Toelichting

Bestemmingsplan "Aansluiting A58"

NL.IMRO.0664.BPBP02-VO99
ontwerp

Toelichting

Vastgesteld door de raad van de gemeente Goes bij besluit van

, voorzitter

, griffier

Titel Bestemmingsplan	Aansluiting A58
Gemeente	Goes
Status	ontwerp
Planidn	NL.IMRO.0664.BPBP02-VO99
Datum	7 juli 2015

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De wens voor een aansluiting van Goes op de A58 leeft al jaren. Het stadsdeel van Goes ten zuiden van het spoor heeft een enorme groei doorgemaakt. Zo liggen hier het bedrijfsterrein De Poel, de kantoorlokatie Stationspark en de woonwijk Goes-Zuid uit de jaren '60-'70 van de vorige eeuw. De afgelopen vijfentwintig jaar zijn tevens de wijken Overzuid, Oostmolenpark en Ouverture tot stand gekomen. De wijken Aria en Riethoek zijn gedeeltelijk bebouwd en nog in ontwikkeling. Ook zijn drie instellingen met een regionaal karakter gevestigd in het gebied: het Admiraal De Ruyter Ziekenhuis (ADRZ), Emergis (een instelling voor geestelijke gezondheidszorg) en Revant (een instelling voor revalidatie).
In het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP2005) is vastgesteld dat de auto-infrastructuur niet in hetzelfde tempo mee is ontwikkeld. Ook is het verkeer in Zuid toegenomen omdat inwoners van Zuid-Beveland voor meerdere voorzieningen steeds meer zijn aangewezen op Goes.

In 2003 is met de ‘simulatiestudie spoorwegkruisend verkeer’ aangetoond dat structurele maatregelen nodig zijn om de verkeerssituatie in de toekomst acceptabel te laten verlopen. De spoorwegkruisingen vormen hierin een bepalende factor. De structurele maatregelen zijn intussen bepaald op het realiseren van ongelijkvloerse spoorwegkruisingen bij de overgangen Van Hertumweg en Kloetingseweg. De spoorkruising Van Hertumweg is nu in voorbereiding, de overgang Kloetingseweg is verkend maar wordt voorlopig nog niet uitgevoerd. De spoorwegovergang bij de Buys Ballotstraat wordt verbreed, het aanliggende kruispunt geoptimaliseerd.
Ook is er in het gebied ten oosten van de ’s-Gravenpolderseweg een knelpunt met sluipverkeer als gevolg van de matige bereikbaarheid van voornamelijk bedrijfsterrein De Poel, het ADRZ, Emergis en Revant. Een situatie die vraagt om een structurele verbetering. De aanleg van de Nansenbaan (die is aangesloten op de ’s-Gravenpolderseweg) was een eerste stap voor een structurele verbetering van de verkeerssituatie in dit deel van Goes.

Voor een betere bereikbaarheid van Goes-Zuid bleek in de verkeermodelstudies een extra aansluiting op de A58 wenselijk. In het GVVP2005 zijn twee hoofdvarianten geschetst:
- een oplossing via de zgn. zuidoosttangent (de Nansenbaan wordt daarin parallel aan de A58 doorgetrokken en aangesloten op het knooppunt Vierwegen);
- een aansluiting via een nieuw te maken afslag bij de A58.
De zuidoosttangent/aansluiting Vierwegen leek daarbij de aantrekkelijkste optie. In onderzoeken die daarna volgden kwam juist de A58-aansluiting echter als wenselijk en haalbaar naar voren. Ongeveer vanaf de GVVP-tussenevaluatie uit 2008 is de extra aansluiting verder uitgangspunt geweest. Ook vanuit de ‘brede verkeersvisie A58’ (een gedeelde verkeersvisie van Rijkswaterstaat, Provincie Zeeland, Waterschap en de gemeenten Borsele, Kapelle en Goes) bleek deze aansluiting wenselijk.

<u>Goes Beter Bereikbaar.</u>
In 2009 zijn studies gestart omtrent aansluitvarianten met alle betrokken wegbeheerders en belanghebbenden. Daarbij is uitgegaan van de volgende probleemdefinitie:

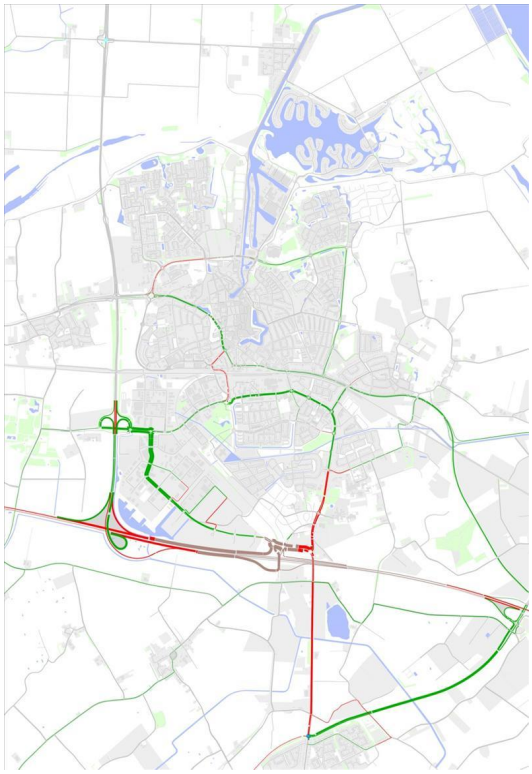
1. zowel in de ochtend- als in de avondspits staat er file om en in Goes. De aansluitingen op de hoofdwegenstructuur kunnen de verkeersdruk in de spits niet aan. Voor de randstad is dit een algemeen geaccepteerde situatie, maar in het Zeeuwse is het een uitzondering. Met name de afrit Goes-Zuid van de A256 levert een terugslag op tot op de A256. Bij een toename van het verkeer zou ook een terugslag op de A58 volgen. Vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid is een dergelijke terugslag op de A58 ongewenst;
2. het ADRZ heeft een verzorgende functie voor spoedeisende hulp die zich naar het westen uitstrekt tot het en met Walcheren. Om bij het ADRZ uit te komen dient men op knooppunt De Poel de A256 te kiezen, om vervolgens met de afrit Goes Zuid en via ofwel de Anthony Fokkerstraat/Fruitlaan/Kloetingseweg/’s-Gravenpolderseweg ofwel via de Nansenbaan door Goes te rijden. De nieuwe aansluiting bekort de reistijd vanuit Walcheren aanzienlijk;

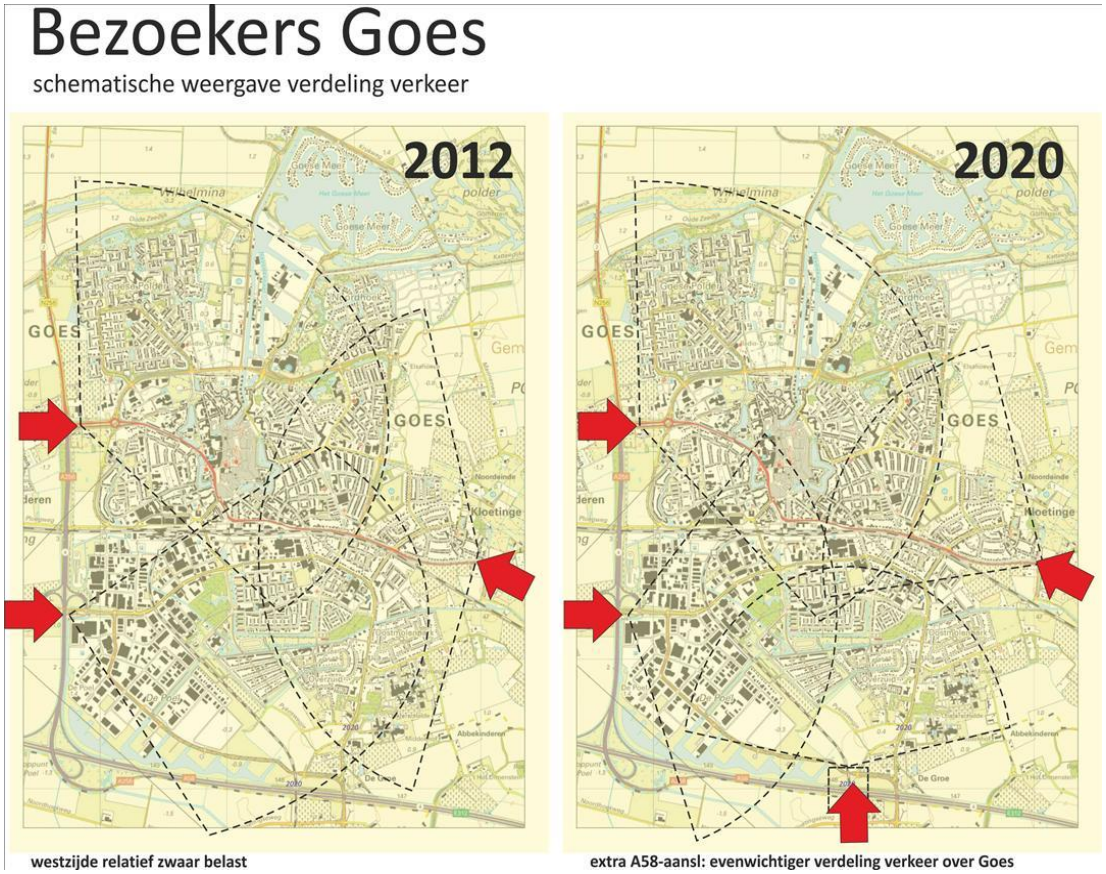
3. naast het ADRZ zijn ook Emergis, Revant en de bedrijven op bedrijventerrein De Poel II belangrijke verkeersaantrekkers. De nieuwe aansluiting voorkomt dat het extern verkeer met deze bestemmingen door Goes moet rijden;
4. doordat het verkeer ‘s ochtends Goes in en ’s avonds Goes uit vaststaat, zoekt het alternatieve routes. Hierdoor ontstaat sluipverkeer op wegen in het buitengebied, die niet geschikt zijn voor de afwikkeling van doorgaand verkeer. De aansluiting A58 is een belangrijke schakel in het tegen gaan van sluipverkeer aan de oost- en zuidzijde van Goes.

Naast een verbeterde bereikbaarheid van Goes-Zuid en al haar bedrijven, kantoren, woonwijken en ziekenhuizen zijn er nog twee voordelen die behaald worden met een extra A58-aansluiting:
- regionaal gezien verbetert eveneens de bereikbaarheid van ’s-Gravenpolder en omgeving. Met name verkeer tussen ’s-Gravenpolder en het westen (Walcheren en Westerscheldetunnel) kan vlot de A58 bereiken en hoeft niet langer via onderliggend wegennet door de Zak van Zuid-Beveland;
- ook kan de A58-aansluiting een rol vervullen in een betere bereikbaarheid van het stadscentrum van Goes wanneer een verbinding gelegd wordt tussen Nansenbaan en de Van Hertumweg via een (vooralsnog gepland voor 2030) aan te leggen Zuidelijke Verbindingsweg.

Varianten
Aan de keuze voor de locatie en het ontwerp voor de aansluiting is een periode van onderzoeken en afwegen vooraf gegaan. Er zijn twee hoofvarianten onderzocht, namelijk een aansluiting ter hoogte van het viadukt ’s-Gravenpolderseweg (oostvariant) en een aansluiting ter hoogte van het stoomtrein viadukt (westvariant). De oostvariant was daarbij de meest logische en traditionele variant. Het verschil in de verkeerskundige effecten tussen deze hoofdvarianten bleek niet onderscheidend te zijn. In 2012 is besloten van de oorspronkelijke oostelijke variant nabij de Groeweg af te stappen en te kiezen voor een westelijke variant ter hoogte van de onderdoorgang van de Stoomtrein Goes – Borsele omdat met deze keuze sanering van woningen aan de Groeweg kan worden voorkomen en blijft het Rijksarcheologisch monument aan de Groeweg ongestoord. De westvariant bleek bovendien voordeliger en deen minder grote ruimtelijke impact te hebben.

De GVVP-actualisatie uit 2013 laat een verkeersmodelvariant zien (afbeelding) waarbij met de extra A58-aansluiting het gewenst effect optreedt: een herverdeling van verkeer over Goes waarbij huidige knelpunten verbeteren (bereikbaarheid en sluipverkeer) en een verschuiving van verkeer optreedt naar wegen die daarop zijn toegerust.





De aansluiting ligt deels op grondgebied van de gemeente Goes en deels op grondgebied van de gemeente Borsele. Hoewel Goes steeds het voortouw heeft genomen is de gemeente Borsele voortdurend betrokken geweest bij de verschillende keuzes. In beide gemeenten wordt een bestemmingsplan voor de nieuwe aansluiting in procedure gebracht.

Begin 2014 werd bekend dat de benodigde bijdrage van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van € 8,8 mln. definitief beschikbaar zal komen. Met de toegezegde bijdrage van Provincie Zeeland en het door de gemeenteraad beschikbaar gestelde krediet is er sprake van een financieel haalbaar project. In februari 2014 heeft de gemeenteraad besloten uitvoering te geven aan de plannen voor de aansluiting.

1.2 Plangebied

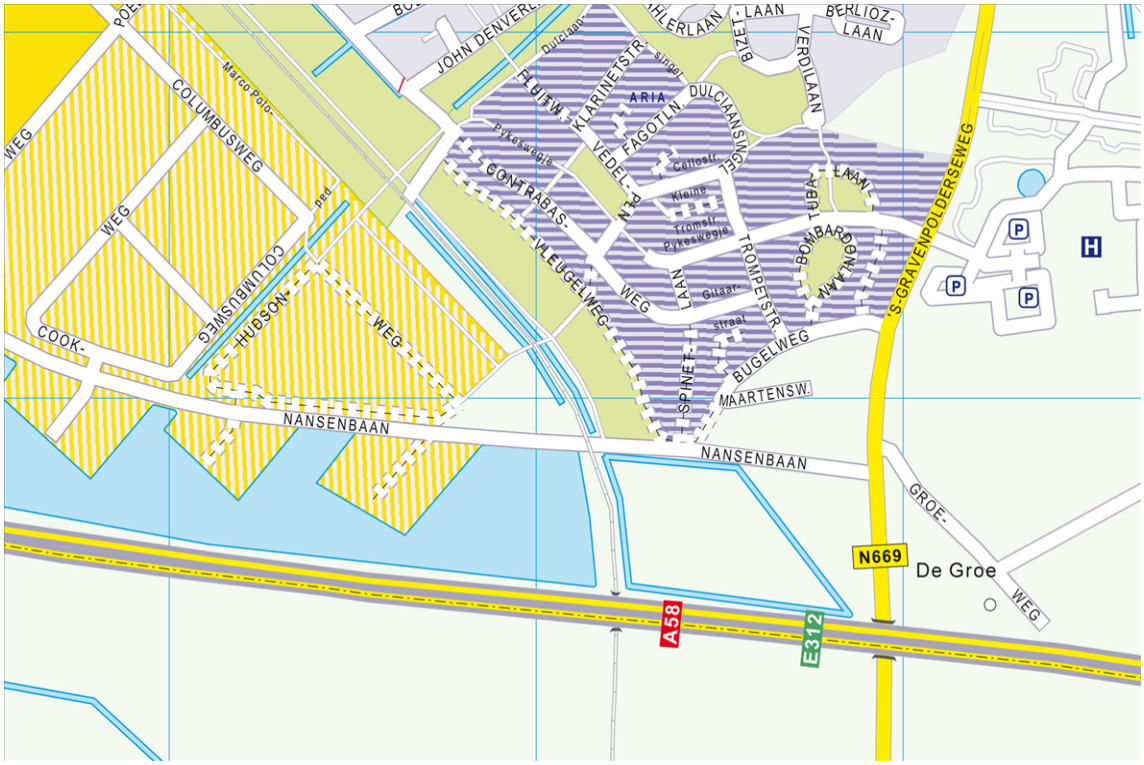
Het plangebied is in hoofdzaak bepaald door de ruimte die benodigd is om de aansluiting de realiseren. Dit terrein strekt zich uit ten noorden en zuiden van de A58 en ligt daarmee zowel in de gemeente Goes als in de gemeente Borsele. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door de berm van het aan te leggen fietspad langs de Nansenbaan. De Nansenbaan zelf neemt wat meer ruimte in beslag doordat een turbokluifrotonde ter hoogte van de spoorwegovergang van de Stoomtrein Goes – Borsele wordt ingepast.

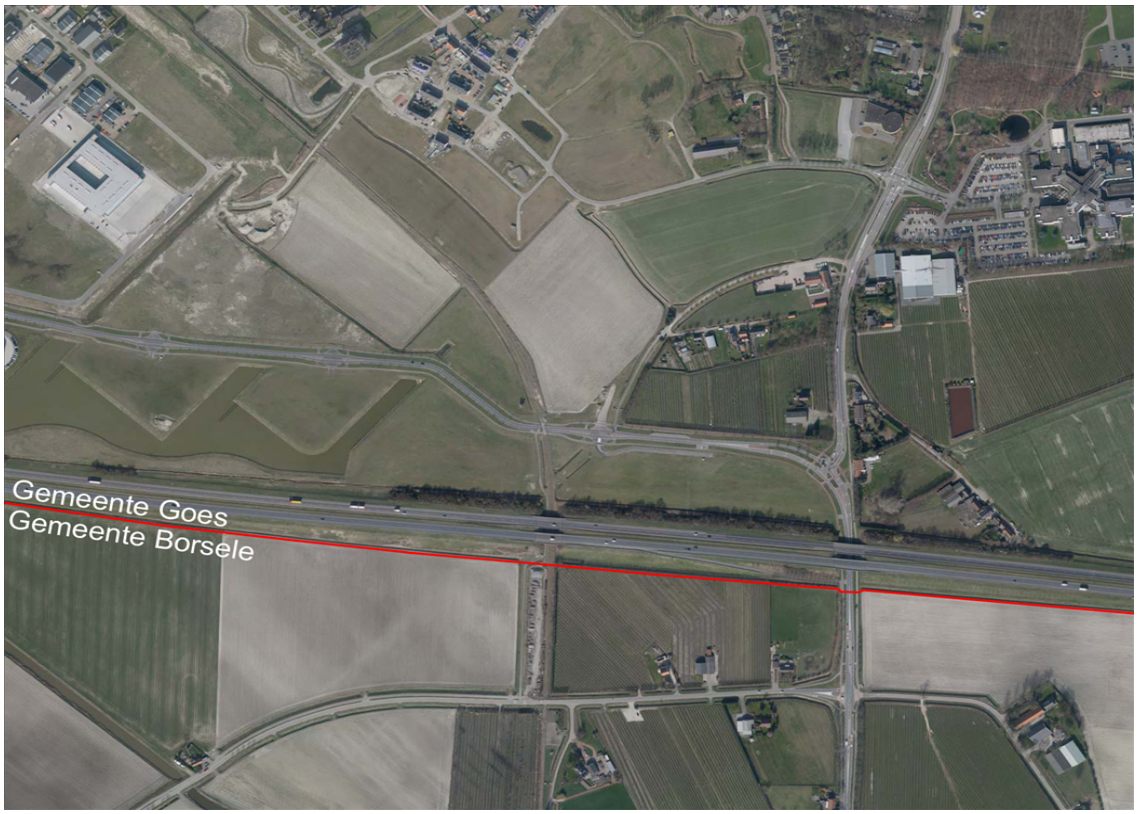
Aan de oostzijde ligt de begrenzing bij de ‘s- Gravenpolderseweg.

Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de sloot die de overgang tussen het agrarisch landschap en de berm bij de afrit vanuit Middelburg en de oprit naar Bergen op Zoom markeert. Aan de westzijde ligt de begrenzing van het plan bij het punt waar de invoegstrook naar Middelburg eindigt en de uitvoegstrook vanaf Middelburg begint.

Het bestemmingsplan voorziet tevens in een aanpassing van het bedrijventerrein De Poel II en de mogelijkheid van het uitgeven van grond gelegen aan de Nansenbaan.

Alhoewel het bestemmingsplan (de regels en de verbeelding) alleen betrekking heeft op het grondgebied van de gemeente Goes wordt hierna het totale plangebied waar de ruimtelijke ingreep betrekking op heeft beschouwd.





1.3 Opzet

Een bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding (plankaart). De regels en de verbeelding vormen tezamen het juridische bindende gedeelte van het plan. De toelichting van voorliggend bestemmingsplan kent de volgende opbouw. In hoofdstuk 1 is de aanleiding van voorliggend bestemmingsplan uiteengezet. Hoofdstuk 2 gaat in op het ruimtelijk beleid dat op de voorgestane ontwikkeling van toepassing is. Hoofdstuk 3 beschrijft de bestaande situatie en hoofdstuk 4 gaat in op de visie op het plangebied. De sectorale aspecten worden behandeld in hoofdstuk 5 en in hoofdstuk 6 wordt de juridische vorm van het bestemmingsplan beschreven. Hoofdstuk 7 beschrijft de handhavingsmogelijkheden op basis van het bestemmingsplan. De economische uitvoerbaarheid is in hoofdstuk 8 aangeduid en tot slot wordt in hoofdstuk 9 de maatschappelijke toetsing en overleg van de beoogde ontwikkeling behandeld.

HOOFDSTUK 2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. De Structuurvisie legt meer taken en verantwoordelijkheden op het gebied van ruimtelijke ordening bij de provincies en de regio's. In de visie geeft het kabinet een totaalbeeld van het ruimtelijk beleid op rijksniveau en worden belangrijke accenten geplaatst op het brede gebied van ruimtelijke ordening en bestuurlijke verantwoordelijkheden. Het betekent voor de ruimtelijke ordening in brede zin een decentralisatie van rijkstaken en bevoegdheden en actualisatie van het Nationaal Ruimtelijk Beleid. Voor een goede milieukwaliteit moet de kwaliteit van bodem, water en lucht minimaal voldoen aan de (internationaal) geldende norm(en). De gezondheid van burgers moet beschermd worden tegen negatieve milieueffecten zoals geluidsoverlast. Een gelijk minimumniveau voor het hele land dient gewaarborgd te zijn. Lokale maatregelen zijn nodig om gezondheidswinst te behalen en om tijdig aan de wettelijke normen te voldoen, zodat de kwaliteit van de leefomgeving kan worden verbeterd voor het welzijn van bewoners en werknemers. Het Rijk streeft er naar de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren door aanpak aan de bron. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Algemene regels ruimtelijke ordening (AMvB Ruimte)

In de AMvB zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Hierbij moet gedacht worden aan onderwerpen zoals rijksinfrastructuur, Mainport Rotterdam, de Waddenzee, defensie en het kustfundament. De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van deze nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen, al dan niet via een provinciale verordening. Deze belangen maken deel uit van het geldende nationale ruimtelijke beleid, zoals beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De AMvB Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening is op 31 december 2011 in werking getreden. Voor de in het Besluit genoemde onderwerpen moeten op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) alle bestemmingsplannen binnen een jaar aan de bepalingen uit de AMvB voldoen.

Conclusie
Het rijksbeleid gaat niet specifiek in op beperkte infrastructurele aanpassingen zoals de aansluiting A58. De besluitvorming daarover wordt aan andere overheden overgelaten.

2.2 Provinciaal beleid

Op 29 september 2012 hebben de Provinciale Staten van provincie Zeeland het Omgevingsplan Zeeland 2012- 2018 vastgesteld. In dit beleidsstuk worden de volgende hoofdlijnen van beleid voor provincie Zeeland aangegeven:

1. Sterke economie;
2. Goed woon- en werkklimaat;
3. Water en landelijk gebied met kwaliteit.

Sterke economie
Het Omgevingsplan stelt dat de Zeeuwse economie een bijzondere opbouw heeft die aansluit bij de ligging in de delta. De havens, industrie en logistiek in het Sloegebied en de Kanaalzone benutten de ligging aan zee en de achterlandverbindingen via spoor, buisleiding, weg en water. De zee en de Deltawateren zijn ook het terrein van de schelpdiersector en visserij. De sector recreatie en toerisme is voornamelijk gericht op stranden, duinen en deltawateren. Landinwaarts liggen grote landbouwgebieden en bedrijventerreinen. Het bevorderen van een gezonde regionale economie ziet

de provincie als een van haar kerntaken. De Provincie Zeeland wil daarbij haar positie innemen van middenbestuur en vervult de rol van beleidsbepaler, scheidsrechter, investeerder en belangenbehartiger. In de Economische Agenda wordt een keuze voor de topsectoren in Zeeland gemaakt en verder uitgewerkt. Gesteld is dat het Rijk zich inzet op topsectoren en clusters van nationaal belang. De gemeenten richten zich op de lokale economie. De provincie is samen met de gemeente verantwoordelijk voor het realiseren van Europese en nationale milieudoelstellingen. Provincie Zeeland wil als kwaliteitsbewaker toe zien op grote en risicovolle bedrijvigheid. De gemeenten dienen zich te richten op lichtere milieucategorieën. In het landelijk gebied en langs de hoofdwegen zorgt de provincie voor het tegengaan van milieuhinder en veiligheidsrisico's. Onder deze hoofdlijn vallen haventerreinen en industrie, bedrijventerreinen, nieuwe economische dragers in het buitengebied, energie, transportleidingen, recreatie, voorzieningen en landbouw.

Prioriteiten
1. Beter benutten van havengebieden en bedrijventerreinen;
2. Verdere ontwikkeling van de biobased economy;
3. Vernieuwing in de recreatie, visserij, schelp- en schaaldiersector en de landbouw.

Goed woon- en leefklimaat
Genoemd is dat Zeeland veel kwaliteit te bieden heeft op het gebied van wonen en werken en landelijk gezien positief scoort qua leefomgeving. Wel zijn er lokaal aanzienlijke verschillen te noemen. Voor een goed woon- en werkklimaat zijn veel verschillende factoren van belang. Het gaat om de woningen en bedrijfspanden zelf, de directe omgeving en de toegang tot hoofdwegen en voorzieningen. Voor een gezonde regionale economische ontwikkeling is gesteld dat een goede woon- en werkomgeving noodzakelijk is. Een goed functionerende woningmarkt met voldoende aanbod aan toekomstbestendige woningen is daarvoor een eerste voorwaarde. Dit wordt van direct belang geacht voor de bouw-, detailhandels- en financiële sector, maar ook voor goede huisvesting van alle werknemers in andere sectoren. Vanwege de grote economische belangen wil de provincie mee investeren in de toekomstbestendige huisvesting en de omvang en kwaliteit van regionale woningbouw en herstructurering bewaken. De woonomgeving wordt minstens zo belangrijk geacht voor de aantrekkelijkheid van Zeeland als de kwaliteit van woningen. De gemeenten worden hierbij verantwoordelijk gesteld voor de kwaliteit van de lokale woonomgeving. De provincie is voor Zeeland als geheel beleidsbepaler en kwaliteitsbewaker door te zorgen voor een goede ruimtelijke ordening, bereikbaarheid van voorzieningen en een goede milieukwaliteit. Bij milieukwaliteit gaat het dan vooral om bewaken van een optimale scheiding van woningen en bedrijven die geluid produceren, veiligheidsrisico's geven of verontreinigingen uitstoten. Verder is opgenomen dat om in Zeeland te kunnen wonen, werken en recreëren het land beschermd moet zijn tegen overstromingen. Het Rijk stelt de veiligheidsnormen voor de primaire waterkeringen langs de Noordzee en de Deltawateren. De provincie stelt de kaders voor de regionale waterkeringen en houdt toezicht op alle waterkeringen.
Het beheer en het treffen van noodzakelijke maatregelen zijn volgens het Omgevingsplan taken van het Waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat.
Onder deze hoofdlijn vallen woningbouw en herstructurering, een gezonde leefomgeving, geluid, geur, luchtkwaliteit, licht en duisternis, externe veiligheid, afvalstoffen, hoogwaterveiligheid en medegebruik waterkeringen.

Prioriteiten
1. Toekomstbestendige woningmarkt;
2. Een gezonde leefomgeving.

Regionale Woningmarktafspraken
De provincie stelt in het omgevingsplan dat regionale woningmarktafspraken nodig zijn om in te spelen op de demografische veranderingen en te zorgen voor een goed functionerende en dynamische woningmarkt. De regio De Bevelanden heeft dergelijke woningmarktafspraken opgesteld en opgenomen in de ‘Agenda Wonen in De Bevelanden 2020’ van juli 2013. In het document is een gezamenlijk woningbouwprogramma voor de komende jaren opgenomen. Daarnaast zijn er diverse woondoelen geformuleerd die zijn vertaald in negen kernthema’s. Het gaat er hierbij onder andere om dat er terughoudend wordt omgegaan met nieuwe woningbouwlocaties buiten de bebouwde kom. Binnen het programma blijft ruimte voor aantrekkelijke initiatieven, zoals voor wonen en zorg, wonen boven winkels of collectief particulier opdrachtgeverschap. Verder wordt gesignaleerd dat het

zwaartepunt van de inzet steeds meer moet verschuiven van ontwikkeling en uitbreiding naar beheer, verbetering en herstructurering. De aanpak van de bestaande particuliere woningvoorraad heeft hierbij de hoogste prioriteit. Het gaat nadrukkelijk niet alleen om herstructurering, maar juist om kwaliteitsverbetering van de bestaande voorraad.

Water en landelijk gebied met kwaliteit
Zeeland bestaat voor een groot deel uit water en landelijk gebied. De deltawateren zijn als nationaal en internationaal bijzonder gewaardeerde gebieden genoemd vanwege de recreatiemogelijkheden, schelpdiervisserij en natuurwaarden. Opgenomen is dat op het land de verschillen tussen de voormalige eilanden duidelijk naar voren komen, met zichtbare sporen van de 80-jarige oorlog, de inundatie van Walcheren in 1944 en de Watersnoodramp van 1953. Restanten van dijkdoorbraken, getijdengeulen en kreken zijn nu waardevolle natuurgebieden.

De provincie wil bewaker zijn van de kwaliteit van natuur alsmede ontwikkelaar van natuurgebieden. Beheer van de natuurgebieden wordt door de provincie gefinancierd en uitbesteed aan terreinbeheerders. Een goede kwaliteit en kwantiteit van oppervlaktewater en grondwater wordt voor alle inwoners en toeristen en daarnaast ook voor de landbouw en de natuur van groot belang geacht. Schoon water ontstaat niet vanzelf. De provincie stelt zichzelf de taak om dit te bewaken en toe te zien op correcte uitvoering van het waterbeheer door het waterschap. In de Deltawateren komen opgaven vanuit het Rijk en provinciale taken op gebied van economie, natuur en water bij elkaar. De opgaven voor de korte termijn staan in het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta.
Opgaven voor de lange termijn maken deel uit van het deelprogramma Zuidwestelijke Delta van het Nationale Deltaprogramma. De provincie wil daarbij de regie hebben in het afstemmen van gebruik en treedt op als belangenbehartiger vanuit de regio richting Rijk en EU. De bodem en de diepe ondergrond worden voor veel doelen gebruikt. De provincie bewaakt de bodemkwaliteit en investeert in sanering. Gesteld wordt dat de provincie, vanuit de kerntaken op gebied van economie, natuur, milieu en ruimte, regionale belangen behartigt bij initiatieven voor ondergrondse opslag van stoffen en winning van delfstoffen. Onder deze hoofdlijn vallen oppervlakte- en grondwater, natuurgebieden, landschap en erfgoed, bodemgebruik, archeologie en aardkunde en luchtvaart.

Prioriteiten
1. Europese Kaderrichtlijn water;
2. Integrale aanpak Deltawateren;
3. Afronden natuurontwikkeling.

Daarnaast is een uitvoeringsagenda in het Omgevingsplan opgenomen waarin de provinciale beleidsdoelen, acties, prestaties en instrumenten bij elkaar komen.

Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland

In Zeeland werken alle wegbeheerders samen aan een duurzaam veilige inrichting van de verkeersinfrastructuur. In het Beleidsplan Verkeerveiligheid Zeeland 2010-2020 hebben zij afgesproken om samen te inventariseren op welke punten de verkeersinfrastructuur nog verder verbeterd moet worden. Dit gebeurt aan de hand van twee toetsen:
• een toets van de huidige functies van de wegen - i.e. van de huidige wegencategorisering - die moet uitmonden in een definitieve vaststelling van de beoogde wegfuncties;
• een toets van de huidige inrichting van de wegen met het oog op de beoogde functie, die moet uitmonden in het identificeren van knelpunten die een oplossing vergen.

Beide toetsen vinden op een uniforme wijze plaats voor alle wegen, c.q. voor alle wegbeheerders, in Zeeland. Alle wegen worden dus op eenzelfde manier beoordeeld op basis van dezelfde criteria. De gehanteerde criteria zijn landelijke basiskenmerken die op 25 juni 2012 zijn vastgesteld in het Bestuurlijk Koepel Overleg Infrastructuur en Milieu - het bestuurlijk overleg van Ministerie, Provincies (IPO), Stadsregio's (SkVV), Gemeenten (VNG), en Waterschappen (UvW). Deze basiseisen zijn vastgelegd in CROW-publicatie 315 - *Basiskenmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen.* Afhankelijk van de wegfunctie - stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg - gelden andere basiskenmerken. Afgesproken is dat alle wegbeheerders in Nederland vanaf 2013 deze basiskenmerken volgen om de uniformiteit en verkeersveiligheid van het wegennet te

versterken. In Zeeland zijn deze toetsen in 2013 uitgevoerd, voor alle Zeeuwse wegen, onder regie van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ).
Het einddoel (zie ook hoofdstuk 3) is dat uiteindelijk alle Zeeuwse wegen voldoen aan de landelijke Basiskenmerken Wegontwerp, ook die in de gemeente Borsele. Dit gaat uiteraard niet van vandaag op morgen. Uitgegaan wordt van een planhorizon van 30 jaar, vanuit de veronderstelling dat gemiddeld eens in de 30 jaar een weg helemaal op de schop gaat. Door de toepassing van het principe "werk-maken-met-werk bij constructief onderhoud" wordt gekozen voor een kosteneffectieve aanpak. Dit laat onverlet dat de belangrijkste knelpunten zo mogelijk als eerste aangepakt behoren te worden. Een hernieuwde categorisering van de Zeeuwse wegen - het op een uniforme manier op basis van de nieuwste richtlijnen toekennen van functies aan wegen - is de eerste stap naar het bereiken van het einddoel.

Nota krachtig Zeeland (juli 2011)

Op 12 juli 2011 hebben Gedeputeerde Staten de Nota Krachtig Zeeland vastgesteld. Hierin worden de kwaliteiten en de toekomst van Zeeland beschreven en doorvertaald naar concrete beleidsonderwerpen. De nota is de basis voor bestuurlijk overleg met gemeenten, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Daarnaast geeft het inzicht in mogelijke beleidsveranderingen die gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Bij het opstellen van onderhavig bestemmingsplan is kennis genomen van deze nota.

Provinciale ruimtelijke verordening (september 2012)

De hoofddoelstellingen van het omgevingsplan zijn door Provincie Zeeland juridisch vormgegeven in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (VRPZ) zoals bedoeld in artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De VRPZ is eveneens vastgesteld op 29 september 2012. De artikelen uit deze verordening zijn in acht genomen bij het opstellen van onderhavig bestemmingsplan.

Conclusie
Het provinciaal beleid gaat niet specifiek in op de aansluiting A58. Wel dienen de sectorale aspecten zoals geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid afgewogen te worden.

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie #Goes 2040 (juni 2012)

In de structuurvisie wordt gesteld dat Goes in 2040 een florerende centrumgemeente is met een breed aanbod aan voorzieningen en werkgelegenheid voor de inwoners van de Bevelanden. Op een aantal terreinen wordt beoogd de verzorgende functie een veel groter gebied te bereiken dan de Bevelanden. Het gaat hierbij om de zakelijke dienstverlening, specifieke vormen van onderwijs, de gezondheidszorg in vele gedaanten en aan vrije tijdsvoorzieningen. Er is opgenomen dat Goes een aantrekkelijke gemeente dient te zijn voor toeristen door de voorzieningen aan het water en haar veelzijdige historische centrum.

De gemeente wil daarom blijven investeren in de toekomst van de stad, door te vernieuwen, te verbeteren en te groeien. Opgenomen is dat Goes de ambitie heeft verder te groeien in haar rol als (boven)regionale centrumgemeente. Veel van de projecten die in die in de structuurvisie worden benoemd zijn daarop gericht. De ambitie is om al die projecten te realiseren en de blik open te houden voor nieuwe kansen.

Economisch knooppunt
In de structuurvisie is opgenomen dat Goes een uitstekende locatie is voor de verdere bundeling van werkgelegenheid en voorzieningen in Midden-Zeeland. De centrale ligging en de reeds aanwezige voorzieningen en werkgelegenheid vormen daarvoor de basis. In de structuurvisie is gesteld dat een goede bereikbaarheid en voldoende parkeervoorzieningen bij de binnenstad van groot belang zijn waarbij de nieuwe aansluiting A58 een belangrijke rol speelt. De nieuwe aansluiting zorgt er voor dat de bestaande infrastructuur minder belast wordt.

Groei en ontwikkeling
Om een vitale centrumgemeente te blijven wordt aangegeven dat Goes inspeelt op nieuwe ontwikkelingen en er voor zorgt nieuwe ontwikkelingen te kunnen huisvesten. Daarbij zal het steeds minder gaan om grotere stadsuitbreidingen en steeds vaker om transformatie en herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Dit zijn vaak lastige opgaven maar vernieuwing van bestaand stedelijk gebied is noodzakelijk om de stad op lange termijn gezond te houden. Grote opgaven die genoemd zijn binnen het bestaand stedelijk gebied zijn de Goese Schans en de stationomgeving.

Voor woningbouw is opgenomen dat de op dit moment al daartoe geoormerkte locaties waarschijnlijk voldoende ruimte bieden. Wel is er uitbreidingsruimte nodig voor werken, zorg en vrije tijd. Als nieuwe locatie voor een bedrijventerrein wordt beoogd in te zetten op de Zuidwestrand (Poel V). De Zuidoost rand nabij het ziekenhuis wordt gezien als locatie voor nieuwe zorgfuncties.
De Noordwest en Noordoost randen en het gebied bij het Poelbos worden geschikt bevonden voor stadsrecreatie, groen en vrijetijdsfuncties. Voor toeristen wordt beoogd de recreatieve potentie van de randen aan het Veerse Meer en de Oosterschelde verder uit te bouwen.

Van kwantiteit naar kwaliteit
In de structuurvisie wordt gesteld dat de nadruk steeds meer zal komen te liggen op het sturen op kwaliteit en inhoud bij ruimtelijke processen. Waar voorheen de nadruk lag op het creëren van ruimte voor een nieuw programma en de kwaliteitseisen daarop volgden zal in de toekomst een juiste ruimtelijke inpassing en een programma dat voldoet aan de (huidige) vraag nog sterker een vestigingsvoorwaarde zijn. Burgers, bedrijven en dienstverleners zijn op zoek naar een omgeving met zoveel mogelijk aantrekkelijke functies en factoren zoals goede bereikbaarheid, goed onderwijs, winkelaanbod, arbeidspotentieel, recreatiemogelijkheden en cultuuraanbod. De bestaande functies en voorzieningen vormen het fundament voor de toekomst en op basis daarvan ziet Goes die toekomst met vertrouwen tegemoet. Opgenomen is dat het levendige en aantrekkelijke historische centrum een van de kwaliteiten is die Goes koestert. Sport, welzijn en cultuur proberen zo goed mogelijk in te spelen op de verwachte (demografische) ontwikkelingen en de kwaliteit van de voorzieningen zo hoog mogelijk te houden.

Bijvoorbeeld door slimme combinaties van functies en met multifunctionele gebouwen. Binnen woonservicegebieden die de hele gemeente bestrijken, en ieder een eigen serviceniveau kennen, wordt een samenhangend pakket aan diensten en voorzieningen geboden.

In de structuurvisie wordt belang gehecht aan energie-efficiënte en duurzame energie-opwekking bij zowel nieuwe ontwikkelingen, als ook bij vernieuwing van het bestaand stedelijk gebied.

Dorpen en buitengebied
Er is in de structuurvisie opgenomen dat in de dorpen rond Goes wonen voorop staat, bestaande voorzieningen worden gekoesterd maar op termijn niet allemaal in de huidige vorm in stand kunnen worden gehouden. Gesteld wordt dat het zoeken naar slimme combinaties en alternatieven steeds meer nodig zal zijn. Aanpak van zwakke plekken zoals vervallen panden is nodig om de woonomgeving gezond te houden. In het buitengebied blijft de nadruk liggen op de akkerbouw maar er ontstaan steeds meer koppelingen met recreatie en landschapsontwikkeling. Nieuwe ontwikkelingen worden zodanig ingepast dat ze de onderscheidende kenmerken van de verschillende landschapstypen versterken. Gesteld is dat de herkenbaarheid van het Schengegebied als landschappelijke eenheid wordt vergroot.

Gemeentelijk Verkeers en Vervoersplan (GVVP) (augustus 2003)

In het GVVP worden maatregelen genoemd die in het verlengde liggen van het bestaande verkeersbeleid (verbeteren verkeersveiligheid, verbeteren fietsvoorzieningen, doorstroming autoverkeer). Het betreffen maatregelen die afgestemd zijn op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en maatregelen die mogelijk diep ingrijpen op bestaand beleid. Er is tevens een beoordelingskader opgenomen om beleidsmatig de vinger aan de pols te houden.

Beleid en toekomstige verkeerskwesties in Goes zullen aan dit kader worden getoetst. In het GVVP is bewust gekozen voor een integrale benadering van alle mobiliteitsdeelnemers op basis van een geografische indeling, waardoor de visie overzichtelijk aanschouwelijk is gemaakt.

Conclusie
De aansluiting A58 is reeds opgenomen in de Structuurvisie Goes#2040 en het GVVP en als zodanig in overeenstemming met het gemeentelijk beleid.

HOOFDSTUK 3 Inventarisatie en analyse

3.1 Landschap

Het huidige landschap van het plangebied heeft aan de zuidzijde een agrarische functie met daarin de ontsluitingswegen naar de kernen ’s-Gravenpolder en ’s-Heer Abtskerke in de gemeente Borsele. Het agrarisch gebruik bestaat voornamelijk boomgaarden en landbouw. Historisch nog relevante sporen zijn zo goed als verdwenen door een eerdere ruilverkaveling en de aanleg van de snelweg A58 in de jaren zeventig van de vorige eeuw.

Aan de noordzijde in en van het plangebied is het een stedelijk landschap in ontwikkeling, inclusief een stedelijke hoofdgroenstructuur met bedrijven, zorg, kantoren en wonen. De (museum)spoorlijn doorsnijdt het gebied en wordt aan weerszijden omringd door een groene zone. Ten oosten van de spoorlijn is voornamelijk woongebied (in ontwikkeling) aanwezig en ten westen van de spoorlijn is het moderne bedrijventerrein de Poel II in ontwikkeling.

3.2 Functionele opbouw van het gebied

Het plangebied aan de noordzijde van de A58 is onderdeel geworden van het stedelijk gebied Goes, met de daarbij behorende stedelijke functies als bedrijven, wonen, zorg, verkeersbestemmingen, groen, maatschappelijke doeleinden. De Nansenbaan is de belangrijkste gebiedsontsluitingsweg voor het bedrijventerrein De Poel II en in de toekomst mogelijk ook voor Aria. De woonwijk Aria ontwikkelt zich in de richting van de Nansenbaan. De zone tussen de A58 en de Nansenbaan heeft ten oosten van de spoorlijn de bestemming Maatschappelijk en ten westen hiervan een bedrijfsbestemming. Aan de zuidzijde, in de gemeente Borsele, heeft het plangebied een duurzame agrarische functie met akkerbouw en enkele boomgaarden.

3.3 Ruimtelijke opbouw van het gebied

Het gebied ten noorden van de snelweg tranformeert langzaam tot stedelijk gebied. Er ligt een bedrijvenbestemming aan de westzijde van de (museum)spoorlijn en wonen en een maatschappelijke bestemming aan de oostzijde. Het ruimtelijke karakter van de beoogde ontwikkeling past bij de regionale vraag en zal waar mogelijk afgestemd worden op de specifieke vraag. De ruimtelijke dragers van het gebied zijn de hoofdontsluitingsweg de Nansenbaan, de groenstructuur langs de (museum)spoorlijn en het groen met waterpartijen langs de A58.

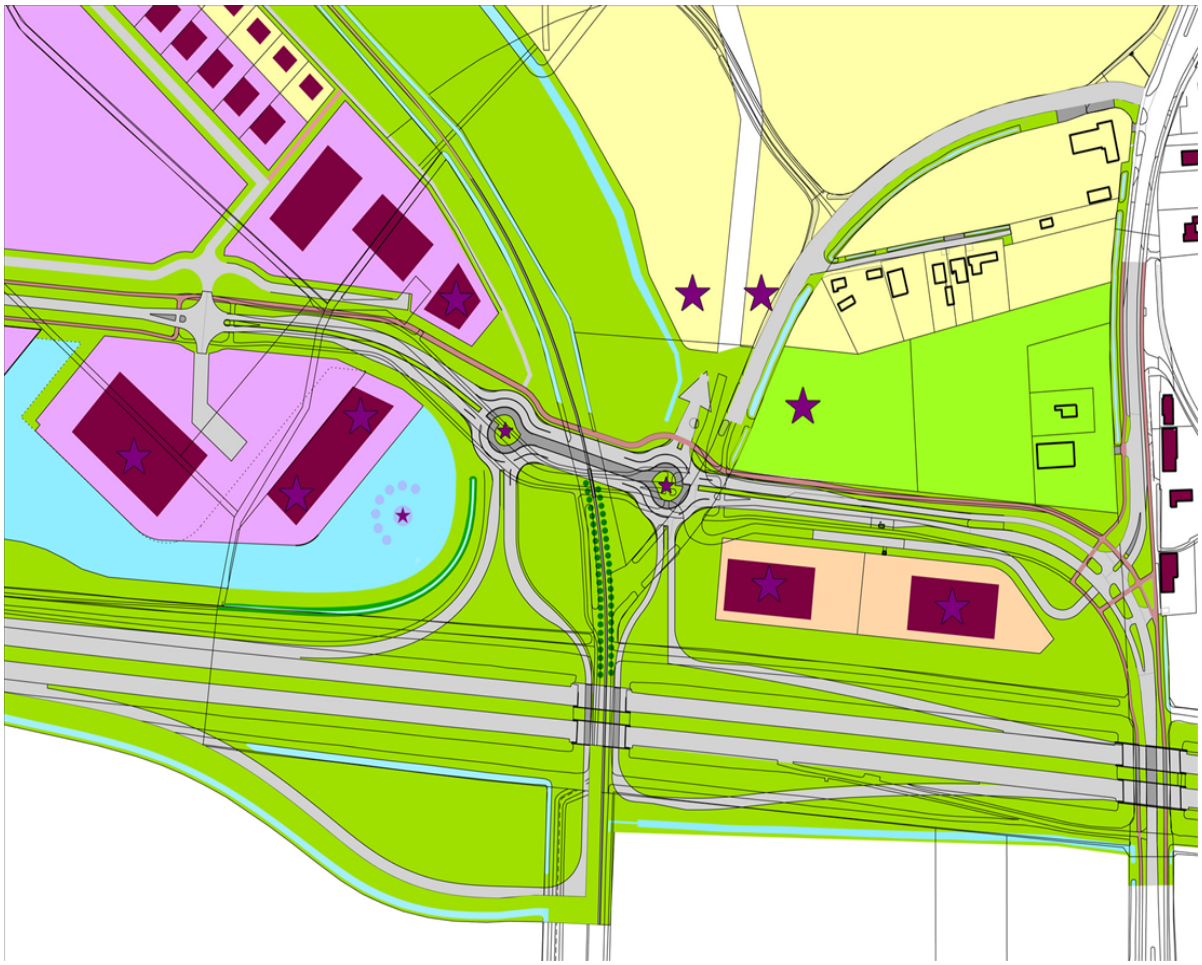
3.4 Kwaliteiten en potentiele ontwikkelingslocaties

Door de aansluiting op de A58 wordt de directe omgeving van de aansluiting, maar ook een groot aantal andere gebieden in Goes zuid aantrekkelijker voor bedrijven en bewoners. Dit omdat de bereikbaarheid sterk verbeterd. Zowel het bedrijventerrein de Poel II, het woongebied Aria (en de noordelijk hiervan gelegen woongebieden) als de omgeving van het ziekenhuis en Emergis zullen hiervan de voordelen ondervinden.
Om de aansluiting mogelijk te maken zijn bestaande bedrijfsfuncties ten noorden en ten zuiden van de Nansenbaan herschikt om tot een hoogwaardige entree van Goes te komen.

HOOFDSTUK 4 Visie op het plangebied

4.1 Deelgebieden

De inpassing van de aansluiting van de A58 op de Nansenbaan leidt tot het verschuiven en ordenen van de huidige bedrijfbestemming, agrarische bestemming, verkeersbestemming, groenbestemming en water. De hoofdopzet van de verschillende te onderscheiden deelgebieden blijft echter hetzelfde. Aan de noordzijde van de A58 zijn de uitgeefbare gronden van het bedrijventerrein de Poel II enigszins herschikt om tot een representatieve entree van de stad te komen. Het accent blijft hier liggen op bedrijvigheid.
Ten oosten van de spoorlijn blijven de huidige structuur verkavelingsstructuur en verkeersrelaties (op de aansluiting na) ongewijzigd. Ten zuiden van de A58 vervalt het naast het spoorlijntje gelegen fietspad onder de A58 en komt er een verbindingslus voor in de plaats. Fietsverkeer wordt via de 's-Gravenpolderseweg geleid. Ten zuiden van de A58 wordt de agrarische bestemming enigszins verkleind en omgezet in verkeersdoeleinden ten behoeve van de nieuwe verbindingslus.



4.2 Streefbeeld deelgebieden

De nieuwe aansluiting A58 is ingebed in een gebied in ontwikkeling, waardoor het stedelijk aandoende karakter wordt versterkt. Om de nieuwe aansluiting ruimtelijk goed in te passen is aan de westzijde het eerste zogenaamde werkeiland vergroot en wordt dit nu ook aan de zijde van de aansluiting omzoomd door water. Hierdoor is een hoogwaardige entree van de stad ruimtelijk goed ingebed. Aan de oostzijde krult de aansluiting zich om de reeds beschikbare maatschappelijke kavels om aan te sluiten op de nieuwe rotondes op de Nansenbaan. Aan de noordzijde van de snelweg zal een (reeds gepland)

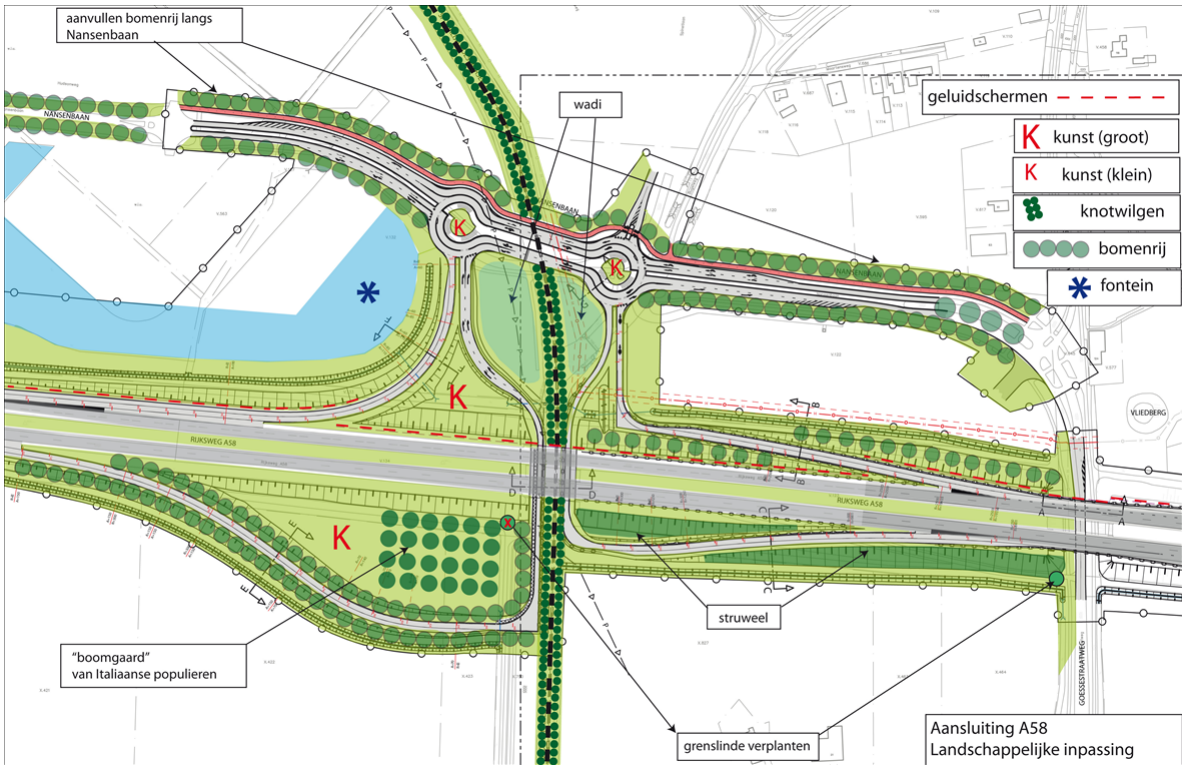
transparant glazen geluidscherm er voor zorgen dat dat de geluidsbelasting op de gevels van de woningen van Aria en de Groe voldoet aan de geldende normen.
De zuidzijde van de A58 behoud zijn agrarische functies. De nieuwe aansluiting heeft tot gevolg dat de verbindingsbogen hier een beperkt deel van af zullen halen, maar verder blijft de oorspronkelijke functie gehandhaafd.

4.3 Verkeer

De aansluiting op de A58 takt middels een kluifrotonde op de Nansenbaan. Midden in de kluif bevind zich de spoorwegovergang voor de (museum)spoorlijn. De rotonde kent een dubbele rijbaan en beschikt hierdoor over voldoende capaciteit.
Vanuit de richting Middelburg verlaat men de snelweg aan de zuidzijde om ten westen van de spoorlijn onder het viaduct door te rijden. Hier komt men uit op het westelijke gedeelte van kluifrotonde. Om vanuit Goes in de richting van Middelburg te rijden kan aan de westzijde van het spoor de oprit naar de snelweg genomen worden.
Vanuit de richting Bergen op Zoom buigt de aansluiting zich om de geplande kavel van het crematorium en komt uit op het oostelijke deel van de kluifrotonde. Om vanuit Goes in de richting van Bergen op Zoom te rijden gaat de oprit vanaf de rotonde aan de oostzijde van het spoor onder de A58 door om daarna snel hoogte te winnen om over het viaduct over de ’s-Gravenpolderseweg mee te gaan.

Het naast het spoorlijntje gelegen fietspad onder de A58 komt te vervallen. Op het grondgebied van Goes wordt deze vervangen door een route langs de 's-Gravenpolderseweg. Op Borsels grondgebied wordt het in 2012 aangelegde fietspad langs de Kloetingseweg doorgetrokken naar de reeds bestaande fietsvoorzieningen langs de Goesestraatweg.
Het Waterschap Scheldestromen heeft, bij brief van 8 januari 2015, aangegeven dat wegens het vervallen van de bestaande fietsverbinding langs het spoorlijntje ,er bij de start van de werkzaamheden ten behoeve van de aansluiting Goes - A58 een volwaardige alternatieve route voor het fietsverkeer van en naar Goes aanwezig moet zijn. Zij wil daartoe in 2016 deze fietsverbinding aanleggen.

4.4 Groen



In het groenplan rond de aansluiting wordt aangehaakt op reeds bestaande beplantingsthema's. Langs de Nansenbaan wordt de bomenrij aangevuld zodat de continuiteit hiervan is gewaarborgd. De afritten van de A58 worden aangezet met enkele bomenrijen waardoor het zicht onder de bomen door op de Poel gehandhaafd blijft. Aan de zuidzijde van de A58 vormt een carre met italiaanse populieren een bijzonder element in de lus van de afrit. De oprit in oostelijke richting wordt hier begeleid door struweel zoals dat ook op vele andere plekken langs de A58 het geval is.
Bij het viaduct van de (museum)spoorlijn is enkele jaren geleden een grenslinde geplant (op de grens van Borsele en Goes. In het beplantingsvoorstel wordt deze Linde verplaatst naar een plek bij het viaduct van de 's-Gravenpolderseweg.
De (museum)spoorlijn in noord-zuidelijke richting wordt geaccentueerd door een rij knotwilgen aan weerszijden.
Tussen de A58 en de Nansenbaan bevindt zich verder geen opgaand groen, maar bestaat het beeld uit gras, wadi's en waterpartijen. Hier is plaats voor enkele bijzondere kunstwerken.

4.5 Conclusies

De aansluiting van de A58 wordt op een goede ruimtelijke manier ingepast in de stedenbouwkundige structuur van Goes-zuid. De aansluiting vind hierbij aansluiting bij een aantal reeds in gang gezette ruimtelijke ontwikkelingen in de Poel, Aria en het Zorgpark. Samen zorgen deze voor een nieuwe representatieve entree van Goes.

HOOFDSTUK 5 Sectorale aspecten

Alhoewel het bestemmingsplan (de regels en de verbeelding) alleen betrekking heeft op het grondgebied van de gemeente Goes wordt in dit hoofdstuk het totale plangebied waar de ruimtelijke ingreep betrekking op heeft beschouwd. Dit omdat de sectorale aspecten zich niets aantrekken van een gemeentegrens.

5.1 Archeologie

Archeologie
Archeologische sporen en resten in de bodem van de gemeente Goes vormen een spiegel van duizenden jaren bewoningsgeschiedenis. Dit zogenaamde 'bodemarchief' is van maatschappelijk belang, omdat het voor het grootste deel van het verleden de enige bron van informatie is. Tegelijkertijd is dit bodemarchief kwetsbaar voor allerhande ingrepen en vormen van gebruik die nu eenmaal verband houden met wonen, werken en recreëren. Om te voorkomen dat de archeologische informatie ongezien verloren gaat, is het noodzakelijk dat gemeenten in het ruimtelijk beleid waarborgen inbouwen voor de omgang met dit bodemarchief. Dit is een uitvloeisel van het Verdrag van Malta dat in 1992 door Nederland werd ondertekend en in 2007 via de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is geïmplementeerd in de Nederlandse Monumentenwet. Gecombineerd met de Wet ruimtelijke ordening (Wro), die op 1 juli 2008 in werking is getreden en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), die op 1 oktober 2010 in werking is getreden, is behoud en beheer van het bodemarchief daarmee integraal verankerd in de ruimtelijke werkprocessen van de gemeenten. De uitvoering van de Monumentenwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is daarmee een primair gemeentelijke opgave geworden.

Gemeentelijk archeologiebeleid
Ten behoeve hiervan heeft de gemeente Goes een gemeentelijk archeologiebeleid ontwikkeld, dat op 15 december 2011 is vastgesteld. Hiermee wil de gemeente niet alleen voldoen aan de wettelijke verplichtingen omtrent archeologie maar ook een formeel afwegingskader bieden bij ruimtelijke ontwikkelingen.

- Het beleid is gebaseerd op een analyse van de plaatselijke situatie en geeft aan wanneer archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Het rapport "Archeologiebeleid gemeente Goes" (d.d. 30 juni 2011) bestaat uit een "Deel A: Beleidsnota archeologie" en een "Deel B: Toelichting beleidskaart". Deel B is een (ruimtelijke) uitwerking van het archeologiebeleid (deel A). Deze uitwerking bestaat uit vier maatregelenkaarten gerelateerd aan de in de Zeeuwse ondergrond voorkomende geologische lagen. Maatregelenkaarten 1 tot en met 4 hebben respectievelijk betrekking op het laagpakket van Walcheren, het Hollandveen, het laagpakket van Wormer en het pleistocene dekzand. Op basis van deze beleidskaarten wordt bepaald of voor een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling op een specifieke locatie en diepte al dan niet archeologisch onderzoek moet plaatsvinden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in 8 categorieën, waarvan enkele categorieën bekende archeologische waardevolle gebieden omvatten en andere een bepaalde verwachtingswaarde op archeologische vondsten weergeven. Aan elke categorie, uitgezonderd categorie 1, is een aan oppervlakte van grondverstoring gebonden vrijstelling voor archeologisch onderzoek gekoppeld. Bij alle categorieën, wederom uitgezonderd categorie 1, geldt in ieder geval dat geen onderzoek hoeft plaats te vinden indien de bodem niet dieper dan 40 cm wordt verstoord. De gehanteerde categorieën zijn:

- Categorie 1: archeologisch rijksmonument; hiervoor is altijd een monumentenvergunning nodig;
- Categorie 2: terrein van archeologische waarde; geen onderzoeksplicht indien minder dan 50 m^2 wordt verstoord;

- Categorie 3: stads- en dorpskernen van een specifieke archeologische verwachting; geen onderzoeksplicht indien minder dan 50 m^2 wordt verstoord;
- Categorie 4: hoge verwachtingswaarde op archeologische vondsten; geen onderzoeksplicht indien minder dan 250 m^2 wordt verstoord;
- Categorie 5: matige verwachtingswaarde op archeologische vondsten; geen onderzoeksplicht indien minder dan 500 m^2 wordt verstoord;
- Categorie 6: lage verwachtingswaarde op archeologische vondsten; geen onderzoeksplicht;
- Categorie 7: verwachting van maritieme vondsten; hiervoor is altijd overleg met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed nodig;
- Categorie 8: archeologische vondsten worden niet verwacht; geen onderzoeksplicht.

Toetsing archeologiebeleid
Op maatregelenkaart 1 is een terrein van archeologische waarde aanwezig. Het betreft hier gemeentelijke vindplaats "De Poel" (Goes-8). Daarnaast is ook een van rijkswege beschermd terrein aanwezig (AMK 553). De resterende delen van het plangebied hebben op maatregelenkaart 1 een hoge verwachting (categorie 4). Voor de maatregelenkaarten 2 en 3 geldt dat het plangebied uiteen valt in een westelijke, oostelijke en centraal deel. Voor de eerste twee geldt een hoge archeologische verwachting. Het centrale deel kent geen archeologische verwachting. Dezelfde onderverdeling is aanwezig op maatregelenkaart 4 alleen geldt daar voor het westelijke en oostelijke deelgebied een gematigde verwachting. Het centrale deel kent opnieuw geen archeologische verwachting.

Uitgevoerd onderzoek
Archeologisch Bureauonderzoek en Verkennend Booronderzoek, aansluiting A58, Goes (gemeente Goes), Transect-rapport 102, Artefact!, maart 2013.

Onderzoeksresultaten
Naar aanleiding van het archeologisch onderzoek kan het plangebied opgedeeld te worden in twee zones (Bijlage 1, zone A en B). Voor zone A geldt een middelhoge verwachting voor de prehistorie. Reden hiervoor is de aanwezigheid van golvende ruggen van het Laagpakket van Wormer vanaf een diepte van circa 2.49 meter –NAP. Voor het bovenliggende Hollandveenpakket geldt een hoge verwachting voor vindplaatsen uit de Late IJzertijd tot Vroege Middeleeuwen vanaf circa 1.68 meter –NAP. Een deel van de top van het veen is intact en een deel gemoerneerd in zowel de laatromeinse als laatmiddeleeuwse periode. Voor het laagpakket van Walcheren geldt ook een middelhoge verwachting voor de gehele Middeleeuwse periode en een middelhoge verwachting voor de Nieuwe tijd. Hoewel op het cartografisch materiaal geen bebouwing zichtbaar is, wordt niet uitgesloten dat deze er wel geweest is op basis van vindplaatsen in de omgeving.
Voor zone B geldt tot de Vroege Middeleeuwen een lage verwachting. Voor de Middeleeuwse periode geldt een middelhoge of hoge verwachting. Binnen het plangebied bevindt zich een Terrein van zeer hoge archeologische waarde, beschermd van rijkswege (AMKnr. 553), te weten de resten van een vliedberg en omringende nederzetting Sint Maarten ter Groe langs de 's-Gravenpolderseweg. Hier hebben meerdere hofstedes en woonhuizen gestaan vanaf de Late Middeleeuwen tot de Nieuwe tijd. De huidige begrenzing van het monument is op basis van beperkt archeologisch onderzoek tot stand gekomen. Aangenomen wordt dat het terrein van de nederzetting groter was en dat dit dus binnen het plangebied verwacht kan worden.

Advies
Omdat een groot deel van de aansluiting in zone A is gesitueerd en hier een deel van het Hollandveen intact lijkt te zijn, is hier aanvullend archeologisch onderzoek nodig indien dieper dan 1.68 meter –NAP verstoord zal worden (zie bijlage 1, zone A). Ter plaatse van zone B en rondom het archeologisch rijksmonument van de vliedberg is archeologisch onderzoek noodzakelijk indien dieper dan 0.40 meter onder maaiveld verstoord wordt. Indien ter plaatse van het rijksmonument wordt verstoord (vanaf het maaiveld), zal bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed een monumentenvergunning moeten worden aangevraagd.
De aard van het onderzoek hangt af van de aard van de verstoring en zal in overleg met de adviseur archeologie van de betreffende gemeente worden bepaald indien de civiel technische uitwerking is

afgerond. Rekening moet worden gehouden met een Archeologische Begeleiding van een deel van de werkzaamheden. Dit zal met name gelden voor de te graven watergangen en waterberging.
Direct langs de eerder aangelegde A58 is de bodem al zodanig verstoord dat hier geen archeologisch onderzoek meer nodig zal zijn. Dit heeft met name betrekking op de bouw van pilaren ten behoeve van de verhoogde ligging van de aansluiting.

Ondanks dat in sommige delen van het plangebied geen archeologische vervolgonderzoek noodzakelijk is, is het niet uit te sluiten dat, gezien de lage verwachting, toch relevante archeologische sporen en vondsten in de bodem verborgen zijn. Wanneer deze tijdens werkzaamheden worden aangetroffen geldt hiervoor een wettelijke meldingsplicht op grond van artikel 53 van de Monumentenwet.

5.2 Bodem

Algemeen beleidskader.

Sinds 1 juli 2008 is het Besluit Bodemkwaliteit van kracht waarin in het bijzonder kwaliteitseisen zijn gesteld voor verschillende gebieden die gekoppeld zijn aan de (toekomstige) gebruiksfuncties. Voor de gehele gemeente Goes zijn hiervoor op 30 januari 2014 een nieuwe Nota Bodembeheer en Bodemkwaliteitskaart (Bkk) vastgesteld. In de gemeente Borsele zijn de geldende Nota en Bkk vastgesteld op 1 oktober 2009. In de Bkk's zijn beide gemeentes ingedeeld in zones van min of meer gelijke kwaliteit. Daarin zijn kwaliteitszones aangegeven die bepaald zijn op basis van historie en onderzoeksresultaten. Daardoor is het onder voorwaarden mogelijk om licht verontreinigende grond buiten werken als bodem te hergebruiken. Voor de voor een bestemmingsplan geldende gebiedsindeling en nadere uitwerking van toetsingskaders en toelichting wordt verwezen naar de Nota en Bkk van beide gemeenten. In de Nota en de bijbehorende bodemkwaliteitskaart zijn zowel het generiek als gebiedsspecifiek beleidskader uitgewerkt.

In de Nota staat voor de verschillende kwaliteitszones aangegeven welke bewijsmiddelen (bijvoorbeeld partijkeuringen) noodzakelijk zijn bij hergebruik in diezelfde of andere zones. Op basis van de aangetroffen concentraties zijn er 3 kwaliteitsklassen opgenomen te weten Achtergrondwaarde, Wonen en Industrie. Door het gebruik van enkele slecht afbreekbare bestrijdingsmiddelen in het verleden, zoals DDT, is in Goes onderscheid gemaakt voor de gebieden met boomgaarden tot en met 1980 en de periode daarna. In Borsele ligt die grens bij 1970 en daarbij nog een nuancering voor boomgaarden die aanwezig waren tussen 1936 en 1960.

Binnen het generiek beleid gelden algemene landelijke regels/normen voor het toepassen van grond en bagger in het kader van het Besluit bodemkwaliteit. Daarbij wordt getoetst aan zowel de bodem-kwaliteitsklasse als de bodemfunctieklasse, waarbij de strengste (schoonste) klasse bepalend is, *dus of kwaliteitsklasse of functieklasse. Om de mogelijkheden voor hergebruik van grond te verruimen, zijn enkele specifieke beleidskeuzes vastgesteld. Bij gebiedsspecifiek beleid geldt wel het zgn. standstill op gebiedsniveau.*
Binnen het gebiedsspecifiek beleid kunnen afwijkende lokale beleidskeuzes worden gemaakt die afwijken van het generiek kader, waaronder het vaststellen van Lokale Maximale Waarden (LMW). LMW zijn gebiedsspecifieke toepassingsnormen die afgeleid zijn van de plaatselijk voorkomende concentraties en daarmee afwijken van het generieke kader. Daarbij is tevens een toetsing van o.a. milieuhygiënische risico's nodig.
Hierdoor is het mogelijk om de in een licht verontreinigde zone vrijgekomen licht verontreinigde grond toe te passen in diezelfde of in een andere zone met een vergelijkbare of mindere kwaliteit, mits sprake is van standstill op gebiedsniveau. De belangrijkste randvoorwaarde hierbij is dat over het algemeen de hergebruikte grond van gelijke of betere kwaliteit dient te zijn dan de kwaliteit van de ontvangende bodem (zie ook de bijlagen 5 en 7 uit de Nota Bodembeheer). Voor grond met bestrijdingsmiddelen gelden specifiekere eisen. De verhoogde LMW gelden daarbij wel alleen voor grond en bagger uit het eigen bodembeheersgebied.

De bodemfunctieklassen zijn aangegeven op de bodemfunctiekaarten in de Nota's. Het doel daarvan is om de terugsaneerwaarden bij bodemsaneringen te bepalen en daarnaast bij generieke situaties de

toepassingseisen voor grondverzet te bepalen op basis van zowel de bodemkwaliteitsklasse als de functieklasse (dubbele toetsing).

Voor de wegbermen buiten de bebouwde kommen geldt de Bodemkwaliteitskaart en de Nota bodembeheer voor wegbermen in de provincie Zeeland van 2013/2014. Deze Bkk met Nota is in 2014 vastgesteld.

Indien de grond uit het Goese grondgebied niet toegepast kan worden binnen de gemeente Goes dan gelden de Bodemkwaliteitskaarten en de Nota's bodembeheer van de gemeente waar de grond wordt toegepast. Hetzelfde geldt voor grond uit het grondgebied Borsele als deze grond niet binnen de gemeente Borsele kan worden toegepast.
Een andere mogelijkheid is om een AP04-partijkeuring uit te voeren conform de geldende richtlijnen. Hiermee worden de afzetmogelijkheden vergroot. Grondtransport en -toepassing dienen gemeld te worden op de website www.meldpuntbodemkwaliteit.nl.

Omdat het hier een civieltechnisch werk betreft dat zowel in de gemeente Goes als Borsele wordt uitgevoerd, is het aan te bevelen om voor dit specifieke geval te toetsen in hoeverre de voorwaarden in de Nota's Bodembeheer van beide gemeenten overeenkomen t.a.v. keuring en uitwisselingsmogelijkheid van grond binnen dit werk.

Gebiedsinformatie.
In verband met verhoogde Locale Maximale Waarden voor met name bestrijdingsmiddelen binnen delen van dit (bestemmings-)plangebied geldt voor die gebiedsdelen het Gebiedsspecifiek beleid. Voor dit project gelden zowel het generiek als het gebiedsspecifiek kader.

In het verleden zijn in het bijzonder op het noordelijk deel diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Daarbij zijn plaatselijk lichte verontreinigingen aangetroffen. In 2011 is een historisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van dit project. Daarin zijn de eventuele risico's e.d. in beeld gebracht.

Zones waarvoor gebiedsspecifieke toepassingseisen gelden.
Voor de algemene bodemkwaliteit van het gebied valt het gedeelte boven de A58 binnen de Bodemkwaliteitskaart van de gemeente Goes.
Voor het zuidelijk deel, de aansluitlussen aan de zuidkant, is de Bodemkwaliteitskaart van de gemeente Borsele van toepassing.

Binnen dit bestemmingsplangebied zijn, gerelateerd aan hun ontstaansgeschiedenis, op de bodemkwaliteitskaart de volgende de kwaliteitszones voor de ondergrond te onderscheiden:
- voor Goes: "Buitengebied en naoorlogse bebouwing", "Bedrijfsterrein De Poel" en "Zone bestrijdingsmiddelen (boomgaarden t/m 1980)" en
- voor Borsele: de kwaliteitszones "Buitengebied en woonwijken >1960", "Boomgaarden in 1936 en 1960" en "Overige boomgaardenperiodes t/m 1970".

Voor de ondergrond is het gebied grotendeels ingedeeld in de kwaliteitszone Achtergrondwaarde. In verband met de aanwezigheid van een aantal bestrijdingsmiddelen geldt ter plaatse van (voormalige) boomgaarden voor de bovengrond de kwaliteitsklasse industrie, waardoor er toepassingseisen van kracht zijn. Uitzondering op de algemene bodemkwaliteit betreft de spoorlijn en het opslagterrein aan de zuidwestzijde, welke als verdacht gebied aangemerkt moet worden.

Voor de wegbermen van de rijksweg A58 is de Nota bodembeheer inclusief bodemkwaliteitskaart voor wegbermen in de provincie Zeeland van toepassing.

Ter plaatse van de zuidelijke aansluitingen waren in het verleden aan beide zijden boomgaarden aanwezig. Momenteel zijn de percelen aan de oostzijde van de spoorlijn nog boomgaard. Op de plaats van de noordelijke aansluitingen en rotondes waren in het verleden enkele boomgaarden aanwezig. In ieder geval dient op de boomgaardlocaties rekening gehouden te worden met nog aanwezige bestrijdingsmiddelen. Deze parameters dienen meegenomen te worden bij de nog uit te voeren onderzoeken.

Zuidelijk van het viaduct is aan de westzijde van de spoorlijn een opslagplaats aanwezig. Deze wordt momenteel vooral door de gemeente Borsele gebruikt als steenopslag. Ook werden en worden er bielzen opgeslagen. De verharding bestaat uit een puinlaag. Vroeger vond hier op- en overslag op de trein plaats. Gelet op deze activiteiten en de geprojecteerde ontgravingen dient hier nog een gericht bodemonderzoek plaats te vinden.

Tevens dient men alert te zijn op in het verleden gedempte sloten, waarbij mogelijk bodemvreemd materiaal in de dempingen is toegepast.

Bodemverontreinigingen.
In het verleden zijn er verspreid op enkele locaties in het plangebied bodemonderzoeken uitgevoerd. Incidenteel bestaat de kans op mogelijke al of niet bekende (rest-)verontreinigingen. In het bijzonder nabij de aanwezige spoorlijn en (voormalige) boomgaarden zouden enige verontreinigingen aanwezig kunnen zijn. Daarmee moet bij activiteiten in de bodem rekening gehouden worden. Voor de aan- en afvoer van grond binnen het project dienen er kwaliteitsbepalingen gemaakt te worden.

Geldigheid onderzoeksrapporten en bodemtoets bouwen.
In beide gemeenten geldt dat bij grondtransacties, nieuwbouwactiviteiten, functiewijzigingen of herinrichtingen in principe altijd een volledig verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) moet worden uitgevoerd. Een bodemonderzoek dat uitgevoerd is conform NEN 5740 heeft doorgaans een geldigheid van twee jaar als het gebruikt wordt ten behoeve van een transactie en/of bouwaanvraag. In veel gevallen kan deze termijn worden verruimd naar een periode van vijf jaar. Hierbij mag geen wezenlijke verandering in het gebruik of bodemgesteldheid van de locatie hebben plaatsgevonden. De onderzoeksopzet moet voldoen aan de eisen van de NEN 5740. Onderzoek is niet nodig als er sprake is van een niet gevoelige bestemming. Wel zal zeer waarschijnlijk mogelijk onderzoek moeten plaatsvinden voor het grondtransport/-afvoer.

5.3 Water

In deze waterparagraaf zijn tevens de gewijzigde verkaveling van de Poel II opgenomen en de aanpassingen aan het watersysteem in dat gebied. De waterparagraaf is in conceptvorm voorgelegd aan het waterschap.

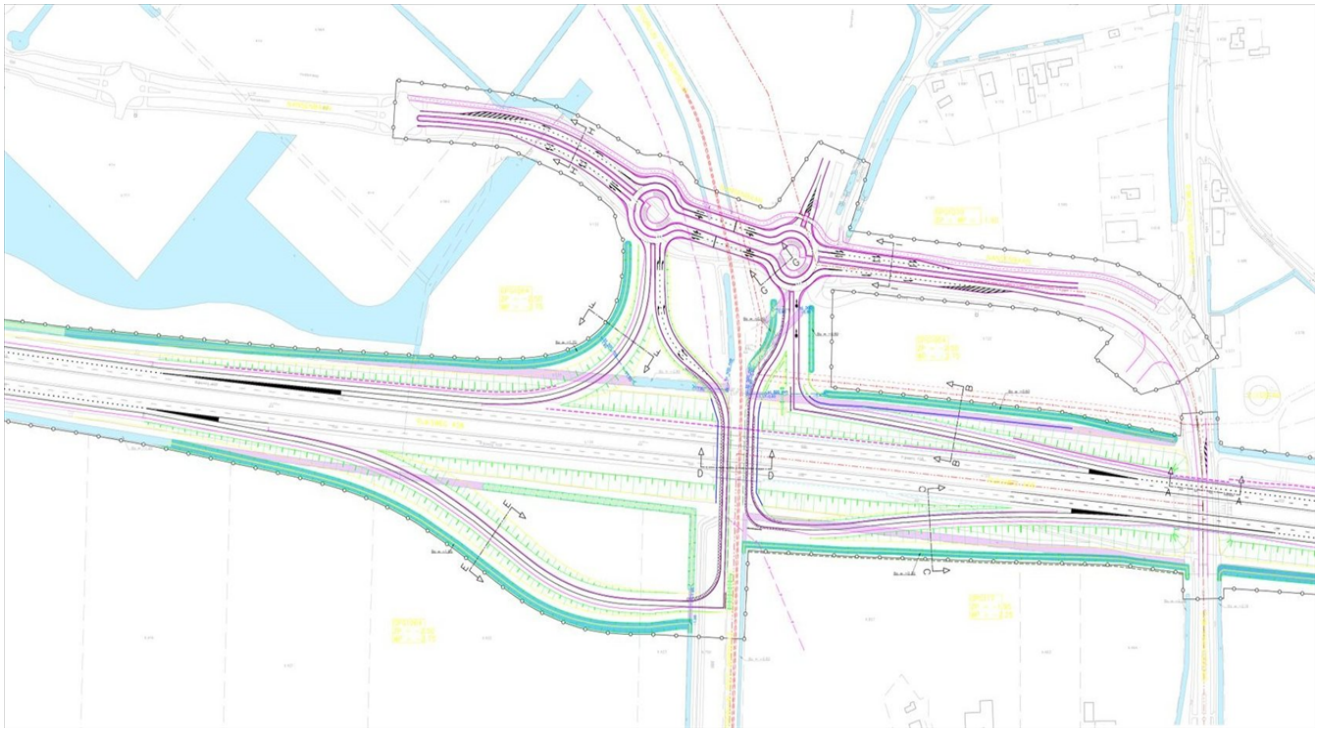
Inleiding
Voorafgaand aan het bestemmingsplan is een variantenstudie uitgevoerd, waarbij verschillende varianten voor de aansluiting de revue hebben gepasseerd. De voorkeursvariant is nader uitgewerkt. In deze waterparagraaf worden de wateraspecten van deze ontwikkeling nader beschreven.

De gemeente Goes streeft ernaar om het watersysteem binnen haar gemeentegrenzen duurzaam in te richten en te onderhouden. Dit doet zij in samenwerking met de waterbeheerder, waterschap Scheldestromen. Het watersysteem moet daarbij voldoen aan gestelde normen van de waterbeheerder en de functies kunnen vervullen zoals die omschreven zijn in het Waterplan Goes. Dit beleidsplan voor water in het bebouwde gebied is opgesteld in samenwerking met het waterschap.

Naast de samenwerking met de waterbeheerder wordt het gemeentelijke beleid ook afgestemd op het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018, waarin de provincie Zeeland het Rijksbeleid doorvertaald en uitwerkt. De doelstelling van het Omgevingsplan ten aanzien van water is een goede kwaliteit van het oppervlaktewater en de waterbodems, een peilbeheer en een aanvaardbaar risico op wateroverlast dat is afgestemd op bestaande en toekomstige functies.

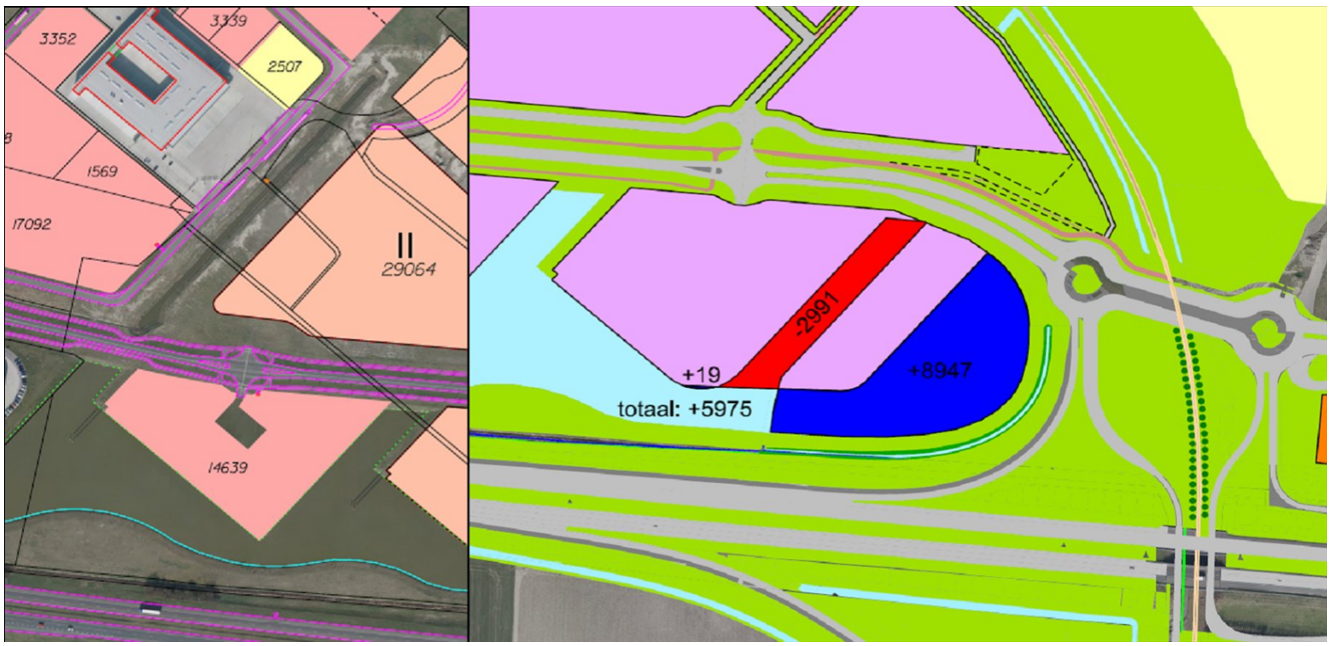
Afbakening plangebied
Het ontwerp van de nieuwe aansluiting is weergegeven op de navolgende figuur. Het bestemmingsplan heeft betrekking op het gedeelte van de aansluiting vanaf de A58 tot aan het bestaande wegennet. De aansluiting bestaat uit een dubbele rotonde aan de noordzijde van de A58 (zogenaamde ‘kluifrotonde’). Aan de noordzijde zijn een toerit en afrit aanwezig en aan de zuidzijde eveneens. Deze zuidelijke aansluiting kan worden bereikt via de bestaande onderdoorgang van de Stoomtrein Goes-Borsele. Aan weerszijden van dit tracé komt een weg te liggen.

Vanaf beide rotondes aan de noordzijde wordt het verkeer richting de Nansenbaan (westelijk) geleid of richting de 's-Gravenpolderseweg (oostelijk). Vanaf één van beide rotondes wordt een aansluiting gemaakt richting de wijk Aria (nabij de aangepaste Maartensweg).



Figuur 1: ontwerp nieuwe aansluiting vanaf A58

Ook de situatie in De Poel II wijzigt. De verkaveling van het bedrijventerrein wordt aangepast. Daarbij wordt tevens bestaand water gedempt en nieuw water gerealiseerd. In de onderstaande figuur is dit zichtbaar gemaakt. Omdat deze aanpassing direct grenst aan de nieuwe aansluiting vanaf de A58 wordt dit meegenomen in deze waterparagraaf.



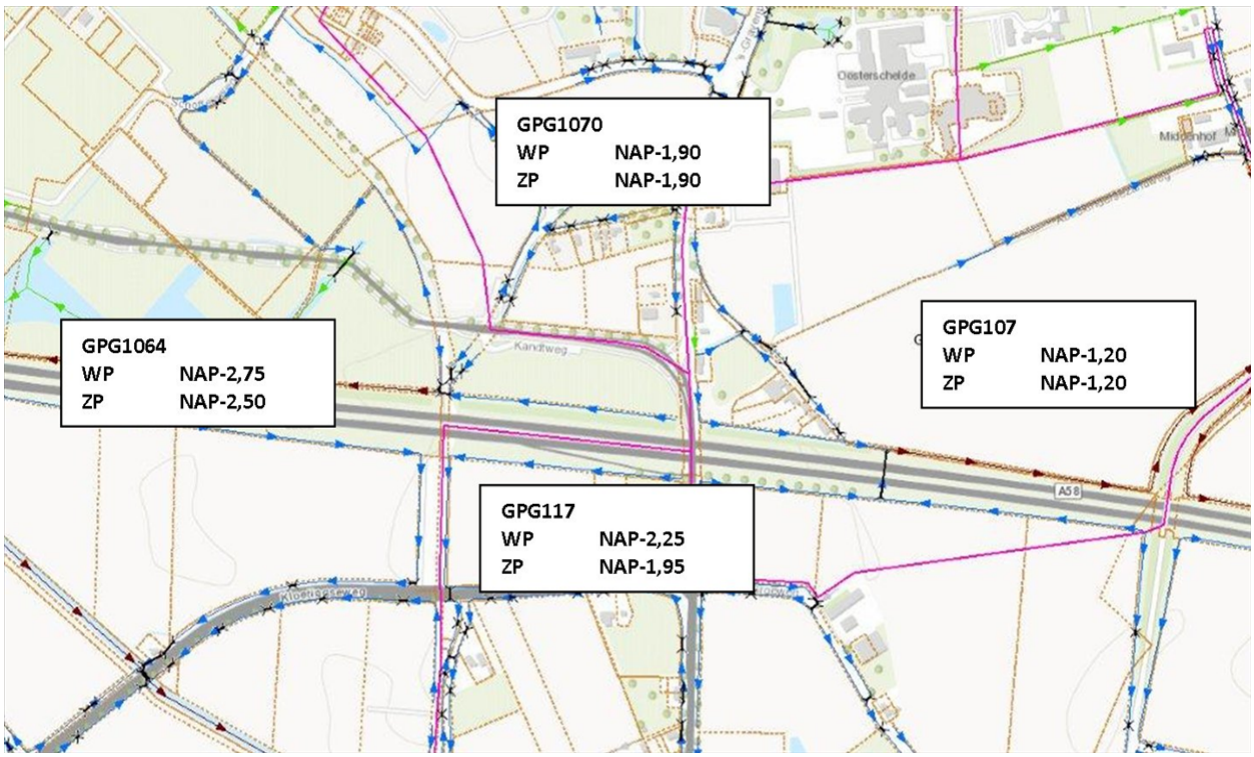
Figuur 2: wijzigingen verkaveling De Poel II

Per saldo wijzigt de uit te geven hoeveelheid vierkante meter van 79.634m² naar 79.630m². Er wordt voor de wijziging 2.991m² oppervlaktewater gedempt en 8.966m² nieuw oppervlaktewater gerealiseerd. Per saldo dus een toename van 5.975m² oppervlaktewater.

Maaiveld
De maaiveldhoogten over het ontwerp variëren aanzienlijk. Rijksweg A58 zelf ligt relatief hoog en steekt uit boven het omringende landschap. Dat komt omdat er ter plaatse van de aansluiting twee bestaande onderdoorgangen zijn (de 's-Gravenpoldersestraat en de Stoomtrein Goes-Borsele). Het niveau van de A58 bedraagt tussen beide onderdoorgangen tussen de NAP+6,00 en NAP+7,00 meter.

Het maaiveldniveau ter plaatse van de Nansenbaan ligt op circa NAP+0,00 meter. In westelijke richting zakt het nog iets tot NAP-0,20 meter, terwijl in het gebied in oostelijke richting, naar de 's-Gravenpolderseweg, stijgt tot circa NAP+0.80 meter.

Oppervlaktewatersysteem
Het plangebied is gelegen binnen verschillende peilgebieden. Het grootste deel van de aansluiting ligt binnen peilgebied GPG1064 met een streefpeil van NAP-2,75meter winterpeil en NAP-2,50 meter zomerpeil. Ten oosten van de 's-Gravenpoldersestraat ligt peilgebied GPG107 met een vast peil van NAP-1,20 meter. Ten zuiden van de A58, tussen de onderdoorgangen van de 's-Gravenpoldersestraat en de Stoomtrein Goes-Borsele, ligt peilgebied GPG117 met een winterpeil van NAP-2,25 meter en een zomerpeil van NAP-1,95. In dit peilgebied is de zuidelijke toerit van de nieuwe aansluiting geprojecteerd. Aan de noordzijde van de kluifrotonde, richting de nieuwbouwwijk Aria, ligt peilgebied GPG1070. Dit peilgebied kent een vast streefpeil van NAP-1,90 meter.



Figuur 3: watersysteem bestaande situatie (bron: www.scheldestromen.nl)

Binnen het plangebied is oppervlaktewater aanwezig in de vorm van enkele sloten (secundaire waterlopen) langs de noord- en zuidzijde van de A58 en in de richting van de nieuwbouwlocatie Aria (secundaire waterlopen) langs de Maartensweg. Daarnaast is er aan de noordzijde van de A58 een primaire waterloop gelegen, parallel aan de Rijksweg. Deze start vanaf de westzijde van de onderdoorgang van de Spoortrein Goes-Borsele en stroomt af in westelijke richting naar de onderdoorgang onder de A58 voor het watersysteem, ter plaatse van de aansluiting met de A256.

De waterlopen kennen enkele duikerverbindingen, met name ter plaatse van kruisingen met wegen. Als gevolg van de nieuwe aansluiting vanaf de A58 zullen enkele secundaire waterlopen worden verlegd of gedempt. Indien er nieuwe duikerverbindingen worden gerealiseerd, moet worden uitgegaan van minimale afmetingen van ∅500 mm of ∅600 mm onder wegen bij secundaire waterlopen. Voor primaire waterlopen wordt de afmeting berekend en aangegeven door het waterschap.

Wateroverlast
Het beleid van de gemeente Goes is er op gericht om wateroverlast tot een minimum te beperken. Bij het ontwerpen van water- en rioleringssystemen wordt gewerkt met maatgevende neerslagsituaties die een vastgestelde frequentie van voorkomen hebben (herhalingstijd). Aan de hand daarvan wordt het ontwerp uitgewerkt.

Voor riolering is dit een korte hevige regenbui, de zogenaamde bui 08 conform de Leidraad Riolering. Dit is een neerslagsituatie van één uur, die statistisch gezien eenmaal per twee jaar optreedt. Rioleringsberekeningen van het plangebied geven geen hydraulische knelpunten aan. Er is geen wateroverlast bekend.

Het oppervlaktewater in stedelijk gebied reageert anders en wordt op overstroming/inundatie getoetst aan een regenbui T=100 (maatgevende neerslagsituatie die statistisch gezien eenmaal per honderd jaar optreedt). Conform landelijke afspraken (NBW) mag er bij deze neerslagsituatie geen inundatie optreden vanuit het oppervlaktewater. Het waterschap heeft op basis van berekeningen het bijbehorende maximale peil voor peilgebied GPG1064 (streefpeil NAP-2,50/-2,75 meter) bepaald op NAP-1,05 meter en voor peilgebied GPG117 (streefpeil NAP-1,95/-2,25 meter) op NAP-1,10 meter. Het bovenstaande betekent dat er voor die statische bui (T=100) geen inundatie optreedt.

Als gevolg van de aanleg van de nieuwe aansluiting wordt er nieuwe verharding in het gebied aangebracht. Nieuwe verharding leidt tot een toename van versneld afstromend hemelwater. Dit afstromende hemelwater dient te worden geborgen in het oppervlaktewatersysteem. Hiervoor geldt als norm dat voor iedere nieuwe m^2 verharding er 75 mm waterberging gerealiseerd moet worden. Daarnaast worden er waterlopen gedempt en/of omgelegd. Ook de hoeveelheid gedempt water dient één op één te worden gecompenseerd. De omvang van de nieuwe verharding is ingeschat op ruim 1 ha (lengte 1.800 meter maal een gemiddelde breedte van 6,00 meter). Dit brengt een bergingsvraag van circa 750 m^3 met zich mee. De berging wordt voor een belangrijk deel gevonden in het extra gerealiseerde oppervlaktewater in De Poel II.

Daarnaast kan het realiseren van extra waterlopen binnen de overschietende gronden in de kluifrotonde en langs de op- en afritten zorgen voor enerzijds een goede afvoerroute van het afstromende hemelwater. Anderzijds kan hier waar mogelijk extra berging worden gerealiseerd.

Indien er onverhoopt water op straat optreedt (door een hogere en/of langere neerslagfrequentie en/of door afstroming daarvan), ligt de prioriteit bij het voorkomen dat water vanaf de openbare ruimte woningen instroomt (schade). Om die reden wordt vanuit de gemeente voorgeschreven dat bij nieuwe ontwikkelingen het bouwpeil circa 20 tot 30 cm boven het straatpeil ligt. In het geval van de aansluiting vanaf de A58 is dit niet van toepassing, omdat er geen sprake is van bebouwing.

Bodem- en grondwatersysteem
Volgens de bodemkaart van de provincie Zeeland is het plangebied matig tot sterk zettingsgevoelig. De bodem bestaat in hoofdzaak uit lichte zavel (poldervaaggronden) met een homogeen profiel (bron: www.bodemdata.nl). Uit boringen in het dinoloket is zichtbaar dat er op verschillende locaties een veenlaag van circa 0,5 à 1 meter wordt geconstateerd op een diepte van 2 à 3 meter beneden maaiveld.

Het gebied kent één grondwatertrap. Dit is grondwatertrap VI (GHG 40-80 cm beneden maaiveld en GLG >120 cm beneden maaiveld).

In het plangebied is geen grondwaterbeschermingsgebied, waterwingebied of kwetsbaar gebied gelegen. Er zijn in de nabijheid twee geregistreerde grondwateronttrekkingen. Een landbouwonttrekking aan de zuidzijde van de A58 en één onttrekking voor koude-/warmteopslag voor

de wijk Aria. Aan de oostzijde van de ’s-Gravenpolderseweg is de aanwezigheid van zoetwater aangegeven.

Er zijn geen gevallen van grondwateroverlast binnen het plangebied bekend.

Waterkansenkaart
De provincie Zeeland heeft een waterkansenkaart opgesteld die is opgebouwd uit diverse themakaarten op het gebied van bodem en water. Deze themakaarten geven informatie over verschillende relevante onderwerpen ten aanzien van het water- en grondwatersysteem. Vanuit de waterkansenkaart kunnen het plangebied rondom de nieuwe aansluiting van de A58 de onderstaande conclusies worden getrokken.

- het plangebied is geen aandachtsgebied voor de waterhuishouding;
- het (reeds bebouwde) gebied wordt over het algemeen bestempeld als geschikt voor (een toekomstige) stedelijke uitbreiding. Het westelijke deel echter heeft de kwalificatie ‘minder geschikt’;
- op enkele locaties aan de noordzijde van de A58 zijn beperkt mogelijkheden voor infiltratie. Dit wordt met name veroorzaakt door de grondslag;
- het plangebied kent geen zoute kwel. Wel is direct aan de noordzijde van de A58, ter hoogte van de onderdoorgang van de ‘s-Gravenpoldersestraat matige tot sterke (zoete) waterbelvorming aanwezig.

Waterkwaliteit
In het plangebied zijn geen meetpunten van het waterkwaliteitsmeetnet aanwezig. Het water in het plangebied is over het algemeen brak. In het waterplan Goes (2005) is de kwaliteit van het oppervlaktewater aangemerkt als voldoende. In het plangebied zijn geen oppervlakte- of grondwaterlichamen in het kader van de Europese Kaderrichtlijn Water aanwezig.

In geval van werkzaamheden op of nabij het watersysteem wordt bekeken of de oevers ecologisch ingericht kunnen worden indien dat nog niet het geval is. Ook bij de inrichting van de openbare ruimte is het van belang rekening te houden met de effecten op de waterkwaliteit. Vanuit dat oogpunt is het wenselijk geen gebruik te maken van uitlogende materialen zoals zink, lood en verduurzaamd hout en het gebruik van bestrijdingsmiddelen op verharding te beperken (DOB-methode) om zo te zorgen dat er niet teveel diffuse bronnen het watersysteem belasten. In het geval van de aansluiting van de A58 dient er specifiek aandacht te worden besteed aan het afstromende regenwater vanaf de wegverharding.

Het gebruik van de openbare ruimte en de activiteiten daarin kunnen leiden tot diffuse bronnen. Al naar gelang de aard en de effecten hiervan kan hier beleid voor worden uitgewerkt. Voorbeelden hiervan zijn het voeren van eenden en andere watervogels, situering van bomen in verband met bladval en hondenpoep.

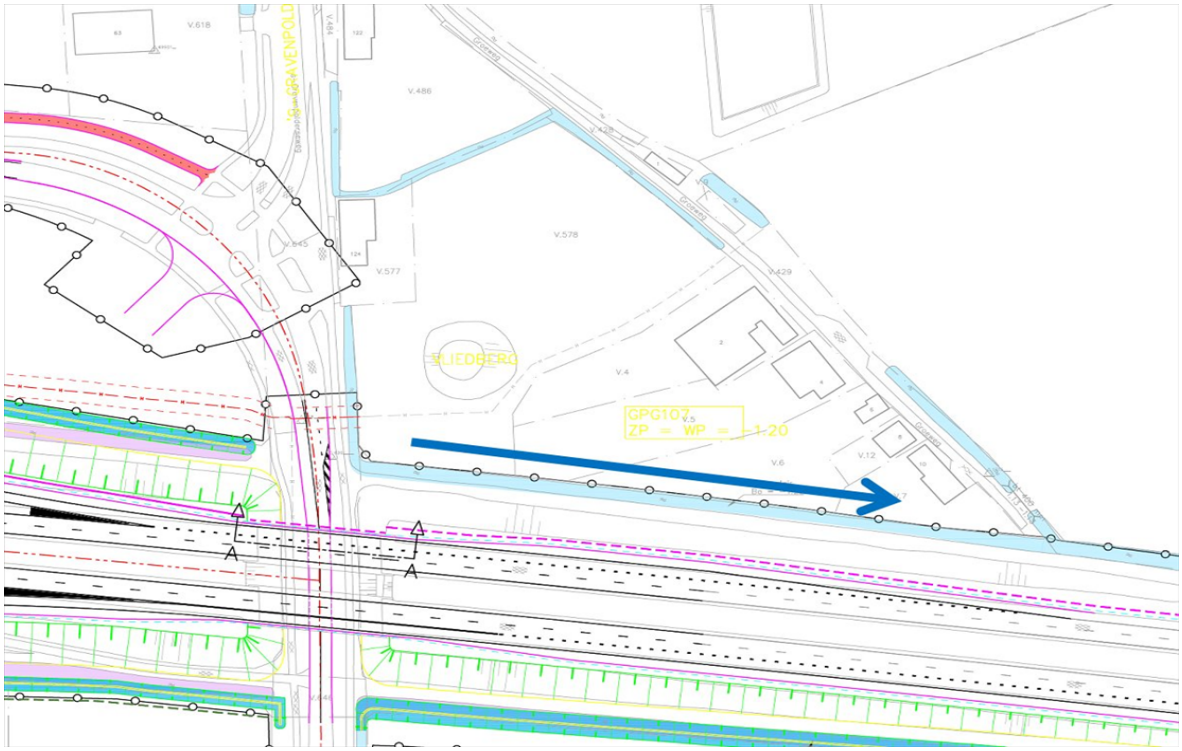
Riolering
Het opvangen en afvoeren van hemelwater en vuilwater gebeurt voor een groot deel oppervlakkig. Vuilwater als gevolg van huishoudelijke of industriële activiteiten zal als gevolg van de nieuwe aansluiting niet voorkomen. Wel ontstaat er afstromend hemelwater, dat verontreinigd is als gevolg van het verkeer. Dit afstromende hemelwater kan worden afgevoerd naar de verbeterd gescheiden regenwaterriolering in de Nansenbaan of via een bermpassage naar het oppervlaktewater. Alvorens het regenwater in het oppervlaktewater terecht komt, moet er voldoende tijd en ruimte beschikbaar zijn gemaakt om zuivering door berm en/of bodem te laten plaatsvinden. Het direct aansluiten van straatkolken op het oppervlaktewater is bijvoorbeeld niet toegestaan. Voor deze situatie kan in overleg met de waterbeheerder afgewogen worden welke zuiveringstechniek wordt toegepast (Nota Riolering, waterschap Scheldestromen, bijlage E).

De nieuwe aansluiting vanaf de A58 kruist een bestaande rioolpersleiding van het waterschap. Deze gaat mee met de onderdoorgang van de Stoomtrein Goes Borsele onderdoor de A58 en vertakt zich verder in een tracé langs de Maartensweg en langs het tracé van de Stoomtrein zelf. De kruising van deze rioolpersleidingen dient in overleg met waterschap Scheldestromen te worden uitgewerkt.

Aandachtspunten ontwerp toekomstig watersysteem
Voor het ontwerp van het watersysteem in de toekomstige situatie dient rekening te worden gehouden met een aantal aandachtspunten.

Groeweg en noordelijke afrit

Voor de noordelijke afrit vanaf de A58 zal extra ruimte moeten worden gecreëerd direct grenzend aan de snelweg. Die ruimte is in het ontwerp zodanig gevonden, dat dit geen negatieve effecten heeft op de waterloop langs de achterzijde van particuliere percelen langs de Groeweg. De betreffende waterloop is een bestaande afvoersloot binnen peilgebied GPG107. Deze sloot voert het water vanaf het talud van de bestaande A58 af en ontwatert de achterzijde van de particuliere percelen. Het is belangrijk dat deze afvoersloot kan blijven functioneren. Daar is in het ontwerp rekening mee gehouden.

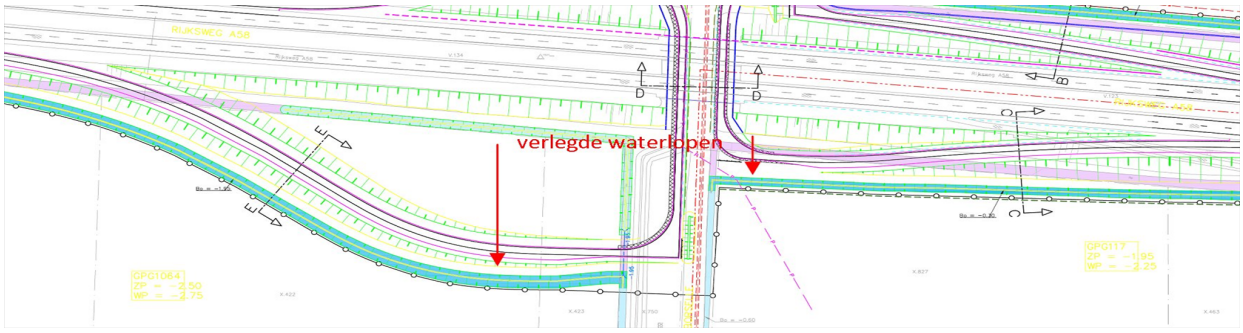


Figuur 4: situatie Groeweg

Zuidelijke afrit en toerit

Voor de zuidelijke afrit en toerit dienen gronden te worden verworven ten zuiden van de bestaande A58. In de huidige situatie zijn hier afvoersloten gelegen. Deze afvoersloten hebben een onderhoudsstrook tussen de A58 en de sloot. Dit is een gunstige situatie, omdat daarmee de toegang tot de onderhoudsstrook goed gewaarborgd blijft, een bijkomend effect is dat ook de wegbeheerder voor bijvoorbeeld maaionderhoud van de bermen gebruik kan maken van deze strook.

Voor de toekomstige situatie is het wenselijk de bestaande afvoersloten mee te verleggen, zodat zij gesitueerd worden aan de zuidzijde van de zuidelijke toerit en afrit. Bij voorkeur wordt de onderhoudsstrook opnieuw tussen de weg en de nieuwe afvoersloot gesitueerd. Indien dit niet het geval is, dient het onderhoud vanaf de zuidelijke particuliere terreinen te kunnen worden uitgevoerd. Dit zijn boomgaarden. Indien de afvoersloten watervoerend worden, dienen de boomgaarden te worden voorzien van een emissiescherm om te voorkomen dat bij het spuiten van de boomgaard de waterlopen verontreinigd raken. Deze schermen dienen minimaal 1 meter uit de insteek te worden geplaatst en zijn maximaal 2,5 meter hoog. Voor het realiseren van emissieschermen dient vergunning te worden aangevraagd.



Figuur 5: zuidelijke afvoersloten

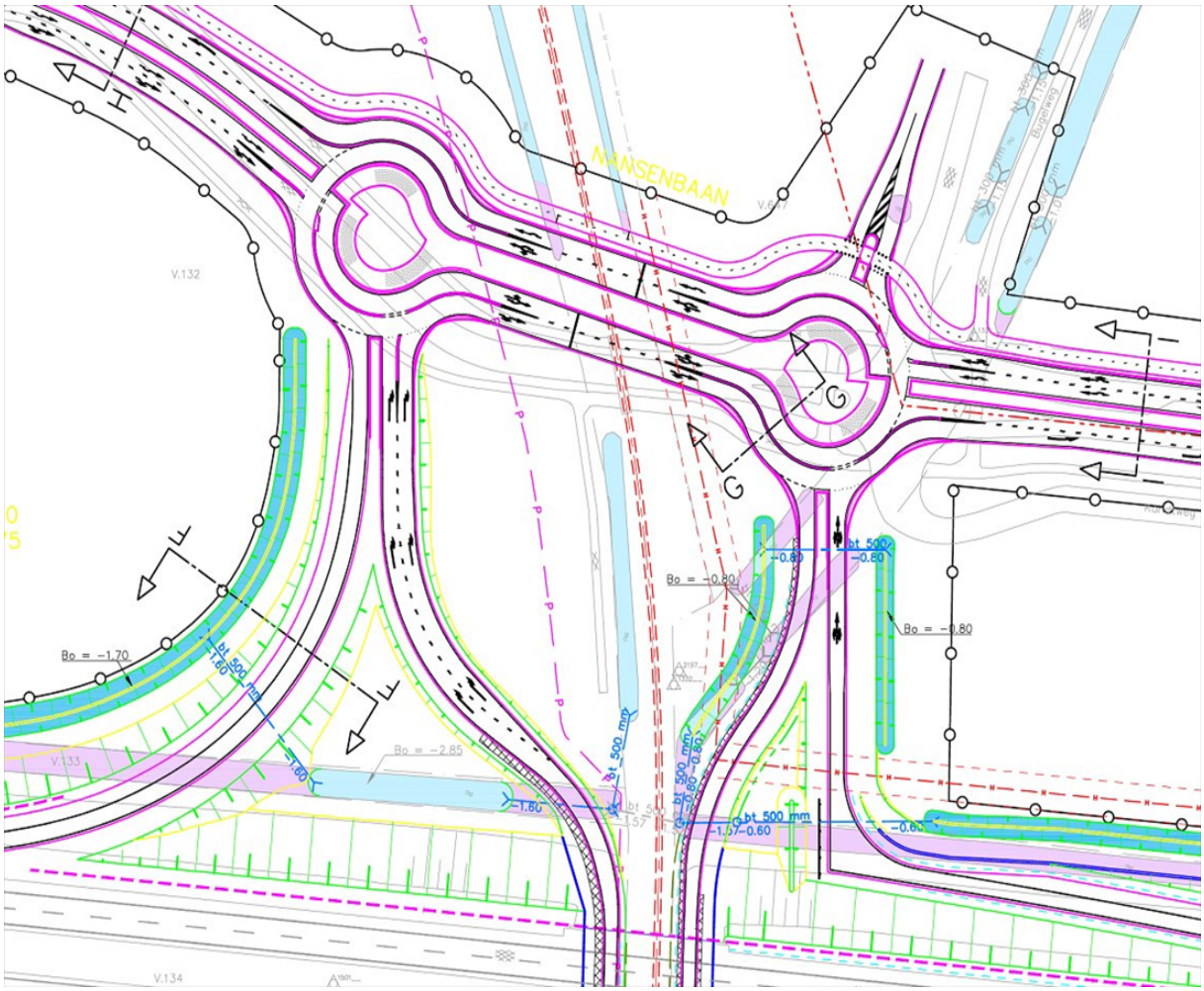
De afvoersloten langs de zuidzijde van de A58 zijn secundaire waterlopen. Voor secundaire waterlopen geldt een standaardprofiel van 0,5 meter bodembreedte, minimaal 1,3 meter diepte (vanaf maaiveld) en een talud van 1:2. Het slootprofiel dient echter vooral afgestemd te zijn op het bestaande slootprofiel en op het profiel van de voor- en achterliggende sloten. De sloten zijn namelijk waterafvoerend. De nieuwe slootdieptes en duikerverbindingen zijn door het waterschap afgestemd met de ontwerper van de infrastructuur.

De binnenzijde van de toe- en afritten kan vrij worden ingericht. Mogelijk kan hier extra waterberging worden gerealiseerd voor het afstromende hemelwater vanaf de wegverharding.

<u>Kruispunt Nansenbaan</u>
Aan de noordzijde van de A58, ter plaatse van de ‘kluifrotonde’ met de Nansenbaan, zijn verschillende waterlopen gelegen. Het watersysteem dient in de toekomstige situatie hier te kunnen blijven functioneren, zonder dat er ‘losse einden’ ontstaan. Naar verwachting zal er op het perceel direct ten noorden van de noordelijke afrit een crematorium worden gevestigd.

De primaire waterloop die begint nabij de onderdoorgang voor de Stoomtrein Goes-Borsele wordt onderbroken door de nieuwe toerit. Deze wordt iets ingekort en op twee locaties gedempt als gevolg van de aanleg van de nieuwe noordelijke toerit en afrit. Met behulp van duikerverbindingen wordt de afvoer van het water gegarandeerd. Dit is weergegeven in de ontwerptekening (figuur 5). De primaire waterloop wordt verder nog verlengd en volgt het profiel van de noordelijke toerit tot aan de ‘kluifrotonde’ op de Nansenbaan.

De bestaande waterlopen binnen het gebied tussen de ‘kluifrotonde’ aan de Nansenbaan en de onderdoorgang voor de Stoomtrein Goes-Borsele zijn zoveel mogelijk langs de nieuwe verharding gepland. Hiermee kunnen zij dienen als opvang en afvoer voor het afstromende hemelwater vanaf deze verharding. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de kruising met de bestaande persleiding van het waterschap. Met behulp van duikerverbindingen wordt aangesloten op de waterlopen buiten dit gebied, zodat geen solitair klein watersysteem zonder afvoer ontstaat. Een aandachtspunt dat nog niet is verwerkt in het ontwerp is de onderlinge aansluiting van de nieuwe waterlopen langs de noordelijke afrit (noord-zuid richting en oost-west richting). Hiervoor dient wel de hoge druk gasleiding te worden gekruist.



Figuur 6: situatie rondom 'kluifrotonde' Nansenbaan

Watertoetstabel
De watertoetstabel brengt de waterhuishoudkundige consequenties van ontwikkelingen in het plangebied in beeld.

Thema en water(schaps)doelstelling	**Uitwerking**
Veiligheid waterkering Waarborgen van het veiligheidsniveau tegen water en de daarvoor benodigde ruimte.	Er zijn in het plangebied geen waterkeringen gelegen. Het veiligheidsniveau tegen water blijft onaangetast.
Wateroverlast (vanuit oppervlaktewater) Bij de bouw wordt voldoende hoog gebouwd om instroming van oppervlaktewater in maatgevende situatie(s) te voorkomen. Het plan biedt voldoende ruimte voor vasthouden / bergen / afvoeren van water.	De bestaande waterpartijen in het plangebied functioneren naar behoren. Er zijn geen knelpunten bekend. De toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied leidt tot een toename aan verharding (circa 1 ha). Hiervoor dient compenserende berging te worden aangelegd met een omvang van 75 mm per m^2 toe-genomen verharding (circa 750 m^3). Deze wordt gevonden in de toename aan opper-vlaktewater in De Poel II (circa 6.000 m^2). Gedempte waterlopen dienen gecompenseerd te worden.

Riolering / RWZI (inclusief water op straat / overlast) Optimale werking van de zuiveringen / RWZI's en van de (gemeentelijke) rioleringen. Afkoppelen van (schone) verharde oppervlakken in verband met de reductie van hydraulische belasting van de RWZI, het transportsysteem en het beperken van overstorten.	Het plangebied is niet gerioleerd. Waar mogelijk wordt aangesloten op de verbeterd gescheiden regenwaterriolering van de Nansenbaan. Voor de andere oppervlakken geldt, dat deze in overleg met de waterbeheerder via een berm en/of bodempassage oppervlakkig afstromen richting het oppervlaktewater.
Waterschapsobjecten Ruimtelijke ontwikkelingen mogen de werking van waterschapsobjecten niet belemmeren. Hierbij wordt gedacht aan milieucontouren rond RWZI's, rioolpersgemalen, poldergemalen, vrijverval- en/of persleidingen.	Er vindt geen belemmering van de werking van waterschapsobjecten plaats. De nieuwe aansluiting van de A58 kruist bestaande rioolpersleidingen van het waterschap. Deze kruisingen dienen in overleg met het waterschap te worden vormgegeven.
Bodemdaling Voorkomen van maatregelen die (extra) maaiveld-dalingen met name in zettingsgevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	Er vindt geen verandering plaats van de bestaande oppervlaktewaterpeilen of ontwikkelingen die van invloed zijn op de grondwaterstand. Bodemdaling zal niet optreden.
Watervoorziening / -aanvoer Het voorzien van de bestaande functie van (grond- en/of oppervlakte)water van de juiste kwaliteit en de juiste hoeveelheid op het juiste moment. Het tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebruik op de behoefte aan water.	De watervoorziening in het plangebied is niet in het geding. Hergebruik van hemelwater is niet aan de orde, gezien de kwaliteit van het afstromende hemelwater. Dit dient lokaal te worden gezuiverd in overleg met het waterschap, conform de eisen uit de Nota Riolering (berm- en/of bodempassage).
Volksgezondheid (water gerelateerd) Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	Waar mogelijk worden de oevers natuurvriendelijk ingericht (flauw talud).
Grondwateroverlast Tegengaan / verhelpen van grondwateroverlast.	Er is geen grondwateroverlast in het plangebied bekend.
Oppervlaktewaterkwaliteit Behoud / realisatie van goede oppervlaktewaterkwaliteit. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem.	Het oppervlaktewater in het plangebied is overwegend brak. Verslechtering van de waterkwaliteit wordt tegengegaan door het afstromende hemelwater via een berm- en/of bodempassage te leiden.
Grondwaterkwaliteit Behoud / realisatie van een goede grondwaterkwaliteit.	Er zijn geen locaties bekend waar de kwaliteit van het grondwater tekort schiet.
Verdroging (natuur) Bescherming karakteristieke grondwater afhanke-lijke ecologische waarden; van belang in en rond natuurgebieden (hydrologische) beïnvloedingszone.	Verdroging is niet aan de orde.
Natte natuur Ontwikkeling/bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	Het plangebied kent geen vastgelegde natte natuurwaarden

Onderhoud waterlopen Oppervlaktewater moet adequaat onderhouden kunnen worden.	Onderhoud aan waterlopen wordt uitgevoerd conform de 'BOB-afspraken' tussen gemeente en waterschap Scheldestromen (binnen de bebouwde kom) of de afspraken die met de wegbeheerder (Rijkswaterstaat) zijn gemaakt.
Waterschapswegen Goede bereikbaarheid en in stand houden van wegen in beheer en onderhoud bij het waterschap.	Het plangebied kent geen waterschapswegen.

5.4 Flora en Fauna

Ruimtelijke ingrepen dienen getoetst te worden aan de Flora- en fauna wet, Natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur.

Voor de aansluiting op de A58 is de Flora- en faunawetgeving van toepassing. Het gebied ligt niet in de nabijheid van natuurgebieden, zoals vastgelegd in Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn (Natura2000 gebieden). De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is op deze locatie ook niet van toepassing.

Wettelijk kader
Bij de aanleg van de aansluiting op de A58 zal rekening gehouden moeten worden met het huidige voorkomen van beschermde soorten planten en dieren. Als de voorgenomen ingreep leidt tot het overtreden van verbodsbepalingen betreffende beschermde soorten zal moeten worden nagegaan of een vrijstelling geldt of dat een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet moet worden verkregen.

Natuuronderzoek
Bureau Waardenburg uit Culemborg heeft een natuuronderzoek uitgevoerd in het kader van de Flora- en faunawet. Ten behoeve van de aanleg van de aansluiting op de A58 wordt het terrein bouwrijp gemaakt, worden bomen en beplanting verwijderd en wordt een zandbed voor de weg aangebracht waarna asfalt wordt gelegd. De toe- en afritten worden aangesloten op de zuidelijke verbindingsweg en op de A58.

Deze ingreep kan omschreven worden als ingreep in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden geldt een vrijstelling voor overtreding van verbodsbepalingen ten aanzien van soorten. Er is onderzoek gedaan naar planten, ongewervelden, vissen, amfibieën, reptielen, grondgebonden zoogdieren en vleermuizen.

In het plangebied kunnen diverse soorten algemeen voorkomende vogels tot broeden komen. Deze zullen met name gebruik maken van het dichte struweel langs de A58. Bij het verwijderen van in het plangebied aanwezige beplanting moet, in de planning van werkzaamheden, rekening gehouden worden met het broedseizoen van algemeen voorkomende soorten vogels. Wanneer werkzaamheden ook in het broedseizoen gepland zijn, dient de vegetatie van te voren verwijderd te worden, zodat broedvogels zich er niet in vestigen.

Nader onderzoek
Bij het kappen van de houtsingels in het zuidelijk deel van het plangebied kan een "jaarrond beschermd nest" verdwijnen. Er dient dan ook nader onderzoek plaats te vinden naar het voorkomen van een "jaarrond beschermd nest".

Voorzorgsmaatregelen
Geadviseerd wordt om tijdens de werkzaamheden maatregelen te treffen waarmee voorkomen wordt dat rugstreeppadden zich in het gebied vestigen.

5.5 Geluidshinder

5.5.1 Algemeen

Met onderhavig plan wordt een nieuwe verkeersverbinding mogelijk gemaakt tussen de A58 en de Nansenbaan. Om dit te realiseren worden bestaande wegen aangepast en nieuwe wegen aangelegd. Tevens vindt een reconstructie van de Nansenbaan en de A58 plaats. Omdat binnen de geluidszones van deze wegen woningen zijn gelegen dient, ingevolge de Wet geluidhinder (Wgh) en de Wet milieubeheer (Wm), de ten hoogst toelaatbare geluidsbelastingen resp. de geluidplafondwaarde in acht te worden genomen. Dit ter voorkoming, dan wel beperking van de geluidhinder als gevolg van de nieuwe verkeerssituatie.

Voor dit bestemmingsplan moet vanuit de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder worden beoordeeld of deze ontwikkeling voldoet aan de geldende normen.

Wet milieubeheer
In de wetmilieubeheer zijn in hoofdstuk 11 de bepalingen met betrekking tot geluid voor de aanleg en wijziging van hoofdwegen en hoofdspoorwegen vastgelegd. Deze worden verder uitgewerkt in het Besluit geluid milieubeheer en in enkele ministeriële regelingen. Als een rijksweg wordt veranderd, zoals in onderhavig plan, moet aan deze bepalingen worden voldaan.

Wet geluidhinder
De mate waarin het geluid o.a. het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder. In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies zoals woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen zoals scholen een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien een nieuwe weg wordt aangelegd en binnen de geluidszone van deze weg geluidsgevoelige functies liggen of in een bestemmingsplan zijn toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting.

5.5.2 Wet milieubeheer

De gemeente Goes is voornemens een nieuwe aansluiting op de A58 te realiseren. Het betreft de realisatie van een aansluiting op de A58 ter hoogte van Goes en weefvakken tussen bestaande aansluiting (A256) en nieuwe aansluiting Goes. Voor deze aansluiting wordt een toe- en afrit gerealiseerd en daarop aansluitend weefvakken tot aan de bestaande aansluiting (A256). Voor de wijziging van deze bestaande rijksweg (A58) is een onderzoek in het kader van de Wet milieubeheer uitgevoerd.

In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid van rijkswegen en spoorwegen met geluidproductieplafonds beheerst wordt. Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Bij de wijziging van een bestaande rijksweg geldt een stand-still doelstelling. Er moet naar gestreefd worden om de geldende geluidproductieplafonds niet te overschrijden. Als toetswaarde voor de toekomstige geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten geldt de waarde die zou heersen wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut. Deze toetswaarde van de geluidsbelasting wordt verder in dit rapport “Lden,gpp” genoemd. Wanneer de stand-still doelstelling zonder (nieuwe) maatregelen niet gehaald kan worden, moet worden onderzocht of die met doelmatige nieuwe maatregelen wel (zo veel mogelijk) kan worden bereikt.

Voor het afwegen van maatregelen en het bepalen van de doelmatigheid hiervan is in de wetgeving een doelmatigheidscriterium opgenomen. Voor het afwegen van maatregelen is voor het akoestisch onderzoek (conceptrapportage met projectnr. 266782 van Antea Group d.d. 4 maart 2015) ten behoeve van de nieuwe aansluiting ook gebruik gemaakt van dit doelmatigheidscriterium.

Toets geluidproductieplafonds
Door de uitvoering van het project zouden geldende geluidproductieplafonds langs de A58 worden overschreden wanneer geen maatregelen worden getroffen. Binnen het onderzoeksgebied waar

sprake is van een overschrijding bevinden zich 223 geluidsgevoelige (bestaande en geprojecteerde) objecten waar de geluidsbelasting ''Lden,gpp" zou worden overschreden. Hiervan zijn er 220 in gemeente Goes gelegen en 3 in de gemeente Borsele.
Onderzocht is of dit met doelmatige maatregelen kan worden voorkomen of zoveel mogelijk beperkt. Hiervoor is binnen de projectgrenzen op de hoofdrijbanen en weefvakken een doelmatige 2L ZOAB bronmaatregel toegepast. Uit een toets door het geluidloket (RWS-WVL), die als bijlage in het akoestisch onderzoek is opgenomen, is gebleken dat de overschrijdingen op de GPP's met deze maatregel geheel ongedaan gemaakt kunnen worden, dit betekent dat ook de overschrijding van het ''Lden,gpp" op de 223 geluidsgevoelige objecten wordt opgelost.

Saneringsobjecten
Langs de te wijzigen rijksweg bevinden zich 6 saneringsobjecten waarvoor niet eerder een saneringsplan is vastgesteld. Deze zijn eveneens in dit onderzoek meegenomen. Deze 6 saneringsobjecten vallen onder de categorie sanering A. Daarnaast vallen er 3 binnen de categorie sanering B.
Vanwege de nieuwe aansluiting worden een aantal referentiepunten verplaatst en gewijzigd. Omdat een aantal referentiepunten wordt gewijzigd vallen 5 woningen onder gekoppelde sanering. Voor één woning is sprake van autonome sanering.

Saneringsobjecten	**Gemeente**	**Sanering A**	**Sanering B**	**Gekoppelde sanering**
Groeweg 4	Goes	X	X	X
Groeweg 8	Goes	X	X	X
Groeweg 10	Goes	X	X	X
Kloetingseweg 19	Borsele	X		X
Kloetingseweg 23	Borsele	X		X
Groeweg 5	Borsele	X		

Tabel 1 Saneringsobjecten

Saneringsobjecten zijn gedefinieerd in artikel 11.57 Wet milieubeheer. Hierin is voor saneringsobjecten die onder categorie a vallen het volgende opgenomen:

1.a. *woningen en andere geluidsgevoelige objecten langs wegen en spoorwegen die op de geluidplafondkaart zijn aangegeven, die op grond van artikel 88 van de Wet geluidhinder, zoals dat luidde voor 1 januari 2007, of artikel 4.17 van het Besluit geluidhinder bij Onze Minister tijdig zijn gemeld, voor zover deze nog niet zijn gesaneerd, en de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 60 dB als het een weg betreft of 65 dB als het een spoorweg betreft.*

Voor saneringsobjecten die vallen onder categorie b is in artikel 11.57 Wet milieubeheer het volgende opgenomen:

1.b. *woningen alsmede in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarvan de geluidsbelasting vanwege een in artikel 11.56 bedoelde weg of spoorweg bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 65 dB als het een weg betreft of 70 dB als het een spoorweg betreft.*

Gekoppelde sanering
Met de doelmatige bronmaatregel wordt bij 2 saneringswoningen (Kloetingseweg 19 en 23) de saneringsstreefwaarde reeds gehaald. Voor de saneringswoningen aan de Groeweg 4, 8 en 10 is onderzocht of met een aanvullende afschermende maatregel aan de saneringsstreefwaarde kan worden voldaan. Met een (doelmatig) geluidscherm wordt ook bij deze saneringswoningen de sanering opgelost.

Autonome sanering

Op basis van het doelmatigheidscriterium is voor deze woning aan de Groeweg 5 geen maatregel doelmatig bevonden. Voor deze woning zal onderzocht moeten worden of voldaan wordt aan de maximaal vereiste binnenwaarde (opgenomen in de Wet milieubeheer).

Geadviseerde maatregelen
Op grond van alle gemaakte afwegingen wordt geadviseerd de maatregelen in Tabel 1 en Tabel 2 aan en langs de rijksweg in het bestemmingsplan op te nemen.

Maatregel	**locatie**	**van km**	**tot km**
Vervanging wegdek door 2L ZOAB	Noordelijke rijbanen binnen de projectgrenzen	van km 147,20	tot km 149,29
Vervanging wegdek door 2L ZOAB	Zuidelijke rijbanen binnen de projectgrenzen	van km 147,02	tot km 148,92

Tabel 2 Geadviseerde bronmaatregelen

hoogte en type (scherm/wal, refl./abs.)	**locatie**	**Afstand tot kant verharding (m)**	**van km**	**tot km**
Scherm, hoogte 2m, 180m lang, absorberend	Noord	2,8	van km 147,18	tot km 147,36

Tabel 3 Geadviseerde geluidsschermen of -wallen

Beoordeling en conclusie
Met de geadviseerde maatregelen blijft de geluidbelasting van de A58 op de geluidgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke toetswaarde. Ter plaatse van de woningen waar de GPP's niet worden gewijzigd zal de geluidsituatie vanwege de A58 niet slechter niet worden. Ter plaatse van de te wijzigen GPP's zal de situatie gelijk blijven of beter worden. De geluidsituatie in het plangebied verslechtert niet ten opzichte van de huidige situatie. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Tevens wordt met de geadviseerde maatregelen voldaan aan de geldende GPP's. Hiermee wordt voldaan aan het toetsingskader op grond van de Wet milieubeheer. De realisatie van de nieuwe aansluiting bij Goes is daarmee inpasbaar in de omgeving.
Van de 6 saneringsobjecten binnen het onderzoeksgebied wordt bij 5 saneringsobjecten de saneringsstreefwaarde gehaald. Het resterende saneringsobject heeft een geluidbelasting van 61 dB bij gevuld plafond. Ondanks dat de saneringsstreefwaarde niet wordt gehaald, wordt de geluidsituatie vanwege de A58 niet slechter. Voor deze woning zal onderzocht moeten worden of overschrijding van de binnenwaarde op kan treden.

5.5.3 Wet geluidhinder

Als gevolg van de plannen om een aansluiting te realiseren tussen de A58 en de Nansenbaan worden bestaande wegen aangepast en nieuwe wegen aangelegd. Er vindt daarbij een reconstructie plaats van de Nansenbaan om de nieuwe aansluiting mogelijk te maken. Voor deze wijziging van het onderliggend wegennet is een onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder uitgevoerd (rapportage met projectnummer 266782, uitgevoerd door Antea, dd. 2 mei 2014).
In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies zoals woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen zoals scholen een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien een nieuwe weg wordt aangelegd of gereconstrueerd en binnen de geluidszone van deze weg geluidsgevoelige functies liggen of in het bestemmingsplan zijn toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting.

Plansituatie
Binnen de geluidzone van het te wijzigen deel van de Nansenbaan zijn bestaande woningen en geprojecteerde woningen gelegen. Voor deze woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen is

eerder geen hogere waarde vastgesteld en er is ook geen sprake van nog te saneren saneringsobjecten.

In het reconstructiegebied van de Nansenbaan zijn 5 bestaande woningen gelegen. Het betreft de woningen Maartensweg 1, 3, 5, 6 en 7. Tevens is op 14 april 2011 het bestemmingsplan Aria vastgesteld. In dit bestemmingsplan is de mogelijkheid voor het bouwen van nieuwe woningen opgenomen.
De woningen en daarop van toepassing zijnde grenswaarden zijn in de volgende tabel weergegeven.

Omschrijving	**Grenswaarde [dB]**	**Maximale ontheffing [dB]**
5 bestaande woningen aan de Maartensweg en woningen in het plangebied Aria	Heersende waarde met drempelwaarde van 48 dB	Grenswaarde + 5 dB (met plafondwaarde 68 dB)

Tabel 4 Grenswaarden plansituatie na aftrek ex artikel 110g Wgh

Het resterende deel van de Nansenbaan en de ‘s-Gravenpolderseweg wordt beschouwd bij het beoordelen van het ‘uitstralingeffect van de reconstructie’. Aan de westkant van de turbokluifrotonde zijn in de geluidzone van de Nansenbaan geen woningen gelegen. Aan de oostkant van de turbokluifrotonde zijn in het uitstralingsgebied 16 woningen gelegen in de zone van de Goesestraatweg.

Resultaten onderzoek
De resultaten van het onderzoek zijn te verdelen in drie situaties:

1. gevolgen voor bestaande woningen binnen de zone reconstructiegebied Nansenbaan;
2. gevolgen voor geprojecteerde woningen binnen de zone reconstructiegebied Nansenbaan;
3. uitstralingseffect van de reconstructie Nansenbaan.

<u>Ad. 1 Bestaande woningen binnen zone reconstructiegebied.</u>
Voor de bestaande woningen binnen de zone van het reconstructiegebied blijft de gevelbelasting, als gevolg van de wijzigingen aan de weg, ver onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Deze woningen vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

<u>Ad.2 Geprojecteerde woningen binnen zone reconstructiegebied.</u>
Binnen het bestemmingsplan Aria worden woningen mogelijk gemaakt. Aria is op te delen in een uitgewerkt bestemmingsplan (noordelijk deel van Aria) en uit te werken gebieden (zuidelijk deel van Aria). In het onderzoek is gerekend met de uiterste bouwmogelijkheden zoals verwacht na uitwerking van het zuidelijke deel van Aria. Dus zo dicht mogelijk langs de Nansenbaan, met het maximum aantal toegestane bouwlagen. Dit is een worst case benadering. Uit de resultaten blijkt dat er sprake is van een reconstructie op de 4^{e} bouwlaag van de meest zuidelijk gelegen woning. Hier moeten maatregelen worden overwogen.

<u>Ad. 3 Uitstralingseffect van de reconstructie Nansenbaan.</u>
Als gevolg van de reconstructie worden ook woningen buiten het reconstructiegebied extra belast, het zogenaamde uitstralingseffect. Hoewel hier formeel geen toetsing aan de normen noodzakelijk is, is het vanuit goede ruimtelijke ordening gewenst deze situatie te beschouwen. Drie woningen ondervinden een toename van de gevelbelasting met 1,5 dB of meer. Het betreft de woningen ’s Gravenpolderseweg 120, 122 en 124.

De gevelbelasting op de woningen ‘s Gravenpolderseweg 120 en 122 overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet. Hier is ook na de reconstructie sprake van een goed woonklimaat.

Op ‘s Gravenpolderseweg 124 ontstaat een belasting van 49 en 50 dB op resp. de begane grond en 1^{e} verdieping aan de voorzijde. De voorkeursgrenswaarde wordt overschreden met resp. 1 dB en 2 dB. Uitgaande van de standaard gehanteerde isolerende waarde van 20 dB wordt ruimschoots voldaan aan het minimum binnenniveau van 33 dB. Er is nog steeds sprake van goed woonklimaat en een goede ruimtelijke ordening.

Maatregelen
Uit het onderzoek is gebleken dat er sprake is van reconstructie bij een geprojecteerde woning in de wijk Aria. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat een bronmaatregel, het toepassen van stil wegdek type SMA5, op de turbokluifrotonde niet voldoende reductie tot gevolg heeft om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Het toepassen van een ander, stiller wegdek is niet mogelijk omdat deze wegdektypen niet bestand zijn tegen de wringende kracht van het verkeer. Een overdrachtsmaatregel, het plaatsen van een geluidsscherm, is in deze situatie niet doelmatig. Dit houdt in dat voor deze situatie een hogere waarde moet worden vastgesteld.

Hogere grenswaarde
Momenteel bestaat er geen directe mogelijkheid om een omgevingsvergunning te verlenen voor de bouw van een woning in het gebied waar sprake is van reconstructie. Op het moment dat een uitwerkingsplan wordt vastgesteld voor het zuidelijk deel van Aria zal, indien in het uitwerkingsplan een woning met een gevelbelasting hoger dan 48 dB mogelijk maakt, tevens een hogere grenswaarde worden vastgesteld.

Cumulatie
Indien een geluidgevoelige bestemming waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in de zone van meerdere geluidbronnen ligt, dient inzichtelijk gemaakt te worden hoe hoog de gecumuleerde geluidbelasting is. Het bevoegd gezag moet dan een oordeel vellen over de hoogte van deze geluidbelasting. Een wettelijke toets aan een grenswaarde is niet aan de orde.

In deze situatie is de Nansenbaan bepalend voor het cumulatieve geluidniveau. Voor de A58 mag worden aangenomen dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. In paragraaf 4.2 is reeds geoordeeld dat het treffen van maatregelen om de geluidbelasting ter plaatse van de woningen te reduceren niet doelmatig is, waarmee de gecumuleerde geluidbelasting geen beletsel vormt voor het vaststellen van deze hogere waarden. Op het moment dat een hogere waarde als gevolg van dit plan wordt vastgesteld, zal cumulatie hierin worden beschouwd.

Conclusie
Het realiseren van een aansluiting tussen de A58 en de Nansenbaan heeft tot gevolg dat het onderliggende wegennet moet worden aangepast. Voor de reconstructie zijn 3 situaties beoordeeld:

1. gevolgen voor bestaande woningen binnen de zone reconstructiegebied Nansenbaan; gevolgen voor geprojecteerde woningen binnen de zone reconstructiegebied Nansenbaan;
2. uitstralingseffect van de reconstructie Nansenbaan.

Als gevolg van de reconstructie wordt de voorkeursgrenswaarde op geen van de bestaande woningen binnen de reconstructiezone overschreden.

Als gevolg van de reconstructie is er sprake is van een reconstructie op de 4e bouwlaag van de meest zuidelijk gelegen geprojecteerde woning in Aria. Maatregelen zijn niet voldoende effectief of doelmatig. Derhalve zal op het moment dat een uitwerkingsplan wordt vastgesteld voor het zuidelijk deel van Aria, indien in het uitwerkingsplan een woning met een gevelbelasting hoger dan 48 dB mogelijk maakt, tevens een hogere grenswaarde moeten worden vastgesteld.

Ten slotte heeft de reconstructie ook een hogere gevelbelasting van woningen buiten het reconstructiegebied tot gevolg. Het betreft hier drie woningen, waarvan de gevelbelasting op 2 woningen onder de voorkeursgrenswaarde blijft. Op één woning wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Het bouwbesluit bepaald dat de gevel van een woning minimaal een geluidsisolerende waarde van 20 dB moet hebben. Hierdoor wordt voldaan aan het minimum binnenniveau, en is nog steeds sprake van goed woonklimaat en een goede ruimtelijke ordening.

5.5.3 Algemene conclusie

De aansluiting van de A58 op de Nansenbaan, welke mogelijk wordt gemaakt met onderhavig bestemmingsplan, heeft geen onoverkomelijke negatieve gevolgen voor de geluidbelasting naar de omgeving zodat deze geen belemmering vormt voor onderhavig bestemmingsplan.

5.6 Luchtkwaliteit

Paragraaf bestemmingsplan

Wet- en regelgeving luchtkwaliteit
De belangrijkste wet- en regelgeving voor het milieuaspect luchtkwaliteit is vastgelegd in 'Titel 5.2 Luhtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer (Wm). In samenhang met Titel 5.2 zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit in bijlage 2 van de Wm opgenomen. In Titel 5.2 Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer aannemelijk is dat aan één of meer van onderstaande grondslagen wordt voldaan:

a. Er wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden;
b. Het besluit leidt (per saldo) niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
c. Het besluit draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10});
d. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (ook wel NSL genoemd).

Bij Titel 5.2 Wm horen uitvoeringsregels die zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en ministeriële regelingen. Het gaat daarbij onder andere om de AMvB en Regeling niet in betekenende mate bijdragen, de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit Gevoelige bestemmingen.

Beoordeling van de effecten op de luchtkwaliteit
Het realiseren van een nieuwe aansluiting op de A58 leidt tot gewijzigde verkeersstromen op de A58 en op het onderliggend wegennet in en rond de Gemeente Goes. Deze wijzigingen zijn van invloed op de concentraties luchtverontreinigende stoffen langs deze wegen. Om te beoordelen of na realisatie van de nieuwe aansluiting wordt voldaan aan de Europese grenswaarden is door Antea Group een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd (projectnummer 275205, d.d. 26 januari 2015).

In dit luchtkwaliteitonderzoek is met de NSL Rekentool een berekening uitgevoerd voor de relevante wegen in de omgeving van de nieuwe aansluiting. Het gaat daarbij onder meer om de A58, de Nansenbaan en de 's-Gravenpolderseweg. Daarbij is aansluiting gezocht bij de afbakening van het onderzoeksgebied zoals die is opgenomen in Tracéwet en is gerekend voor het jaar 2018 (het eerste volledige jaar na verwachte openstelling van de nieuwe aansluiting). Langs de in het onderzoek betrokken wegen is op een groot aantal beoordelingspunten uitgerekend wat de concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2.5}$) zijn, rekening houdend met de nieuwe aansluiting en de effecten hiervan op de verkeersgegevens.

Uit de berekening voor 2018 volgt dat de berekende concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2.5}$ op alle beoordelingspunten onder de vastgestelde Europese grenswaarden liggen. Gezien de voor 2018 berekende jaargemiddelde concentraties, de steeds verder dalende achtergrondconcentraties en de steeds lager wordende emissies voor het wegverkeer, is aannemelijk dat ook in de verdere toekomst (ruimschoots) voldaan zal worden aan de wettelijk vastgestelde grenswaarden.

Resultaten en conclusie
Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat op alle beoordelingspunten wordt voldaan aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Derhalve kan worden geconcludeerd dat Titel 5.2 van de Wet milieubeheer geen belemmering vormt voor verdere besluitvorming.

5.7 Stikstof

Programmatische aanpak stikstof

Sinds 2009 is de programmatische aanpak stikstof, (PAS) van start gegaan als onderdeel van Natura 2000. De PAS is opgestart om de vergunningverlening van de Natuurbeschermingswet 1998 weer vlot te trekken.

Natura 2000 is het Europese beleid om de biodiversiteit in natuurgebieden te beschermen. In Nederland zijn er 166 natuurgebieden aangewezen als Natura 2000-gebied. Voor die gebieden gelden instandhoudingsdoelen: bepaalde habitattypes die daar voorkomen moeten in stand worden gehouden. Om dat mogelijk te maken is het een vereiste dat de neerslag van stikstof - de stikstofdepositie - wordt teruggedrongen. Die depositie daalt weliswaar al tientallen jaren maar is in 133 gebieden nog steeds te groot om de stikstofgevoelige leefgebieden van planten en dieren weer een vitaal bestaan te bezorgen.

De effecten van nieuwe (economische) activiteiten moeten worden getoetst. Normaliter wordt een ontwikkeling gemodelleerd in Aerius. Vervolgens berekent het programma de depositie van NH3 als gevolg van de nieuwe ontwikkeling op Natura 2000 gebieden.

In onderhavig plan is gekozen voor een kwalitatieve beschrijving van de gevolgen van het plan. Het realiseren van een aansluiting op de snelweg, concreet het aanleggen van toe- en afritten, heeft geen absolute toename van verkeersbewegingen in het stedelijkgebied tot gevolg. De nieuwe aansluiting zorgt voor een verschuiving van verkeersbewegingen in en rond Goes.

De ontwikkeling heeft tot gevolg dat kortere routes mogelijk worden. Dit leidt tot minder transport kilometers. Daarnaast zal er minder sprake zijn van verkeersopstoppingen bij toegangswegen van de stad. Dit alles heeft een positief effect op de uitstoot van stikstof door het verkeer.

Conclusie
De aanleg van de nieuwe aansluiting op de A58 heeft geen significant effect op de omliggende Natura 2000 gebieden.

5.8 Externe veiligheid

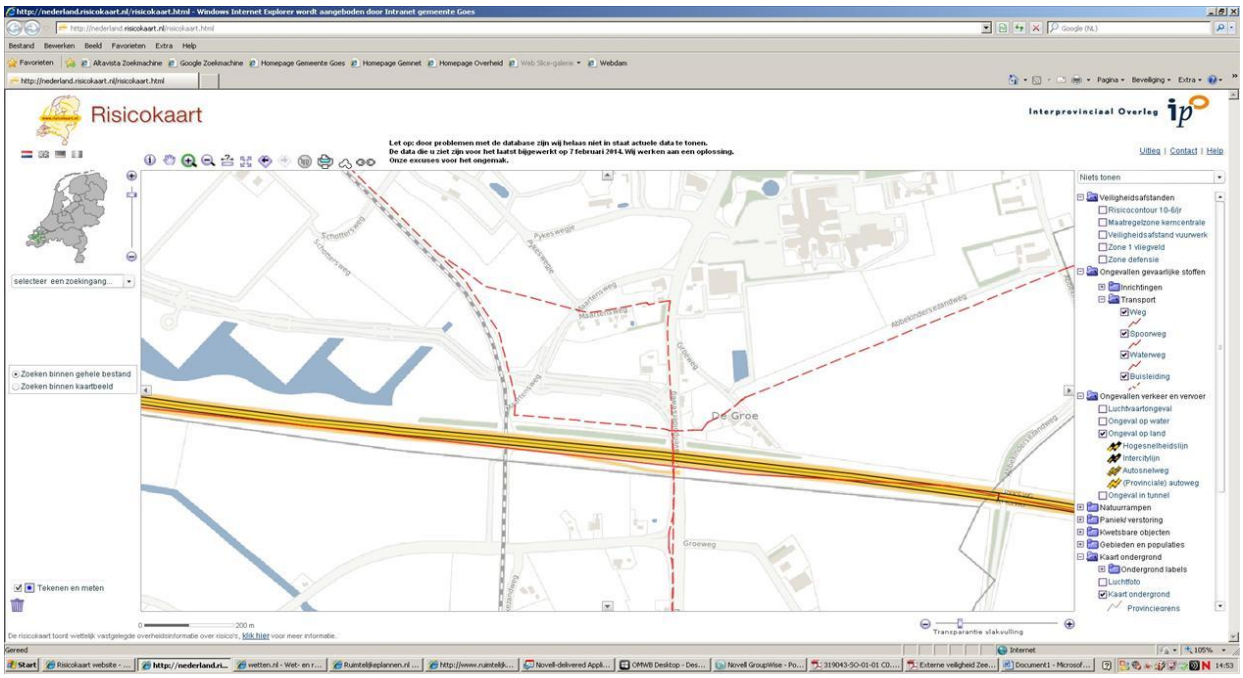
Algemeen
Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (bijvoorbeeld een chemische fabriek of lpg-vulpunt) en de transportbronnen (bijvoorbeeld route gevaarlijke stoffen of buisleidingen). Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is de kans op een dodelijk ongeval binnen een bepaald gebied. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Plaatsgebonden risico
Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Groepsrisico
Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld (art. 13). De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

Toetsing
In het besluitgebied worden, naast de aanleg van de nieuwe ontsluiting, geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Daarmee worden er ook geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten, danwel

risicovolle inrichtingen mogelijk gemaakt. Binnen het besluitgebied komen geen bestaande risicovolle inrichtingen voor. Alleen de mobiele risicobronnen worden toegelicht. Om inzicht te geven in de situatie met betrekking tot het aspect externe veiligheid in en nabij het besluitgebied is de risicokaart Nederland geraadpleegd. De navolgende afbeelding bevat een fragment van deze kaart.



Uitsnede risicokaart Nederland (bron: www.risicokaart.nl)

Transport bronnen
In het plangebied zijn enkele aardgasleidingen gelegen. Deze zijn op de verbeelding aangegeven met het (dubbel)besluitvak Leiding – Gas. Met een belemmeringenstrook van 4m aan weerzijden van de leiding. Voor de belemmeringenstrook zijn voorschriften opgenomen in het bestemmingsplan.

Het plangebied beslaat het traject van de A58. Over dit traject worden gevaarlijke stoffen vervoerd zoals vastgelegd in het basisnet weg. Omdat in dit plan geen sprake is van een aanpassing aan dit traject en de bestaande situatie wat betreft gebruik en bebouwing wordt vastgelegd is een nadere toetsing niet noodzakelijk.

Conclusie
Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 6 Juridische vormgeving

6.1 Planvorm

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten gebouwen. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

De regels zijn opgebouwd uit de Inleidende regels (Hoofdstuk 1) de Bestemmingsregels (Hoofdstuk 2), de Algemene regels (Hoofdstuk 3) en de Overgangs- en slotbepalingen (Hoofdstuk 4). De verbeelding van het bestemmingsplan Afslag A58 bestaat uit 1 kaartblad.

6.2 Toelichting op de bestemmingen

1 Inleidende regels

Artikel 1 Begripsbepalingen
In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende woorden toegekende betekenis.

Artikel 2 Wijze van meten
In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijventerrein

Binnen de bestemming Bedrijventerrein is bepaald dat het toegestaan dat ter plaatse van de aanduiding (3.2) bedrijfsmatige activiteiten voor zover deze voorkomen in de categorieën t/m 3.2 van de bij dit bestemmingsplan behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten. Op de verbeelding zijn de hoogtematen van de hoofdgebouwen die binnen de bestemming Bedrijventerrein zijn toegestaan bepaald.
Verder is geregeld dat bijbehorende bouwwerken maximaal 5.00 meter hoog mogen zijn alsook dat andere bouwwerken geen gebouwen zijnde maximaal 5.00 meter hoog mogen bedragen.

Artikel 4 Groen

Binnen de bestemming Groen is bepaald dat het toegestaan is niet voor bewoning bestemde gebouwen op te richten met een maximale hoogte van 3.50 meter en een maximale oppervlakte van 15 vierkante meter. Tevens is het mogelijk binnen deze bestemming antennes op te richten van maximaal 5.00 meter hoog, alsook openbare nutsvoorzieningen van maximaal 3.50 meter hoog. Verder is opgenomen dat het mogelijk is om binnen de bestemming Groen (licht)masten van maximaal 8.00 meter hoog op te richten en bouwwerken geen gebouwen zijnde van maximaal 2.00 meter hoog.

Artikel 5 Maatschappelijk

Binnen de bestemming Maatschappelijk mogen binnen het aangegeven bouwvlak hoofdgebouwen worden opgericht. De maximale hoogte van deze gebouwen is bepaald op de verbeelding of bedraagt

anders maximaal 10.00 meter. Tevens mogen bijbehorende bouwwerken worden opgericht met een maximale goothoogte van 3.50 meter en van maximaal 5.00 meter hoog, alsook bouwwerken geen gebouwen zijnde van maximaal 2.00 meter. Bouwwerken geen gebouwen zijnde die voor de voorgevelrooilijn worden gebouwd mogen maximaal 1.00 meter hoog zijn. De functie in het plangebied is specifiek bestemd. Het betreft hier de functieaanduiding "crematorium".

Artikel 6 Verkeer

Binnen de bestemming Verkeer zijn niet voor bewoning bestemde gebouwen toegestaan met een maximale goot- en bouwhoogte van 3.20 meter, tenzij anders aangegeven op de verbeelding. Tevens is het oprichten van nutsvoorzieningen toegestaan met een maximale oppervlakte van 15 vierkante meter. Verder zijn antennes van maximaal 5.00 meter mogelijk alsook (licht-) masten van maximaal 8,00 meter en bouwwerken geen gebouwen zijnde van maximaal 2.00 meter. Ter plaatste van de aanduiding '"railverkeer" (rv) is het instandhouden en exploiteren van een cultuurhistorisch-recreatieve spoorlijn met de daarbij behorende additionele voorzieningen alsmede de bescherming van de cultuurhistorische, landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden toegestaan.

Artikel 7 Water

Binnen de bestemming Water is het mogelijk nutsvoorzieningen op te richten van maximaal 3.00 meter hoog en een maximale opplakte van 15 vierkante meter.

Artikel 8 Leiding - Gas

Binnen het plangebied is een gasleiding gelegen welke is bestemd met de dubbelbestemming Leiding-Gas. In deze bestemming is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen alsook een wijzigingsbevoegdheid waarmee bij verwijdering van de leiding de bestemming van de verbeelding kan worden gehaald.

Artikel 9 Leiding - Riool

De voor 'Leiding - Riool' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar geldende bestemming(en) - tevens bestemd voor een rioolwaterpersleiding.

Artikel 10 Waarde Archeologie - 1

Op de gronden die zijn aangewezen als archeologisch waardevol gebied is de bestemming Waarde Archeologie- 1 gelegd. In dit artikel is opgenomen wat er in dit gebied is toegestaan. Tevens is opgenomen dat een er een omgevingsvergunning noodzakelijk is indien er werkzaamheden op onderhavige gronden verricht dienen te worden.

Artikel 11 Waarde Archeolgie - 2

Op de gronden die zijn aangewezen als archeologisch waardevol gebied is de bestemming Waarde Archeologie- 2 gelegd. In dit artikel is opgenomen wat er in dit gebied is toegestaan. Tevens is opgenomen dat een er een omgevingsvergunning noodzakelijk is indien er werkzaamheden op onderhavige gronden verricht dienen te worden.

3 Algemene regels

Artikel 12 Antidubbeltelbepaling

Het doel van deze bepaling is om te voorkomen dat, wanneer volgens het bestemmingsplan bepaalde gebouwen niet meer dan een bepaald deel van het bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw, waarvan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 13 Algemene bouwregels

In dit artikel zijn bepalingen omgenomen omtrent algemene bouwregels. Het betreft hier bepalingen ten aanzien van bestaande maten en het overschrijden van bouwgrenzen.

Artikel 14 Algemene gebruiksregels

In dit artikel zijn (verbods)bepalingen opgenomen over het gebruik van in dit plan begrepen gronden.

Artikel 15 Algemene aanduidingsregels

Dit artikel bevat bepalingen voor algemene aanduidingen. Het betreft hier de algemene aanduidingen voor de geluidzones van de weg en het spoor.

Artikel 16 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel zijn een aantal algemene afwijkingsbepalingen opgenomen. Deze afwijkingen betreffen het overschrijden van bebouwingsgrenzen, geringe afwijkingen van het bestemmingsplan en het afwijken voor het oprichten van antennes en masten.

Artikel 17 Algemene wijzigingsregels

De algemene wijzigingsbevoegdheden van burgemeester en wethouders zijn in dit artikel opgenomen om nutsgebouwtjes te kunnen bouwen, voor het overschrijden van bebouwingsgrenzen en om geringe afwijkingen te kunnen laten plaatsvinden.

Artikel 18 Algemene procedureregels

Dit artikel bevat de procedureregels welke gelden bij de voorbereiding van een besluit tot het afwijken.

Artikel 19 Strafbepaling

In dit artikel is opgenomen wat wordt verstaan onder strafbare feiten.

4 Overgangs- en slotregels

Artikel 20 Overgangsrecht

Dit artikel betreft de overgangsbepalingen met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor niet wordt vergroot.

Artikel 21 Slotregel

De regels kunnen worden aangehaald onder de naam: Regels van het bestemmingsplan “Aansluiting A58”.

HOOFDSTUK 7 Handhaving

7.1 Inleiding

De gemeenteraad heeft o.a. tot taak bestemmingsplannen vast te stellen voor het grondgebied van de gemeente. In elk bestemmingsplan wordt het door de gemeente gewenste ruimtelijke beleid voor een bepaald gebied vertaald. Een nieuw bestemmingsplan legt de bestaande ruimtelijke kaders vast en bepaalt de grenzen waarbinnen planologische ontwikkelingen mogelijk zijn. Het biedt de gemeente een actueel beleidsmatig en juridisch toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen en initiatieven in een specifiek gebied. Om de kwaliteit van de bebouwde en onbebouwde leefomgeving te behouden en te verbeteren, is het noodzakelijk dat na het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan de daaruit voortvloeiende regels ook daadwerkelijk worden nageleefd. In gevallen waarin regels niet uit eigen beweging worden nageleefd dient in beginsel handhavend te worden opgetreden. Het uitblijven van handhavend optreden tegen de overtreding van regels die in een bestemmingsplan worden gesteld aan de bebouwing en inrichting van gronden, kan leiden tot rechtsongelijkheid, kan ongewenste precedentwerking tot gevolg hebben en vermindert het vertrouwen van de burger in het gemeentebestuur.

7.2 Handhaving bestemmingsplannen

Onder handhaving wordt verstaan het nemen van maatregelen om de naleving van wettelijke voorschriften te bevorderen. Handhaving betreft dus niet alleen het daadwerkelijk repressief optreden tegen overtreders met behulp van sanctiemiddelen. Daaraan voorafgaand is het gewenst dat er heldere en hanteerbare regels zijn, moeten die regels kenbaar zijn en wordt er toezicht gehouden op de naleving ervan. Een eerste vereiste voor een goede handhaving is derhalve een bestemmingsplan met handhaafbare regels. Dat wil zeggen: regels die zodanig zijn opgesteld dat deze in de toetsingspraktijk goed hanteerbaar zijn. Voorlichting en preventief optreden vormen de basis voor effectieve handhaving. Een goede informatievoorziening draagt bij aan een verbetering van de naleving van bestemmingsplannen. Hoewel sanctionering in de meest optimale situatie niet nodig zou moeten zijn, zullen zich in de praktijk altijd gevallen voordoen waarin achteraf opgetreden moet worden tegen illegale situaties. In dergelijke gevallen kan het college van burgemeester en wethouders wettelijke dwangmiddelen inzetten om overtredingen gedwongen te (laten) beëindigen, zoals het opleggen van een last onder bestuursdwang of het opleggen van een last onder dwangsom.

7.3 Handhavingsbeleid

De doelstelling van handhaving is het bevorderen van de naleving van wettelijke regels en het herstellen van overtredingen. Handhavend optreden is een beginselplicht, dat door middel van het voeren van een transparant beleid ingezet moet worden om de doelstelling te bereiken. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan een leefbare en veilige woonomgeving voor de inwoners van de gemeente. Het team Toezicht en Handhaving van de afdeling Vergunningen en Handhaving is, namens het college, belast met het toezicht op de naleving van onder meer de ruimtelijke regelgeving. Deze taak wordt zo veel mogelijk consistent en stelselmatig uitgevoerd, zodat aan de beginselen van behoorlijk bestuur zoals rechtszekerheid, rechtsgelijkheid en zorgvuldigheid kan worden voldaan. Ook daarvoor is het nodig handhavingsbeleid vast te stellen. Het handhavingsbeleid is, zoals vele andere beleidsvelden, altijd in beweging. Met behulp van monitoring wordt periodiek geëvalueerd en wordt zonodig het beleid bijgesteld. Thans is het meest recente handhavinsbeleid vastgesteld op 28 januari 2013 en gepubliceerd op 6 februari 2013. Naast de uitgangspunten die de gemeente hanteerd is hierin een risico-analyse opgenomen. De gemeente kan niet overal en altijd toezien op naleving van regels, waardoor het noodzakelijk is prioriteiten te stellen. De handhavingsprioriteiten zijn vastgesteld op basis van de risico-analyse, opgenomen in hoofdstuk 4 van het handhavingsbeleid. Jaarlijks wordt op basis van het beleid een handhavingsuitvoeringsprogramma vastgesteld zodat inzichtelijk wordt op welke wijze de beschikbare handhavingscapaciteit in een bepaald jaar wordt ingezet. Het handhavingsbeleid is erop gericht om zo veel mogelijk integraal te handhaven.

Het houden van toezicht op illegale bouw en strijdigheid met bestemmingsplannen scoort dusdanig dat de prioriteit gemiddeld tot hoog genoemd kan worden. Wanneer een aspect een lage prioriteit heeft, betekent dit overigens niet dat de regel overtreden mag worden. De beginselplicht tot handhaving, zoals die door de Raad van State is geformuleerd, is onverkort van kracht. Er zal dus altijd serieus met constateringen en klachten worden omgegaan, ook al is de prioriteit van desbetreffende overtreden norm laag. Echter, de focus van de toezichthoudende ambtenaren zal met name zijn gericht op de gestelde prioriteiten zoals opgenomen in het beleid.

7.4 Opleggen sancties

Wanneer een overtreding niet vrijwillig wordt beëindigd, wordt doorgaans gekozen voor het toepassen van bestuursdwang of het opleggen van een last onder dwangsom om een overtreder te dwingen een illegale situatie te beëindigen. Deze bestuursrechtelijke handhavingsmiddelen hebben een reparatoir karakter en zijn met vele juridische waarborgen omkleed. Omdat een overtreding van het bestemmingsplan in de Wet op de economische delicten is aangemerkt als een economisch delict, is ook strafrechtelijke handhaving een optie. Privaatrechtelijke handhaving is minder geschikt. Tot het gedogen van overtredingen wordt slechts in uitzonderlijke gevallen overgegaan, bijvoorbeeld wanneer in redelijkheid niet meer voldaan kan worden aan de geldende regels en aanpassing van de regelgeving aan gewijzigde beleidsinzichten nog niet heeft plaatsgevonden.

HOOFDSTUK 8 Economische uitvoerbaarheid

De aansluiting van Goes op de A58 is van regionale betekenis. Met de nieuwe aansluiting worden de diverse voorzieningen in Goes aanzienlijk beter ontsloten voor gebruikers uit de Bevelanden en Walcheren. De dagelijkse file op de A256 bij het knooppunt Poelplein (met incidenteel een terugslag op de A58) zal tot het verleden behoren. De aansluiting biedt een betere bereikbaarheid van de Goese voorzieningen en heeft positieve gevolgen voor de doorstroming op de A58. Tenslotte zal de nieuwe aansluiting een positief effect hebben op het terugdringen van sluipverkeer door de polder.

Met de nieuwe aansluiting zijn dan ook belangen van Goes, de provincie Zeeland, het Waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat gediend. Zowel Provincie Zeeland, Waterschap Scheldestromen als het Rijk hebben besloten bij te dragen aan de kosten. De gemeente Borsele draagt bij in de vorm van ambtelijke uren en het neit in rekening brengen van leges. Met de partijen zijn bindende afspraken gemaakte over cofinanciering. De gemeenteraad van Goes heeft op basis van de cofinanciering, ten behoeve van de aansluiting A58 en een onderdeel van de op termijn aan te leggen verbindingsweg tussen de aansluiting en het centrum een budget beschikbaar gesteld, waarbij primair de aansluiting gefinancierd wordt en secundair de reconstructie van het Poelplein als onderdeel van de zuidelijke verbindingsweg. De conclusie is dat voor realisatie van de aansluiting ruimschoots voldoende middelen beschikbaar zijn.

HOOFDSTUK 9 Maatschappelijke toetsing

9.1 Inspraak en vooroverleg artikel 3.1.1 Bro

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.1.1 Bro dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, in het kader van het vooroverleg waar nodig het plan te worden toegezonden aan besturen van gemeenten, met Rijks- en provinciale diensten en dergelijke. In bepaalde gevallen kan worden afgeweken van het vereiste vooroverleg.

Voor dit plan is overleg gepleegd met:

- provincie Zeeland;
- waterschap Scheldestromen;
- Rijkswaterstaat;
- gemeente Borsele;
- SCEZ;
- Gasunie.

Tevens is voorafgaand aan de -formele- bestemmingsplanprocedure een inspraakprocedure opgezet. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft in het kader hiervan gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn (--) inspraakreacties en (--) vooroverlegreacties ingekomen. De beantwoording van de inspraak- en vooroverlegreacties zijn verwerkt in de vooroverleg- en inspraaknotitie '(--)'. Deze notitie is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van dit bestemminsplan. *

9.2 Ontwerpbestemmingsplan

De gemeente betrekt de bevolking bij de voorbereiding van plannen op ruimtelijk gebied. Het ontwerp van het bestemmingsplan zal in verband daarmee gedurende zes weken op het gemeente secretariaat ter inzage liggen. Gedurende deze termijn kunnen door een ieder zowel mondelinge als schriftelijke zienswijzen naar voren worden gebracht.

HOOFDSTUK 10 Bijlagen bij toelichting

1. Archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek, Transect, 20 maart 2013;

2. Bodemonderzoek zuidelijke verbindingsweg, aansluiting A58, SMA, 13 april 2011;

3. Natuuronderzoek aansluiting A58 te Goes. Waardenburg, 9 oktober 2014;

4. Akoestisch onderzoek Nansenbaan, Anteagroup, 2 mei 2014;

5. Akoestisch onderzoek aansluiting A58, deelrapport, Anteagroup, 4 maart 2015;

6. Akoestisch onderzoek aansluiting A58, hoofdrapport, Anteagroup, 4 maart 2015;

7. Luchtkwaliteit aansluiting A58, Anteagroup, 19 januari 2015.