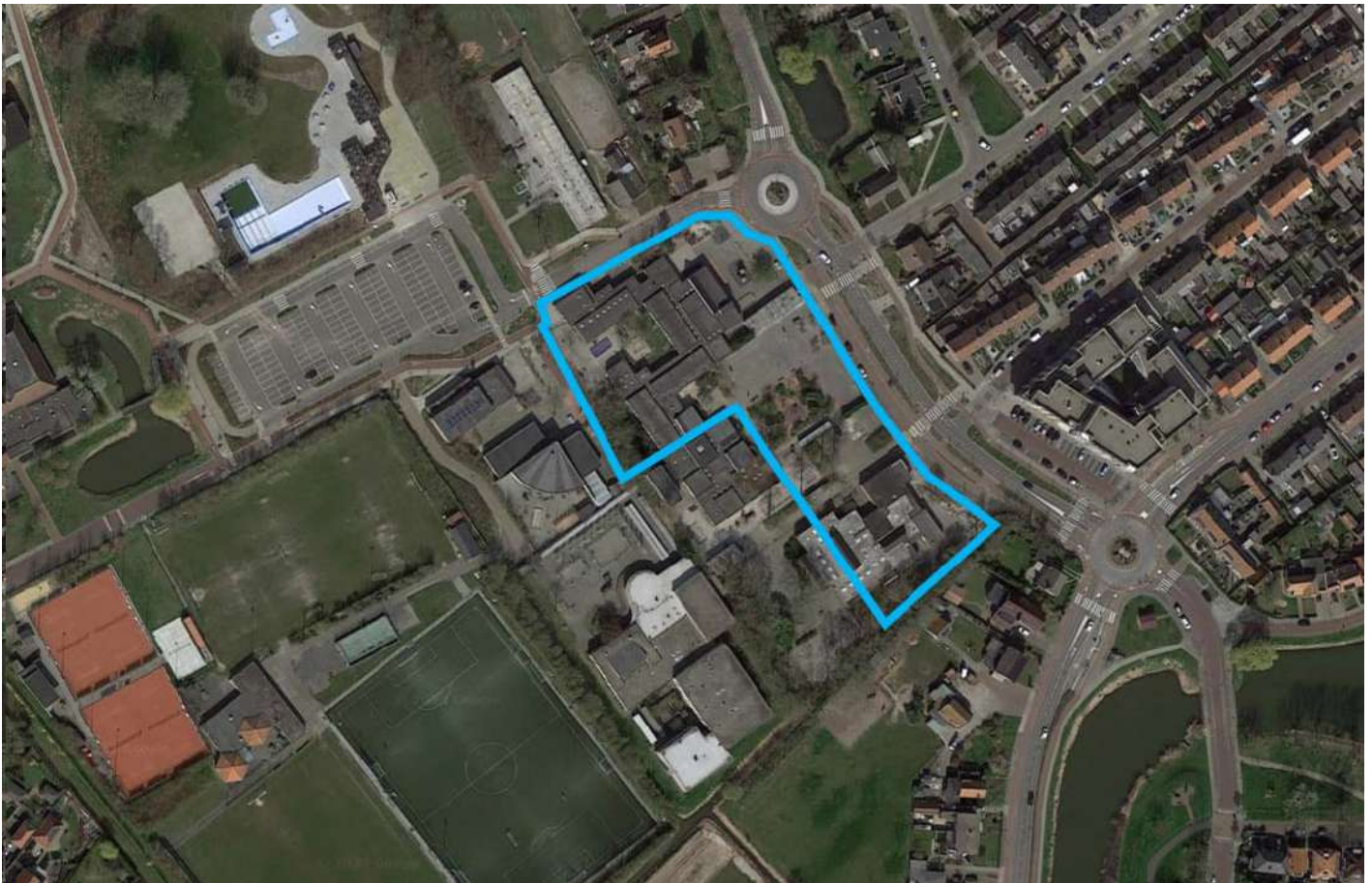
- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken toegevoegd aan de bijlagen.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Het plangebied is gelegen aan de noordwestzijde van de vesting Tholen, tussen de wijk Dalempolder in het noordoosten en het maatschappelijk cluster aan de westzijde. Dit maatschappelijk cluster betreft het Calvin College, de Montessori-basis-school de Kraal en Koninklijke Muziekvereniging Concordia Tholen. Het plangebied wordt omgeven door de Molenvlietse-dijk en de Zoekweg. Het plangebied bestaat (deels) uit de kadastrale percelen TLN00-N-1676, TLN00-N-2012, TLN00-N-1590 en TLN00-N-1211.



Figuur 2.1 Ligging en begrenzing plangebied

2.2 Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

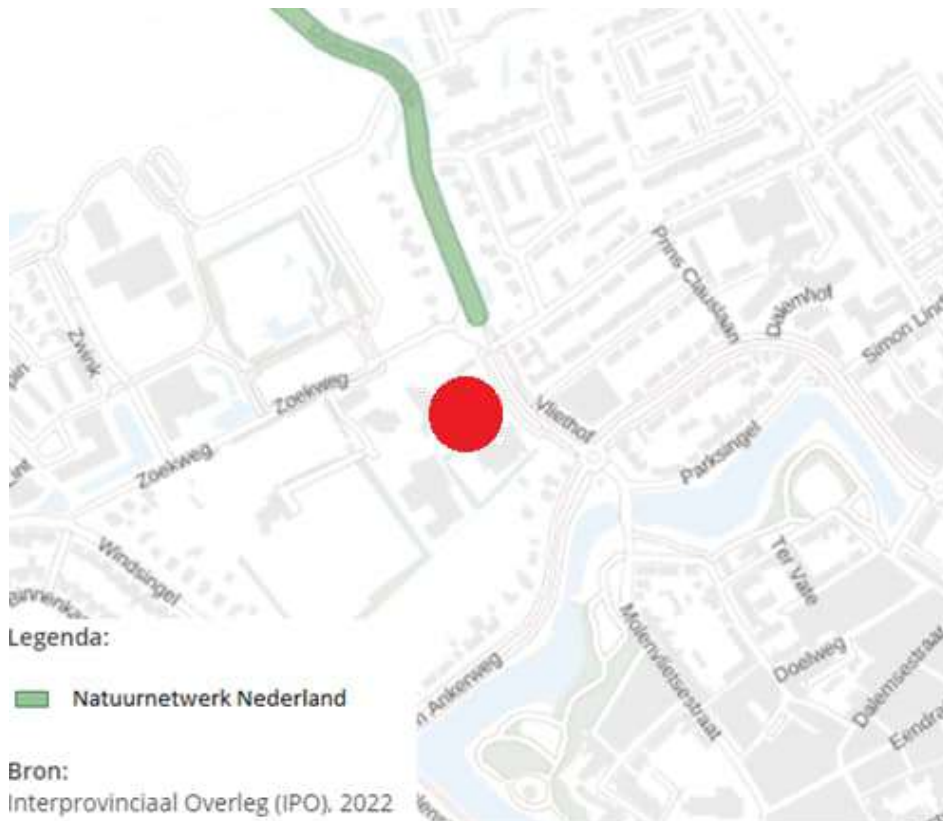
Het plangebied is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals grondwaterbeschermingsgebieden (zie figuur 2.2). Ook bevindt het plangebied zich niet in een stiltegebied (zie figuur 2.3). Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland. De dichtstbijzijnde delen van het Natuurnetwerk bevinden zich op een kortere afstand van circa 30 meter (zie figuur 2.4). Het plangebied ligt op circa 1,5 kilometer van het Natura 2000-gebied Oosterschelde en het gebied Zoommeer (zie figuur 2.5).



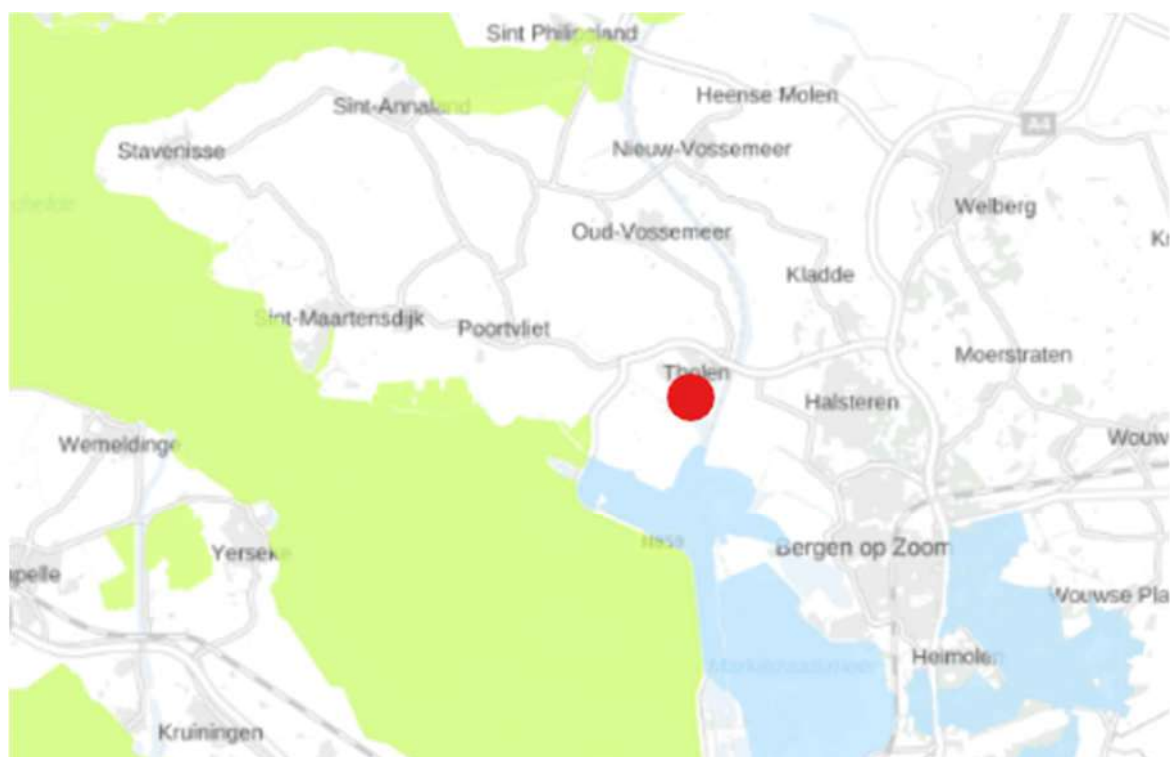
Figuur 2.2 Grondwaterbeschermings- en waterwingebieden nabij de planlocatie (rode stip) (bron: Atlas Leefomgeving)



Figuur 2.3 Stiltegebieden ten opzichte van Tholen (bron: Atlas Leefomgeving)



Figuur 2.4 Natuurnetwerk Nederland en ligging plangebied (atlas leefomgeving, 2022)



Figuur 2.5 Natura 2000 nabij de planlocatie (rode cirkel) (bron: Atlas Leefomgeving)

2.3 Omvang van het plan

2.3.1 Huidige situatie

Het plangebied betreft de percelen behorende bij de oude schoolgebouwen van CNS de Regenboog, de Eben Haëzerschool en obs Ter Tolne. De gebouwen staan al een aantal jaar leeg, een deel van de gebouwen is al gesloopt. De overige delen van het plangebied zijn groen ingericht met o.a. opgaande struiken en bomen. Naast de schoolgebouwen is een bestraat schoolplein aanwezig.

De scholen CNS de Regenboog, de Eben Haëzerschool en obs Ter Tolne zijn met ingang van het schooljaar 2021/2022 gehuisvest in de Brede School Tholen aan de Abraham Beeckmanlaan ten noordwesten van het plangebied.

Aan de noordzijde bevinden zich woningen en een parkeerterrein. Aan de westzijde bevindt zich een maatschappelijk cluster bestaand uit het Calvijn College, Montessori-basisschool de Kraal en Koninklijke Muziekvereniging Concordia Tholen. Aan de oost- en zuidzijde bevinden zich ook woningen. Het plangebied wordt begrensd door de Molenvlietsedijk en de Zoekweg.

2.3.2 Geldende bestemmingsplan en parapluplannen

Het geldende bestemmingsplan ter plaatse van het plangebied is 'Masterplan Tholen', vastgesteld door de gemeenteraad van Tholen op 24 januari 2019. Het grootste deel van het plangebied is bestemd als 'Sport'. De voor 'Sport' aangewezen gronden zijn bestemd voor sportvelden en sporthallen met het daarbij behorende verenigingsleven. Daarnaast geldt de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - lichtmast', de maatvoering 'maximum bebouwingspercentage: 25%' en 'maximum bouwhoogte: 10 m'.

Aan de randen van het plangebied bevinden zich gronden met de bestemming 'Groen'. De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groen.

Ook hebben de gronden de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 2' en zijn ze, naast de andere bestemmingen die hiervoor zijn genoemd, mede bestemd voor het behoud, de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden en aanwezige vindplaatsen. Paragraaf 4.5.1 gaat in op de wijze waarop in dit bestemmingsplan met deze waarden is omgegaan.

Een deel van de gronden aan de zuidkant van het plangebied zijn aangeduid als 'vrijwaringszone - molenbiotoop' voor behoud en/ of herstel van de aanwezige molen als werktuig. De molenbiotoop beoogt de windvang van de molen 'De Hoop' aan de Oudelandsepoort te waarborgen.

Binnen de gemeente Tholen is ook het bestemmingsplan 'Parapluherziening Parkeren Tholen' van toepassing, vastgesteld door de gemeenteraad van Tholen op 11 oktober 2018. Deze parapluherziening is vastgesteld om een gemeentedekkende regeling te hebben voor parkeren en laden en lossen. Dit plan wijzigt alle ruimtelijke plannen in de gemeente op dit onderdeel, met uitzondering van de plannen waar al een specifieke regeling was opgenomen voor parkeren.

Tot slot heeft de gemeenteraad van Tholen op 18 juni 2020 de beleidsnota 'Beleid huisvesting internationale werknemers' vastgesteld. Dit beleid biedt de kaders voor het faciliteren van huisvesting van internationale werknemers. Deze parapluherziening heeft geen invloed op het planvoornemen.



Figuur 2.6 Uitsnede (globale weergave) bestemmingsplan 'Masterplan Tholen' (Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl, bewerkt: Rho adviseurs)

2.3.3 Planvoornemen

De gemeente Tholen is voornemens om binnen het plangebied een mobiliteitshub te realiseren. Deze mobiliteitshub maakt onderdeel uit van een grootschaligere herstructurering van het gebied ter westen van de Molenvlietsedijk waarbij scholen worden gesloopt en vervangen en nieuwe sportvelden worden gerealiseerd. De realisatie van de mobiliteitshub is de eerste stap om te komen tot de gewenste herstructurering. Hiervoor is het noodzakelijk dat de voormalige schoolpanden van CNS de Regenboog en de Eben Haëzerschool worden gesloopt. Naast de sloop van de panden zullen ook de schoolpleinen en een klein deel van het aanwezige groen worden verwijderd.

De mobiliteitshub zal bestaan uit:

- circa 150 parkeerplaatsen; waarvan 10 met laadmogelijkheden, 5 voor minder validen en 3 voor deelmobiliteit;
- een overkapte wachtruimte met openbare toilet, een fietsreparatiezuil, eventueel een pakket-service en toeristen-infopunt;
- een overdekte fietsenstalling met circa 180 plaatsen; waarvan 15 voor deelfietsen/ scooters en met x-aantal laadmogelijkheden;
- een kiss&ride-strook voor Flextaxi's, Thoverbusjes etc;
- een kiss&ride-strook voor Montessorischool De Kraal.

De mobiliteitshub heeft tot doel een bijdrage te leveren aan het gastvrij ontvangen van bezoekers, een verbeterde bereikbaarheid van de medische functies in de Vliethof, een goede infrastructuur voor het openbaar vervoer en aan een klimaatadaptatieve inrichting van de openbare ruimte.



Figuur 2.7 Concept beoogde ontwikkeling, rood omkaderd plangebied met de mobiliteitshub (Bron: gemeente Tholen)

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit toekomstige situatie, gebaseerd op de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen en trends. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer en parkeren

Verkeersontsluiting

Het plangebied wordt ontsloten via de Molenvlietsedijk. De Molenvlietsedijk maakt onderdeel uit van het ontsluitende wegennet van de kern Tholen. Voor dit gedeelte geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur, vanwege de school-thuisroute waarvan deze weg deel uitmaakt. De Molenvlietsedijk kan daardoor beschouwd worden als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. De Molenvlietsedijk sluit aan op de Ten Ankerweg (GOW 50). In 2023/24 wordt een aansluiting gerealiseerd van de Molenvlietsedijk op de Provincialeweg N286. Deze aansluiting zorgt voor een spreiding van het verkeer in de kern. Naar verwachting zal 25% van het verkeer dat momenteel de kern in- en uitrijdt via de Grindweg, in de toekomst gebruik maken van de nieuwe aansluiting (ca. 2.500 mvt.). Maar een klein deel van dit verkeer zal ook gebruik maken van het wegvak van de Molenvlietsedijk waar het plangebied is gelegen. Een belangrijk deel zal al eerder een andere route vanaf de Molenvlietsedijk kiezen.

Verkeersgeneratie en verkeersintensiteiten

De verkeersgeneratie van het plangebied wordt geraamd op maximaal circa 500 voertuigbewegingen per etmaal.

De verkeersintensiteit op het wegvak nabij het plangebied ligt momenteel op ca. 2.200 mvt/werkdag. Dit aantal zal als gevolg van de nieuwe aansluiting op de N286 licht toenemen. In het Mobiliteitsplan Tholen 2022-2030 hanteert de gemeente Tholen als indicator dat op Gebiedsontsluitingswegen (hierna: GOW) 50 km/uur maximaal 10.000 motorvoertuigen mogen rijden en op wijkontsluitingsweg maximaal 5.000 motorvoertuigen. De capaciteit van het omliggende wegennet is voldoende om de toename op te vangen.

Langzaam verkeer wordt via vrij liggende fiets- en voetpaden langs de Molenvlietsedijk afgewikkeld. De ontwikkeling van het plangebied heeft hier geen negatieve invloed op.

Parkeren

Er is een parkeerbalans opgesteld door de initiatiefnemer op basis waarvan het plangebied wordt ingericht.

Parkeerbehoefte				
Voorziening	Hoeveelheid	Norm		Totaal
Vliethof				82
Med. Behandelplaatsen	48 st	1,75 per behandelplaats		84
Apotheek	350 m2	2,25 per 100 m2 bvo		8
Appartement	35 st	1,6 per app		56
Huidige capaciteit parkeerterrein				-28
Huidige capaciteit parkeergarage				-38
Hub				58
Regulier				40
Met laadmogelijkheden				10
Voor minder validen				5
Voor Deelmobiliteit				3
Totaal				140



Uit deze parkeerbalans blijkt dat er circa 140 parkeerplaatsen benodigd zijn ten behoeve van de Vliethof, mobiliteitshub en andere functies (rekening houden met dubbelgebruik). Tevens kan het parkeerterrein de bestaande parkeerdruk in omliggende woonstraten verminderen. Vandaar dat er een marge is aangehouden tot 150 parkeerplaatsen.

3.1.1 Conclusie

De realisatie van de mobiliteitshub zal gepaard gaan met een verkeerstoename van circa 500 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag. Het effect van de beoogde verkeerstoename op de verkeersdoorstroming van de omliggende wegen zal gering zijn. De mobiliteitshub geeft invulling aan een parkeerbehoefte van 140 parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd met de mobiliteitshub voorziet in de parkeerbehoefte die het gevolg is van de herstructurering. Negatieve effecten voor het aspect verkeer en parkeren zijn daarmee uitgesloten.

3.2 Geluid

De mobiliteitshub is niet getypeerd als een geluidsgevoelig objecten.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan kwalitatief worden beoordeeld of de toename van verkeersgeluid na realisatie van het planvoornemen ten opzichte van de toekomstige situatie zonder realisatie van het planvoornemen aanvaardbaar is op de bestaande woningen langs de Molenvlietseweg. Een vuistregel is dat de geluidtoename akoestisch verwaarloosbaar is als de verkeersintensiteit op een weg of wegvak minder dan 40% toeneemt, wanneer andere variabelen (locatie bebouwing, samenstelling van het verkeer, verhardingssoort e.d.) onveranderd blijven. Een toename van 40% komt dan overeen met een toename van 1,5 dB, zijnde het reconstructiecriterium uit de Wet geluidhinder. Voor het menselijk gehoor geldt dat pas bij een toename hoger dan 1,5 dB (afgerond 2 dB) dit als zodanig net waarneembaar is.

Gezien de hoogte van de intensiteiten op deze weg en een verkeersgeneratie van 500 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag voor de toekomstige ontwikkeling is er geen sprake van een verkeerstoename van meer dan 40%. Concluderend kan worden gesteld dat de toename van verkeersgeluid zodanig is dat het niet akoestisch relevant, dan wel nauwelijks waarneembaar zal zijn en daarmee in het kader van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar.

Bedrijf en milieuzonering

De beoogde ontwikkeling wordt getypeerd als een "Autoparkeerterrein, parkeergarage, SBI-2008: 5221" hierbij is er sprake van een milieucategorie 2. De omgeving is gekenmerkt door verschillende woonfuncties en vormen van bedrijvigheid daarbij is het plangebied rond het centrum van Tholen gesitueerd, hierdoor is er sprake van een gemengd gebied. Binnen een gemengd gebied geldt voor het autoparkeerterrein een richtafstand van 10 meter omtrent geluid.

Ten noorden en oosten van het plangebied bevinden zich woningen op een afstand van circa 30 meter, deze woningen voldoen aan de richtafstand. Ter plaatse van deze woningen is er sprake van een goed leef- en woonklimaat.

Ten zuiden van het plangebied bevinden zich 3 woningen. In het ontwerp en de verbeelding van de beoogde ontwikkeling is een groene strook gesitueerd tussen de woningen en plangebied, zie onderstaand figuur.



Figuur 3.1 Uitsnede van de verbeelding ter plaatsen van zuidelijk gelegen woningen.

In bovenstaand figuur is de breedte van de groene strook aangegeven, deze loopt uit van minimaal 3,8 meter tot >10 meter. De afstand tussen de gevels en de verkeersbestemming bedraagt minimaal 30 meter. Gezien de feitelijke afstand tussen de woningen en de parkeerplaats wordt uitgegaan van een goed woon- en leefklimaat ter plaatsen van de drie woningen.

3.2.1 Conclusie

De richtafstanden van geluid worden in acht genomen. Er is derhalve sprake van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat. Hiermee worden vanuit het aspect geluid geen negatieve effecten verwacht.

3.3 Bodem

Met de realisatie van de mobiliteitshub worden geen bodemvervuilende activiteiten mogelijk gemaakt.

Binnen het plangebied van het beoogde bestemmingsplan voor de mobiliteitshub zullen gronden die bestemd zijn als 'Sport' en 'Groen' worden omgezet naar de bestemming 'Verkeer' en 'Groen'. Daarmee is geen bodemgevoeliger gebruik voorzien en is er geen bodemonderzoek noodzakelijk.

3.3.1 Conclusie

Er zijn geen saneringen nodig voor de beoogde ontwikkeling. Negatieve effecten kunnen uitgesloten worden.

3.4 Water

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Scheldestromen, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Ten behoeve van het wijzigingsplan is het aanmeldformulier van het waterschap voor de watertoets ingevuld.

Huidige situatie

In de huidige situatie zijn de er twee schoolgebouwen met schoolpleinen gesitueerd.

Maaiveldhoogte

Op basis van het AHN4 ligt het maaiveld op circa NAP -0,34m. In het plangebied is sprake van bodemdaling. Over de periode 2008-2020 is het maaiveld circa 5 cm gedaald. Voor de periode 2020-2100 wordt eenzelfde daling verwacht.

Bodem en grondwater

Op basis van de openbare beschikbare data van Dinoloket is het algemene beeld voor het plangebied dat tussen maaiveld en 14 m beneden maaiveld de bodem veelal bestaat uit klei en zand (fijne categorie). Overige boringen nabij het plangebied laten bovendien een veenlaag zien met een dikte van 20 tot 30 cm. In vrijwel alle gevallen tonen de boringen voornamelijk een dikke laag aan klei.

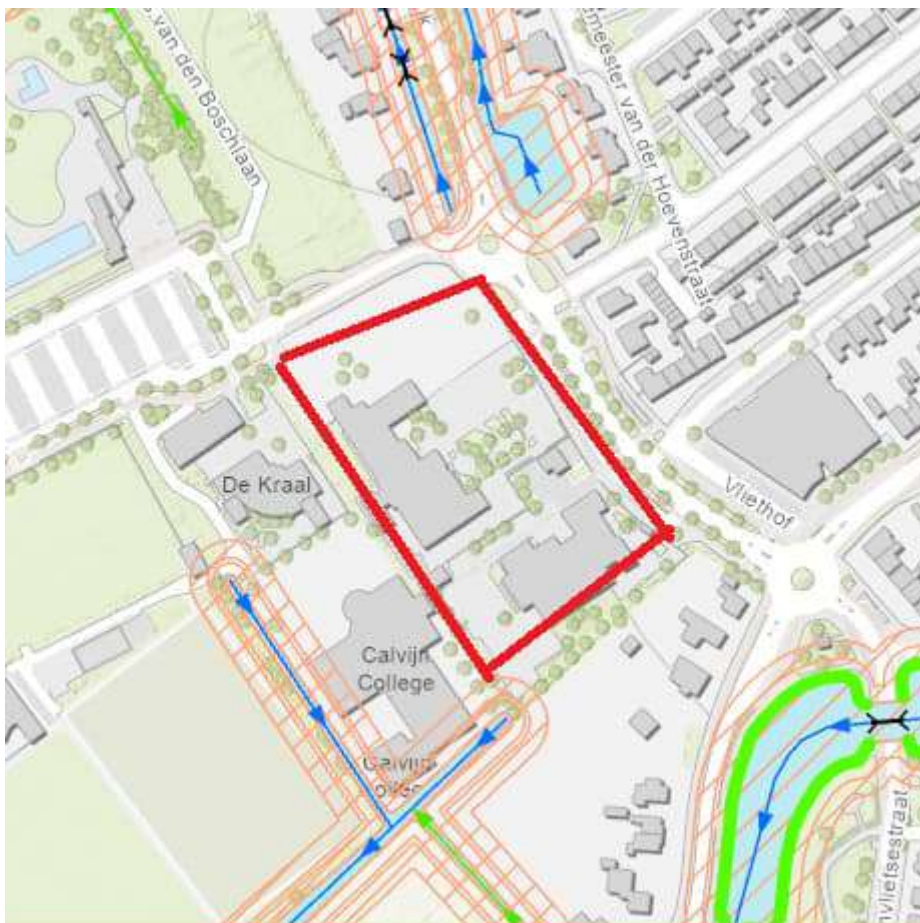
In het plangebied is geen peilbuis aanwezig. De dichtstbijzijnde peilbuis is gelegen op circa 50m afstand. Deze peilbuis toont aan dat de grondwaterstand gemiddeld op -0.932 m ligt. De GHG en GLG liggen respectievelijk op NAP - 2.43 en - 3.43 m.

Waterkwaliteit en ecologie

Binnen het plangebied liggen geen oppervlaktewaterlichamen die zijn aangewezen vanuit de Kaderrichtlijn Water.

Waterkwantiteit

Onderstaand figuur toont een uitsnede van de legger Oppervlaktewaterlichamen van het waterschap Scheldestromen. Op deze kaart is te zien dat rondom het plangebied meerdere secundaire watergangen zijn gesitueerd. Het plangebied ligt niet in een beschermingszone van een waterkering.



Figuur 3.2 Uitsnede legger waterschap Scheldestromen

Planvoornemen

Het planvoornemen voorziet in de sloop van de huidige bebouwing. De mobiliteitshub brengt ten aanzien van de huidige situatie een verbetering omtrent water gezien de afname van totaal verhard oppervlak en toename van infiltratie van hemelwater. Onderstaand wordt het planvoornemen nader beschouwd aan de hand van de structuur van de *watertoets van het Waterschap Scheldestromen*.

Waterkwantiteit

Het oppervlak van de dichte en doorlatende bodemverharding zijn vrij indicatief bepaald. Duidelijk is dat met het nieuwe ontwerp de situatie ten aanzien van het water enorm wordt verbeterd. Onderstaande tabel geeft de huidige situatie en de situatie na realisatie van het planvoornemen weer. Uit de tabel is te zien dat op alle aspecten er sprake is van een verbetering is ten aanzien van de huidige situatie.

Tabel 3-1 Waterkwantiteit huidige situatie en planvoornemen

	huidige situatie	na realisatie	
dakoppervlak	3.165	50	1
dichte bodem- verharding	4736	3950	2
doorlatende bo- demverharding	-	2050	3
wateroppervlak	0	260	4

Hemel- en afvalwater

Afvalwater afkomstig van de HUB zal afgevoerd worden via het gemengde rioolstelsel. Hemelwater infiltreert in de open verharding van de parkeervakken en in de klinkerverharding van de wegen. Overtollig hemelwater wordt oppervlakkig afgevoerd naar een nieuwe waterpartij. Het waterpeil en de beheersing hiervan wordt nog afgestemd met het waterschap.

Grondwaterkwantiteit en verdroging

De hoeveelheid verharding in het plangebied neemt aanzienlijk af met de nieuwe invulling. Grondwater kan hierdoor beter infiltreren. Het parkeerterrein wordt voorzien van ondiepe cunet-drainage.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Er wordt een waterberging aangelegd, terwijl er thans geen open water aanwezig is. Mogelijk gaat deze gebruikt worden voor het incidenteel beregenen van aanliggende sportvelden. Het waterpeil en de beheersing hiervan wordt nog afgestemd met het waterschap.

De waterberging wordt eenzijdig onderhouden. Dit is voldoende omdat deze alleen het afstromende water van het parkeerterrein opvang en geen waterafvoerende functie heeft.

Grondwaterkwaliteit

De grondwaterkwaliteit wordt niet beïnvloed. Het waterpeil van de waterberging zal geen invloed hebben op het grondwaterniveau. Dat betekent dat de waterbodem ondoorlatend wordt uitgevoerd of dat het peil niet beneden het zomer- en/of winterpeil verlaagd wordt.

Bodemdaling

Om bodemdaling te voorkomen moet de grondwaterstand niet verlaagd worden. Daarom wordt ondiepe drainage gebruikt. Het waterpeil van de waterberging mag tevens geen invloed hebben op het grondwaterniveau. Dat betekent dat de waterbodem ondoorlatend wordt uitgevoerd of dat het peil niet beneden het zomer- of winterpeil verlaagd wordt.

3.4.1 Conclusie

Ten aanzien van de huidige situatie is sprake van een verbetering in het kader van waterkwantiteit ofwel de hoeveelheid verharding. Er zijn waterwerken of waterlichamen nabij het plangebied gelegen. Negatieve effecten vanuit het aspect water zijn uitgesloten.

3.5 Natuur

Gebiedsbescherming

Het plangebied is geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het plangebied maakt ook geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Haringvliet bedraagt circa 1,5 kilometer. Het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Voornes Duin bevindt zich op 2,5 kilometer. De afstand tot het meest dichtstbijzijnde NNN bedraagt circa 640 meter. Het plangebied ligt niet in een gebied dat begrensd is in het kader van het Natuurnetwerk Zeeland (NNZ). De bouw en het gebruik van de beoogde ontwikkeling hebben vanwege de afstand en de ligging geen negatief effect op de natuurwaarden van de gebieden die zijn begrensd in het kader van het Natuurnetwerk Zeeland.

Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling en de afstand tot natuurgebieden kunnen ook verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten. De gevolgen voor verzuring en vermesting zijn niet op voorhand uit te sluiten daarom is onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie.

De berekening naar de aanleg- en gebruiksfase en de bijbehorende memo zijn opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. De AERIUS Calculator geeft aan dat er geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol/ha/jr. voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. Op grond van de Wet natuurbescherming voor het onderdeel Natura 2000-gebieden zijn er qua stikstofdepositie geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van dit project. De berekeningen zijn als bijlage bij deze memo gevoegd.

Soortenbescherming

Ten behoeve van de ontwikkeling is in een eerdere fase en in het kader van de sloop van de bestaande bebouwing een quickscan ecologie uitgevoerd. De rapportage van dat onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. In het plangebied of binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden, zijn de volgende potentiële natuurwaarden aangetroffen waar rekening mee gehouden dient te worden:

- Aannemelijke kans op de aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen in de te slopen bebouwing en eventueel te kappen bomen en de mogelijke functie als vliegroute van de watergang ten noorden van het plangebied;
- Algemene broedvogels (niet jaarrond beschermd);
- Kans op de vestiging van rugstreeppad indien water stagneert tijdens de voortplantingsperiode.

Preventieve maatregelen

Ten aanzien van broedvogels algemeen wordt aanbevolen zowel de sloop als het verwijderen van beplantingen én het grondwerk bij voorkeur te plannen buiten het broedseizoen: na 1 augustus en vóór 1 maart. Vogels broeden soms ook eerder of later (in gebruik zijnde nesten zijn beschermd, los van de periode), echter is de kans hierop vrij klein. Werken binnen deze periode is mogelijk, wanneer het plangebied tijdig is vrijgemaakt van beplantingen e.d. Indien men dit van plan is, is het raadzaam advies in te winnen bij een ter zake deskundige.

Bij grondwerkzaamheden in de voortplantingsperiode van rugstreeppad (globaal april tot augustus, soms tot in september dient men te voorkomen dat ondiepe waterplassen ontstaan en rugstreeppad zich alsnog vestigt.

Vervolg onderzoek vleermuizen

Naar aanleiding van de uitgevoerde quickscan ecologie is een jaarrond onderzoek uitgevoerd naar de potentie van het te slopen gebouw naar de aanwezigheid van vleermuizen. De rapportage van dat onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan.

In de voormalige bebouwing van deze scholen zijn beschermde functies aangetroffen waarvoor een ontheffing in kader van de Wet natuurbescherming onderdeel soortbescherming is benodigd. Omdat er een grote kraamkolonie is vastgesteld (min maal 92 vrouwtjes gewone dwergvleermuis) dient er aanvullende compensatie plaats te vinden door het ophangen van 4



kraamkasten in de directe omgeving van de bestaande kolonie. Na het doorlopen van de gewenningsperiode (1 volledig kraamseizoen) en ontvangst van de ontheffing kan na 1 september de sloop van beide scholen aanvangen. Voor het aanvragen van een dergelijke ontheffing dienen de alternatieven evenals het wettelijk belang, alternatieven onderzoek en behoud van de gunstige staat van (de lokale) staat van instandhouding zorgvuldig nader te worden onderbouwd.

Ecologisch werkplan

Vervolgens is ten behoeve van de ontwikkeling een ecologisch activiteitenplan opgesteld. Dat plan is opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. Vooruitlopend op het nader onderzoek naar vleermuizen zijn in de directe omgeving 11 vleermuiskasten geplaatst. De werkzaamheden zijn uitgevoerd onder begeleiding van een ecooloog.

Na de sloop van het basisscholencomplex wordt er geen nieuw gebouw meer teruggeplaatst waarin permanente maatregelen voor vleermuizen getroffen kunnen worden. De vleermuiskasten, die in eerste instantie met een tijdelijk karakter zijn geplaatst, worden gehandhaafd in de toekomst, waardoor zij een permanent karakter krijgen.

De sloopwerkzaamheden worden uitgevoerd in de periode dat vleermuizen niet aanwezig zijn in het pand, namelijk in de winterperiode. De vleermuiskasten hangen dan een compleet vleermuisseizoen. De werkzaamheden worden uitgevoerd tussen zonsopkomst en zonsondergang. Eventueel aanwezige verlichting dient vleermuisvriendelijk te zijn om verstoring te voorkomen zoals: UV-vrije verlichting, beperkte hoogte lichtmasten, convergerende en naar beneden gerichte verlichting en geen sterk bundellicht.

Ontheffing

Voor de sloopwerkzaamheden ten behoeve van de ontwikkeling is op 27 juni 2022 een ontheffing verleend door de Provincie Zeeland. Deze ontheffing is opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. De ontheffing heeft betrekking tot het opzettelijk verstoren van de gewone dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrellus*) en om vier zomer/en-paarverblijfplaatsen en één kraamverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis te vernielen.

3.5.1 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met het onderdeel soortenbescherming uit de Wet natuurbescherming. Ten behoeve van de ontwikkeling is een ecologisch werkplan opgesteld en heeft de Provincie Zeeland ontheffing verleend. De Wnb en het beleid van de Provincie Zeeland staan de ontwikkeling niet in de weg.

Het plangebied ligt niet binnen een Natura 2000-gebied en maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland. De stikstofberekeningen tonen aan dat er geen depositie is op nabij gelegen natura-2000 gebieden.

3.6 Luchtkwaliteit

Ten behoeve van de mobiliteitshub is aan de hand van de CROW-publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren en verkeersgeneratie het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal bepaald. Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling zal de gemiddelde toename in verkeersproductie circa 500 motorvoertuigbewegingen per etmaal (weekdaggemiddelde) bedragen. Door middel van de NIBM-tool is de bijdrage van de verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling aan de luchtkwaliteit bepaald (figuur 3.3).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	500
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,25
PM ₁₀ in µg/m ³	0,07
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	

Figuur 3.3 Rekenresultaten NIBM-tool

Op grond van de resultaten van de NIBM-tool wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van een in betekenende mate bijdrage van de woningbouwontwikkeling aan de luchtkwaliteit. Dit aspect vormt dan ook geen belemmering voor (de uitvoerbaarheid van) het plan.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is nagegaan hoe het met de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied is gesteld. Dit is gedaan aan de hand van de monitoringstool die bij het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIML) hoort. De dichtstbijzijnde voor luchtkwaliteit relevante weg is de Tholenseburg. Hieruit blijkt dat zowel in 2021 als in 2030 voldaan wordt aan de voor dit jaar geldende normen uit de Wet Milieubeheer zoals weergegeven in tabel 3-2.

Tabel 3.2. Toetsing aan grenswaarden maatgevende Wmb

stof	grenswaarde	maximale waarden in jaar 2021	maximale waarden in jaar 2030
stikstofdioxide (NO ₂)	40 µg/m ³	16,5 µg/m ³	13,1 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	40 µg/m ³	14,8 µg/m ³	13,2 µg/m ³
	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	6 µg/m ³	6 µg/m ³
Fijn stof (PM _{2,5})	25 µg/m ³	7,8 µg/m ³	6,3 µg/m ³

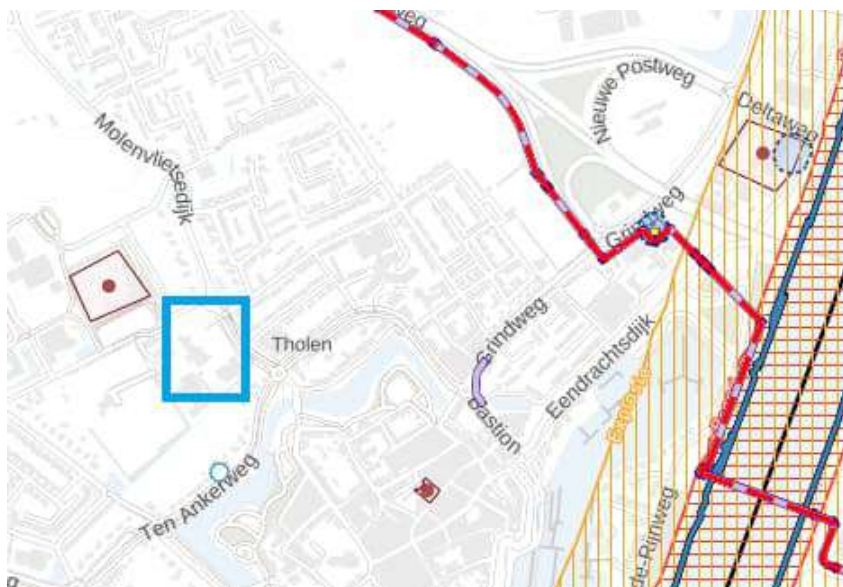
3.6.1 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.7 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

3.7.1 Externe veiligheid

Externe veiligheid wordt beoordeeld rondom risicobronnen waar opslag, gebruik en transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De risico's worden getoetst aan het plaatsgevonden risico en beoordeeld aan het groepsrisico/invloedsgebied.



Figuur 3.4 Uitsnede signaleringskaart externe veiligheid

Overeenkomstig de risicokaart waarin relevante risicobronnen getoond worden, zijn er in de omgeving van het plangebied risicovolle inrichtingen te vinden. Daarbij bevindt het plangebied zich in het invloedsgebied van transport van gevaarlijke stoffen plaats via het water en buisleidingen. Er is geen sprake van transport van gevaarlijke stoffen via weg of spoor in de nabijheid van het plangebied, zie bovenstaand figuur.

Nabij het plangebied is een risicobron gelegen, namelijk zwembad 'De Spetter'. Hier wordt gewerkt met chloorbriketten, waarbij het verbruik 2.000 kg per jaar betreft. Tevens is sprake van 350 liter zwavelzuur in emballage. Hoewel hier gevaarlijke stoffen aanwezig zijn, wordt het zwembad niet beschouwd als een Bevi-inrichting, maar valt het onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit. De inrichting beschikt niet over een plaatsgebonden risicocontour en/of invloedsgebied van het groepsrisico. Hiermee legt de inrichting geen beperkingen op de omgeving.

Op circa 650 meter ten noordwesten van het plangebied is een buisleiding gelegen. Het betreft hier een hogedruk aardgasleiding (Z-525-04), met een diameter van 6 inch en een maximale werkdruk van 40 bar. De leiding heeft geen 10-6 plaatsgebonden risicocontour.

Voor een leiding met een diameter van 6 inch en een druk van 40 bar strekt deze contour zich uit tot 70 meter aan weerszijden van de leiding. Deze contour strekt zich niet uit over het plangebied, waardoor geconcludeerd wordt dat de herontwikkeling van het plangebied geen invloed heeft op het groepsrisico behorende bij deze leiding.

Ook over de Nieuwe Postweg (N286) worden gevaarlijke stoffen getransporteerd. Deze weg is ongeveer op zo'n 650 meter ten noorden van het plangebied gelegen. Omdat de beoogde ontwikkeling voor de N286 op meer dan 200 meter afstand ligt, hoeven volgens het Bevt in principe geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik ter plaatse van het plangebied. Deze weg is niet opgenomen in het Basisnet Weg of de risicokaart, de inrichting beschikt niet over een plaatsgebonden risicocontour en/of invloedsgebied van het groepsrisico. Een nadere verantwoording is niet noodzakelijk.

In de nabijheid van het plangebied vindt ook transport van gevaarlijke stoffen over het water plaats. Op zo'n 900 meter ten oosten van het plangebied is namelijk het Schelde-Rijnkanaal gelegen. Dit kanaal is in het Basisnet Water aangemerkt als 'binnenvaartverbinding chemische clusters & achterlandverbindingen met toetsafstand' (zogenaamde zwarte vaarwegen). Voor dergelijke vaarwegen geldt, dat de 10-6 plaatsgebonden risicocontour niet buiten de waterlijn is gelegen. Wel is sprake van een plasbrandaandachtsgebied, dat zich 25 meter landinwaarts uitstrekt. Deze contour reikt het plangebied niet en vormt daarmee geen belemmering.

Het planvoornemen maakt in het kader van externe veiligheid geen significant nadelige milieueffecten mogelijk.

3.7.2 Niet gesprongen explosieven

Uit informatie van het Zeeuws Bodemvenster blijkt dat er in de buurt van het plangebied geen aandachtsgebieden zijn aangeduid. Het plangebied is daarmee niet verdacht op het voorkomen van conventionele explosieven, zie onderstaand figuur.



Figuur 3.5 Aandachtsgebied niet-gesprongen explosieven, rood omcirkeld het plangebied (Bron: Zeeuws Bodemvenster)

Van de gebieden die 'wit' zijn op de explosievenkaart is het uit historisch oogpunt niet bekend dat hier oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden. Uit historisch oogpunt is het aannemelijk dat hier geen vliegtuigbommen liggen. Het is echter niet uit te sluiten dat er geen conventionele explosieven kunnen liggen. Wanneer er binnen deze gebieden grondroerende werkzaamheden moeten worden uitgevoerd, hoeft vooraf aan de werkzaamheden geen vooronderzoek te worden uitgevoerd conform de bestaande regelgeving. Het protocol "Toevalstreffer CE uit de WO II" is echter wel van toepassing op deze gebieden. Dit betekent dat de werkzaamheden stil gelegd moeten worden als er een verdenking op een niet gesprongen explosief bestaat en (indien dat zo is) een melding van vondsten moet worden ingediend.

3.7.3 Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Een significant effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.

3.8 Archeologie, cultuurhistorie en landschap

3.8.1 Archeologie

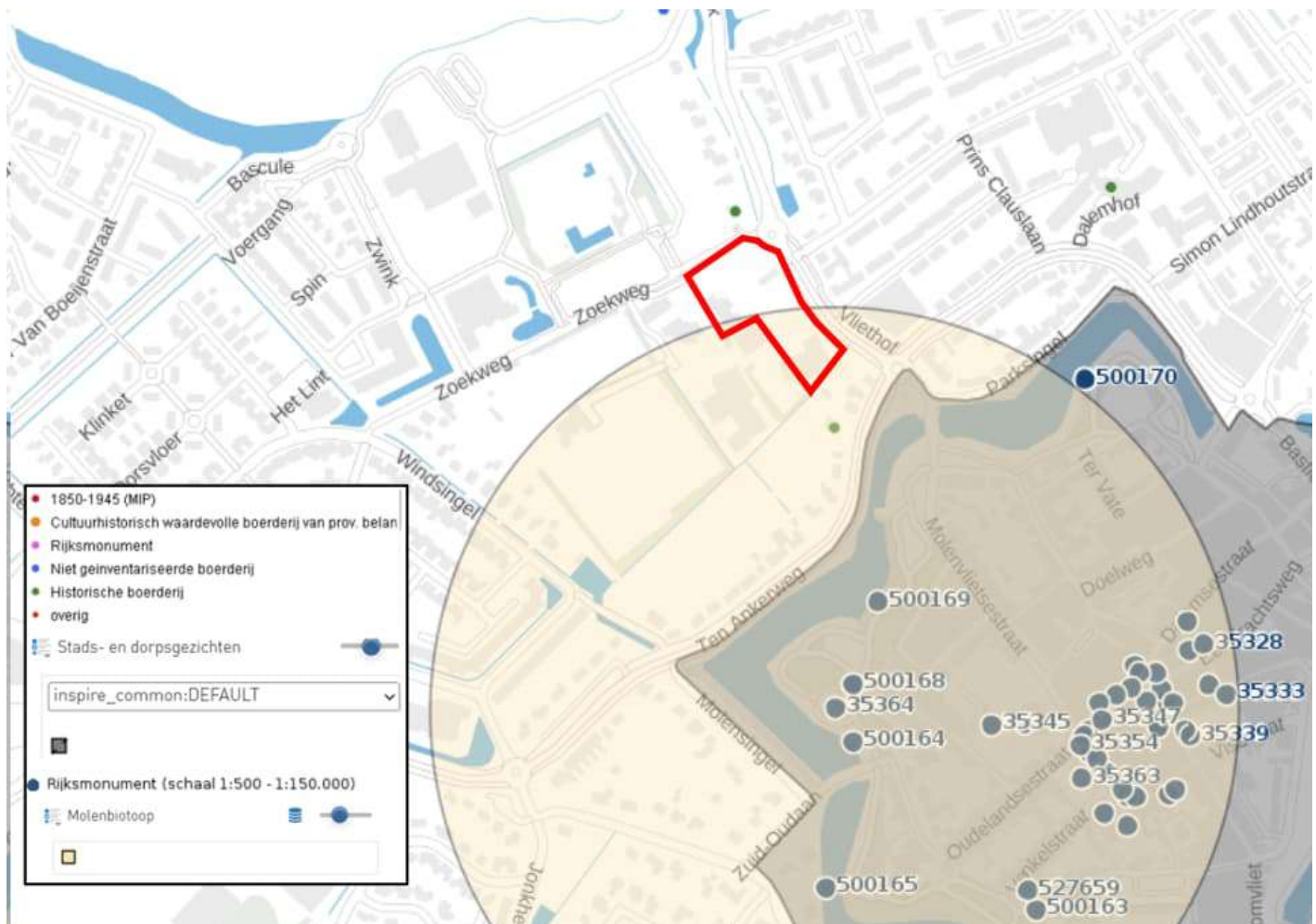
In het bestemmingsplan 'Masterplan Tholen' is voor het gehele plangebied de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 2' opgenomen. In deze bestemming is bepaald dat archeologisch onderzoek en advies niet nodig zijn indien de oppervlakte van de bodemverstoring niet meer dan 250 m² bedraagt of als het gaat om een bodemverstoring die niet dieper reikt dan 40 cm.

Ten behoeve van het bestemmingsplan 'Masterplan Tholen' is door ADC een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek kan als basis fungeren voor het oostelijke deel van het plangebied. In dit onderzoek wordt geadviseerd om door middel van proefsleuven nader onderzoek in het gehele plangebied uit te voeren. Ter plaatse zijn de gronden echter al

bebouwd. Tijdens de bouw van de huidige panden zijn de gronden ter plaatse al dermate geroerd dat er geen sprake meer kan zijn van archeologische waarden. Verder zijn hier in de nieuwe situatie parkeerplaatsen voorzien. Bij aanleg van deze parkeerplaatsen zullen de gronden niet dieper zijn dan 40 centimeter worden geroerd. Indien gedurende het proces blijkt dat de gronden hier toch met een grotere oppervlakte dan 250 m² en dieper dan 40 centimeter worden geroerd, zal op dat moment bekeken worden welk onderzoek volstaat.

3.8.2 Cultuurhistorie

De cultuurhistorische waardevolle objecten zijn door de provincie aangegeven op de cultuurhistorische waardenkaart. Op de uitsnede in het onderstaand figuur is te zien dat in het plangebied geen cultuurhistorische waardevolle objecten aanwezig zijn die door de ontwikkeling geschaad zouden kunnen worden. Ten noorden en zuiden van het plangebied liggen twee historische boerderijen. Daarnaast bevinden zich ten zuiden van het plangebied in de vesting Rijksmonumenten en een beschermd stadsgezicht.





ze geborgd in de bijbehorende regels voor bebouwing en beplanting. Deze regels zijn in dit bestemmingsplan overgenomen. Binnen een afstand van 100 m tot het middelpunt van de molen mag geen bebouwing worden opgericht hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek. Binnen een afstand van 100 tot 400 m tot het middelpunt van de molen wordt geen bebouwing opgericht met een bouwhoogte die meer bedraagt dan 1/50 van de afstand van het bouwwerk tot het middelpunt van de molen, gerekend vanaf de onderste punt van de verticaal staande wiek. Aangezien er ten behoeve van de ontwikkeling geen hoogbouw wordt gerealiseerd, staat de aanwezige molenbiotoop de ontwikkeling niet in de weg.

3.8.3 Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Natuurlijke hulpbronnen worden gebruikt tijdens de bouw en het gebruik van de ontwikkeling. Het betreft hier natuurlijke hulpbronnen als energie, water en grondstoffen. Dit zou echter op elke willekeurige locatie het geval zijn. De gevolgen hiervan zijn van een dusdanig beperkte omvang, dat hierdoor geen beslag wordt gelegd op natuurlijke hulpbronnen.

Het ontstaan van afval tijdens de bouw van de ontwikkeling is vanzelfsprekend. Bouwafval wordt zoveel mogelijk hergebruikt of afgevoerd naar een erkende verwerker. Het afval van de medewerkers zal volgens de geldende regelgeving worden gerecycled/verwerkt. Dit zou op elke locatie het geval zijn. Er is geen aanleiding om dit aspect nader te laten onderzoeken in het kader van deze m.e.r.-beoordeling.

3.9 Sloop- en aanlegwerkzaamheden

Gelet op de aard en tijdelijkheid van de aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Vanwege de aard en omvang zal dan ook geen sprake zijn van significante negatieve milieueffecten, zoals geluid- en stofoverlast, ten tijde van de werkzaamheden. Tijdens de aanlegfase ontstaan NOx-emissies door de inzet van materieel, auto's en vrachtwagens, als gevolg van de aanleg van de mobiliteitshub. Met AERIUS Calculator is een berekening uitgevoerd om de gevolgen van de stikstofdepositie op reeds overbelaste habitattypen en leefgebieden in beeld te brengen, zie paragraaf 3.5 voor een beschouwing van de stikstofemissies.

3.10 Maatregelen

Uit voorgaande analyse van de verschillende sectorale aspecten blijkt dat er geen mitigerende maatregelen benodigd zijn om belangrijke nadelige milieugevolgen uit te kunnen sluiten. Wel gelden er enkele uitvoeringsvereisten. Bij de start van werkzaamheden van de beoogde ontwikkeling dient invulling te worden gegeven aan het ecologisch werkplan omtrent de vleermuis. Wanneer er binnen het plangebied grondroerende werkzaamheden moeten worden uitgevoerd, geldt het protocol "Toevalstreffer CE uit de WO II". Dit betekent dat de werkzaamheden stil gelegd moeten worden als er een verdenking op een niet gesprongen explosief bestaat en (indien dat zo is) een melding van vondsten moet worden ingediend.

4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet ligt in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. De aard en omvang van het plan leiden niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.