

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING ONTWIKKELING ARRIVATERREIN

**Ruimtelijke onderbouwing
Ontwikkeling Arrivaterrein**

Code 1014602 / 13-07-12

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

blz

1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Planologische regeling	2
1. 3. Leeswijzer	2
2. HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN	3
3. RUIMTELIJK- FUNCTIONELE UITGANGSPUNTEN	4
3. 1. Het programma	4
3. 2. Stedenbouwkundige opzet	4
3. 3. Omgeving van het projectgebied	7
3. 4. Parkeren en ontsluiting	7
4. BELEID	10
4. 1. Rijksbeleid	10
4. 2. Provinciaal beleid	12
4. 3. Gemeentelijk beleid	13
4. 4. Conclusies beleidskader	15
5. EFFECTEN OP OMGEVING	16
5. 1. Archeologie	16
5. 2. Ecologie	16
5. 3. Bedrijven en milieuzonering	19
5. 4. Bodem	21
5. 5. Geluid	21
5. 6. Luchtkwaliteit	23
5. 7. Externe veiligheid	23
5. 8. Water	26
6. UITVOERBAARHEID	30
6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
6. 2. Economische uitvoerbaarheid	30
7. CONCLUSIE	32

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

De gemeente Zwartewaterland is bezig met de actualisatie van haar bestemmingsplannen. Ook voor het centrumgebied van Zwartsluis wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Binnen het centrumgebied vindt een aantal ontwikkelingen plaats, die vooruitlopend op het bestemmingsplan, middels een omgevingsvergunning mogelijk worden gemaakt. Een van die ontwikkelingen betreft de herontwikkeling van het Arrivaterrein. De locatie heeft een prominente plaats bij de entree van het centrum van Zwartsluis. Ook de ligging aan het Zwarte Water vereist een stedenbouwkundige afronding van de bebouwing van Zwartsluis op deze locatie. Het initiatief betreft een multifunctioneel gebouw voor voortgezet onderwijs met een sporthal. Het gaat om de nieuwbouw van het Agnietencollege.

Op termijn komen de mogelijkheden voor woningbouw nabij deze nieuwe functie aan de orde; deze maken evenwel geen onderdeel uit van deze onderbouwing.

Voorwaarde voor het werken met een omgevingsvergunning is dat de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Onderhavig document voorziet hierin.

Het projectgebied wordt begrensd door de Provinciale Weg N331 in het zuiden en de provinciale weg N334 in het oosten en de bebouwing aan het Buitenkwartier in het noorden en westen. In onderstaande figuur is de ligging van het projectgebied weergegeven.



Figuur 1. Ligging projectgebied Arrivaterrein te Zwartsluis (bron: GoogleEarth)

1. 2. Planologische regeling

Het projectgebied maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan Buitenkwartier (vastgesteld op 8 mei 2003 en goedgekeurd op 1 december 2003). In dit bestemmingsplan heeft het terrein de bestemming "Busstation". Daarnaast ligt over een deel van het terrein de dubbelbestemming "Waterhuishoudkundige doeleinden". De realisatie van een school op dit terrein is strijdig met het bestemmingsplan.

De gemeente Zwartewaterland wil, vooruitlopend op het op te stellen bestemmingsplan voor de kern Zwartsluis, het schoolgebouw middels een omgevingsvergunning mogelijk maken.

In deze ruimtelijke onderbouwing wordt de ruimtelijke afweging gemaakt om deze ontwikkeling juridisch-planologisch te verantwoorden.

1. 3. Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de huidige situatie en het initiatief;
- Het ruimtelijk- functioneel, programma en stedenbouwkundige aspecten komen aan bod in hoofdstuk 3;
- het beleidskader waarbinnen deze activiteit plaatsvindt, is onderwerp van hoofdstuk 4;
- In hoofdstuk 5 worden de effecten op de omgeving behandeld;
- Hoofdstuk 6 behandelt de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling;
- Hoofdstuk 7 bevat de conclusie.

2. HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN

Het Arrivaterrein in Zwartsluis is lange tijd in gebruik geweest als busremise van de vervoersmaatschappijen "de Noordwesthoek" en "Arriva". Doordat de voormalige bus-remise is gesloopt komt het terrein vrij voor herinrichting.

Het Agnietencollege, een school voor voortgezet onderwijs, is op dit moment gevestigd aan de Arembergerstraat in Zwartsluis. Het schoolgebouw op die locatie, voldoet niet meer aan de eisen wat betreft capaciteit en kwaliteit. Daarom zal er een nieuw schoolgebouw worden gerealiseerd op het voormalige Arrivaterrein. Bij de nieuwbouw wordt ook een sporthal gerealiseerd en komt mogelijk huisvesting van muziekvereniging Voorwaarts en jeugd- en jongerenwerk.

Het Arrivaterrein is door Woonconcept Vastgoed verkocht aan de gemeente. Na het gereedkomen van de school op het Arrivaterrein zal op het vrijgekomen terrein van het Agnietencollege ruimte ontstaan voor de bouw van 35-40 woningen. Deze woningbouw wordt nog nader uitgewerkt en maakt geen deel uit van deze ruimtelijke onderbouwing. Daarvoor zal, als de plannen zijn uitgewerkt, een aparte procedure worden gevolgd. De nieuwbouw betekent een impuls voor het voortgezet onderwijs en de sport in Zwartsluis.

Tevens biedt de herbestemming van het Arrivaterrein de mogelijkheid om de entree van Zwartsluis op deze locatie (nabij twee provinciale wegen) in ruimtelijke zin meer te benadrukken. De ligging van de locatie aan het Zwarte Water geeft ook de mogelijkheid om de locatie vanaf het water te markeren en daarbij de aanblik van Zwartsluis te versterken.

De ontwikkeling is onderdeel van een groter geheel: de herstructurering van het centrum van Zwartsluis en het verder ontwikkelen van de toeristisch-recreatieve positie van de kern.

3. RUIMTELIJK- FUNCTIONELE UITGANGSPUNTEN

3. 1. Het programma

De nieuwbouw van het Agnietencollege is de eerste ontwikkeling die op het Arrivaterrein plaatsvindt. De nieuwbouw van de school wordt, vooruitlopend op het bestemmingsplan, middels een omgevingsvergunning mogelijk gemaakt.

De volgende elementen worden op het Arrivaterrein gerealiseerd:

1. Allereerst wordt voorzien in de bouw van een schoolgebouw met daaraan verbonden een sporthal. Het schoolgebouw zal op de begane grond een oppervlakte beslaan van circa 1.500 m², waarvan een deel multifunctioneel wordt ingericht. Daarnaast wordt het gebouw voorzien van een tweetal verdiepingen waar de leslokalen in worden gehuisvest. Per verdieping wordt voorzien in ruimte voor een kleine 1.500 m². Op het dak wordt ruimte gereserveerd voor de technische installaties waarbij de mogelijkheid voor afscherming wordt onderzocht.
2. Het programma is opgenomen in een bouwplan van Tromp Partners Architecten.
3. Naast de nieuwbouw heeft de school behoefte aan uitloopruijnte voor stalling, pleinruimtes e.d.
4. Naast het schoolgebouw wordt naast het voormalige Arrivaterrein ruimte gereserveerd voor een appartementencomplex. Om de bebouwingsrand aan het Buitenkwardier aan de oostzijde af te ronden worden circa drie grondgebonden woningen voorzien aan de noordzijde van het Arrivaterrein. Opgemerkt zij, dat deze woonfuncties nog nader worden uitgewerkt en nog een nadere ruimtelijke afweging krijgen. Zij maken dan ook geen deel uit van deze ruimtelijke onderbouwing.
5. Op het terrein blijft een busstation aanwezig. Het busstation heeft een regionale functie als overstapplaats voor openbaar vervoer. Daarnaast zal de halte dienst doen voor de leerlingen van de school die gebruik maken van het openbaar vervoer.
6. Ten behoeve van het schoolgebouw dient er op het terrein voldoende parkeergelegenheid te worden geboden.

Deze ruimtelijke onderbouwing richt zich op de ontwikkeling van het schoolgebouw met multifunctionele ruimte en sporthal. De overige programmapunten zullen in een later stadium, in het nog op te stellen bestemmingsplan voor het centrum van Zwartsluis, worden uitgewerkt.

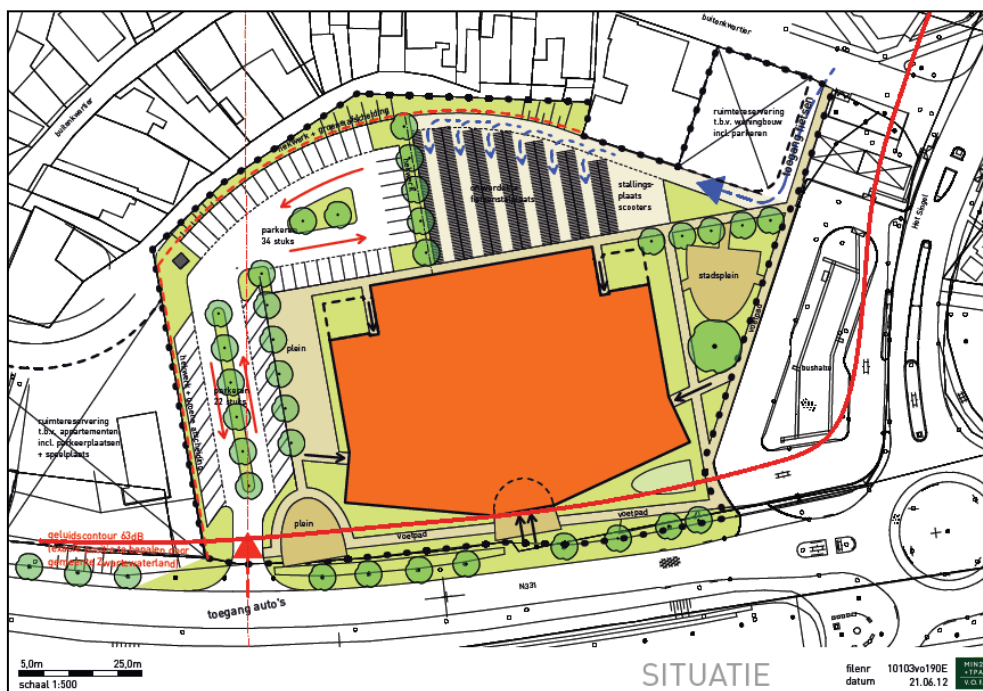
3. 2. Stedenbouwkundige opzet

Het schoolgebouw is de belangrijkste bebouwing die op het terrein wordt gerealiseerd. Dit gebouw heeft een functie als 'eyecatcher'. Het gebouw zal compact worden opgezet om een landmark bij de entree van Zwartsluis te zijn. Het schoolgebouw is voorzien aan de zuidzijde van het terrein, waarbij

de sporthal zich aan de noordzijde van het schoolgebouw zal bevinden. Om de bebouwingsrand aan het Buitenkwartier aan de oostzijde af te ronden worden enkele grondgebonden woningen voorzien aan de noordzijde van het Arrivaterrein.

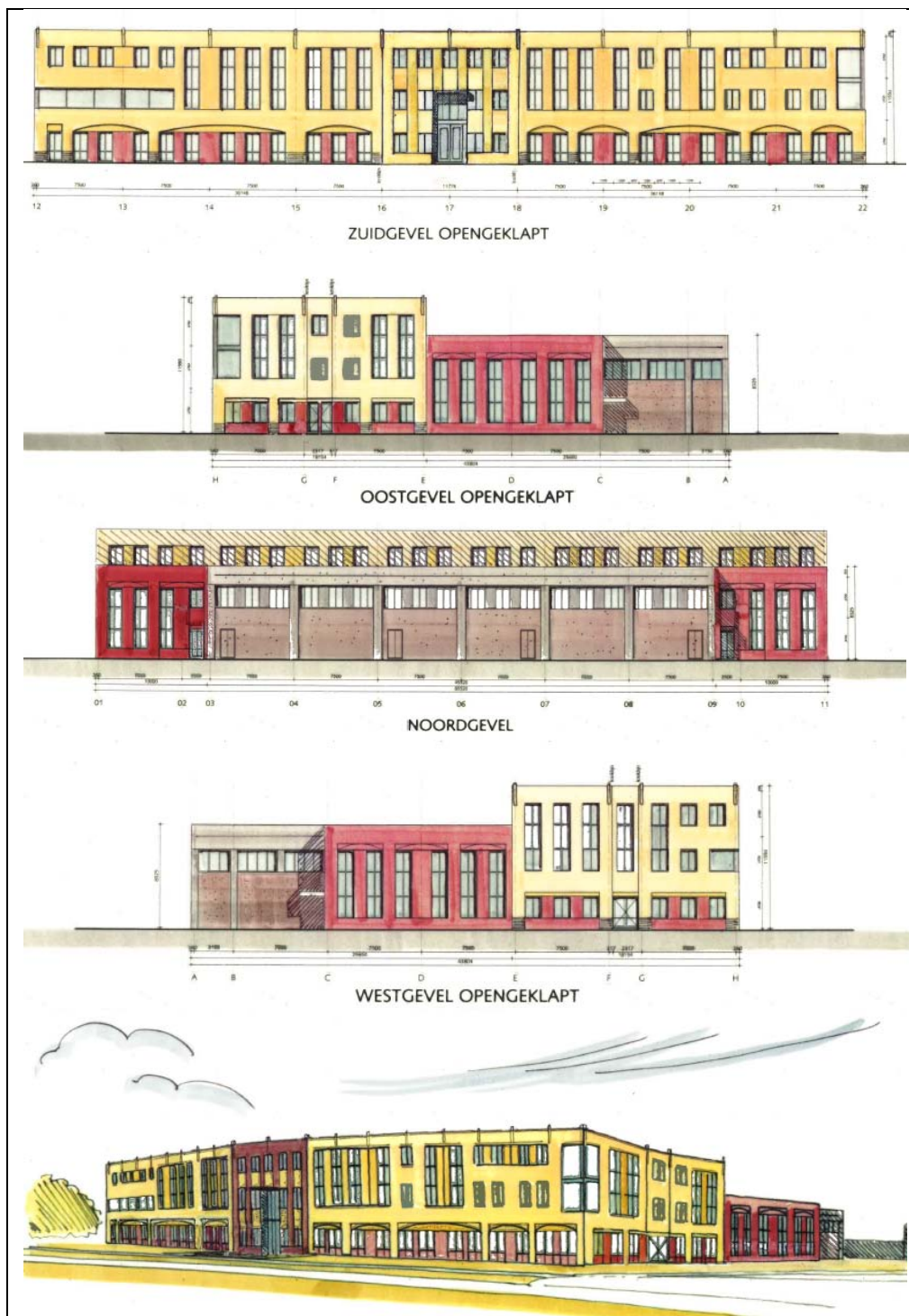
In de oksel van de N331 en N334, ter hoogte van de rotonde, wordt het bestaande busstation gerenoveerd.

In onderstaande figuur wordt een beeld gegeven van de situatie van het gebouwencomplex van het schoolgebouw en de sporthal. Indicatief is de ruimtereservering aangegeven voor de woonfunctie.



Figuur 2. Situatie gebouwencomplex

Het gebouwencomplex van het Agnietencollege wordt in drie bouwlagen gerealiseerd. Er wordt een maximale goothoogte voorzien van 12 meter. De sporthal zal een maximale bouwhoogte van 9 meter krijgen. Een en ander resulteert in een stedenbouwkundige setting die in onderstaande figuur is weergegeven. Enkele gevelaanzichten en een impressie van de nieuwbouw zijn weergegeven in figuur 3.



Figuur 3. Gevelaanzichten en impressie nieuwbouw Agnietencollege en sporthal

3. 3. Omgeving van het projectgebied

In de strategische ontwikkelingsvisie “Een dag op het Zwarte Water” (2006) wordt de inrichting van het projectgebied als volgt beschreven: *‘Vanaf het Zwarte Water is de locatie Arrivaterrein beeldbepalend in het silhouet van de stad Zwartsluis. Vanwege de bijzondere ligging ontstaat de behoefte om breder dan alleen het Arrivaterrein te kijken. Daartoe zijn de direct aan het terrein aansluitende gebieden van het waterfront van Zwartsluis (de Havenkade) onder de loep genomen. De lineaire vorm en de bestaande boomrij lenen zich voor een promenade en vormen daarmee een goede basis voor een inrichting van de Havenkade. De nieuwbouw op het Arrivaterrein profileert zich als een compact bouwcomplex in het groen. Hier verrijst een kasteelachtig gebouw, verscholen achter hoge boomkronen. Om het gevolg van enige monumentaliteit te bereiken wordt een duidelijk verschil tussen binnen- en buitenzijde voorgesteld; een contrast dat herkenbaarheid en eigenzinnigheid brengt, een contrast tussen een kloeke en robuuste buitenszijde en een gladde moderne binnenzijde.’*

Bij het ontwerp van het bouwplan heeft deze visie als uitgangspunt en inspiratiebron gediend.

3. 4. Parkeren en ontsluiting

De parkeergelegenheid ten behoeve van het schoolgebouw wordt binnen het projectgebied gerealiseerd. Hiertoe is ruimte gereserveerd aan de noord- en westkant van het terrein. De inrichting van de parkeer- en ontsluitingsvoorzieningen is weergegeven in figuur 2.

De ontsluiting van het openbare gebied behorende bij de school en de sporthal vindt plaats op de provinciale weg de N 331. De inrichting van het openbare gebied is vanuit veiligheidsoverwegingen zo vorm gegeven dat het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer volledig van elkaar zijn gescheiden. Dit maakt het noodzakelijk dat het fietsverkeer ter hoogte van het busstation toegang krijgt tot het schoolterrein. De doorgang tussen de woningen Buitenkwartier 35 en 37 biedt geen toegang tot het school- en sporthalterrein, maar biedt alleen toegang tot de achterpaden achter de woningen Buitenkwartier 1 t/m 87. De bewoners van deze woningen worden op deze manier in de smalle doorgang niet geconfronteerd met groepen schoolgaande fietsers.

De scholieren die vanuit de richting Genemuiden / Vollenhove komen, moeten via het Westeinde en het Buitenkwartier naar de toegang van het schoolterrein. De mogelijkheid voor de aanleg van een vrij liggend fietspad parallel aan de provinciale weg vanaf de rotonde bij “de Barsbeek” tot aan het schoolterrein is onderzocht. Hierbij is geconstateerd dat de situatie ter plaatse, o.a. de oversteek van de Whaa, het dijklichaam en particuliere gronden, met zich meebrengt dat de kosten hiervoor de realisatie in de weg staan.

Uit de meest recente verkeerstellingen die de gemeente in 2009 heeft laten uitvoeren blijkt dat tussen 8.00 en 9.00 op een gemiddelde werkdag sprake is van 31 auto's in tegengestelde richting aan de stroom fietsende scholieren. Dat is in dit uur één auto per twee minuten.

Uit de tellingen blijkt daarnaast dat in de middagperiode van 14.00 tot 17.00 per uur sprake is van gemiddeld 15 auto's in tegengestelde richting aan de fietsers in de richting Genemuiden / Vollenhove. Dat is gemiddeld één auto per vier minuten.

Op basis van cijfers van de Fietersbond lijkt de aanname gerechtvaardigd dat een scholier met een snelheid van 12 tot 15 km/uur fietst. Dit betekent dat de route door het Westeinde en het Buitenkwartier in 2 ½ tot 3 minuten wordt afgelegd. Gemiddeld zal een scholier dus 1 of 2 auto's tegenkomen. Bij dergelijke aantallen zijn geen problemen te verwachten. Mochten zich in de praktijk wel problemen voordoen, dan zijn er een aantal maatregelen denkbaar die resulteren in minder autoverkeer in het Buitenkwartier en Westeinde: 1) er kan eenrichtingsverkeer worden ingesteld in het Buitenkwartier van west naar oost. Deze maatregel heeft tot gevolg dat er 's ochtends geen autoverkeer is in tegengestelde richting aan de groepen fietsende scholieren. 2) de brug over de Arembergergracht kan voor autoverkeer worden afgesloten. Deze maatregelen hebben tot gevolg dat er geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk is tussen Westeinde en Buitenkwartier; dit zal leiden tot minder autoverkeer.

Vooralsnog wordt echter aangenomen dat de genoemde maatregelen niet nodig zijn.

In eerdere versies van de terreininrichting was opgenomen dat de doorsteek tussen de woningen Buitenkwartier 35 en 37 voor autoverkeer zou worden afgesloten en de achterstraat achter de woningen Buitenkwartier 1 t/m 87 zou worden ontsloten via het school- en sportterrein. In deze optie zouden de bewoners van Buitenkwartier 1 t/m 87 hun woningen met de auto moeten benaderen vanaf de provinciale weg, wat zal leiden tot minder autoverkeer in het Buitenkwartier. Na overleg met de buurt werd echter duidelijk dat er geen draagvlak bestaat voor deze optie zodat in het plan de achterstraat bereikbaar blijft via het Buitenkwartier en gescheiden wordt van het schoolterrein.

Verder moet worden geconstateerd dat de fietsroute van west naar oost en omgekeerd in Zwartsluis altijd door het Buitenkwartier zal moeten omdat dit de enige mogelijkheid is. Dit zou ook het geval zijn als de school op een andere nieuwe locatie zou zijn gesitueerd.

Met de gekozen oplossing wordt binnen de (financiële) mogelijkheden zoveel als mogelijk getracht een veilige en voor de direct aanwonenden minst belastende oplossing gerealiseerd.

Voor de berekening van het aantal gewenst parkeerplaatsen is gebruik gemaakt van twee bronnen. De landelijke CROW-parkeercijfers vormen de basis. Deze landelijke CROW cijfers zijn getoetst aan de cijfers uit het in maart 2011 uitgevoerde parkeeronderzoek in Zwartsluis. Op deze manier zijn de landelijke adviescijfers lokaal geijkt. Uit de berekening blijkt dat de parkeervraag op werkdagen in de middagperiode met 49 parkeerplaatsen het hoogst is. Het plan voorziet in de aanleg van 56 parkeerplaatsen. Met dit aantal kan worden aangenomen dat een goede parkeersituatie wordt gecreëerd.

Parkeerbehoefte Arrivaterrein Zwartsluis					Aanwezigheidspercentages				Aantal parkeerplaatsen			
Alles op basis cijfers CROW					Dit is eveneens conform de resultaten uit het parkeeronderzoek centrum Zwartsluis van maart 2011							
	aantal/opp	eenh	parkeernorm	totaal	werkdag middag	avond	zaterdag middag	avond	werkdag middag	avond	zaterdag middag	avond
Schoolgebouw, lokalen	30	st	0,75	22,5	1	0	0	0	23	0	0	0
Sporthal	1700	m²	2,7	45,9	0,5	1	1	0,9	23	46	46	41
Multifunctioneel gedeelte												
Lokalen	5	st	0,75	3,75	1	0	0	0	4	0	0	0
Multifunctionele ruimtes	0	m²	3	0	0,4	1	0,6	0,9	0	0	0	0
TOTAAL VOOR ALLEEN HET SCHOOLGEBOUW									49	46	46	41
Appartementen	16	st	2	32	0,6	1	0,6	0,6	19	32	19	19
TOTAAL VOOR SCHOOLGEBOUW EN APPARTEMENTEN SAMEN									68	78	65	61

Figuur 4. Parkeerbelans Agnietencollege en sporthal

4. BELEID

4. 1. Rijksbeleid

Nota Ruimte

De Nota Ruimte (vastgesteld op 17 januari 2006) bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020, met een doorkijk naar 2030. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak in Nederland. Meer specifiek richt de nota zich op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid (tegen water en risicovolle activiteiten).

In de Nota Ruimte staan de begrippen *basiskwaliteit* en *Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur* centraal. Ter waarborging van de algemene basiskwaliteit geeft de Nota Ruimte generieke regels die als ondergrens gelden voor alle ruimtelijke plannen. Daarnaast geeft de nota extra regels voor de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (c.q. de gebieden die van nationaal belang zijn). Hier streeft het rijk naar méér dan de algemene basiskwaliteit.

In de Nota Ruimte zijn geen uitgangspunten genoemd die van belang zijn bij de ontwikkeling in het projectgebied.

Nationaal landschap

In de Nota Ruimte is een aantal gebieden aangewezen als Nationaal Landschap. De natuurlijke waarden in deze gebieden moeten waar mogelijk worden bewaard en beheerd.

Zwartsluis ligt ingeklemd tussen het Nationaal Park Weerribben-Wieden (status per 9 februari 2009) in het noorden en Nationaal Landschap IJsseldelta in het zuiden. Weerribben-Wieden is een van de belangrijkste moerasgebieden van Europa. Met name de ligging in het Nationaal Landschap is van belang in het kader van deze ruimtelijke onderbouwing.

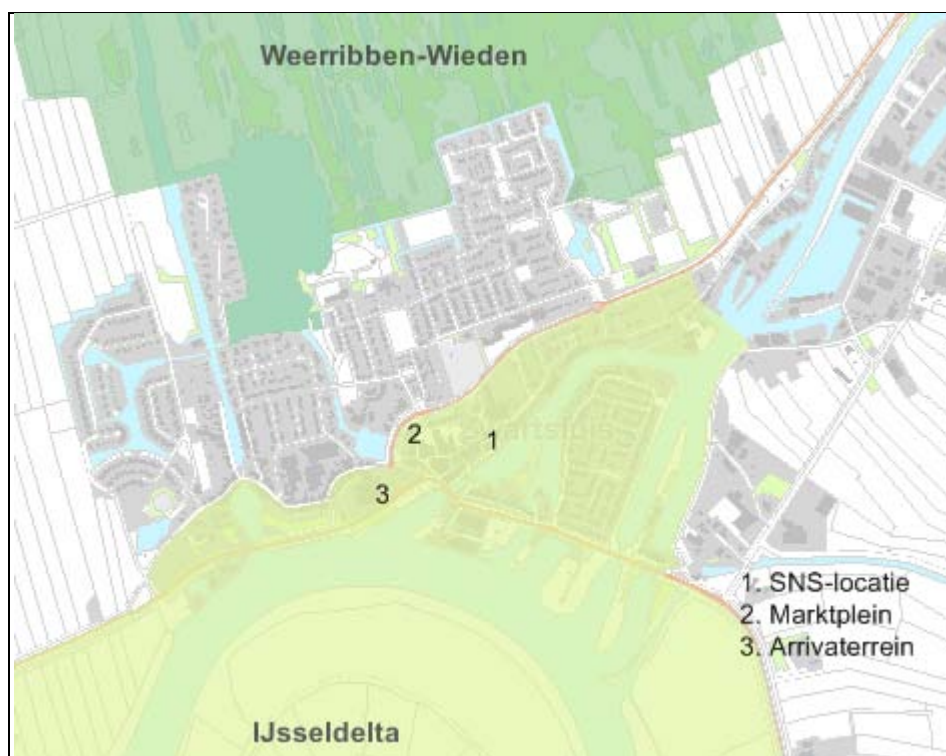
De landschappelijke kernkwaliteiten van Nationaal Landschap IJsseldelta zijn:

- de grote mate van openheid;
- de oudste rationale, geometrische verkaveling;
- reliëf in de vorm van huisterpen en kreekruigen

Het landschap vertelt het verhaal van de eeuwenoude strijd met het water. Het beleid voor het Nationaal Landschap is gericht op behouden en versterken. Dit betekent in de eerste plaats dat de aanwezige waarden worden gekoesterd en beheerd.

Daarnaast zal de beleving van de delta op specifieke plaatsen worden versterkt, onder andere door het uitgraven van kreken en hanken.

De ligging in het Nationaal Landschap heeft geen directe invloed op de ontwikkeling in het centrumgebied van Zwartsluis, maar biedt veeleer mogelijkheden voor de ontwikkeling van recreatie en toerisme in Zwartsluis. Om de ontwikkelingen langs het Zwarte Water in goede banen te leiden is in opdracht van de gemeente een stedenbouwkundige visie ¹⁾ opgesteld. Hiermee wordt de inpassing in het Nationaal Landschap voldoende begeleid. In onderstaande figuur is de begrenzing van het Nationaal Landschap weergegeven.



Figuur 5. Zwartsluis ligt ingeklemd tussen Nationaal Park Weerribben-Wieden in het noorden en Nationaal Landschap IJsseldelta in het zuiden (bron: Omgevingsvisie Overijssel)

Structuurvisie Infrastructuur en Milieu / Amvb Ruimte

Het rijksbeleid wordt met de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu geactualiseerd. Het ontwerp daarvan is in juni 2011 uitgebracht.

Het Rijk kiest voor een terughoudende rol in het ruimtelijk beleid en wil zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten gaan zitten.

Binnen de gemeente Zwartewaterland worden rijksbelangen in het bijzonder geconstateerd in de vorm van de nabijheid van de EHS daarmee samenhangende (nationale) belangen.

¹⁾ Strategische ontwikkelingsvisie voor het stroomgebied van het Zwarte Water "Een dag op het Zwarte Water" (2006); KuiperCompagnons Rotterdam

4. 2. Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Overijssel

In de *Omgevingsvisie Overijssel* (vastgesteld in 2009) wordt de visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel geschetst. De visie is daarbij gericht op 2030.

In de Omgevingsvisie wordt de ligging van Zwartsluis te midden van het rivierlandschap van de IJsseldelta en het open laagveenlandschap genoemd als karakteristiek. De versterking van de kleinschalige centrumfunctie van Zwartsluis wordt genoemd als 'potentieel brandpunt van een recreatief complex met nog ongekende mogelijkheden'.

De herontwikkeling van het Arrivaterrein is niet in strijd met het provinciaal beleid.

Omgevingsverordening

Gekoppeld aan de Omgevingsvisie heeft de provincie een *Omgevingsverordening* (2009) opgesteld. In de Omgevingsverordening worden regels gesteld ten aanzien van het provinciaal belang.

De provincie wil ruimtelijke kwaliteit realiseren door, naast bescherming, vooral in te zetten op het verbinden van bestaande kwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen. Hierbij zijn de gebiedskenmerken van provinciaal belang het uitgangspunt. Er wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen de natuurlijke laag, de laag van het agrarisch cultuurlandschap, de stedelijke laag en de lust- en leisurelaag.

Het projectgebied ligt in stedelijk gebied. Dit betekent dat de 'natuurlijke laag' en 'de laag van het agrarisch cultuurlandschap' buiten beschouwing kunnen blijven. De locatie is op de gebiedskenmerkenkaart 'de stedelijke laag' aangeduid met het gebiedstype "woonwijken 1955 - nu". De woonwijken van 1955 tot nu zijn planmatig opgezette uitbreidingswijken op basis van een collectief idee en grotere bouwstromen. Er is sprake van een tijdsgebonden verkavelingstructuur op basis van verschillende ordeningsprincipes. De tijdsgeest van de bouwperiode is af te lezen in de stedenbouwkundige structuur en architectuur.

De ambitie is gericht op herstructurering van de woningvoorraad met behoud van het eigen karakter. Als ontwikkelingen plaats vinden in de naoorlogse woonwijken, dan voegt nieuwe bebouwing zich in de aard, maat en het karakter van het grotere geheel (patroon van o.a. wooneenheden en parken), maar is als onderdeel daarvan wel herkenbaar. De groenstructuur is onderdeel van het wijkontwerp.

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling, zoals omschreven in hoofdstuk 2 van deze toelichting, betreft de herinrichting van een leeggekomen terrein. Het terrein grenst aan een gebied met oudere bebouwing. De locatie aan het water bij de entree van Zwartsluis biedt een uitdaging voor het realiseren van een landmark, zowel vanaf het water als vanaf de (provinciale)

toegangswegen) in Zwartsluis. Er zal aandacht worden besteed aan de aansluiting op de bestaande (oudere) bebouwing. De ontwikkeling levert een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van Zwartsluis.

De locatie heeft op de gebiedskenmerkenkaart 'de lust- en leisurelaag' geen bijzondere eigenschappen. Deze gebiedskenmerken kunnen buiten beschouwing worden gelaten

4. 3. Gemeentelijk beleid

Strategische ontwikkelingsvisie voor het stroomgebied van het Zwarte Water

De strategische ontwikkelingsvisie "Een dag op het Zwarte Water" is opgesteld om ruimte te creëren voor ontwikkelingen langs het Zwarte Water. Deze ontwikkelingen dienen ervoor te zorgen dat het stroomgebied binnen de gemeente Zwartewaterland één samenhangend geheel wordt. De meeste ontwikkelingslocaties liggen in Zwartsluis. De ontwikkeling van het Arrivaterrein maakt onderdeel uit van de ontwikkelingslocatie "Arrivaterrein met Havenkade". Vanaf het Zwarte Water is de locatie beeldbepalend in het silhouet van Zwartsluis. In de visie wordt gesteld dat de nieuwbouw die op het Arrivaterrein zal worden gerealiseerd zich moet profileren als een compact bouwwerk in het groen. De Havenkade (langs de Provinciale Weg) zou moeten worden ontwikkeld tot promenade.

De locatie is in de ontwikkelingsvisie benoemd als een locatie waarbij extra aandacht voor ruimtelijke en esthetische kwaliteit een vereiste is. In de visie is sprake van een 'kasteelachtig' gebouw verscholen achter hoge boomkronen. Bij het ontwerp van het bouwplan is rekening gehouden met de uitgangspunten uit de visie en er is akkoord van de supervisor.

Structuurvisie Zwartewaterland

In de structuurvisie *Zicht op Zwartewaterland 2005-2020* (vastgesteld in 2004) wordt het ruimtelijke beleid van de gemeente geformuleerd voor de periode tot 2020. Hierbij wordt ingegaan op het geleiden van ruimtelijke ontwikkelingen en het sturen en begeleiden van ruimtelijke veranderingen. De ontwikkeling van oeverlocaties aan het Zwarte Water (waaronder dus Zwartsluis) en de aanpak van de historische kern Zwartsluis zijn pijlers van de visie.

In Zwartsluis is in de actuele situatie meer aanbod dan dat er vraag naar woningen is. Gelet op de prestatieafspraken die er met de provincie zijn gemaakt, is het niet toegestaan om zich op de regionale markt te richten. De gemeente zal het aanbod van woningen daarom afstemmen op de eigen markt. Met faseringsmaatregelen kan hier op worden ingespeeld. De grootste ontwikkeling betreft de herontwikkeling van het gebied langs het Zwarte Water. Vrijkomende locaties in het gebied krijgen voornamelijk nieuwe woon- /werkfuncties.

Met de sloop van de voormalige bus-remise biedt het Arrivaterrein mogelijkheden voor een nieuwe ontwikkeling. In de structuurvisie wordt het busstationterrein geschikt geacht voor een mix van functies, gericht op bij

voorkeur watersportactiviteiten (recreatie en detailhandel). Dit 'watersport-winkelcentrum' is enerzijds gekoppeld aan de N331 en aan de andere kant aan de bestaande detailhandelstructuur van het Buitenkwartier. Rond het busstationterrein ligt de opgave om het kruispunt van provinciale wegen en de ligging van de N331 langs het Zwartewater nauwkeurig in te passen. De ontwikkeling wijkt af van deze visie. De realisatie van een onderwijsgebouw en appartementen heeft geen link met watersportactiviteiten. Inmiddels is de gemeente tot gewijzigd inzicht gekomen ten aanzien van de ontwikkeling van het Arrivaterrein. De nieuwbouw van het Agnietencollege diende zich pas aan na de vaststelling van de structuurvisie. De locatie blijkt beter geschikt voor een schoolgebouw, mede omdat achteraf ook is gebleken dat een uitgebreide detailhandelsfunctie op het Arrivaterrein geen positieve invloed zou hebben op de detailhandel in het centrum van Zwartsluis. In deze ruimtelijke onderbouwing is de ontwikkeling nader toegelicht.

Welstandsnota Gemeente Zwartewaterland, 2010

Het welstandsbeleid van de gemeente Zwartewaterland is vastgelegd in de Welstandsnota gemeente Zwartewaterland 'Opnieuw bekeken' uit 2010. Het Arrivaterrein maakt onderdeel uit van het welstandsgebied "industriegebieden". Het beleid is hier gericht op respecteren en interpreteren c.q. veranderen van de aanwezige ruimtelijke kwaliteit. Verder is het beleid erop gericht om storende elementen in het straatbeeld zoveel mogelijk tegen te gaan. Met het realiseren van een schoolgebouw en de appartementen zal de functie veranderen en kan dus niet getoetst worden aan de criteria voor industriegebieden. Om de ontwikkeling van het gebied rondom het Zwarte Water in goede banen te leiden is het visiedocument "Een dag op het Zwarte Water" opgesteld. Dit document, dat hierboven reeds is toegelicht, geldt als toetsingskader voor bouwontwikkelingen in het betreffende gebied.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan – Inventarisatie, beleidsnota en actieplan

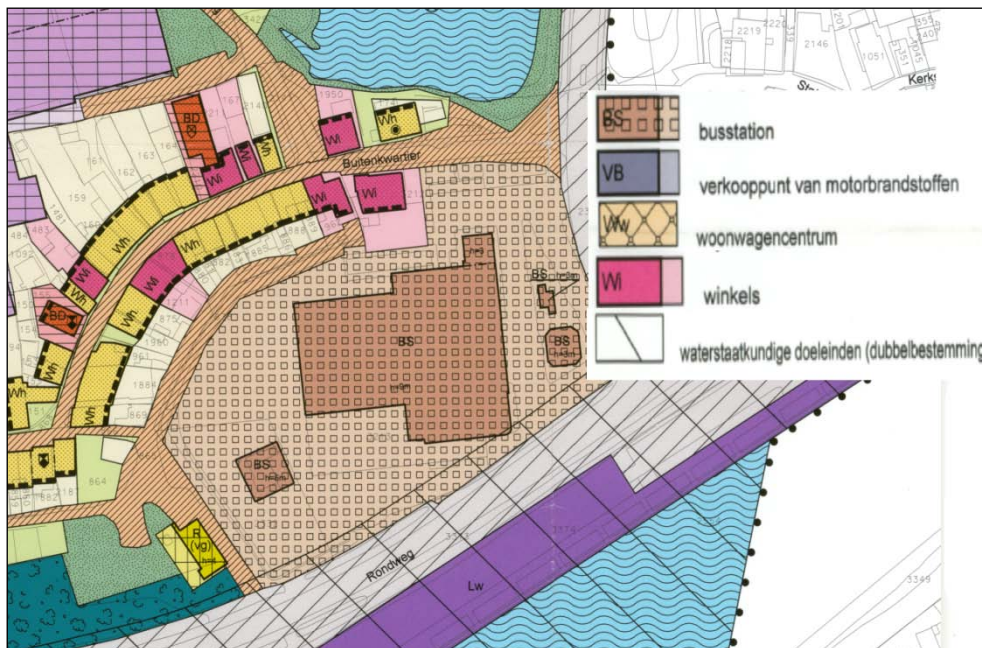
Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is opgesteld met als doel het creëren van een doelmatig, veilig en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Het beleidskader wordt gevormd voor de volgende punten:

- duurzaam veilig;
- garanderen bereikbaarheid;
- optimaal leefmilieu;
- realiseerbaar, betaalbaar en handhaafbaar.

Bestemmingsplan Buitenkwartier

Het projectgebied maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan "Buitenkwartier" (vastgesteld op 8 mei 2003 en goedgekeurd op 1 december 2003). In dit bestemmingsplan heeft het terrein de bestemming "Busstation". Daarnaast ligt over een deel van het terrein de dubbelbestemming "Waterhuishoudkundige doeleinden". De realisatie van een school op dit terrein is strijdig met het bestemmingsplan. Daarom wordt de ontwikkeling middels een omgevingsvergunning gerealiseerd. Dit document dient daarbij als ruimtelijke onderbouwing. Het bestemmingsplan wordt niet buiten toe-

passing verklaard, maar de omgevingsvergunning betreft een eenmalige toestemming om van het bestemmingsplan af te wijken. Uiteindelijk zal de ontwikkeling worden verwerkt in het nog op te stellen bestemmingsplan voor het centrum van Zwartsluis. In onderstaande figuur is een fragment van het vigerende bestemmingsplan opgenomen.



Figuur 6. Fragment bestemmingsplan "Buitenkwartier"

4. 4. Conclusies beleidskader

De herontwikkeling van het Arrivaterrein levert een bijdrage aan de versterking van de entree van Zwartsluis vanaf de provinciale wegen en aan de aanblik vanaf het water. Het provinciale en gemeentelijke beleid benoemen het versterken van Zwartsluis vanuit recreatief toeristisch oogpunt, als aandachtspunt. De voorgenomen ontwikkeling is dan ook niet in strijd met het bovengenoemde beleid.

5. EFFECTEN OP OMGEVING

Uit de Europese en Nederlandse wet- en regelgeving vloeit een aantal randvoorwaarden voor de ruimtelijke ordening voort. In de volgende paragrafen worden deze omgevingsaspecten besproken

5. 1. Archeologie

Normstelling en beleid

Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is op 1 september 2007 de *Wet op de Archeologische Monumentenzorg* (Wamz) in werking getreden. Deze nieuwe wet maakt onderdeel uit van de (gewijzigde) *Monumentenwet*. De kern van Wamz is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven. De Wamz verplicht gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden. Naast het inventariseren van de te verwachten archeologische waarde, zal het bestemmingsplan uiteindelijk, indien nodig (en mogelijk), een bescherming moeten bieden voor waardevolle gebieden. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een omgevingsvergunning.

Toetsing

Voor de gehele gemeente is een archeologienota opgesteld. Hierin is per gebied een waardering toegekend ten aanzien van de archeologische waarden. Het Arrivaterrein in Zwartsluis ligt in een gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde. Nader archeologisch onderzoek is voor deze locatie niet noodzakelijk.

5. 2. Ecologie

Normstelling en beleid

Gebiedsbescherming

Ten aanzien van de gebiedsbescherming is met name de op 1 oktober 2005 in werking getreden *Natuurbeschermingswet* van belang. In deze wet is de bescherming van natuurgebieden die zijn aangewezen onder de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen geregeld (de zogenaamde Natura 2000-gebieden). Daarnaast kunnen op grond van de *Natuurbeschermingswet* gebieden van nationaal belang worden aangewezen: Beschermde Natuurmonumenten (Natura2000-gebieden).

Ten aanzien van activiteiten in de omgeving van deze gebieden, dient te worden beoordeeld of deze activiteiten "significant negatieve effecten" kunnen veroorzaken. Indien een kans op effecten niet kan worden uitgesloten, moet een vergunning op grond van de *Natuurbeschermingswet* worden aangevraagd. Aan de vergunning kunnen voorschriften worden verbonden.

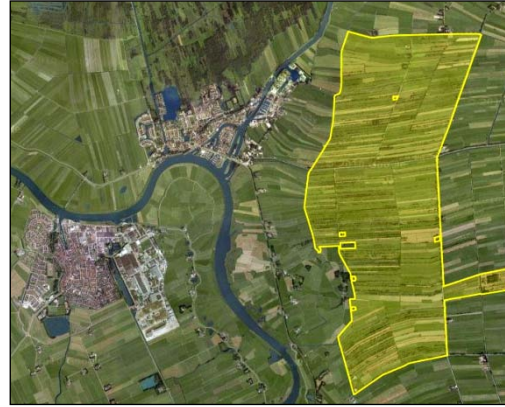
Natura2000-gebieden

In de omgeving van Zwartsluis liggen vier grote Natura 2000-gebieden, de Wieden (9.260 ha), Oldematen & Veenslootlanden (993 ha), Zwarte Meer

(2.169 ha) en Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht (1.504 ha). In onderstaande figuren wordt de ligging van deze gebieden weergegeven.



Figuur 7. Natura 2000-gebied Wieden



Figuur 8. Natura 2000-gebied Oldematen & Veenslootlanden



Figuur 9. Natura 2000-gebied Zwarte Meer



Figuur 10. Natura 2000-gebied Zwarte Water en Vecht

(Bron: Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij)

EHS

Naast gebieden die zijn aangewezen op grond van de *Natuurbeschermingswet* dient rekening te worden gehouden met het rijks- en provinciale beleid ten aanzien van gebieden die zijn gelegen binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS heeft als doel natuurgebieden te vergroten en te verbinden. Voor ontwikkelingen binnen de EHS geldt het "nee-tenzij principe", hetgeen betekent dat ontwikkelingen geen afbreuk mogen doen aan de natuurlijke kenmerken van het gebied. Indien vernietiging of verstoring van de EHS plaats vindt, dient te allen tijde compensatie plaats te vinden. Het projectgebied ligt niet in de EHS. Het dichtstbijzijnde gebied dat als EHS is aangewezen is de IJsseldelta.



Figuur 11. EHS gebieden rondom Zwartsluis (bron: Omgevingsvisie)

Soortenbescherming

De *Flora- en Faunawet* is in werking getreden op 1 april 2002. Op grond van de wet geldt een algemeen verbod voor het verwijderen of beschadigen van beschermde plantensoorten en het beschadigen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten. Artikel 75 van de wet voorziet in aantal gevallen in een mogelijkheid tot ontheffing. Deze gevallen zijn verder uitgewerkt in het *Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten*. Er wordt een onderscheid gemaakt in drie verschillende categorieën:

- Tabel 1 betreft de zogenaamde algemene soorten waarbij ten aanzien van de meeste activiteiten een vrijstelling geldt;
- In tabel 2 worden de overige soorten opgesomd waarvoor vrijstelling kan worden gegeven mits activiteiten worden uitgevoerd volgens een door het ministerie goedgekeurde gedragscode. In deze tabel vallen tevens alle vogelsoorten;
- Tabel 3 is van toepassing op de zwaar beschermde soorten. Het betreft soorten die zijn aangewezen op basis van bijlage IV van de Europese Habitatrichtlijn en overige zwaar beschermde soorten. Voor deze moet ontheffing worden aangevraagd. Een aanvraag dient te voldoen aan de zogenaamde 'uitgebreide toets'. Daarbij wordt gekeken of er sprake is van een bij de wet genoemd belang, of er alternatieven zijn en of het project geen afbreuk doet aan de gunstige staat van instandhouding.

In de Flora- en faunawet heeft de overheid van nature in Nederland voorkomende planten- en diersoorten aangewezen die beschermd moeten worden. De bescherming houdt in dat het verboden is beschermde, inheemse planten te beschadigen en om beschermde, inheemse dieren te doden, verontrusten, dan wel hun nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, uit te halen of te verstoren.

Daarnaast geldt voor alle in het wild levende dieren en planten en hun directe omgeving 'de zorgplicht'. Dit houdt in dat iedereen dient te voorkomen dat zijn handelen nadelige gevolgen voor flora en fauna heeft. De zorgplicht geldt altijd, zowel voor beschermde als onbeschermde soorten

Voor vogels geldt een algemene bescherming, waarbij het verboden is vogels en hun nesten in het broedseizoen te verstoren. Dat betekent dat het in die periode niet is toegestaan om werkzaamheden in een gebied te starten die bedreigend zijn voor broedvogels. Voor de meeste vogels geldt een broedseizoen van 15 maart tot en met 15 juli.

Toetsing

De ontwikkeling in het projectgebied betreft een ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied. Voorheen was op deze locatie een busstation gevestigd. Gezien de ligging van het projectgebied, midden in het bestaand bebouwd gebied van Zwartsluis worden, ondanks de relatief korte afstand tot de bestaande Natura 2000-gebieden en de EHS, geen effecten verwacht op de aangewezen natuurwaarden binnen het Natura 2000 gebied en de EHS (in het projectgebied bevinden zich geen activiteiten met een uitstralend effect op deze natuurgebieden). Bovendien sluit de bestaande biotoop van het projectgebied (bebouwd en verhard gebied) onvoldoende aan op de habitateisen van vrijwel alle aangewezen soorten. Daarom worden deze soorten niet binnen en direct nabij het projectgebied verwacht en veroorzaakt de beoogde herinrichting geen negatieve invloed op die soorten.

Op grond van de Flora- en faunawet gelden algemene verboden tot het verwijderen van beschermde plantensoorten van hun groeiplaats, het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van voortplantings- of vaste rustplaatsen of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten of het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort. Gelet op het feit dat sprake is van bebouwd gebied, zou verwacht mogen worden dat geen sprake is van beschermde soorten binnen het projectgebied.

Er is een verkennend ecologisch onderzoek ²⁾ uitgevoerd waaruit blijkt dat in het plangebied geen soorten aanwezig of te verwachten zijn die in de Flora- en faunawet zijn aangemerkt als overig en streng beschermde inheemse soort en door de ingreep mogelijk schade ondervinden. Een aanvullend onderzoek en een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet zijn daarom niet nodig.

5. 3. Bedrijven en milieuzonering

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient bij een bestemmingsplan afstemming plaats te vinden tussen activiteiten die milieuhinder kunnen veroorzaken en hindergevoelige functies. Voor deze afstemming kan gebruik worden gemaakt van de lijst met richtafstanden uit de VNG-brochure "Bedrijven en Milieuzonering" (herziene versie, 2009). Deze richtafstanden gelden ten aanzien van de hinderaspecten geluid-, stof- en

²⁾ Rapportage ecologisch onderzoek Arrivaterrein Zwartsluis (2011); IDDS Milieutechniek Noordwijk

geurhinder en gevaar en kunnen worden gezien als een de afstand waarbij onaanvaardbare hinder van een milieubelastende activiteit voor gevoelige functies kan worden uitgesloten. In gebieden waar een menging van functies voorkomt, wordt uitgegaan van een kleinere richtafstand.

Toetsing

Binnen 200 meter van het projectgebied is het bedrijf Interfloor Tapijt BV gevestigd, dat een milieucategorie 4.1 (richtafstand 200 meter) kent. Gezien de vele woningen die tussen het bedrijf en het projectgebied liggen zal dit bedrijf in de milieuvoorschriften al beperkt zijn in geluidemissies en andere emissies. Aangezien de bestaande situatie een aanvaardbare situatie betreft is er alle reden hier af te wijken van de VNG-richtlijn.

Verder ligt op 100 meter afstand het onbemenste brandstofafleverpunt Firezone. Het betreft een benzineservicestation zonder LPG. Hiervoor geldt een richtlijnafstand van 30 meter. Gezien de afstand tot het plangebied is het brandstofafleverpunt geen belemmering voor de ontwikkeling in het plangebied.

Ten noorden van het plangebied zijn aan het Buitenkwartier een aantal detailhandel en horecagelegenheden gesitueerd. Hiervoor geldt een normafstand van 10 meter. Ook aan deze afstand wordt voldaan, waardoor de ontwikkeling van het scholencomplex geen belemmering oplevert voor de mogelijkheden van de functies aan het Buitenkwartier.

Omgekeerd geldt voor scholen een normafstand van 30 meter.

Een goede afstemming tussen het ruimtelijk beleid (i.c. dit bestemmingsplan) en beleidsinstrumenten op basis van andere wetgeving (als de Wet Milieubeheer) is van groot belang. Voor een goede milieuplanologische inpassing geeft de brochure *Bedrijven en milieuzonering* (VNG,2009) ook voor maatschappelijke functies richtafstanden. Voor onderwijsfuncties wordt een richtafstand van 30 m ten opzichte van milieugevoelige functies (als wonen) aangehouden. Voor een sporthal wordt een richtafstand van 50 m aangehouden. Als niet (volledig) aan de richtlijnafstand worden kan voldaan, mag daarvan afgeweken, mits gemotiveerd. De afstanden worden gemeten vanaf het terrein van de inrichting (in dit geval vanaf het schoolterrein en het terrein van de sporthal).

De afstanden gelden voor het omgevingstype van een "rustige woonwijk". In de voorliggende situatie kan gesproken worden over een ligging waarbij de Buitenkwartier een zekere overgang laat zien van een gemengd gebied naar een gebied met hoofdzakelijk wonen. Daarnaast verandert het karakter van het gebied op termijn als nabij de school ook nieuwe woonfuncties worden gerealiseerd. Bovendien gaat het hier om een regionale school met aan aanmerkelijke grotere uitstraling dan een gemiddelde onderwijsvoorziening als bedoeld in de basiszoneringslijst. Met het oog daarop moet worden geconstateerd dat het terrein van school en sporthal de (toekomstige) woonbebouwing dicht naderen.

In het *Activiteitenbesluit* zijn normen gesteld voor geluidsniveaus bij woningen als gevolg van bepaalde inrichtingen. Het uitgangspunt is dat in de directe omgeving van het projectgebied voldaan wordt aan deze geluidsnormen. Om dit aan te tonen is een akoestisch onderzoek ³⁾ uitgevoerd. In dit onderzoek is de geluidsbelasting op woningen, als gevolg van het college en de sporthal in een representatieve bedrijfssituatie.

Geconcludeerd wordt dat zowel voor het gemiddelde geluidniveau, als voor het incidentele maximale geluidniveau voldaan wordt aan de geluidsnormen uit het *Activiteitenbesluit*. Tevens wordt voldaan aan de geluidnormen die in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' worden gesteld aan een gemengd gebied (overeenkomstig de VNG-publicatie).

5. 4. Bodem

Normstelling en beleid

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen aan te worden getoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging moet ten minste een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

In geval van verontreinigingen is de *Wet bodembescherming* van toepassing. In de wet is geregeld dat indien ter plaatse van een projectgebied ernstige verontreinigingen worden aangetroffen, er sprake is van een saneringsgeval. Bij bodemverontreinigingen groter dan 25 m³ en grondwaterverontreinigingen groter dan 100 m³ is er sprake van een urgent saneringsgeval. Bij verontreinigingen kleiner dan deze omvang kan het bevoegd gezag zelf een afweging maken. Daarbij dient zij uiteraard de gevoeligheid van het toekomst functiegebruik te betrekken.

Toetsing

Uit de ruimtelijke onderbouwing die eerder ten behoeve van het bouwrijp maken is opgesteld blijkt dat er geen bodemgegevens van de vaste bodem zijn. Om te toetsen of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik is een bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat er sprake is van twee gevallen van ernstige bodemverontreiniging en dat het terrein daarom ten behoeve van de herinrichting gesaneerd moet worden. Begin 2008 heeft deze sanering plaatsgevonden

5. 5. Geluid

Normstelling en beleid

Op grond van de *Wet geluidhinder* (Wgh) is rond inrichtingen die "in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken", wegen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km/u en spoorwegen een geluidzone van kracht. Bij ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige objecten binnen deze geluidzones dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd om te bepalen of de

³⁾ Akoestisch onderzoek Agnietencollege Zwartsluis, Adviesbureau VOBRU, Rapport 2012.15.06-v1, 15 juni 2012

ontwikkeling voldoet aan de in de wet bepaalde voorkeursgrenswaarde. Indien niet deze grenswaarde kan worden voldaan, kan het bevoegd gezag – in de meeste gevallen de gemeente – hogere grenswaarden vaststellen. Hiervoor geldt een bepaald maximum, de uiterste grenswaarde genoemd. De van toepassing zijnde voorkeursgrenswaarde en maximale hogere grenswaarde zijn afhankelijk van de geluidsbron, het type geluidsgevoelig object en de omgevingssituatie.

Doel van de Wgh is het terugdringen van hinder als gevolg van geluid en het voorkomen van een toename van geluidhinder in de toekomst. Vanuit deze wet gelden voorwaarden ten aanzien van wegverkeers-, spoorweg-, en industrielawaai. In het kader van de voorgenomen activiteit is alleen wegverkeerslawaaï van belang.

In de Wgh is bepaald dat elke weg in principe een zone heeft waarbinnen aandacht aan geluidhinder moet worden besteed. Dit geldt niet voor:

- a. wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- b. wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt.

De hoogst toelaatbare geluidsbelasting L_{den} (voorkeursgrenswaarde) bedraagt 48 dB (art. 82). Voor nieuwbouwwoningen in stedelijk gebied kan een hogere waarde worden vastgesteld, tot 63 dB (art. 83 lid 2). Mocht blijken dat een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld, dan dient een dergelijk besluit om hogere waarden goed te worden gemotiveerd.

Toetsing

Een onderwijsgebouw wordt in het kader van de Wet geluidhinder gedefinieerd als een 'ander geluidsgevoelig object'. De bouw van een onderwijsgebouw is mogelijk indien aan de maximale grenswaarde van de Wet geluidhinder kan worden voldaan. De berekening van het wegverkeerslawaaï geeft inzicht in de optredende geluidsbelasting op de gevels van het te bouwen object. Op basis van de berekende geluidsbelasting kan bepaald worden of een hogere waarde dient te worden vastgesteld.

Vanwege de ligging nabij de provinciale wegen N331 en N334 is akoestisch onderzoek ⁴⁾ uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op fictieve rekenpunten wordt overschreden. De nieuwbouw is vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenst op deze locatie om dienst te doen als afronding van de bebouwingsrand. Om aan de eisen uit de Wgh te voldoen is in eerste instantie gekeken of er bronmaatregelen dan wel maatregelen in het overdrachtsgebied kunnen worden getroffen.

Gebleken is dat dergelijke maatregelen zowel ruimtelijk als functioneel op overwegende problemen stuiten. Daarom wordt parallel met name vanwege de N331 een procedure hogere waarde gevolgd, omdat met name het zuidelijk deel van het schoolgebouw een te hoge geluidsbelasting ondervindt.

⁴⁾ Akoestisch onderzoek berekening wegverkeerslawaaï nieuwbouw school planlocatie N331/N334 Zwartsluis (2009) Regio IJssel – Vecht rapportnummer 2009-0013v1

5. 6. Luchtkwaliteit

Normstelling en beleid

In hoofdstuk 5 van de *Wet milieubeheer* zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM10) van belang. Projecten die slechts in zeer beperkte mate bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn op grond van het *Besluit niet in betekende mate* (NIBM) daarbij vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden. Dit geldt onder andere voor woningbouwlocaties met niet meer dan 1.500 nieuwe woningen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient, los van het toetsingskader uit de *Wet milieubeheer*, te worden afgewogen of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat uit het oogpunt van de luchtkwaliteit.

Toetsing

In het projectgebied wordt een schoolgebouw gerealiseerd. Deze functie leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen. Het projectgebied ligt nabij de provinciale wegen N331 en N334. De voornaamste bron van luchtverontreiniging is het wegverkeer in de directe omgeving van het projectgebied.

Een onderwijsgebouw is, indien deze binnen een zone van 50 meter vanuit de wegrand wordt gebouwd, aangemerkt als gevoelige bestemming. Vanwege de ligging van het projectgebied binnen de 50-meter zone van de provinciale wegen is nadere motivering met betrekking tot de locatiekeuze noodzakelijk. Hiertoe is een luchtkwaliteitsonderzoek ⁵⁾ uitgevoerd. Hieruit blijkt dat in het projectgebied op een afstand van 10 meter, gerekend vanuit de wegrand van de verkeersweg, de jaargemiddelde concentraties stikstof en fijnstof niet worden overschreden. Voor het prognosejaar 2020 zullen de concentraties langs de verkeerwegen verder afnemen.

Vanuit het omgevingsaspect luchtkwaliteit is er geen belemmering voor de uitvoering van dit projectbesluit.

5. 7. Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, LPG en munitie. Sinds een aantal jaren is er wetgeving over "externe veiligheid" om de burger niet onnodig aan te hoge risico's bloot te stellen. In deze paragraaf wordt ingegaan op de risicobronnen (inrichtingen, buisleidingen, luchthavens en transport van gevaarlijke stoffen) die zorgen voor risico's in het projectgebied. Dit kunnen ook risicobronnen zijn die buiten het projectgebied liggen, maar die mogelijk wel zorgen voor risico's in het projectgebied.

⁵⁾ Luchtkwaliteitsonderzoek nieuwbouw school planlocatie N331/N334 Zwartsluis (2009); Regio IJssel-Vecht

De gemeente Zwartewaterland heeft haar eigen externe veiligheidsbeleid vastgelegd in de Externe Veiligheidsvisie Zwartewaterland op veilig (vastgesteld op 28 juni 2007). Dit is gebaseerd op het landelijk beleid dat hieronder verder wordt uitgewerkt.

Risicovolle inrichtingen

Normstelling en beleid

Bij externe veiligheid rondom inrichtingen gaat het om het beheersen van de risico's voor omwonenden van inrichtingen met gevaarlijke stoffen. Met inrichtingen worden hier locaties bedoeld waar opslag, gebruik en productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Belangrijke regelgeving hierbij zijn het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) en het Vuurwerkbesluit. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij onder meer om LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacements. Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR) ⁶⁾ en regels voor het groepsrisico (GR) ⁷⁾. Het verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen hiermee rekening te houden.

In de Revi staan regels over de veiligheidsafstanden en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Op grond van het Bevi zijn in de Revi voor een aantal bedrijfscategorieën (zoals LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties, opslagplaatsen) vaste veiligheidsafstanden opgenomen.

Naast de risicovolle inrichtingen die onder het Bevi vallen, zijn er inrichtingen met risicovolle activiteiten opgenomen in het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (activiteitenbesluit). Het risico van deze inrichtingen is beperkt tot de grens van deze bedrijven. Deze inrichtingen hebben geen plaatsgebonden risico buiten de grens van de inrichting dat hoger is dan 10^{-6} per jaar (kans van 1 op 1 miljoen per jaar).

Toetsing

Uit de risicokaart blijkt dat er in de nabijheid van het projectgebied geen risicovolle inrichtingen liggen waarvoor een PR- of GR-contour moet worden berekend.

⁶⁾ Plaatsgebonden risico: risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is. Voor nieuwe kwetsbare objecten geldt dat het plaatsgebonden risico niet groter mag zijn dan 10^{-6} / jaar (kans van 1 op 1 miljoen per jaar).

⁷⁾ Groepsrisico: cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Normstelling en beleid

Het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen staat in de Nota en Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Om te kunnen bepalen of het vervoer van gevaarlijke stoffen over een bepaalde route voldoet aan de externe veiligheidsnormen, moeten ook hier eerst het plaatsgebonden risico en het groepsrisico worden berekend.

Het rijk heeft het ontwerp Basisnet Weg, Water en Spoor opgesteld. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen spelen belangen op het gebied van vervoer, ruimtelijke ontwikkeling en veiligheid een grote rol. Er zijn steeds meer ontwikkelingen in Nederland zichtbaar die zorgen voor spanning tussen deze belangen. Met het doel een duurzaam evenwicht te creëren tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid is het Basisnet ontstaan. Uiteindelijk zal het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen bestaan uit 3 kaarten: vervoer over de weg, de binnenwateren en het spoor. Op de kaarten zal per gebied worden aangegeven welke beperkingen er zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het maximale risico per route wordt vastgelegd in de *Wet Vervoer gevaarlijke stoffen*. De bouwbeperkingen worden vastgelegd in het *Besluit Transportroutes Externe Veiligheid*. De verwachting is dat deze regelgeving eind 2012 in werking kan treden. In de *circulaire Risiconormering* zijn wel al de normen voor het plaatsgebonden risico van wegen en vaarwegen opgenomen. De provinciale wegen N331 en N334 worden in deze circulaire niet genoemd.

Toetsing

Het Zwarte Water is in het Basisnet Water aangewezen als binnenvaartroute zonder frequent vervoer van gevaarlijke stoffen (groene route). Voor deze vaarwegen is geen PR10-6 contour aanwezig.

In het concept-Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) is bepaald dat het groepsrisico niet hoeft te worden verantwoord als er onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde wordt gebleven. Dit betekent in de praktijk dat gemeenten langs groene vaarwegen het groepsrisico niet hoeven te verantwoorden.

Net voor Zwartsluis (brug naar Meppelerdiep) is een kegelligplaats gesitueerd. Kegelligplaatsen zijn ligplaatsen waar schepen met gevaarlijke stoffen (die een kegel als sein voeren) mogen liggen. Deze zijn van belang omdat schepen zich aan verplichte vaar- en rusttijden moeten houden. Vanwege de essentiële functie in het netwerk worden de kegelligplaatsen buiten de havens als onderdeel gezien van het basisnet. In de Europese vervoerregelgeving ADN zijn voor kegelligplaatsen regels gesteld. Daarin staat de afstand die het schip moet houden van andere schepen en van woongebieden. Deze regelgeving is overgenomen in de Richtlijnen Vaarwegen (VWS, 2005). Bij de kegelligplaats in Zwartsluis mogen schepen met 1, 2 en 3 kegels aanmeren. afhankelijk van het aantal schepen dat het schip vervoert, gelden de volgende veiligheidsafstanden:

- bij een schip dat één blauwe kegel voert: 10 m van andere schepen en 100 m van gesloten woongebieden, tankopslagplaatsen en kunstwerken
- bij een schip dat twee blauwe kegels voert: 50 m van andere schepen en 100 m van kunstwerken en tankopslagplaatsen en 300 m van gesloten woongebieden.
- bij een schip dat drie blauwe kegels voert: 100 m van andere schepen en 500 m van gesloten woongebieden, tankopslagplaatsen en kunstwerken.

De plaatsing van afmeervoorzieningen moet zodanig zijn, dat aan deze eisen te voldoen is.

Bij de aanwijzing van de kegelligplaats in Zwartsluis is voldoende rekening gehouden met de afstand tot bestaande bebouwing. Tussen de kegelligplaats en het Arrivaterrein is bestaande (woon)bebouwing aanwezig. De aanwezigheid van de kegelligplaats heeft dan ook geen invloed op de ontwikkeling van het Arrivaterrein.

Buisleidingen

Normstelling en beleid

Het Besluit houdende milieukwaliteitseisen externe veiligheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen (Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)) treedt naar verwachting 1 januari 2011 in werking. Het Bevb vervangt de circulaires Zonering langs hogedrukaardgasleidingen (1984) en Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie (1991).

In het Bevb is geen sprake meer van veiligheids-/bebouwings- en toetsingsafstanden zoals deze werden voorgeschreven in de circulaires. Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR). De regeling voor buisleidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Bevi.

Toetsing

In de nabijheid van het projectgebied bevinden zich geen leidingen die vanuit externe veiligheid een risico vormen.

Vanuit het omgevingsaspect externe veiligheid is er geen belemmering voor de ontwikkeling in het projectgebied.

5. 8. Water

Normstelling en beleid

Het waterbeleid op rijksniveau is verankerd in 4^e Nota Waterhuishouding, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het rapport Waterbeleid 21^e Eeuw. Ook de Europese Kaderrichtlijn Water heeft gevolgen voor het waterbeheer in Nederland. Algemene uitgangspunten van het waterbeleid zijn:

- bij waterbeheer wordt de voorkeursvolgorde vasthouden, bergen en afvoeren gehanteerd;
- hemelwater wordt zoveel mogelijk afgekoppeld van het rioleringsstelsel en geïnfiltreerd in de bodem;
- de toename van verhard oppervlak dient te worden vermeden en, indien dit niet mogelijk is, te worden gecompenseerd door het realiseren van extra waterberging;
- waterlopen worden waar mogelijk teruggebracht in een natuurlijke staat.

Van groot belang voor de ruimtelijke ordeningspraktijk is dat sinds 2003 de 'watertoets' wettelijk verplicht is gesteld. De watertoets kan vooral worden gezien als een procesinstrument die moet waarborgen dat gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen voor de waterhuishouding meer expliciet worden afgewogen. Belangrijk onderdeel van de watertoets is het vroegtijdig afstemmen van ontwikkelingen met de betrokken waterbeheerder. In het desbetreffende projectgebied is Waterschap Reest en Wieden de aangewezen overlegpartner.

Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan

Het verbreed gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP), zoals in 2009 is vastgesteld beschrijft het beleid op het gebied van de riolering, grondwater en hemelwater voor de gemeente Zwartewaterland. Een belangrijk element uit het vGRP is het hemelwater en afvalwater op een verantwoorde wijze te scheiden. De gemeente Zwartewaterland stimuleert het duurzaam omgaan met hemelwater. Bij nieuwbouw zal ernaar worden gestreefd om hemelwater niet te laten afwateren op de riolering. Indien dit, bijvoorbeeld vanwege hoge grondwaterstanden of slecht doorlatende grond, niet mogelijk is, dient voor een (verbeterd) gescheiden stelsel te worden geopteerd. Naast duurzaamheid wordt in het vGRP ingestoken op thema's als bewustwording en communicatie.

Waterplan Zwartewaterland

Gelet op de ligging van de gemeente te midden van veel water is een goede waterhuishouding van dit gebied van essentieel belang. Diverse woonwijken hebben te maken met relatief hoge grondwaterstanden en relatief hoge oppervlaktewaterstanden. Dit vergt een goede afstemming. In het waterplan zijn met de waterpartners in dit gebied afspraken gemaakt ten aanzien van het beleid en de uitvoering van maatregelen. Het beleid en maatregelen zijn geformuleerd rondom de peilers waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterveiligheid. In het Waterplan wordt ook benadrukt dat de toetsing (aan de veiligheidseisen) van de waterkeringen continue aandacht moet hebben om de veiligheid te waarborgen.

Europese 'Richtlijn overstromingsrisico's

De in november 2007 van kracht geworden Europese 'Richtlijn overstromingsrisico's' verplicht de lidstaten tot het inrichten van een planstelsel voor het beheersen van overstromingsrisico's dat:

- internationaal is afgestemd (solidariteit, niet afwentelen);
- de veiligheidsketen volgt;
- afstemt met het planstelsel voor de KRW en

- gebruik maakt van drie instrumenten: een voorlopige risicobeoordeling, kaarten en risicobeheersplannen.

De richtlijn biedt het kader voor een betere bescherming tegen overstromingen, anticiperend op klimaatverandering. Bovendien biedt de richtlijn de burgers, bedrijven en overheden duidelijkheid over mogelijke overstromingsrisico's (welke gebieden en hoe groot) en wat daaraan wordt gedaan (en door wie) om die te verminderen (doelstellingen en maatregelen). In 2009 moet deze richtlijn in nationale wetgeving zijn overgenomen.

In de risicobeheersplannen wordt de aanpak van het overstromingsrisico beschreven. De richtlijn benoemt welke zaken in het plan aan de orde moeten komen. Bovendien zijn er procedure-eisen voor de publieke participatie en de afstemming op de KRW. De risicobeheersplannen moeten uiterlijk 22 december 2015 gereed zijn en in werking treden.

De richtlijn geldt, conform het voorlopig nationaal kader voor toepassingsbereik, in Overijssel in elk geval voor de binnendijkse (dijkringen) en buitendijkse gebieden van het hoofdwatersysteem. Het gaat dan om de IJssel, de Overijsselse Vecht vanaf Ommen en het Zwarte Water en voor grensoverschrijdende kleine rivieren, de Overijsselse Vecht en Dinkel, en de gebieden langs de aangewezen regionale keringen in het regionale watersysteem.

Toetsing

Het projectgebied ligt binnen de primaire waterkering in buitendijks gebied (zie onderstaande figuur). Dit heeft gevolgen voor de periode waarin er gewerkt mag worden. Bij de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van de laaggelegen gebieden moet rekening worden gehouden met voorzieningen voor noodsituaties (aangepast bouwen, evacuatie routes, bescherming van cruciale infrastructuur, geleiding van water naar gebieden waar het minder schade kan aanrichten) om slachtoffers te voorkomen en schade te beperken.

Vanwege de ligging tussen twee waterkeringen moet rekening worden gehouden met bovengenoemde Europese richtlijn overstromingsrisico's.

De beoogde planontwikkeling zal gezien de bestaande verharde situatie nauwelijks een toename van verhard oppervlak laten zien. Er zal een apart riool worden aangelegd voor het Arrivaterrein. Conform het gemeentelijk waterplan zal hemelwater en afvalwater gescheiden worden afgevoerd. Ook kan uitvoering worden gegeven aan het niet toepassing van uitlogende materialen.

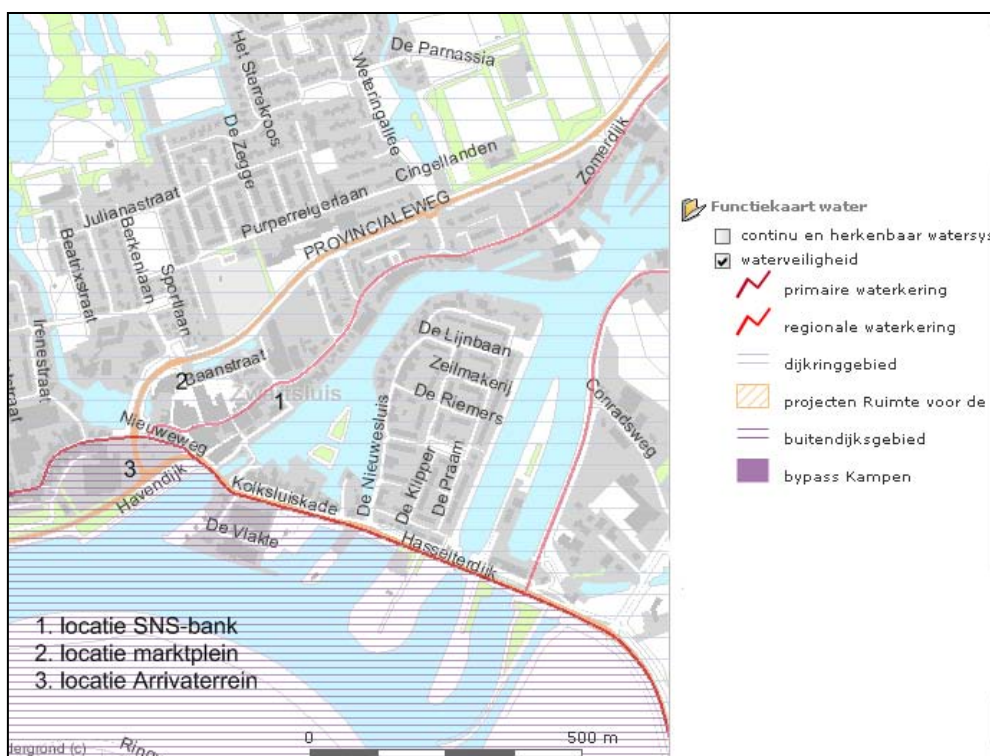
Daarnaast heeft in het kader van de watertoets over het bouwrijp maken van het terrein overleg plaatsgevonden met het Waterschap Reest en Wieden.

Hiertoe is een watertoetsdocument opgesteld dat als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is opgenomen. Ten aanzien van het waarborgen van het veiligheidsniveau en (grond)wateroverlast heeft de gemeente de volgende opmerkingen geplaatst:

Waarborgen veiligheidsniveau: Het plangebied ligt op +2,5 meter NAP, op gelijke hoogte met de waterkering en ongeveer 2 meter hoger dan het naastgelegen waterbergingsgebied. Problemen met een hoge grondwaterstand worden daarom niet verwacht. Overigens betreft deze ruimtelijke onderbouwing slechts het verantwoorden van het bouwrijp maken van het terrein en nog niet de onderbouwing voor het bouwen zelf. Voor aanlegwerkzaamheden waarvoor een waterwetvergunning benodigd is, zal deze worden aangevraagd.

(Grond)wateroverlast: Ten aanzien van eventuele knelpunten m.b.t. de afvoer van regenwater en de behandeling van het gescheiden regenwater kan vanwege de globale insteek van deze ruimtelijke onderbouwing (alleen het bouwrijp maken) nog geen uitsluitsel worden gegeven. Verwacht wordt dat, indien zich knelpunten voordoen, deze niet in de weg staan voor het realiseren van de gewenste functie in de toekomst. Ten aanzien van watercompensatie wordt opgemerkt dat in de feitelijke situatie (de vestiging van de busremise) het complete terrein verhard was. In de nieuwe situatie zal dit niet het geval zijn zodat een verbetering optreedt ten aanzien van de waterbergingscapaciteit.

Naar aanleiding van de gemeentelijke opmerkingen die hierboven zijn opgenomen, zal de ruimtelijke onderbouwing ter goedkeuring aan het Waterschap worden voorgelegd. Uitgangspunt is dat er vanuit het omgevingsaspect water geen belemmering is voor de verdere ontwikkeling van het Arrivaterrein.



Figuur 12. Functiekaart water (bron: Omgevingsvisie Overijssel)

6. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een ruimtelijk plan. In dat verband wordt in dit hoofdstuk onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor het realiseren van het schoolgebouw en de sporthal is een ontheffing van de Wabo (art. 2.12 lid 1a onder 3° (voormalig projectbesluit)) nodig. Hiervoor wordt de uitgebreide Wabo procedure gevolgd. De uitgebreide Wabo procedure kent een doorlooptijd van 26 weken en kan eenmaal worden verlengd met zes weken. De ruimtelijke onderbouwing wordt samen met de aanvraag tot een omgevingsvergunning ter inzage gelegd. Er kan pas een zienswijze tegen de aanvraag worden ingediend, op het moment dat het ontwerpbesluit ter inzage wordt gelegd.

Het voorontwerp van de omgevingsvergunning voor het bouwrijp maken van het Arrivaterrein is in het kader van het vooroverleg verstuurd naar Veiligheidsregio IJsselland, Waterschap Reest en Wieden, Rijkswaterstaat en VROM-inspectie. VROM-inspectie heeft aangegeven dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. De reacties van het Waterschap is in paragraaf 5.8 verwerkt. De reactie van de Veiligheidsregio is verwerkt in paragraaf 5.7. Van de overige partijen is geen reactie ontvangen.

Op 9 november 2011 is een ontwerpomgevingsvergunning voor het nieuwe schoolgebouw ter inzage gelegd. Hierop is een aantal zienswijzen ingediend. Er is echter voor gekozen om niet verder te gaan met het ingediende ontwerp en de procedure is gestopt. Bij de uitwerking van het nieuwe ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met de zienswijzen die omwonenden hebben ingediend. Verder is een klankbordgroep waarin een vertegenwoordiging van omwonenden, de stichting Fortresse en de vogelvereniging "de Edeltzanger" zijn vertegenwoordigd, betrokken bij het ontwerpproces. Ook is op 14 september 2011 een informatieavond voor bewoners en op 12 juni 2012 voor bewoners en plaatselijke sportverenigingen georganiseerd.

Na het besluit tot verlenen van de omgevingsvergunning is het voor iedere belanghebbende mogelijk om direct beroep in te stellen bij de bestuursrechter en eventueel hoger beroep aan te tekenen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

6. 2. Economische uitvoerbaarheid

Voor de realisatie van de school en de sporthal is tussen de gemeente en de Landstede Groep overeenstemming over de doordecentralisatie van de onderwijshuisvesting voor het voortgezet onderwijs in Zwartsluis.

De gemeente levert een jaarlijkse bijdrage aan Landstede voor de exploitatie van de gebouwen. Verder heeft de provincie een subsidie van 2 miljoen euro beschikbaar gesteld. Voor het overige worden de ontwikkelingen op het Arrivaterrein gedekt vanuit de verkoop van gronden ten behoeve van woningbouw, waarover de gemeente overeenstemming heeft met Woonconcept Vastgoed uit Meppel.

6.2.1. Grondexploitatie

Door middel van de grondexploitatieregeling in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten. Hierbij valt te denken aan kosten voor het bouw- en woonrijp maken en kosten voor de ruimtelijke onderbouwing. Daarnaast hebben gemeenten sturingsmogelijkheden, omdat in het geval van grondexploitatie, door derden diverse eisen en regels gesteld kunnen worden. Indien er sprake is van bepaalde bouwplannen, dient de gemeente hiervoor in beginsel een exploitatieplan op te stellen. Van het opstellen van een exploitatieplan kan worden afgezien als voornoemde kosten “anderszins verzekerd” zijn, bijvoorbeeld door overeenkomsten, en het stellen van eisen met betrekking tot kwaliteit en fasering niet noodzakelijk wordt geacht. Een combinatie van een exploitatieplan en overeenkomsten is ook mogelijk.

De ontwikkeling betreft het mogelijk maken van de herontwikkeling van het Arrivaterrein in Zwartsluis en de realisatie van een schoolgebouw en sporthal. Dit zijn bouwplannen zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro. Daarom bestaat de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan tenzij de kosten ‘anderszins verzekerd’ zijn. De gronden zijn gemeentelijk eigendom. De exploitatiekosten worden via (koop)overeenkomsten verhaald.

6.2.2. Financiële haalbaarheid

Landstede groep (eigenaar van 14 scholen voor voortgezet onderwijs) is verantwoordelijk voor het bouwen en de exploitatie van de school en de sporthal. Daarvoor gaat de gemeente Zwartewaterland jaarlijks een financiële bijdrage leveren aan Landstede. Het plan kan financieel uitvoerbaar worden geacht.

7. CONCLUSIE

Het voornemen tot de herinrichting van het Arrivaterrein en de nieuwbouw van een school en sporthal is in strijd met het geldende bestemmingsplan. Daarom is besloten tot de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. Hiervoor is een goede ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk.

Toetsing aan relevante ruimtelijke- en planologische aspecten, geeft aan dat het voornemen geen overwegende problemen ontmoet. De ruimtelijke inpassing van het bouwplan is, gezien de situatie ter plaatse en de aansluiting op de reeds bestaande bebouwing, goed te motiveren. Toetsing aan de relevante omgevingsaspecten geeft eveneens aan dat het voornemen geen overwegende problemen ontmoet. Eén en ander is in de onderhavige ruimtelijke onderbouwing nader verwoord.

De realisatie van de school op het Arrivaterrein in Zwartsluis is aanvaardbaar.

===