

BESTEMMINGSPLAN

BREDE SCHOOL SINTJANSTEEN

PARTIËLE HERZIENING BESTEMMINGSPLAN "SINT JANSTEEN"

TOELICHTING



Titel:	Toelichting bestemmingsplan Brede school Sint Jansteen
Gemeente:	Hulst
Status:	Ontwerp
IMRO:	NL.IMRO.0677.bpsJbredeschool.001O
Project:	15-103
Datum:	23 februari 2016
Opgesteld door:	Van Kerkhoff Maatwerk in RO
In opdracht van:	Gemeente Hulst
Informatie mede afkomstig van:	Stegenga Werkplaats voor Stedenbouw, Buro de Brug, Wieland Advies, M-tech, Colsen

INHOUDSOPGAVE

H1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Vigerende planologische situatie	5
1.3 Opbouw	6
H2. Planbeschrijving	7
2.1 Kenschets plangebied	7
2.2 Beleidsuitgangspunten	8
2.3 Beoogde situatie	9
2.3 Het programma nader bekeken	9
2.3 Stedenbouwkundige visie	11
2.3 Beeldkwaliteit	12
H3. Toetsing	15
3.1 Archeologie	15
3.2 Bodem	15
3.3 Water	16
3.4 Natuur	17
3.5 Verkeer en parkeren	19
3.6 Milieuhinder	23
3.7 Grijze milieuaspecten	24
H4. Juridische vormgeving	26
4.1 Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen	26
4.2 Opzet bestemmingsregeling	26
4.3 Gehanteerde bestemmingen	27
H5. Uitvoerbaarheid en handhaving	29
5.1 Economische uitvoerbaarheid	29
5.2 Handhaving	29
5.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
Bijlagen	
1a. Watertoets	31
1b. Wateradvies	32
2. Natuurtoets – effecten op soorten	33
Separate bijlagen	
3. Buro de Brug, Archeologisch onderzoek Brede school Sint Jansteen - Locatie Badhuisweg, 28 januari 2016	
4. Colsen, Verkennend bodemonderzoek HBO-tank Badhuisweg 14, 8 januari 2016	
5. M-tech, Akoestisch onderzoek industrie- en wegverkeerslawaaï, 19 januari 2016	



Figuur 1. Ligging plangebied



Figuur 2. Plangebied

H1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Sint Jansteen vormt één van de grotere kernen in de gemeente Hulst. De kern telde op 1 december 2014 3.128 inwoners. De kern is gevormd rond de kruising van een aantal historische routes, te weten de Oude Drydijck, de Hoofdstraat, de Brouwerijstraat en de Wilhelminastraat. Langs de historische routes zijn nog enkele resten van de historische bebouwing zichtbaar. Het straatbeeld wordt echter nagenoeg bepaald door naoorlogse woningbouw. De gebieden achter de historische routes zijn voornamelijk na de tweede wereldoorlog volgebouwd met planmatige woonwijken.

Sinds een aantal jaren is bekend dat de basisschool Inghelosenberghe niet langer voldoet aan de Arbowetgeving en met 12 lokalen te groot is geworden voor het aantal leerlingen. Tevens is bekend dat het schoolgebouw gedateerd is en dat er een aantal grote onderhoudswerkzaamheden zullen moeten plaatsvinden om te voldoen aan de wetgeving. Omdat ook het gemeenschapscentrum de Warande en het gymlokaal aan de Badhuisweg verouderd zijn, is onderzocht of deze drie accommodaties kunnen worden verenigd in een Multifunctionele accommodatie (MFA) in de kern Sint Jansteen. Daaruit is de conclusie getrokken dat met name op basis van de benodigde toekomstige investeringen beter gekozen kan worden voor vervangende nieuwbouw van het gemeenschapshuis, de basisschool en de gymzaal in een multifunctionele nieuwe accommodatie dan de bestaande accommodaties te renoveren.

Deze conclusie werd gedeeld door alle betrokken partijen, met uitzondering van het bestuur van de stichting de Warande. Er is ingezet op het bouwen van een brede school met ruimte voor een basisschool, peuterspeelzaal/BSO en toneelzaal/gymzaal. Bij het realiseren van deze brede school, wordt de mogelijkheid opgehouden om in de toekomst ruimten aan te bouwen ten behoeve van welzijnsactiviteiten van de Warande.

Er zijn vervolgens vijf locaties afgewogen als nieuwe locatie voor de brede school. Uit die afweging is de locatie aan de Badhuisweg als beste uit de bus gekomen (figuur 1 en 2). Door een voetbalveld van VVSteen een kwartslag te draaien ontstaat ruimte voor de brede school. De bestaande gymzaal ter plaatse wordt afgebroken en in de nieuwe brede school geïntegreerd. Voor deze locatie is de planvorming ingezet.

1.2 Vigerende planologische situatie

Het plangebied bestaat uit de zone van het te draaien voetbalveld, de zone van de nieuwe brede school en de zone waar nu de sporthal staat als voorterrein voor parkeren en groen. Het plangebied heeft in het bestemmingsplan Sint Jansteen, vastgesteld op 22 april 2010, de bestemmingen Sport, Groen, Water en Verkeer gekregen (figuur 3). Er is alleen een bouwvlak opgenomen voor de gymzaal, binnen de bestemming Sport. Daarbuiten zijn geen gebouwen toegestaan met uitzondering van nutsgebouwen. De bestemmingen leggen de feitelijke situatie vast. Om de brede school te kunnen realiseren is derhalve een bestemmingswijziging nodig.

Voor de achterblijvende locatie van de basisschool wordt separaat een bestemmingsplan in procedure gebracht. Nadat de school naar de nieuwe locatie is verplaatst zal deze locatie worden herontwikkeld. De precieze invulling hiervan is nu nog niet bekend. De twee ontwikkelingen zijn financieel van elkaar losgekoppeld. Het onderhavige bestemmingsplan is uitsluitend gericht op de nieuwe brede school op de locatie Badhuisweg.



Figuur 3. Vigerend bestemmingsplan (plangebied gestippeld omlijnd)

1.3 Opbouw

De toelichting van het bestemmingsplan bestaat naast dit inleidende hoofdstuk uit vier hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt het plan en de gemaakte afspraken toegelicht. Vervolgens wordt het plan in hoofdstuk 3 getoetst aan alle aspecten van ruimtelijke ordening. In hoofdstuk 4 wordt de wijze waarop het plan juridisch wordt verankerd, weergegeven met een beschrijving van verbeelding en regels. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aangetoond.

H2. Planbeschrijving

2.1 Kenschets plangebied

De locatie is een onderdeel van het complex van sportvelden van Sint Jansteen. Dit sportcomplex ligt aan de zuidrand van het dorp en heeft een wat verscholen en geïsoleerde ligging met weinig markante entrees:

- Aan de zuidoostzijde ligt het gebied (deels) verstopt achter de bebouwing van de Wilhelminastraat.
- Vanuit de noordoostzijde gezien ligt het complex achter de bebouwing en erven van de Burgemeester IJsebaertstraat. De aanwezigheid van de Badhuisweg tussen deze (achter)erven en de sportvelden zorgt in functionele zin weliswaar voor een ontsluiting van het complex, maar het heft het relatief ruimtelijke isolement niet op.
- Hoewel aan de noordwestzijde de sportvelden min of meer directe tegen de Oude Drydijk liggen, zijn het hier het grondlichaam langs de weg en de beplantingen die er voor zorgen dat er nauwelijks ruimtelijk relaties zijn tussen het complex en de omgeving. Zelfs de entree van het parkeerterrein ligt, zeker als alle beplantingen blad dragen, enigszins verstopt.
- In het zuidwesten grenst het complex tegen private percelen aan. In de zuidpunt ligt een toegang vanaf de Wilhelminastraat naar het sportcomplex en bijbehorende parkeervoorzieningen. Ook aan deze zijde zijn er dus nauwelijks ruimtelijke relaties tussen het gebied en de omgeving.

Het karakter van een geïsoleerd domein aan de zuidrand van het dorp wordt op de locatie zelf nog eens versterkt doordat met name de sportvelden zelf omheind zijn.



Figuur 5. Verscholen karakter

Het sportcomplex bestaat uit een aaneengegroeide losse verzameling ‘vakken’ of velden:

- De voetbalvelden vormen binnen het totale complex de grootste deelverzameling. Dit cluster heeft door de schaal, maat, verschijningsvorm en groene omzoming een samenhangende identiteit.

- De ruimte van de noordelijke geasfalteerde parking met kleine milieustraat, gymzaal en verhard basketbalveld ademt de sfeer van een ‘vergeten overhoek’. De verhardingen, het aanwezige gebouw en het groen zijn sleets. Alles wat de beleving van de ruimte nog enigszins aangenaam maakt zijn de doorzichten en kruinen van de volwassen bomen.
- Het tenniscluster met de vijf gravelbanen en het clubhuis is een volgende apart vak of veld. De bijbehorende parking is ruimtelijk gezien een aparte strip, die ook nog een secundaire entree tot de voetbalvelden herbergt.
- Tenslotte is er nog het vak of veld van de schietvereniging met eigen kleine parking, gebouw, buitenaccommodatie en een reststrook aan de Wilhelminastraat.

De parkeervoorziening van de tennisvereniging, waar de voetbalvereniging ook deels gebruik van maakt, wordt met een insteekweg rechtstreeks ontsloten via de Wilhelminastraat. De hoofdentree wordt vanaf de Wilhelminastraat met de auto bereikt via de Burgemeester IJsebaertstraat en de Oude Drydijk. Met de fiets is de Badhuisweg een uitstekend alternatief.



Figuur 6. Huidige voorzieningen

2.2 Beleidsuitgangspunten

Provinciaal beleid

Op 28 september 2012 is het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 vastgesteld. Het omgevingsplan geeft de provinciale visie op Zeeland weer en geeft aan waar de komende jaren door de provincie op wordt ingezet. Kort samengevat: veel ruimte voor economische ontwikkeling, een gezonde en veilige woonomgeving en goede kwaliteit van bodem, water, natuur en landschap.

Het plangebied valt in het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing, zoals gedefinieerd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Binnen het stedenbouwkundig samenstel van bebouwing heeft de gemeente grote vrijheid van handelen. Er is sprake van een verplaatsing van bestaande maatschappelijke functies. Provinciale belangen worden hier niet geraakt.

Gemeentelijk beleid: Structuurvisie Hulst

De structuurvisie Hulst, die op 15 mei 2012 is vastgesteld, benoemt Sint Jansteen tot een van de dorpen die een rustige woon- en werkomgeving bieden, zowel permanent als in deeltijd. Een dorp dat beschikt over de meest elementaire voorzieningen om een lokaal sociaal samenzijn vorm te geven, te weten: het tot op latere leeftijd thuis kunnen blijven wonen in levensloopbestendige woningen, de bereikbaarheid met een vorm van openbaar vervoer, speelvoorzieningen voor kinderen en jongeren waarbij rekening wordt gehouden met leeftijdsgroepen, een ontmoetingsplek binnen en buiten al dan niet in verenigingsverband en de mogelijkheid om zelf evenementen te organiseren. De dorpen zijn onderscheidend ten opzichte van elkaar, (kleinschalige) aanpassingen in het gebied zijn toegestaan, maar dienen een versterking te zijn van de huidige situatie en de kwaliteit. In dit geval worden voor de kern Sint Jansteen enkele maatschappelijke voorzieningen die van groot belang zijn voor de sociale cohesie van het dorp samengebracht op een locatie. Er vindt een versmelting plaats van sport- en onderwijsvoorzieningen en kinderopvang, waarbij de mogelijkheid opgehouden wordt ook sociaal-maatschappelijke en sociaal-culturele voorzieningen toe te voegen. Daarmee ontstaat voor het dorp een belangrijke locatie waar veel mensen samenkomen.

2.3 Beoogde situatie

In de nieuwe situatie wordt een van de velden van VV Steen een kwartslag gedraaid. De bestaande gymzaal wordt gesloopt. Er ontstaat een ruimte in de noordoosthoek van het voetbalcomplex waar de brede school, parkeren en groen moeten worden ingepast. De toegang tot deze accommodatie zal met de auto geschieden via de Burgemeester IJsebaertstraat en de Oude Drydijck. De fietser kan gebruik maken van de Badhuisweg.

Stedenbouwkundig vormt deze inpassing van een brede school aanleiding om de noordoosthoek van het voetbalcomplex van een introverte en verloren ruimte om te vormen naar een aantrekkelijke ontmoetingsplek voor jong en oud. Daarbij worden de omliggende woningen zoveel mogelijk in de luwte gelegd.

In het bestemmingsplan wordt daartoe een driedeling verankerd, bestaande uit het te draaien sportveld, het gebouw van de brede school met aan de zijde van het te draaien veld de speelplaats(en) en een groene ontmoetingsruimte met parkeergelegenheid. Deze driedeling wordt op de verbeelding verankerd door de bestemming Sport te gebruiken voor het te draaien veld, één bouwblok centraal te situeren in de bestemming Maatschappelijk en de parkeergelegenheid van de bestemmingen Verkeer en Groen te voorzien. Het voordeel daarvan is dat de planologische procedure al gevoerd kan worden over de locatiekeuze en het principe van de driedeling op de locatie en in de aanloop naar de uitwerking van het gebouw nadere keuzes gemaakt kunnen worden over de exacte massa en vorm van het gebouw.

2.4 Het programma nader bekeken

De brede school moet worden ontworpen als één multifunctioneel centrum onder één dak. De hoofdfuncties (clusters) zijn bekend. Een basisschool, kinderdagverblijf, bibliotheek en gymzaal / toneel. Verschillende organisaties komen samen, maar moeten tegelijkertijd ook los van elkaar kunnen functioneren. Uitwisseling binnen het gebouw moet gemakkelijk kunnen plaatsvinden. Een hoofdentree gekoppeld aan een centrale hal ligt dan voor de hand. Maar elk cluster dient tevens zijn eigen entree te hebben. Na schooltijd worden grote delen van het gebouw niet meer gebruikt maar moeten bepaalde functies wel toegankelijk blijven. Dit vraagt om een inventieve verdeling van openbare en private ruimtes en wijze van toegangscontrole.

De basisschool vormt de grootste gebruiker van de Brede school. Op basis van de leerlingenprognose zijn 8 lokalen nodig, waarbij er rekening mee gehouden moet worden dat een eventueel extra lokaal in de toekomst gemakkelijk kan worden aangebouwd. De school bestaat deels uit klassiek gescheiden

ruimtes met een vrij starre indeling en deels uit grote open, multifunctionele ruimtes met de nodige flexibiliteit in gebruik voor ontmoeting en activiteiten. De benodigde oppervlakte op basis van de verordening onderwijshuisvesting bedraagt op basis van 200 leerlingen binnen het gebouw circa 1.200 m² bvo en voor de speelplaats minimaal 600 m². Uitgegaan wordt van bijna 1.269 m² bvo en een schoolplein van circa 1.000 m².

Verder is voorzien een buitenschoolse opvang voor circa 15 kinderen met 3 arbeidsplaatsen, een peuterspeelzaal voor circa 25 kinderen en een kinderdagverblijf met twee slaapkamers. Deze laatste functie is in de huidige school nog niet aanwezig maar is een wens van Kinderopvang Zeeuws-Vlaanderen. Dit betekent feitelijk dat wordt voorzien in de opvang van kinderen van 0 – 12 jaar. Op basis van de eisen in het bouwbesluit is een ruimte binnen nodig van circa 325 m². De buitenruimte bedraagt minimaal 120 m², maar die overlapt deels met de speelplaats van de school.

Ten derde wordt de bestaande gymzaal afgebroken en vervangen door een nieuwe gymzaal die tevens dienst doet als toneelruimte. Deze nieuwe voorziening wordt geïntegreerd in de gebouwopzet van de nieuwe brede school. Het ruimtebeslag wordt vooral bepaald door de zaal van netto 308 m², de toneelruimte en berging van 90 m². Samen met kleedkamers en bergingen ontstaat een programma van ruim 600 m².

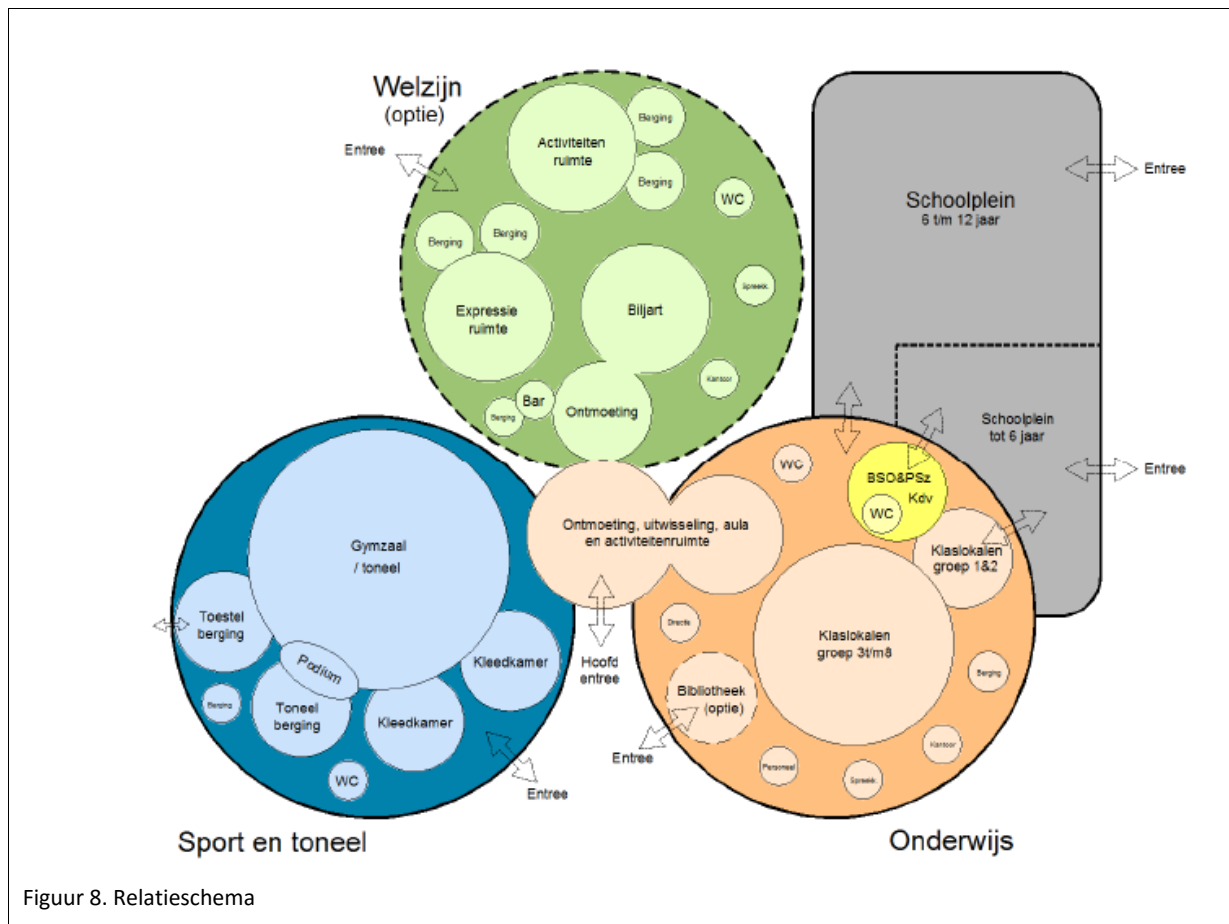
Een programma onderdeel voor de toekomst heeft betrekking op de bibliotheek. Gedacht wordt aan een constructie zoals in Vogelwaarde. Tijdens schooluren is de bibliotheek alleen open voor de kinderen. Buiten schooltijd kunnen ook volwassenen gebruik maken van de bibliotheek om bestelde boeken op te halen. De bibliotheek is bereikbaar via de school (binnendeur) en een aparte entree aan de buitenkant voor klanten buiten schooltijd. De bibliotheek is in principe altijd onbemand, ook buiten schooltijd. Elektronische toegangscontrole en camerabewaking zorgen voor het toezicht. Voor de bibliotheek moet worden uitgegaan van een oppervlakte van circa 75 m². Er is nog geen overeenstemming over participatie van de bibliotheek. In het programma moet er rekening mee gehouden worden dat de bibliotheek in de toekomst gemakkelijk kan worden toegevoegd.

Op termijn kunnen ook de activiteiten die nu in de Warande plaatsvinden verplaatsen naar de brede school. Vooralsnog blijft de Warande gevestigd op de huidige locatie. Als op termijn een verplaatsing plaatsvindt, wordt rekening gehouden met een extra ruimtebeslag van circa 550 m² bvo.

Het totale programma ziet er dan als volgt uit:

Ruimteprogramma		
Functie	bvo	
Basisschool	1.269 m ²	
Buitenschoolse opvang/peuterspeelzaal/kinderopvang	325 m ²	
Sport	613 m ²	
<i>Totaal</i>		<i>2.207 m²</i>
Extra lokaal (eventueel op termijn)	60 m ²	
Bibliotheek (eventueel op termijn)	75 m ²	
Welzijn de Warande (eventueel op termijn)	550 m ²	
<i>Totaal</i>		<i>2.892 m²</i>

Figuur 7. Ruimteprogramma



functionele accommodatie is de nieuwe bebouwing als het ware ook een 'entreegebouw' van het sportpark.

Rond de nieuwbouw moet voldoende onbebouwde ruimte aanwezig zijn om de ervaring van een totaalomgeving te krijgen. Een uitgekiende positie en een goede proporties (grondvlak en hoogte) van de nieuwbouw voorkomt dat de ruimte 'vol wordt gezet' en daarmee doorzichten naar achterliggende terreinen geblokkeerd raken. Het gebouw moet dus een vrijstaand karakter hebben. Een andere voorwaarde voor het creëren van een totaalomgeving is dat de onbebouwde ruimten van het plangebied voor wat betreft de inrichting op elkaar afgestemd zijn. Er moet gezocht worden naar één sfeer van inrichting van zowel de parkeersectie als (de randen van) het schoolkavel. Een ontwerpbenadering die voor de planlocatie en haar randen inzet op een parkachtige sfeer is ruimtelijk passend en kansrijk. In zo'n streefbeeld staat het gebouw dan als een paviljoen in het groen.

Zo ontstaat niet alleen een aangename groene omgeving voor de vele dagelijkse gebruikers van deze nieuwe maatschappelijke voorziening, maar kan hier in de beleving ook een omslag ontstaan van een sportveldencomplex naar een sportpark.

Voor autoverkeer ligt de toegang tot de accommodatie en de sportvelden, net als nu, aan de Oude Drydijck. Fietsverkeer kan zowel via de Badhuisweg als de Oude Drydijck de locatie bereiken. De entree voor langzaam verkeer vanaf de Oude Drydijck wordt gescheiden van de toegang voor autoverkeer. In de noordhoek van de locatie wordt het parkeren georganiseerd. Daarbij wordt een buffer aangehouden naar de erfgronden van de aanliggende woningen, door daar geen verhardingen te maken met rijbewegingen. Daarnaast is er behoefte aan een aparte 'zoen-en-zoef-zone' voor het halen en brengen van kinderen. De aanrijroute en het halteren zijn om redenen van veiligheid, overzichtelijkheid en doorstroming gescheiden van de circulatie voor het langparkeren. Uiteraard ligt deze zone direct aan de zijde van de nieuwe bebouwing.

Als het gehele programma gebouwd wordt in één laag, is er een reëel afbreukrisico aanwezig dat de speelpleinen in oppervlakte weliswaar aan de norm voldoen, maar dat de ruimtelijke eigenschappen in vorm en overzicht niet optimaal zijn. De kans is aanwezig dat de buitenruimten het karakter krijgen van een onpraktische restruimte. Een andere consequentie van het bouwen in één laag is dat het karakter van een vrijstaand gebouw in een groene ruimte niet overtuigend gerealiseerd kan worden. De beschikbare ruimte rond het gebouw en de afstanden tot de Oude Drydijck en de omringende voetbalvelden wringen met het streefbeeld van een gebouw in een parkachtige omgeving met een ruimtelijkheid door fraaie doorzichten over het sportcomplex.

Met het oog op de totale ruimtelijke kwaliteit wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om de footprint van het gebouw te beperken door gedeeltelijk te bouwen in twee lagen, en/of een intensiever meervoudig gebruik van ruimten te bewerkstelligen. Naast een ruimtelijke winst kan dit bovendien ook een winst in kosten (van bouw en exploitatie) opleveren.

2.6 Beeldkwaliteit

Parallel aan het bestemmingsplan wordt een beeldkwaliteitskader ontwikkeld, waaraan welstand de te ontwerpen gebouwen kan toetsen. Dit beeldkwaliteitskader wordt tegelijk met het bestemmingsplan als ontwerp in procedure gebracht en uiteindelijk door de gemeenteraad vastgesteld.

H3. Toetsing

3.1 Archeologie

Het plangebied is op de AMK niet aangemerkt als een locatie van bekende archeologische waarde. Met de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) is het behoud en beheer van het bodemarchief voor het overgrote deel naar het gemeentelijk niveau gedecentraliseerd. De gemeente mag daarbij haar eigen beleidsinhoudelijke en financiële afwegingen maken. Voorwaarde is dat het selectie- en vrijstellingsbeleid archeologisch-inhoudelijk is onderbouwd en bestuurlijk is vastgesteld. Daarenboven dient op grond van Bro art. 3.1.6 sub 2a de toelichting (van het bestemmingsplan) “een beschrijving van de wijze waarop met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden” te bevatten.

De gemeenteraad van Hulst heeft op 30 juni 2011 de Beleidsnota Archeologie vastgesteld. Daarin heeft het plangebied een hoge verwachtingswaarde gekregen in de lagen 1 (Laagpakket van Walcheren) en 4 (Pleistoceen/Basisveen). In de Beleidsnota wordt in dat geval vooronderzoek voorgeschreven, met uitzondering van ingrepen met een diepte van minder dan 40 centimeter of met een oppervlakte van minder dan 250 m².

Er is een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als separate bijlage toegevoegd. In de bovenste laag van het plangebied kunnen zich resten uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd bevinden. Conform de beleidskaart (laag 1) geldt daarvoor ook een hoge verwachting. Op het historisch kaartmateriaal is geen bebouwing te zien binnen het plangebied. Vanwege de ligging van het plangebied buiten de historische kern van Sint Jansteen, zal het plangebied in elk geval waarschijnlijk niet intensief bewoond zijn geweest in de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd. Op basis van het onderzoek wordt de specifieke verwachting voor resten uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd bijgesteld naar middelhoog.

Conclusie uit het onderzoek is dat de archeologisch relevante grondlaag op de planlocatie nog aanwezig is. Dit is het geval ter plaatse van de nieuwe schoollocatie en minder ter plaatse van het parkeerterrein. Om deze reden wordt de archeologische dubbelbestemming in het gebied gehandhaafd. Op basis daarvan dient voorafgaand aan de uitvoering van het project te worden aangetoond dan wel tijdens de uitvoering van het project gemonitord te worden in hoeverre er daadwerkelijk archeologische resten op de locatie aanwezig zijn.

3.2 Bodem

Aardkundige waarden

Aardkundige waarden omvatten het geheel van geologische, geomorfologische, hydrologische en bodemkundige kenmerken die onder invloed van aardkundige processen zijn en/of worden gevormd en drager zijn van de identiteit van het landschap. Aardkundige kwaliteiten zijn onvervangbaar en hebben een bijzondere wetenschappelijke en educatieve betekenis. De dekzandgronden rond Sint Jansteen staan op de signaleringskaart van de provincie. De zonen op de signaleringskaart loopt niet door in het bestaand stedelijk gebied, waarvan het plangebied deel uitmaakt. In het plangebied is door tal van ingrepen de bodem verstoord en de herkenbaarheid verloren. Er zijn geen belemmeringen vanwege de aanwezigheid van aardkundige waarden te verwachten.

Bodemkwaliteit

Om het risico uit te sluiten, dat mensen gezondheidsproblemen krijgen als gevolg van een verblijf op verontreinigde grond, kan de gemeente in het kader van een aanvraag voor een omgevings-

vergunning voor het bouwen eisen dat er onderzoek is uitgevoerd naar bodemverontreiniging. Vrijstelling van de verplichting tot het uitvoeren van bodemonderzoek is mogelijk als de bouwlocatie onverdacht is voor aanwezige bodemverontreiniging en als de bouwlocatie valt onder de werking van een bodemkwaliteitskaart.

De gemeente Hulst beschikt samen met de gemeenten Sluis en Terneuzen over een bodemkwaliteitskaart (vastgesteld in november 2009). In deze bodemkwaliteitskaart, valt het plangebied in de zone "Buitengebied en Woonwijken > 1960". De bodem in deze zone voldoet aan de achtergrondwaarde voor de functie wonen. Vrijstelling van de algemene bodemonderzoekplicht is derhalve aan de orde.

Op de locatie is echter een ondergrondse HBO-tank in gebruik geweest. Van de HBO-tank zijn geen gegevens bekend, met betrekking tot ligging, volume of sanering. De voormalige tanklocatie is verdacht op mogelijk voorkomen van bodemverontreiniging. Conform NEN 5740 is een onderzoek uitgevoerd teneinde vast te stellen of er verontreinigende stoffen aanwezig zijn in de grond of het freatisch grondwater in gehalten boven respectievelijk de achtergrondwaarden en de streefwaarden.

In het bodemonderzoek zijn in de grond geen overschrijdingen van de achtergrondwaarden aangetoond voor minerale olie. De kwaliteit van de grond wordt op basis van het Besluit bodemkwaliteit ingedeeld in de kwaliteitsklasse 'achtergrondwaarde'. In het grondwater is geen overschrijding van de streefwaarden aangetoond voor minerale olie en vluchtige aromaten. Het bodemonderzoek is als separate bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Kabels en leidingen en andere belemmeringen

Het plangebied bevat geen planologisch relevante kabels en leidingen. Er is evenmin sprake van andere belemmeringen.

3.3 Water

Meer neerslag in korte tijd, de stijging van de zeespiegel en extreem droge perioden: het zijn gevolgen van de klimaatverandering waar we dagelijks mee te maken hebben. Stuk voor stuk hebben ze grote invloed op de waterhuishouding in een gebied. Samen met strengere Europese regels op het gebied van waterkwaliteit (Kaderrichtlijn water), maakt dat er veel werk aan de winkel is. We moeten onze watersystemen immers op orde hebben om klaar te zijn voor de toekomst. Het waterschap gaat daartoe gebiedsgericht te werk. Onderhavige locatie is gelegen in het beheergebied Paal e.o. De opgave in dit beheergebied is relatief beperkt. Op grond van informatie en maatregelen uit het vigerende waterbeheerplan 2010-2015 en het stedelijk waterplan voor Sluis, Terneuzen en Hulst is de waterparagraaf opgesteld. De watertoets-tabel is opgenomen als bijlage 1a. De conclusies daaruit zijn onderstaand verwoord.

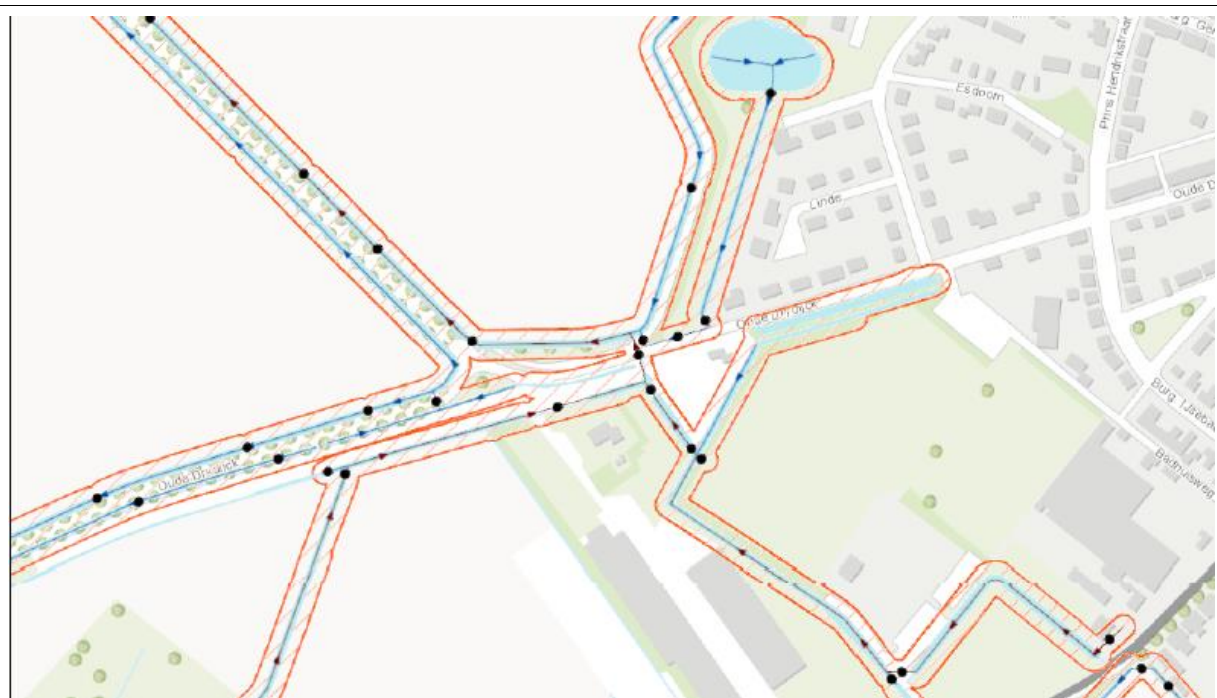
Watersysteem

Het plangebied ligt op een zandige ondergrond. Het plangebied is weinig zettingsgevoelig en heeft ruime mogelijkheden voor infiltratie. De afwatering van het sportpark loop via bestaande watergangen aan de noord-, west- en zuidzijde van het gebied (figuur 9). De watergang langs de Oude Drydijck is gecategoriseerd als overig water, terwijl de andere watergangen secundaire waterlopen zijn. De watergangen komen samen ten noorden van het sportpark, steken met een duiker onder de Oude Drydijck door en gaan langs de Polderweg verder naar het noorden. Het systeem functioneert naar behoren.

Waterberging

Als gevolg van de bouw van de brede school en de aanleg van de parkeertuin neemt het oppervlak aan verhard oppervlak toe. Er wordt rekening gehouden met maximaal 2.800 m² gebouw. Dit is minder zolang de Warande nog niet is verplaatst en als er gebruik gemaakt wordt van tweelaagse

bebouwing. Voor de buitenruimte (schoolplein e.d.) wordt rekening gehouden met maximaal 1.200 m² verhard oppervlak. Het verhard oppervlak ten behoeve van parkeren wordt geschat op maximaal 1.600 m². De bestaande parkeerplaats, basketbalveld en gymzaal leveren in de huidige situatie een verhard oppervlak op van 2.250 m². De toename van het verhard oppervlak bedraagt daarmee maximaal 3.350 m² (2.800+1.200+1.600-2.250). Voor elke m² verhard oppervlak dat er ten opzichte van de bestaande situatie bij komt, dient 75 mm waterberging gerealiseerd te worden. De verharding leidt tot een bergingsbehoefte van maximaal 251,25 m³. Deze bergingsbehoefte is gelet op de goede infiltratie naar verwachting realiseerbaar in de groene parkeerruimte en in de groene zone langs de Oude Drydijck. Bij de uitwerking van het inrichtingsplan wordt de wijze waarop de waterberging wordt gerealiseerd, verder ingevuld. Het gebruik van de watergang aan de noordzijde (langs de Oude Drydijck) draagt eraan bij dat in tijden van grote droogte het water zoveel mogelijk water in het gebied gehouden wordt en verdroging wordt tegengegaan.



Figuur 9. Oppervlaktewater (bron: Waterschap Scheldestromen)

Waterkwaliteit

Het plangebied wordt aangesloten op de gemeentelijke riolering die onder de Oude Drydijck ligt. Voor de bouw van de brede school en de inrichting van de parkeertuin worden geen uitlogende materialen gebruikt. Hierdoor wordt voorkomen dat uitlogende materialen af kunnen stromen en in de bodem kunnen komen. Behoud van de kwaliteit van oppervlakte en grondwater is daarmee veilig gesteld.

Wateradvies

Aan het waterschap is een wateradvies gevraagd, een verplicht onderdeel van de procedure. Het wateradvies is als bijlage 1b opgenomen.

3.4 Natuur

Er is een natuurtoets uitgevoerd, waarin inzicht is verkregen in de aanwezigheid van beschermde dier- en plantensoorten of leefgebieden van beschermde diersoorten en in de effecten van de ingrepen op deze soorten (Flora- en faunawet). Deze natuurtoets is tegelijkertijd uitgevoerd voor de locatie van de bestaande school als voor het plangebied voor de nieuwe brede school. In de

natuurtoets is onderscheid gemaakt in het plangebied en het studiegebied. Het plangebied is het gebied waar de werkzaamheden zullen plaatsvinden, het studiegebied heeft betrekking op een gebied met een straal van ongeveer 1 kilometer van het plangebied.

Het plangebied bestaat uit parkeerplaats, trainingsveld (voetbal), basketbalveld, gymzaal en beplanting. Het studiegebied bestaat uit een deel van de kern van Sint Jansteen. De geplande activiteiten hebben betrekking op het slopen van bebouwing, het verwijderen van beplanting, het bouwrijp maken en het nieuw bouwen van de brede school.

Natura 2000

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden in Nederland liggen op circa 10 kilometer (Vogelkreek) c.q. circa 12 kilometer (Westerschelde & Saeftinghe). Een deel van het Natura 2000-gebied "Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel" ligt op circa 2 kilometer (Stropersbos en omgeving) afstand van het plangebied. Per saldo nemen de verkeersbewegingen als gevolg van de verplaatsing van de maatschappelijke voorzieningen niet toe, zodat op voorhand enig effect, als gevolg van depositie, kan worden uitgesloten.

Natuurnetwerk Zeeland

Het plangebied is niet begrensd in het kader van de Natuurnetwerk Zeeland. Het dichtstbij gelegen gebied is een dijk aan de westzijde van Sint Jansteen. De geplande maatregelen hebben geen negatief effect op dit gebied. Er zijn geen negatieve effecten te verwachten op gebieden in de ruimere omgeving.

Flora en fauna

In het kader van de Flora- en faunawet wordt onderscheid gemaakt in drie categorieën: algemene soorten (tabel 1), overige beschermde soorten (tabel 2) en zwaarder beschermde soorten (tabel 3). In de tabellen in bijlage 2 wordt per soortengroep aangegeven of en zo ja welke soort voorkomt in het studiegebied, wat de functie is van studie- en plangebied, welke handelingen als gevolg van het initiatief mogelijk schadelijk kunnen zijn, wat de effecten zijn op de populatie en welke maatregelen getroffen kunnen worden om schade te voorkomen. Op grond daarvan wordt een conclusie getrokken die onderstaand is verwoord.

Beschermde watervogels, amfibieën, vissen, ongewervelden en vaatplanten komen niet voor in het plangebied. Activiteiten in het plangebied hebben geen effect op het voorkomen in het studiegebied of daarbuiten. Voor zoogdieren en broedvogels geldt dat beschermde soorten kunnen voorkomen in studie- en plangebied, maar dat met mitigerende maatregelen een negatief effect op de soorten te voorkomen is.

In het geval van zoogdieren gaat het om diverse vleermuissoorten. Bij de sloop van de gymzaal kan een schadelijk effect optreden. Het is niet bekend wat de functie is van het plangebied voor vleermuizen. Er zijn diverse potentiële dagverblijven aanwezig in de te slopen bebouwing. Een vleermuisonderzoek conform het vleermuisprotocol dient hier voorafgaand aan de sloop uitsluitsel over te geven. Er zijn voldoende mogelijkheden om voor eventueel aanwezige vleermuizen voorzieningen aan te brengen in de nieuwbouw voor dagverblijven van vleermuizen.

In het plangebied komen broedvogels voor. Beplanting dient bij voorkeur verwijderd te worden buiten de broedtijd. Indien beplanting verwijderd wordt in de broedtijd (15 maart – 15 juli) dan eerst een controle op aanwezigheid van broedvogels door een deskundige. Een zelfde principe geldt voor broedvogels in bebouwing. Voor de sloop dient vastgesteld te worden of Gierzwaluw en Huismus in de te slopen bebouwing broeden. Indien dit het geval is dient bepaald te worden of de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar is en dienen er in de nieuwbouw (of omgeving) mitigerende maatregelen uitgevoerd te worden.

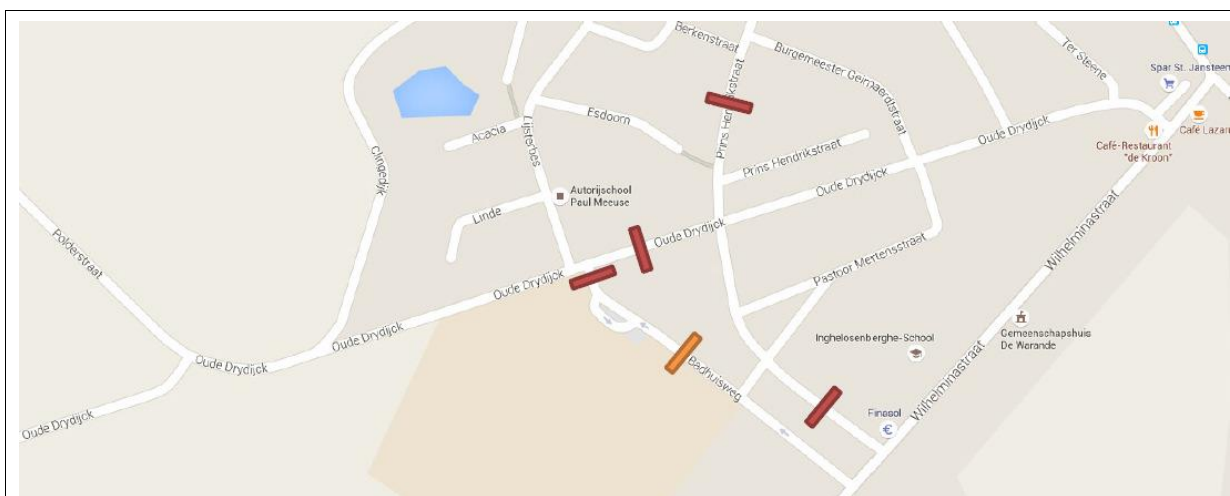
3.5 Verkeer en parkeren

Bestaande situatie

In de bestaande situatie is een parkeerterrein aanwezig dat aan de noordzijde wordt ontsloten door de Oude Drydijck en aan de zuidkant door de Badhuisweg. Momenteel wordt het meeste verkeer op de parking en de Badhuisweg gegenereerd door de voetbalvereniging. Het overige verkeer zijn bezoekers van de sporthal, het containerpark en bewoners van de Badhuisweg. De badhuisweg is éénrichtingsverkeer en is alleen te bereiken via de Wilhelminastraat. Het verkeer rijdt de badhuisweg vervolgens weer uit via de parking en de Oude Drydijck. Hoewel de parking dus ook te bereiken is via de Badhuisweg, is de Oude Drydijck veruit de belangrijkste ontsluitingsweg.

Het plangebied is gelegen in een verblijfsgebied waarvan de wegen getypeerd zijn als erftoegangs-wegen binnen de bebouwde kom. De oude Drydijck, vanaf de bebouwde komgrens tot de aansluiting met Lijsterbes is nog 50 km/h. Het overige gedeelte van de Oude Drydijck en alle andere wegen in de directe omgeving van de locatie maken deel uit van een 30 km/h-zone gebied (verblijfsgebied). De wegen zijn ook als zodanig ingericht met een rijbaan voor gemengd verkeer met aan beide zijden verhoogde trottoirs. De kruisingen zijn uitgevoerd als plateau's zonder voorrangregeling.

Op de Oude Drydijck rijdt relatief veel gebiedsvreemd verkeer als gevolg van doorgaand (sluip)verkeer van en naar de N258 (via de Polderstraat) en in mindere mate Heikant. De weg wordt daardoor feitelijk deels ten onrechte gebruikt als ontsluitingsweg van het dorp. Ten behoeve van het bepalen van de verkeersdruk in de huidige situatie zijn op vijf plaatsen verkeerstellingen uitgevoerd. De tellingen zijn uitgevoerd in de periode van 18 september t/m 6 oktober 2015.



Figuur 10. Locaties verkeerstellingen

Op basis van de verkeertellingen zijn de volgende conclusies te trekken:

- De Oude Drydijck, Prins Hendrikstraat en de Burgermeester IJsebaertstraat zijn alle drie belangrijke wegen in het dorp Sint Jansteen. Hoewel ze in een verblijfsgebied liggen, fungeren ze deels ook als ontsluitingswegen. Dit is het logische gevolg van de huidige, historisch bepaalde, wegenstructuur van het dorp.
- De Oude Drydijck fungeert deels als ontsluitingsweg van het dorp. Op deze weg wordt de hoogste verkeersintensiteit gemeten en zijn de spitsmomenten het duidelijkste te onderscheiden. Wat daarbij tevens opvalt is het verschil in aantallen in rijrichtingen. In de ochtend rijdt er meer verkeer het dorp uit en in de avondspits het dorp in. Dit duidt op relatief

veel woon-werk verkeer. 's Avonds en in het weekend wordt er veel verkeer gegenereerd door de voetbalvereniging.

- De Prins Hendrikstraat en de Burgermeester IJsebaertstraat zijn belangrijk voor de ontsluiting van verschillende wijken/buurtten binnen het dorp. De verkeersbewegingen zijn in het algemeen gelijkmatiger verdeeld over de dag. De ochtendspits begint later en de avondspits een stuk vroeger. Daarnaast is het tussen de middag relatief druk. Het verkeer op deze wegen wordt, naast het gebruikelijke woon-werkverkeer, vooral gegenereerd door functies op het dorp zelf zoals winkels en de huidige basisschool en buitenschoolse opvang aan de Wilhelminastraat.
- Bij de in- en uitrit van de parking komt vanzelfsprekend de relatie met de activiteiten van de voetbalvereniging sterk naar boven. Op werkdagen vindt het merendeel van de motorvoertuigbewegingen (ca. 65%) pas na 18:00 uur plaats (trainingen). In het weekend passeert juist vrijwel elk voertuig overdag tussen 8:00 en 19:00 uur (wedstrijden). De zaterdag is daarbij drukker dan de zondag.
- Voor het fietsverkeer valt voornamelijk op dat hoe dicht bij de parking hoe drukker het wordt. De parking genereert in de bestaande situatie dus al veel fietsverkeerbewegingen. Met name op werkdagen na 18:00 uur en in het weekend overdag. Net als bij het autoverkeer bij de parking is er dus een sterke relatie met de activiteiten van de voetbalvereniging.
- De badhuisweg onderscheidt zich van de overige locaties in die zin dat deze voornamelijk gebruikt wordt als fietsverbinding. Het grootste deel van de fietsers heeft de parking als eindbestemming. Het autoverkeer dat de Badhuishuisweg inrijdt betreft bijna uitsluitend bestemmingsverkeer (bewoners).

Er bestaat geen norm waaraan de intensiteit op wegen binnen een verblijfsgebied getoetst kan worden. Wanneer de intensiteiten worden vergeleken met andere vergelijkbare locaties mogen de intensiteiten die hier gemeten worden als laag worden beschouwd.

Nieuwe situatie: verkeersgeneratie auto

Het aantal autobewegingen en parkeerplaatsen dat met de ontwikkeling van de brede school extra gemoeid gaat is af te leiden van de parkeerkencijfers en de kencijfers verkeersgeneratie van het CROW (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2012)). De gehanteerde stedelijkheidsgraad is niet stedelijk en het gehanteerde woonmilieutype is rest bebouwde kom. Uitgangspunt is dat verkeer dat door de voetbalvereniging en de sporthal wordt gegenereerd niet verandert. Voor het sociaal-culturele programma is het midden gehouden tussen de kengetallen voor een biljartcentrum en een theater.

Kencijfers	M ² bvo	Parkeren		Verkeersgeneratie Gemiddeld
		minimaal	maximaal	
Basisschool	1.295/8 lokalen	0,5/lokaal	1/lokaal	11,6
Bso/PSZ/	246	1,3	1,5	35,7
Sporthal	613	2,6	3,1	Nvt
Voetbalvelden	3 ha	13/ha	27/ha	Nvt
Welzijn de Warande	550	4,5	4,5	11,4

Figuur 11. Gebruikte kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

De totale extra verkeersgeneratie als gevolg van de komst van de brede school bedraagt daarmee 238 (150+88) motorvoertuigen per etmaal en na de eventuele uitbreiding met het sociaal-cultureel programma 301 (+63).

De totale berekende verkeersgeneratie is van toepassing op de locatie van de parking zelf. Vanaf de aansluiting met de Oude Drydijck gezien zal het verkeer zich verdelen over verschillende routes. Het verkeer zal vanaf de Oude Drydijck voor het overgrote deel (90%) richting het oosten rijden en haar

weg vervolgen via de Burgemeester IJsebaertstraat, de Prins Hendrikstraat en in mindere mate het verlengde van de Oude Drydijck. Een veel kleiner deel (10%) rijdt richting het westen en vervolgt via Lijsterbes en Polderstraat. Op dit moment rijdt al een deel van het verkeer dat door de huidige school wordt gegenereerd over de Burgemeester IJsebaertstraat (30%) en de Prins Hendrikstraat (20%). De verkeersgeneratie over de betreffende wegen wordt op basis hiervan gecorrigeerd. De komst van de Brede School zal naar verwachting leiden tot iets meer verkeersbewegingen. In de Oude Drydijck en de Burgemeester IJsebaertstraat zal het meeste verkeer gegenereerd worden. In de Burgemeester IJsebaertstraat gaat het om 36 (67) motorvoertuigbewegingen per dag extra ten opzichte van de huidige situatie. Dat is een stijging van ongeveer 6% en in de praktijk nauwelijks merkbaar. In de Oude Drydijck, op het gedeelte van de Badhuisweg tot de Prins Hendrikstraat, gaat het om 160 (217) motorvoertuigbewegingen, een stijging van 25%. Dit is wel een significante stijging, maar de totale intensiteit ligt met ca. 800 motorvoertuigen nog altijd niet bijzonder hoog en het gaat bovendien maar over een kort weggedeelte. De rijbaan zal dit gemakkelijk kunnen verwerken. Er dient wel aandacht te zijn voor de doorstroming op aansluitingen maar de voorgenomen ontwikkeling zal naar verwachting niet leiden tot verkeersknelpunten.

Nieuwe situatie: langzaam verkeer

Fietsers en voetgangers kunnen de Brede School vanuit verschillende richtingen benaderen. Langzaam verkeer is daarbij lastig te “sturen”. Ze kiezen simpelweg voor de kortste weg. Een deel van het langzaam verkeer komt vanuit de richting Oude Drydijck, maar een even groot deel komt vanuit de richting Badhuisweg, zowel via de Wilhelminastraat als de Burgemeester IJsebaertstraat. De Badhuisweg is (door de lage intensiteit gemotoriseerd verkeer) zeer geschikt voor fietsers en voetgangers. Het ligt dus voor de hand het gebruik van deze route te stimuleren.

Nieuwe situatie: parkeren

De komst van de brede school zal naast extra verkeer ook een extra parkeervraag genereren. Uitgangspunt voor de nieuwe situatie is dat de totale parkeerbehoefte ook na toevoeging van de brede school op de locatie zelf moet worden opgevangen. Zo wordt voorkomen dat in de omliggende straten de parkeersituatie verslechtert. Er wordt onderscheid gemaakt in voorzieningen voor lang parkeren en kort parkeren. Lang parkeren is bedoeld voor onder andere de medewerkers van de brede school en de buitenschoolse opvang en bezoekers van de sporthal en voetbalvereniging. Kort parkeren is voornamelijk bedoeld voor het halen en brengen van kinderen bij de school en de buitenschoolse opvang. Ook bij het halen en brengen is het belangrijk dat er voldoende mogelijkheden zijn direct voor de Brede school zelf zodat wordt voorkomen dat dit al plaats vindt in omliggende straten, met name de Oude Drydijck.

Gebruik makend van de minimale kentallen in figuur 11 kan het benodigde aantal parkeerplaatsen uitgerekend worden. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met parkeerbehoefte voor het halen en brengen bij de school en kinderopvang. Dit wordt berekend middels de rekenmethode uit CROW publicatie 182 Parkeercijfers – basis voor parkeernormering. Daaruit vloeit een benodigd aantal van 20 parkeerplaatsen voort. Verder dient rekening gehouden te worden met gecombineerd gebruik. Zo zal de sporthal tijdens de werkdag vooral gebruikt worden door schoolkinderen.

Aanwezigheid	100%	Werkdag		Weekend	
		Overdag	Avond	Overdag	Avond
Basisschool	4	100%	0%	0%	0%
Bso/PSZ/	3	100%	0%	0%	0%
Halen/brengen	20	100%	0%	0%	0%
Sporthal	16	20%	100%	80%	80%
Voetbalvelden	39	0%	80%	100%	0%
Welzijn de Warande	25	100%	50%	50%	50%

Figuur 12. Verdeling parkeergebruik (aanwezigheidspercentages)

Op basis van de aanwezigheidspercentages, zoals getoond in figuur 12 blijkt het weekendgebruik maatgevend te zijn voor het aantal parkeerplaatsen. In plaats van 82 of na toevoeging van de Warande 107 parkeerplaatsen, blijken 52 en na toevoeging van de Warande 65 parkeerplaatsen voldoende te zijn. In het weekendgebruik wordt er geen gebruik gemaakt van specifieke haal- en brengplaatsen. Deze 20 haal- en brengplaatsen zullen derhalve apart gerealiseerd worden. Daarbij wordt het principe van het verkeerssysteem gehanteerd, zoals weergegeven in figuur 13.

De intentie is om auto- en fietsverkeer van en naar de schoollocatie zoveel mogelijk te scheiden. Kinderen die op de fiets naar school komen moeten zo min mogelijk worden gehinderd door rijdende en/of wachtende auto's. Het halen en brengen vindt plaats in een korte periode. Automobilisten zoeken een plekje om te parkeren, maken daardoor plotselinge (zijwaartse) bewegingen, remmen, deuren zwaaien open en dicht, rijden weer weg etc. Kortom, deze situatie is redelijk chaotisch en kan tot conflicten leiden. De verkeerstromen worden daarom nog voordat het feitelijke parkeerterrein wordt opgereden uit elkaar gehaald: vanaf de Oude Drydijck en de Badhuisweg komt een aparte ontsluiting voor het langzaam verkeer richting de school. Direct voor het schoolgebouw ontstaat een soort van verzamel- of ontmoetingsruimte. Hier staat de voetganger centraal en moet ook de fietser afstappen.



Figuur 13. Principe van het verkeerssysteem

Het gemotoriseerde verkeer wordt volledig ontsloten langs de Oude Drydijck. Deze weg voldoet voor wat betreft de huidige inrichting maar tijdens piekmomenten (met name halen- en brengen aan de school) kan het wel druk worden in de straat. Het is dan in korte tijd letterlijk een komen en gaan van auto's én fietsers wat eventueel tot conflicten kan lijden. Het is daarom aan te raden om op het gedeelte Oude Drydijck, vanaf de parking tot de Prins Hendrikstraat, een parkeerverbod in te stellen. Dit zal enerzijds aan bijdragen dat de doorstroming optimaal is en anderzijds dat de verkeerssituatie overzichtelijk en dus meer verkeersveilig is. Omdat het een kort weggedeelte betreft, is de kans dat de toegestane snelheid wordt overschreden relatief laag.

De in- en uitrit naar de parking zelf dient wel te worden heringericht. Deze is in de huidige situatie smal en onoverzichtelijk. De aansluiting wordt daarom iets verlegd en verbreed. De aansluiting wordt in combinatie met de aansluiting van de Lijsterbes uitgevoerd als bajonetaansluiting en verhoogd als (gekleurd) plateau. Dit is attentie verhogend en houdt de snelheid laag. Daarnaast worden de rijrichtingen van het in- en uitrijden van de parking duidelijk gescheiden aangelegd.

In principe is het ook mogelijk om met de auto langs de Badhuisweg de Brede school te bereiken. Deze éénrichtingsverkeerweg is echter zeer smal en daarom niet geschikt voor (extra) gemotoriseerd verkeer. De huidige inrichting nodigt ook niet echt uit om van de weg gebruik te maken. Maar om te voorkomen dat deze weg toch als sluiproute gebruikt gaat worden kan deze worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd bewoners. Hoe meer fietsers en voetgangers gebruik maken van de Badhuisweg des te beter. Als dit niet van zelf gebeurt, kan dit extra worden gestimuleerd door middel van bebording, het inrichten van de Badhuisweg als fietsweg en beleid van de school.

Het halen en brengen vindt plaats zo dicht mogelijk tegen de school aan. De Kiss and Ride zone kan worden uitgevoerd als strook naast de rijbaan waarop kan worden stilgestaan terwijl auto's nog net kunnen passeren. De rijbaan langs de zone is éénrichtingsverkeer, dus na het kort parkeren moet de weg verplicht in dezelfde richting worden vervolgd. Er kan maar aan één zijde (die van de Brede school) geparkeerd worden en er zijn geen afslagen. Pas op het einde van de zone kan worden gekeerd in de richting van herkomst. Dit zorgt voor een overzichtelijk verkeerssituatie. Het geheel van rijbaan en parkeerstrook wordt bewust maar net voldoende breed uitgevoerd. Dit voorkomt langdurig parkeren en houdt de rijnsnelheid op de rijbaan laag.

In de beschikbare ruimte voor lang parkeren kunnen maximaal 65 parkeerplaatsen worden ingepast. Dit is voldoende om in de parkeerbehoefte te voldoen en het tekort aan ruimte op de Kiss and Ride strook op te vangen. Het parkeerterrein wordt ingepast in de omgeving door deze rondom van groen te voorzien die tevens als buffer dient met de omliggende woningbouw.

Na uitbreiding met de functies van de Waranda voldoet de beschikbare ruimte van de parkeerplaats ook nog net. Het kan echter voorkomen dat bij grote evenementen of wanneer evenementen van verschillende functies gelijktijdig plaats vinden, het aantal parkeerplaatsen toch onvoldoende is. In die uitzonderlijke gevallen bestaat er nog de mogelijkheid om gebruik te maken van de parkeerplaats van de tennisvereniging, schutters en muziekvereniging aan de zuidoostzijde van de voetbalvelden. Op deze locatie zijn nog eens 78 parkeerplaatsen beschikbaar. Een poort naar de voetbalvelden is in de huidige situatie reeds voorzien.

3.6 Milieuzonering

Door afstand te houden tussen bedrijvigheid en gevoelige bestemmingen kan de milieuhinder ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Voor wat betreft het voetbalveld is er sprake van een bestaande situatie. Na draaiing van het voetbalveld blijft de afstand van het veld tot de dichtstbijzijnde woning gelijk. Er treedt derhalve geen verslechtering van de situatie op.

Op basis van de uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' van de VNG dient voor een basisschool en kinderopvang een minimale afstand tot gevoelige functies aangehouden te worden van 30 meter. Geluid is de bepalende factor. De afstand van het nieuwe bouwblok waarbinnen de basisschool en de kinderopvang worden gerealiseerd, ligt op meer dan 30 meter van de dichtstbijzijnde woning. Daarmee wordt voldaan aan het afstandscriterium. De brede school zal na realisatie onder het Activiteitenbesluit vallen. Hierin zijn geluidsgrenswaarden bij woningen opgenomen, waaraan zal moeten worden voldaan.

Naast installaties en geluiden van binnen het gebouw, die beide bouwkundig zijn op te lossen en volledig onder het Activiteitsbesluit vallen, zijn dan met name de verkeersbewegingen en gebruik van de speelpleinen van belang. In artikel 2.18 onderdeel h en i van het Activiteitenbesluit is aangegeven dat het geluid van buiten spelende kinderen niet hoeft te worden getoetst. In de toelichting is aangegeven dat hier onder andere voor is gekozen omdat in dit stadium geen maatregelen meer mogelijk zijn bij eventuele overschrijding van de grenswaarden en dat daarom reeds bij het bestemmingsplan de belangafweging tussen de school en omwonenden moet worden gemaakt. Hiervoor gelden dus geen harde grenswaarden. In de planregels is een maatvoeringsvlak opgenomen waarin een minimale omvang van het speelplein gerealiseerd moet worden; dit maatvoeringsvlak is van de zijden van de woningen afgekeerd. In het ontwerp wordt ervan uitgegaan dat het schoolplein aan de zijde van het voetbalveld ligt en dat het gebouw zorgt voor afschermende werking.

Wat betreft de parkeerplaats is het discutabel of deze bij de school hoort (dus onderdeel is van de inrichting) of dat deze een meer openbaar karakter heeft, omdat bijvoorbeeld ook de sportvelden hier gebruik van maken. In de huidige situatie is er immers ook sprake van een parkeerplaats. De situatie verandert daardoor niet. Om te kunnen onderbouwen dat het gebruik van de parkeerplaats niet tot onevenredige overlast leidt, is onderzocht of de ontwikkelingen passen binnen de geluidsgrenswaarden die in het Activiteitenbesluit als richtwaarden worden gehanteerd. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 4.

Uit de rekenresultaten volgt dat de geluiduitstraling voldoet aan de gestelde grenswaarden. De activiteiten van de brede school vormen voor wat betreft het milieuaspect geluid geen belemmering voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

3.7 Grijze milieu-effecten

Verkeerslawaaï

Onderzocht zijn de effecten van het regulier wegverkeer op het schoolgebouw, alsmede de effecten van de toename van het verkeer als gevolg van de nieuwe school op omliggende woningen. Deze berekeningen van het wegverkeerslawaaï zijn uitgevoerd door middel van de Standaard Rekenmethode 2 volgens het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2012. Het onderzoek is als separate bijlage opgenomen.

Uit de paragraaf verkeer en parkeren blijkt al dat de Oude Drydijck de maatgevende weg is. Volgens de Wet geluidhinder hoeft de geluidbelasting als gevolg van een 30 km/u weg niet nader te worden onderzocht, omdat de Oude Drydijck een 30 km/u-weg geen geluidzone heeft. Aangezien een geluidonderzoek in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing wel wenselijk is, is de weg wel beschouwd.

Uit de resultaten blijkt dat reeds in de bestaande situatie aan de voorzijde van enkele woningen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB plaatsvindt vanwege het regulier verkeer op de Oude Drydijck. Deze (afgeronde) geluidbelasting neemt als gevolg van het extra verkeer van en naar de school toe met ten hoogste 1 dB. In de Handreiking industriellawaai en vergunningverlening

wordt voor de vaststelling van de akoestische herkenbaarheid het 2 dB-criterium (ook relevantiecriterium genoemd) gehanteerd. Daarbij wordt getoetst of de geluidbelasting vanwege het verkeer van en naar een inrichting een hogere toename dan 2 dB veroorzaakt ten opzichte van het overige (bestaande/reguliere) verkeer. Is dit niet het geval, dan is het effect niet als zodanig akoestisch herkenbaar en kan de toename (in dB's) als niet relevant worden aangemerkt. Uit de in deze situatie geconstateerde toename van de geluidbelasting van ten hoogste 1 dB betekent volgt dus dat de toename vanwege het verkeer vanwege de school en sportvoorzieningen als niet akoestisch relevant ten opzichte van het reguliere verkeer kan worden aangemerkt.

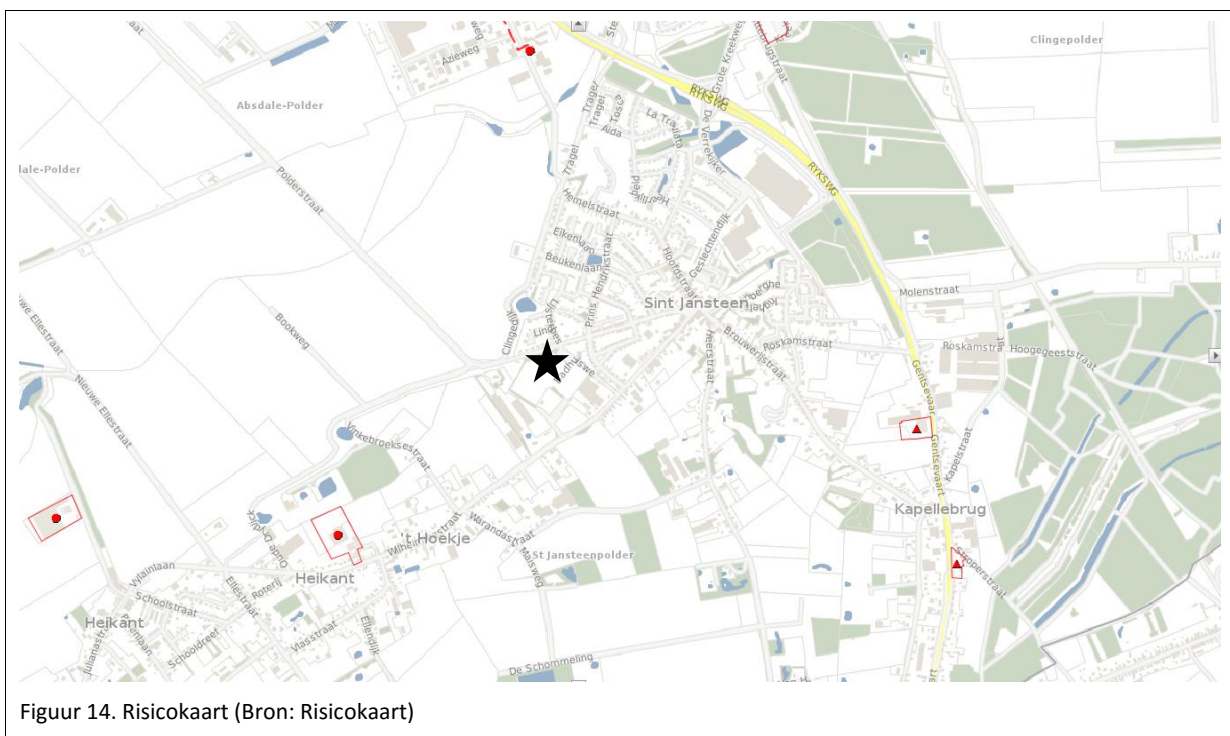
De geluidbelasting op de gevels van de school bedraagt maximaal 47 dB: hiermee wordt aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. De bijdragen van de overige wegen op zowel de voor- als de achterzijde van de school liggen onder de voorkeursgrenswaarde.

Luchtkwaliteit

Het verplaatsen van het planologisch gebruik van de maatschappelijke activiteiten draagt niet “in betekenende mate” bij aan de concentraties van diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) in de buitenlucht¹. Toetsing aan de grenswaarden kan dus achterwege kan blijven.

Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beperken en beheersen van risico's en effecten van calamiteiten, en over het bevorderen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten (bedrijven en transport) met gevaarlijke stoffen. Dat gebeurt door te voorkomen dat te dicht bij gevoelige bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, door de zelfredzaamheid te bevorderen en door de calamiteitenbestrijding te optimaliseren.



¹ Conform artikel 5.16 van de Wet milieubeheer en de ‘Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’.

Inrichtingen

De Risicokaart laat zien dat de locatie niet ligt binnen de invloedssfeer van objecten waarvoor een extern veiligheidsrisico geldt. Het dichtstbijzijnde risicovolle object ligt op een afstand van meer dan 600 meter (figuur 14).

Buisleidingen

In of nabij het plangebied zijn geen buisleidingen gelegen die invloed hebben op het plangebied.

Transport

De N258 en de N290 zijn aangewezen als route voor gevaarlijke stoffen. De locatie is op ca. 1100 meter gelegen van de N290 en 1.800 meter van de N258. Dit is binnen het invloedsgedebied van beide wegen. De locatie is niet gelegen binnen de veiligheidszones en plasbrandaandachtsgebieden van de wegen. De ontwikkeling is op grotere afstand dan 200 meter gelegen vanaf de wegen. Conform artikel 7 van het Bevt kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Beperkte groepsrisicoverantwoording

De wijziging van het bestemmingsplan betekent de realisatie van een brede school, op geruime afstand van de N290 en N258. Volgens artikel 9 van het Bevt moet in onderhavige situatie bij een beperkte verantwoording van het groepsrisico de veiligheidsregio in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen. Dit houdt in dat moet worden ingegaan op:

- a. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en
- b. voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.

Zelfredzaamheid

Er is in het plangebied sprake van de permanente aanwezigheid van groepen personen met een verminderde zelfredzaamheid, te weten kinderen. P.M.

Mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking

De mogelijkheden tot voorbereiding hangen samen met de bereikbaarheid van de locatie en de risicobron en de mogelijkheden een eventuele calamiteit te beheersen (bestrijden en beperken). Beschikbaarheid van voldoende bluswater is daarbij en vereiste. De goede bereikbaarheid en beschikbaarheid van bluswater worden gewaarborgd door te voldoen aan artikel 6.37 en 6.30 van het Bouwbesluit 2012. Hierin zijn de goede bereikbaarheid van het plangebied door de hulpdiensten en toereikende bluswatervoorzieningen geregeld.

De Veiligheidsregio is gevraagd advies uit te brengen op de nieuwe ontwikkeling voor de aspecten zelfredzaamheid, bereikbaarheid en bestrijdbaarheid. Het advies van de Veiligheidsregio is opgenomen in paragraaf 5.3.

H4. Juridische vormgeving

4.1 Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP)

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Deze wet vormt het wettelijk kader voor het bestemmingsplan. Sinds 1 januari 2010 moeten alle nieuwe ruimtelijke plannen digitaal uitwisselbaar en vergelijkbaar zijn. Tevens worden deze plannen en verordeningen digitaal beschikbaar gesteld voor burgers, bedrijven en medeoverheden.

In het Bro is verankerd dat een vergelijkbaar ruimtelijk plan is opgebouwd volgens de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP 2012). Daarnaast is in het Bro een aantal bepalingen opgenomen waaraan de regels van het bestemmingsplan moeten voldoen. Het gaat hierbij om een aantal begrippen, wijze van meten, regels ten aanzien van het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbepaling. Het voorliggende bestemmingsplan is opgebouwd en vormgegeven conform de bindende afspraken van de SVBP 2012.

4.2 Opzet bestemmingsregeling

Opzet verbeelding

Op de verbeelding is aangegeven welke bestemming geldt voor de betreffende gronden en waar bebouwing is toegestaan. Door middel van hoofdletters wordt de bestemming aangeduid. Op het renvooi wordt de betekenis aangegeven van de bestemmingen en de aanduidingen. Tevens wordt in een onderhoek op de analoge verbeelding de naam van het bestemmingsplan aangegeven, de datum van terinzagelegging, vaststelling en (eventueel) van de uitspraak van de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State. Ook is het identificatienummer van het bestemmingsplan en het kaartblad aangegeven. De analoge verbeelding bestaat uit 1 kaartblad en renvooi op een schaal van 1:1.000.

Opzet planregels

Overeenkomstig SVBP2012 kent de indeling in hoofdstukken waarin de regels zijn opgenomen de volgende vaste volgorde:

- In hoofdstuk 1 (inleidende regels) worden in de regels gehanteerde begrippen, voor zover nodig, gedefinieerd, en wordt de wijze van meten bepaald.
- In hoofdstuk 2 (bestemmingsregels) worden alfabetisch de regels gegeven waarmee de bestemmingen die op de plankaart voorkomen nader worden omschreven.
- Hoofdstuk 3 (algemene regels) bevat een aantal regels die voor alle bestemmingen gelden, zoals een anti-dubbeltelregel, een procedureregels, dan wel regels die voor de nodige flexibiliteit kunnen zorgen, zoals algemene afwijkingsregel of wijzigingsbevoegdheden.
- Hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels) ten slotte geeft overgangsrecht voor bestaand gebruik en bestaande bebouwing en de titel van het plan.

Een bestemmingsartikel (Hoofdstuk 2, Bestemmingsregels) wordt als volgt opgebouwd:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels (onderverdeeld in toelaatbaarheid van bouwwerken en bouwhoogte, oppervlakte en inhoud);
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;

- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- wijzigingsbevoegdheden.

Een bestemmingsartikel hoeft niet alle elementen te bevatten. Dit is afhankelijk van de aard van de bestemming. Alle bestemmingen bevatten wel een bestemmingsomschrijving en bouwregels.

4.3 Gehanteerde bestemmingen

Inleidende regels (hoofdstuk 1, artikel 1 en 2)

Hoofdstuk 1 bestaat uit begripsbepalingen en de wijze van meten. Voor de begripsbepalingen is waar mogelijk gebruik gemaakt van de standaardbepalingen uit de SVBP2012. In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd die van het 'normale' spraakgebruik afwijken of een specifiek juridische betekenis hebben. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan zal moeten worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. In de wijze van meten is aangegeven hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht moeten worden genomen, dienen te worden gemeten.

Hoofdbestemming Groen (hoofdstuk 2, artikel 3)

De randen van het plangebied rond de parkeerplaats zijn voorzien van de bestemming Groen teneinde de omwonenden zekerheid te bieden dat er een buffer naar de parkeerplaats gerealiseerd wordt.

Hoofdbestemming Maatschappelijk (hoofdstuk 2, artikel 4)

In de bestemming Maatschappelijk is een bouwvlak aangegeven waarbinnen de bebouwing moet plaatsvinden, waaraan reguliere bouwbepalingen zoals een maximale bouwhoogte van 8 meter zijn gekoppeld. Verder is een maatvoeringsvlak opgenomen teneinde te bewerkstelligen dat de speelplaats aan de zijde van de sportvelden komt te liggen en de gebouwen een geluiddempende werking naar de woningen hebben.

Hoofdbestemming Sport (hoofdstuk 2, artikel 5)

Het gedraaide voetbalveld komt in de bestemming Sport te liggen. De bouw- en gebruiksbepalingen zijn afgeleid van het vigerende bestemmingsplan en zo nodig omgezet naar SVBP2012.

Hoofdbestemming Verkeer (hoofdstuk 2, artikel 6)

De toegang en de parkeerplaats wordt onder de bestemming Verkeer gebracht.

Dubbelbestemming Waarde-Archeologie 2 (hoofdstuk 2, artikel 7)

De derde hoofdbestemming is de dubbelbestemming Waarde-Archeologie, op grond waarvan een vergunningplicht geldt voor bouwactiviteiten die dieper reiken dan 40 centimeter beneden maaiveld én groter zijn dan 250 m².

Algemene regels (hoofdstuk 3)

In dit hoofdstuk zijn een algemene regels opgenomen. Artikel 8 bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt, bijvoorbeeld ingeval (onderdelen van) percelen van eigenaar wisselen. Deze bepaling is conform artikel 3.2.4 van het Bro in het bestemmingsplan opgenomen. In artikel 9 wordt voorkomen dat bestaande situaties die afwijken van de maatvoering ingevolge hoofdstuk 2 - onbedoeld - geheel of gedeeltelijk onder het overgangsrecht vallen. In artikel 10 wordt bepaald dat gronden enkel mogen worden gebruikt in overeenstemming met de regels van het bestemmingsplan. Indien dit gebruik niet leidt tot het meest doelmatige gebruik van deze gronden is het bevoegd gezag bevoegd

hiervan af te wijken (de zogenaamde toverformule). In artikel 11 is een algemene flexibiliteitsbepaling opgenomen om voor bepaalde onderdelen van bestemmingen of gebouwen dan wel bouwwerken af te wijken van de bestemmingsgrenzen en in artikel 12 de flexibiliteitsbepaling om het bestemmingsplan te kunnen wijzigen voor kleine overschrijdingen.

Overgangs- en slotbepalingen (hoofdstuk 4)

In dit hoofdstuk is het overgangsrecht ten aanzien van het gebruik en het bouwen in strijd met het bestemmingsplan geregeld. In lid 1 van artikel 13 is de in artikel 3.2.1 Bro voorgeschreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor bouwwerken opgenomen. In lid 2 is de in artikel 3.2.2 Bro voorgeschreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor gebruik opgenomen. Van de mogelijkheid die artikel 3.2.3 Bro biedt om hieraan een persoonsgebonden overgangsrecht te koppelen, is geen gebruik gemaakt. Lid 3 geeft het bevoegd gezag de mogelijkheid om, in geval van onbillijkheid, het overgangsrecht buiten toepassing te laten. Artikel 14 geeft ten slotte aan dat dit bestemmingsplan kan worden aangehaald als “Bestemmingsplan Brede School Sint Jansteen”.

H5. Uitvoerbaarheid en handhaving

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Wanneer met een juridisch-planologisch plan een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld.

In dit geval heeft de gemeenteraad van Hulst op 14 juli 2015 besloten de brede school te realiseren en daarvoor een budget te voteren. Dit budget staat los van de eventuele verkoopopbrengst van de bestaande locatie van de school.

De economische uitvoerbaarheid is daarmee anderszins verzekerd. Een exploitatieplan is derhalve niet aan de orde.

5.2 Handhaving

Handhaving van regelgeving vraagt om actuele regels. Regels die zijn gebaseerd op gedateerde inzichten, hebben hun geloofwaardigheid verloren en kunnen in redelijkheid ook niet meer afdgedwongen worden. Door verouderde regels neemt de kans op misbruik daarvan ook toe. De regels van het bestemmingsplan leggen een ruimtelijk relevante norm vast, met in bepaalde gevallen een daaraan gekoppelde bevoegdheid tot afwijken, die het bestuur de mogelijkheid geeft in te spelen op de dynamiek van de samenleving. Op die wijze wordt ook de gelegenheid geboden een belangenafweging te maken van de individuele belangen ten opzichte van het algemeen belang. Afwijkingsbevoegdheden zijn echter gelimiteerd. Daar waar geen afwijkingen meer mogelijk zijn begint de handhaving.

Handhaving van bestemmingsplannen en ruimtelijke regelgeving is de laatste jaren in een steeds verder toenemende belangstelling komen te staan van bestuurlijk Nederland. Door het plaatsvinden van enkele ingrijpende incidenten is de handhaving in een stroomversnelling gekomen. In toenemende mate spreken burgers de gemeente aan op het handhaven van de (eigen) regels. Ook in de jurisprudentie is een verandering tot stand gekomen. De rechter spreekt zich nadrukkelijk uit over het handhaven van de regelgeving en neemt zelfs in beginsel een plicht tot handhaving aan. Daarnaast krijgt de rechtszekerheid van bestemmingsplannen bij de rechterlijke toetsing een steeds belangrijkere rol.

Voor een aanvaardbaar handhavingsbeleid wordt in de eerste plaats gestreefd naar een voldoende draagvlak voor het bestemmingplan en de daarin opgenomen regels. Een bestemmingsplan met weinig draagvlak houdt immers het risico in dat het slecht wordt nageleefd en is dan weinig zinvol. In verband hiermee is het bestemmingsplan zodanig opgezet dat het voor zoveel mogelijk betrokkenen een duidelijke, toegankelijke en op de hedendaagse behoeften en eisen afgestemde bestemmingsregeling bevat.

Verder wordt informatie verstrekt omtrent de inhoud van het bestemmingsplan. Hiermee wordt onder andere beoogd het begrip bij de burger te vergroten. Het geven van voorlichting vormt daarmee ook een belangrijke schakel in de handhavingsactiviteiten. Van gemeentewege worden hiertoe de nodige activiteiten ondernomen, waaronder een informatieavond en een inspraakbijeenkomst.

Daarnaast worden de regels in de praktijk toegepast en gehandhaafd. Ten aanzien van overtredingen zal een actief handhavingsbeleid worden gevoerd. Getracht wordt de controlewerkzaamheden ten

aanzien van geconstateerde overtredingen op een intensieve manier uit te voeren. Handhavingsactiviteiten worden zoveel mogelijk onderling afgestemd. Controle in het kader van het bestemmingsplan wordt gekoppeld aan controle in het kader van milieuwetgeving en omgekeerd. Dit is van belang om de benodigde inzet van extra middelen zo beperkt mogelijk te houden, maar ook om tot een samenhangend handhavingsbeleid te komen.

Tegen activiteiten, die in strijd zijn met het bestemmingsplan zal het gemeentebestuur, administratiefrechtelijk optreden, op grond van de Gemeentewet en de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Wanneer eenmaal sancties moeten worden getroffen, zal dit op consistente wijze, maar met oog voor de juridische spelregels, worden gedaan. Indien de activiteiten niet kunnen worden gelegaliseerd, zullen de instrumenten van aanschrijving, stillegging bouw, bestuursdwang en dwangsom worden toegepast. De uitvoering van de strafrechtelijke vervolging ligt in handen van het Openbaar Ministerie.

De uitvoering en voortgang van de handhaving wordt jaarlijks vastgelegd in een verslag, dat bestuurlijk wordt vastgesteld.

5.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op basis van artikel 3.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het conceptbestemmingsplan in vooroverleg gezonden naar de Provincie Zeeland, het Waterschap Scheldestromen en de Veiligheidsregio.

De Provincie heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben. Het Waterschap heeft haar wateradvies afgegeven en daarin geen opmerkingen geplaatst.

De Veiligheidsregio heeft het plan beoordeeld en hieruit is gebleken dat het plan in tegenstelling tot hetgeen in paragraaf 3.7 is opgenomen niet ligt binnen het relevante invloedsgebied van risicobronnen waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden. Ook is de inrichting van het plangebied niet relevant voor het bestrijden van een (dreigende) calamiteit bij een risicovolle inrichting of transportmodaliteit.

De Veiligheidsregio geeft op voorhand al wel enkele adviezen mee over de beheersbaarheid bij een brand in het plangebied, ondanks dat het bestemmingsplan daar niet het geëigende besluit voor is. Basis daarvoor vormt de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2012 van Brandweer Nederland. Deze adviezen zijn in onderstaande figuur opgenomen.

Thema	Situatie	Beschrijving
Opkomsttijd	Bestaand	De opkomsttijd van het eerste hulpverleningsvoertuig valt binnen de Zeeuws vastgestelde norm
Bereikbaarheid	Bestaand	Bereikbaarheid via Oude Drydijck is in orde, via deze weg is het geplande object vanaf twee zijden bereikbaar (Polderstraat-Oude Drydijck en Wilhelminastraat-Oude Drydijck)
	Gewenst	In goede staat houden van de Oude Drydijck zodat deze berijdbaar blijft voor brandweervoertuigen. (Minimaal 3.25 meter verhard, minimale doorrijdhoogte 4.20 meter)
	Advies	Oude Drydijck in huidige staat (obstakelvrij) behouden
Opstelplaatsen	Bestaand	Geen
	Gewenst	Een opstelplaats voor een tankautospuut nabij het pand < 40 meter van

		beoogde brandweeringang. Opstelplaats dient bestand te zijn tegen een aslast van 10 ton en een totaalgewicht van 15 ton. Afmetingen: 4 meter breed en 10 meter lang. Op de opstelplaats mag er geen gevaar zijn van voor het oplopen van schade en / of risico's door de gevolgen van het incident. Tevens is een bluswatervoorziening nabij de opstelplaats gewenst, zie primair bluswater.
	Advies	Zorgdragen voor een opstelplaats zoals hierboven beschreven
Primair bluswater	Bestaand	Dichtstbijzijnde bluswatervoorziening bevindt zich op 110 meter afstand (Ondergrondse brandkraan 110 mm).
	Gewenst	Een bluswatervoorziening met minimale levering van 500 liter per minuut / 30 M3 per uur, die zich binnen 40 meter van het object bevindt.
	Advies	Plaats een ondergrondse brandkraan binnen 40 meter van het object
Secundair bluswater	Bestaand	Dichtstbijzijnde secundaire bluswatervoorziening bevindt zich op 950 meter vanaf het beoogde object (Vinkebroeksestraat, Sint Jansteen).
	Gewenst	Een secundaire bluswatervoorziening die zich binnen 1000 meter vanaf het beoogde object bevindt en ook goed bereikbaar is voor brandweervoertuigen.
	Advies	Zorg voor behoud secundaire bluswatervoorziening Vinkebroeksestraat. Draag tevens zorg voor bereikbaarheid van deze bluswatervoorziening.

Figuur 15. Adviezen beheersbaarheid bij brand (bron: Veiligheidsregio)

Van 3 maart tot en met 13 april 2016 wordt het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd.

Aan het begin van de tervisielegging zal een informatieavond worden georganiseerd over het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan.