Toelichting

Behorende bij het bestemmingsplan “Stationsomgeving Zuid-Oost” van de gemeente Goes.

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Goes heeft besloten om alle (verouderde) bestemmingsplannen binnen haar grondgebied te actualiseren. Hierbij is het uitgangspunt om per bebouwde kom één bestemmingsplan op te stellen met uitzondering van de stad Goes, vanwege de omvang. Voor de stad Goes zullen dan ook meerdere bestemmingsplannen worden opgesteld.

Met het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan wordt voldaan aan de bepaling uit het overgangsrecht van de Wet ruimtelijke ordening uit 2008, waarin is gesteld dat bestemmingsplannen die zijn vastgesteld vóór 1 januari 2003 uiterlijk 1 juli 2013 opnieuw dienen te zijn vastgesteld. Bestemmingsplannen mogen namelijk in principe niet ouder zijn dan 10 jaar. Verouderde bestemmingsplannen ontberen immers nieuwe inzichten van hogere overheden en hogere wetgeving.
Met de actualisering van oudere bestemmingsplannen wordt tevens een einde gemaakt aan de onderlinge verschillen tussen bestemmingsplannen. Deze verschillen kunnen soms tot onduidelijke en ongewenste situaties leiden. Bouwactiviteiten zijn in de bestaande situatie vaak pas mogelijk na kostbare en tijdrovende procedures. Met actuele bestemmingsregelingen dienen minder procedures te worden doorlopen, zijn de procedures korter, is minder ambtelijke capaciteit nodig en hebben belanghebbenden meer rechtszekerheid.

Indien gemeenten bestemmingsplannen niet tijdig actualiseren vervalt eveneens de bevoegdheid tot het heffen van rechten die met bepaalde ontwikkelingen gepaard gaan. Hierbij valt te denken aan bijv. het heffen van leges voor een omgevingsvergunning voor het bouwen. De toelichting van een actueel bestemmingsplan kan tevens een basis bieden voor het toestaan van nieuwe ontwikkelingen of het weigeren van ongewenste bouwinitiatieven. Voorliggend plan vormt de basis voor een nieuw bestemmingsplan. Het plan biedt een handvat om ontwikkelingen gericht te sturen en daarmee bij te dragen aan het behoud van de ruimtelijke kwaliteit en de leefkwaliteit.

In het plangebied komen meerdere functies voor zoals wonen, horeca, bedrijven, kantoren en maatschappelijke voorzieningen. Het is dan ook te beschouwen als een gemengd gebied. Tevens is het gedeelte van de spoorlijn dat niet in het bestemingsplan Buitengebied 2010 is opgenomen, in dit plan vervat.

1.2 Plangebied

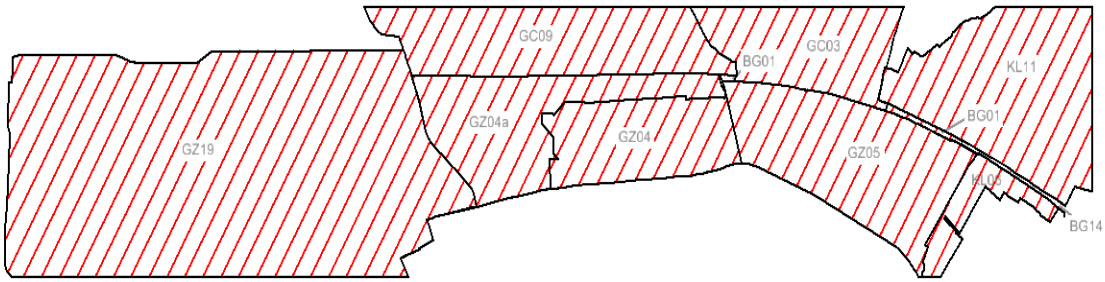
Het nieuwe bestemmingsplan Stationsomgeving Zuid-Oost omvat een deel van de stad Goes dat zich met name tussen de binnenstad en de wijk Goes Zuid bevindt. Het nieuwe bestemmingsplan houdt een actualisering in van een deel van het geldende bestemmingsplan Stationspark.

Figuur 1: luchtfoto plangebied Stationsomgeving

Vigerende bestemmingsplannen

De volgende vigerende bestemmingsplannen worden (gedeeltelijk) vervangen door het nieuwe bestemmingsplan:

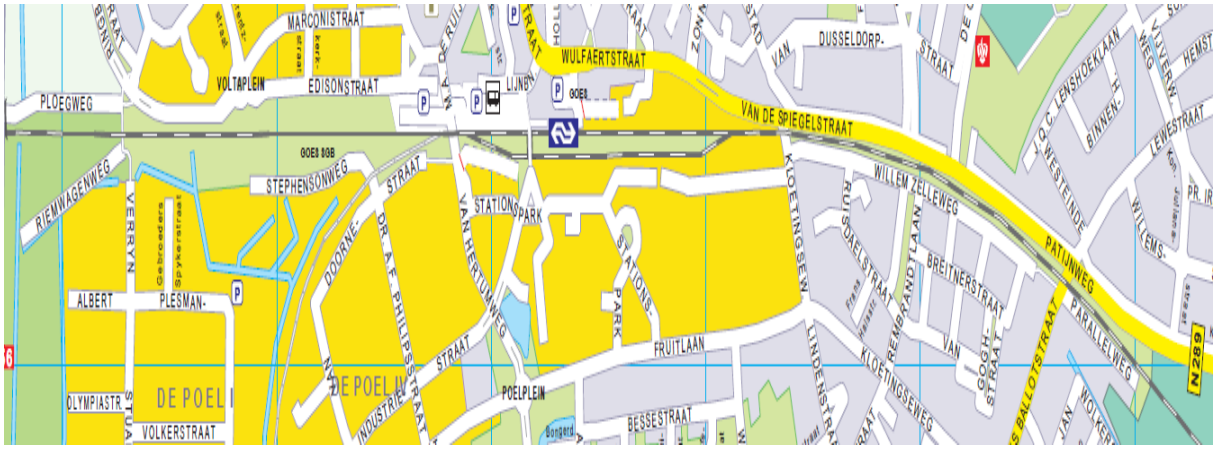
- BG01 Buitengebied
- BG14 Landelijk gebied
- GC09 Binnenstad Zuid
- GO03 Oost II
- GZ04 Stationspark
- GZ04a Stationspark 2003
- GZ05 Schilderswijk
- GZ19 Poel I, III, IV
- KL06 Oostmolenpark
- KL11 Riethoek



Figuur 2: overzicht te vervangen bestemmingsplannen in het plangebied

Naast het genoemde in paragraaf 1.1 zijn de genoemde bestemmingsplannen om meerdere redenen aan vervanging toe. Zo zijn de maatschappelijke normen over wat in een bestemmingsplan vastgelegd dient te worden de afgelopen jaren gewijzigd omdat de in de vigerende plannen gehanteerde systematiek inmiddels is achterhaald. Het Besluit ruimtelijke ordening schrijft voor dat alle bestemmingsplannen een bepaalde mate van uniformiteit moeten hebben. Hiertoe is de landelijke Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP 2008) opgesteld. De toepassing van de SVBP is vanaf 1 januari 2010 verplicht. Inmiddels is de SVBP 2008 aangepast en is de SVBP 2012 beschikbaar. Gemeente Goes heeft een handboek opgesteld waarin standaardbepalingen zijn opgenomen. Onderhavig bestemmingsplan is conform dit handboek opgesteld.

Vanaf 1 januari 2010 zijn overheden verplicht om ruimtelijke plannen IMRO-gecodeerd beschikbaar te stellen. Dat wil zeggen dat iedereen het bestemmingsplan middels een GIS-viewer kan bekijken. Met behulp van de toegepaste codering kan relevante juridische informatie over percelen worden opgeroepen.



Figuur 3: straatnamenoverzicht plangebied

1.3 Opzet

In hoofdstuk 2 is een samenvatting weergegeven van het relevante beleidskader van rijk, provincie, regio en gemeente dat op voorliggend plan van toepassing is. Hoofdstuk 3 gaat in op de inventarisatie en analyse van het plangebied. Met de visie op het plangebied (hoofdstuk 4) geeft de gemeente aan welke ontwikkelingen zij binnen de planperiode van tien jaar gewenst acht. Hoofdstuk 5 gaat in op de sectorale aspecten van het plan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 de juridische vormgeving van het plan toegelicht. Hoofdstuk 7 bevat de handhavingsparagraaf en tenslotte komen in hoofdstuk 8 en 9 de economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke toetsing/overleg aan de orde.

HOOFDSTUK 2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 door het kabinet 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.

2.2 Provinciaal beleid

Omgevingsplan Zeeland 2012-2018

Op 28 september 2012 is het Omgevingsplan 2012-2018 vastgesteld. In dit nieuwe Omgevingsplan worden de volgende hoofdlijnen van beleid aangegeven:
1. sterke economie;
2. goed woon- en werkklimaat;
3. water en landelijk gebied met kwaliteit.

Ad 1. Sterke economie.
De Zeeuwse economie heeft een bijzondere opbouw 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 is een van de kerntaken van de Provincie. De Provincie Zeeland neemt daarbij haar positie van middenbestuur in 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. Het Rijk zet in 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.
De Provincie Zeeland ziet als kwaliteitsbewaker toe op grote en risicovolle bedrijvigheid. De gemeenten richten zich 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.

Ad 2. Goed woon- en leefklimaat.
Zeeland heeft veel kwaliteit te bieden op het gebied van wonen en werken en scoort landelijk gezien positief qua leefomgeving. Wel zijn er lokaal aanzienlijke verschillen. 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 een goede woon- en werkomgeving noodzakelijk. Een goed functionerende woningmarkt met voldoende aanbod aan toekomstbestendige woningen is daarvoor een eerste voorwaarde. Dit is van direct belang voor de bouw-, detailhandels- en financiële sector, maar ook voor goede huisvesting van alle werknemers in andere sectoren. Vanwege de grote economische belangen investeert de Provincie mee in de toekomstbestendige huisvesting en bewaakt de omvang en kwaliteit van regionale woningbouw en herstructurering. De woonomgeving is minstens zo belangrijk voor de aantrekkelijkheid van Zeeland als de kwaliteit van woningen.
De gemeenten zijn verantwoordelijk 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 vooral om bewaken van een optimale scheiding van woningen en bedrijven die geluid produceren, veiligheidsrisico's geven of verontreinigingen uitstoten. Om in Zeeland te kunnen wonen, werken en recreëren moet het land beschermd 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 taken van het Waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat.
Onder deze hoofdlijn vallen woningbouw en herstructurering, gezonde leefomgeving, geluid, geur, luchtkwaliteit, licht en duisternis, externe veiligheid, afvalstoffen, hoogwaterveiligheid en medegebruik waterkeringen.

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

Ad 3. Water en landelijk gebied met kwaliteit.
Zeeland bestaat voor een groot deel uit water en landelijk gebied. De deltawateren zijn nationaal en internationaal bijzonder gewaardeerde gebieden vanwege de recreatiemogelijkheden, schelpdiervisserij en natuurwaarden. Op het land komen de verschillen tussen de voormalige eilanden duidelijk naar voren, 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 bewaakt de kwaliteit van natuur en ontwikkelt natuurgebieden. Beheer van de natuurgebieden wordt door de Provincie gefinancierd en uitbesteed aan terreinbeheerders.

Een goede kwaliteit en kwantiteit van oppervlaktewater en grondwater is voor alle inwoners en toeristen en daarnaast ook voor de landbouw en de natuur van groot belang.
Schoon water ontstaat niet vanzelf. De Provincie heeft 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 heeft daarbij de regie 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. De Provincie behartigt, vanuit de kerntaken op gebied van economie, natuur, milieu en ruimte, regionale belangen 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.

Verordening Ruimte Provincie Zeeland

Tegelijk met het nieuwe Omgevingsplan is de Verordening Ruimte Provincie Zeeland vastgesteld. De hoofddoelstellingen van het Omgevingsplan zijn door Provincie Zeeland juridisch vormgegeven in deze Verordening. Deze verordening benoemt mogelijkheden en beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen van provinciaal belang. Gemeenten moeten deze regels in acht nemen bij het opstellen van bestemmingsplannen.

Conclusie

In hoofdstuk 3 en 4 van deze toelichting zijn een aantal punten verwerkt die betrekking hebben op het provinciale beleid in relatie tot het plangebied. Er zijn echter geen specifieke punten te noemen die expliciet aandacht vragen of een belemmerende werking hebben voor de actualisatie van dit bestemmingsplan.

2.3 (Boven)gemeentelijk beleid

Regiovisie stedelijke ontwikkelingszones Goes

Als hoofdstrategie kiezen de gemeenten Borsele, Goes en Kapelle voor een bundeling van de stedelijke ruimteclaims van de gehele Bevelandse regio in de Stedelijke Ontwikkelingszone Goes, zodat buiten de zone gelegen gedeelten worden gevrijwaard van toekomstige stedelijke claims. Deze bundeling leidt tot een (extra) groei van het stedelijk grondgebruik in de ontwikkelingszone. Binnen deze zone wordt de woningbehoefte geconcentreerd in de kernen Goes, Heinkenszand, 's-Gravenpolder en Kapelle-Biezelinge. De gemeenten stellen daarbij als randvoorwaarde dat de ruimtelijke verscheidenheid in de ontwikkelingszone behouden en waar mogelijk gestimuleerd moet worden. De stad Goes vormt daarbij hét regionale centrum voor wonen, bedrijvigheid, detailhandel en cultuur- en zorgvoorzieningen. Tegelijk met het afronden van de huidige uitbreidingswijken wordt voor Goes een compacte stad nagestreefd door nieuwbouw in het bestaande stedelijke gebied te stimuleren.

Regiovisie De Bevelanden

In dit gezamenlijke document van de gemeenten Borsele, Goes, Noord-Beveland, Kapelle en Reimerswaal is een visie geformuleerd voor de thema's wonen, werken en recreëren. Met betrekking tot wonen zijn de volgende beleidsuitspraken gedaan:
1. voldoende keuze bieden in aanbod woningbouwlocaties;
2. opvangen van de woonvraag eerst zo veel mogelijk binnenstedelijk (door herstructurering, transformatie of inbreiding), dan pas op uitleglocaties;
3. benutten c.q. versterken van de ruimtelijke diversiteit teneinde het gewenste "keuzepakket aan wonen" te vergroten. In dit kader wordt in de regio onderscheid gemaakt tussen zgn. ontwikkelingszones (gebieden waar gebouwd mag worden voor de eigen woningbehoefte en

voor mensen van buiten de regio) en balansgebieden (gebieden met een terughoudend woningbouwbeleid);
4. ruimte voor dynamiek (extra woonmilieus) in de onderscheiden ontwikkelingszones onder voorwaarde dat de ruimtelijk-functionele samenhang en de eigen identiteit van de verschillende ontwikkelingszones wordt bevorderd. Hierbij wordt overigens wel uitdrukkelijk onderscheid gemaakt tussen de stedelijke ontwikkelingszone Goes en de andere ontwikkelingszones;
5. mogelijkheden houden voor nieuw woningaanbod in de onderscheiden balansgebieden onder voorwaarde dat het evenwicht (de balans) in de kern en de directe omgeving niet wordt verstoord.

Structuurvisie Goes 2040

Goes is in 2040 een florerende centrumgemeente met een breed aanbod aan voorzieningen en werkgelegenheid voor de inwoners van de Bevelanden. Op een aantal terreinen bestrijkt de verzorgende functie een veel groter gebied dan de Bevelanden. Denk daarbij aan de zakelijke dienstverlening, specifieke vormen van onderwijs , de gezondheidszorg in vele gedaanten en aan vrije tijdsvoorzieningen. Goes is een aantrekkelijke gemeente voor toeristen door de voorzieningen aan het water en haar veelzijdige historische centrum.
De gemeente wil blijven investeren in de toekomst van de stad, door te vernieuwen, te verbeteren en te groeien. Goes heeft de ambitie verder te groeien in haar rol als (boven)regionale centrumgemeente. Veel van de projecten die in die in deze visie worden benoemd zijn daarop gericht. De ambitie is er om al die projecten te realiseren en de blik open te houden voor nieuwe kansen.

Economisch knooppunt
Goes is een uitstekende locatie 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. Een goede bereikbaarheid en voldoende parkeervoorzieningen bij de binnenstad zijn van groot belang. De nieuwe aansluiting A58 speelt hierbij een belangrijke rol.

Groei en ontwikkeling
Om een vitale centrumgemeente te blijven speelt Goes in op nieuwe ontwikkelingen en zorgt er voor 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 binnen het bestaand stedelijk gebied zijn de Goese Schans en de stationomgeving.
Voor woningbouw bieden de op dit moment al daartoe geoormerkte locaties waarschijnlijk voldoende ruimte. Wel is er uitbreidingsruimte nodig voor werken, zorg en vrije tijd. Als nieuwe locatie voor een bedrijventerrein zet Goes in 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 zijn geschikt voor stadsrecreatie, groen en vrijetijdsfuncties. Voor toeristen wordt de recreatieve potentie van de randen aan het Veerse Meer en de Oosterschelde verder uitgebouwd.

Van kwantiteit naar kwaliteit
Voor de gemeente zal de nadruk steeds meer komen te liggen op het sturen op kwaliteit en inhoud bij ruimtelijke processen. Waar voorheen de nadruk lag op het creëren van ruimte voor 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. Het levendige en aantrekkelijke historische centrum is een van de kwaliteiten 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. Goes hecht belang aan

energie-efficiënte en duurzame energie-opwekking bij zowel nieuwe ontwikkelingen, als ook bij vernieuwing van het bestaand stedelijk gebied.

Dorpen en buitengebied
In de dorpen rond Goes staat wonen voorop, bestaande voorzieningen worden gekoesterd maar zullen op termijn niet allemaal in de huidige vorm in stand kunnen worden gehouden. Het zoeken naar slimme combinaties en alternatieven zal steeds meer nodig 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. De herkenbaarheid van het Schengegebied als landschappelijke eenheid wordt vergroot.

Woningbouwplanning 2010-1019

De woningbouwplanning is voor de gemeente een instrument om bewust om te kunnen gaan met het bouwen en aanpassen van woningen. Hiervoor gelden twee redenen; een kwantitatieve en een kwalitatieve noodzaak. Kwantitatief dient de woningvoorraad in evenwicht te zijn, kwalitatief moet er voor gezorgd worden dat zoveel mogelijk tegemoet gekomen wordt aan de vraag van de woonconsument. In de woningbouwplanning 2010 tot en met 2019 is hier zo veel mogelijk rekening mee gehouden. De gemeente Goes streeft er naar woningen zoveel mogelijk levensloopbestendig te bouwen. Levensloopbestendig bouwen wil zeggen dat de woning voor iedere doelgroep geschikt is, of zonder veel kosten geschikt te maken is. Deze term is een containerbegrip waarbij diverse termen in beleidsstukken hetzelfde beogen, namelijk het zolang mogelijk zelfstandig wonen mogelijk maken. Het ziet toe op de kwaliteit die aan een woning wordt toegekend. Het begrip heeft een sterke ontwikkeling gekend vanaf seniorenwoning, woningkeurmerk tot levensloopbestendig, mede als gevolg van het streven naar een duurzame stedenbouw. Levensloopbestendige woningen zijn woningen die vanwege de externe en interne toegankelijkheid in principe geschikt zijn voor bewoning in alle levensfasen. Deze woning is ook goed te bewonen door ouderen en mensen met een handicap, maar bovendien voldoet de woning aan aanvullende eisen. Als nieuwbouwnorm geldt het consumenten keurmerk (woonkeur). De gemeente Goes heeft zich verbonden aan het Convenant Integrale Woningkwaliteit. De inherente maatregelenlijst is gebaseerd op het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen, het Handboek Veilig Wonen (Politiekeurmerk), het handboek Toegankelijkheid en het Handboek Woonkeur. Het voldoen aan de regels betekent, naast een veilige woning, een woning die eenvoudig en met minimale kosten kan worden aangepast aan het gebruik door mensen met een functiebeperking. Maar het betekent ook dat de woning door mensen van alle leeftijden kan worden bewoond. Hierdoor wordt voorkomen dat woningen, door een veranderende leefstijl of woonwensen, afgebroken moeten worden of met hoge kosten aangepast. Dit draagt uiteindelijk bij aan een beter (en minder) gebruik van vooral primaire grondstoffen en leidt uiteindelijk tot duurzaamheid.

Detailhandelsvisie

In het plangebied bevinden zich geen winkelgebieden of winkelcentra waar de Detailhandelsvisie betekking op heeft.

Groenstructuurplan 2003-2012

In het groenstructuurplan wordt gestreefd naar het waarborgen en verhogen van de kwaliteit van het woon-, werk- en leefmilieu in de gemeente Goes door het versterken van de groenstructuur. Het plan vormt een lange termijn visie op de gewenste ontwikkelingen van het groen in de bebouwde kom.

Welstandsnota

Het welstandsbeleid van de gemeente Goes is verwoord in de Welstandsnota Goes. Het belangrijkste doel van het welstandsbeleid is het vormen van een toetsingskader voor welstand, waarmee de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten behouden en versterkt kunnen worden. Hiervoor is een aantal beoordelingskaders opgesteld, waaronder gebiedsgerichte beoordelingskaders. Deze dienen altijd in samenhang met de gehele gebiedsomschrijving van het desbetreffende deelgebied waarop de bouwaanvraag van toepassing is te worden gehanteerd.

Beleidsplan duurzaam bouwen

In dit beleidsplan is gestalte gegeven aan de wijze waarop de gemeente Goes wil omgaan met duurzaam bouwen en uiteindelijk integrale woningkwaliteit. In het kader van duurzaam bouwen heeft de gemeente het Zeeuws Convenant Integrale Woningkwaliteit ondertekend.

Goes Veilig, Kernbeleid veiligheid en leefbaarheid

Op basis van dit kernbeleid zet de gemeente Goes zich in voor het verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid in wijken en kernen. De gemeente heeft zichzelf verplicht bij nieuwe ontwikkelingen vanaf het ontwerpproces structureel aandacht te schenken aan de mogelijke veiligheidsrisico's. Het gaat hierbij om veiligheidsaspecten voor sociale veiligheid (inclusief het Politiekeurmerk Veilig Wonen), verkeer, milieu, brandpreventie, brandbestrijding en het voorkomen van rampen, conform het deelplan “Goes Veilig, het inbouwen van veiligheidsaspecten in het planproces”.

Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan (GVVP)

In het GVVP worden maatregelen beschreven die in het verlengde liggen van het bestaande verkeersbeleid (verbeteren verkeersveiligheid, verbeteren fietsvoorzieningen, doorstroming autoverkeer, maatregelen die afgestemd zijn op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en maatregelen die mogelijk diep ingrijpen op het bestaande 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 geografische indeling, waardoor de visie overzichtelijk aanschouwelijk is gemaakt.

2.4 Conclusie

Zoals in de inleiding al is vermeld geeft het bestemmingsplan in hoofdzaak de bestaande situatie weer. Uitbreiding van het gebied is niet aan de orde, nieuwbouw kan alleen plaatsvinden indien bestaande bebouwing wordt gesloopt (of als de maximaal te bebouwen oppervlakte nog niet is bereikt) of op plaatsen waar volgens de vigerende plannen gebouwd kan worden maar die nog niet zijn ingevuld. De bestaande situatie is niet in strijd met het hiervoor genoemde beleid.

HOOFDSTUK 3 Inventarisatie en analyse

3.1 Historie

Tot de komst van de spoorlijn in 1868 bestond het plangebied uit akker- en weideland. Alleen langs de Kloetingseweg was op beperkte schaal enige lintbebouwing aanwezig. In de jaren na 1945 worden er in het gebied een aantal hallen gerealiseerd voor de fruitveiling en ontstaat de eerste bedrijfsbebouwing in het oostelijk deel. De woonwijk Goes Zuid komt vanaf 1964 tot ontwikkeling. Begin jaren ’90 vertrekt de veiling alweer en komt er een nieuwe invulling van het westelijk deel van het grote deelgebied op gang met kantoren en onderwijsgebouwen.

De SGB is gevestigd op een voormalig NS rangeer terrein bij de aansluiting van het tracé naar Borsele op de hoofdlijn. Deze spoorlijn naar Zuid-Beveland werd in 1927 in gebruik genomen maar het personenvervoer werd in de jaren ‘30 al weer stop gezet. Nu wordt de lijn gebruikt door de SGB voor toeristische ritten.

3.2 Ligging plangebied

Het plangebied bestaat uit een oostelijk en een westelijk deel. Het oostelijke deelgebied is het grootste en omvat een gebied met voornamelijk bedrijven en kantoren ten zuidoosten van het station en een aansluitend gedeelte van de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen. Het westelijke deelgebied omvat hoofdzakelijk het terrein van de Stoomtram Goes-Borssele, de SGB, met een aansluitend deel van de spoorlijn.

Het is de bedoeling uiteindelijk te komen tot een bestemmingsplan voor de gehele stationsomgeving, inclusief het gedeelte van het spoortracé binnen de bebouwde kom. Het oostelijk deel van het stationsgebied is nu niet in dit bestemmingsplan meegenomen omdat hier ingrijpende ontwikkelingen worden voorzien ten behoeve van een nieuwe spoorkruising. Hiervoor zal t.z.t. een aparte planologische procedure worden doorlopen.

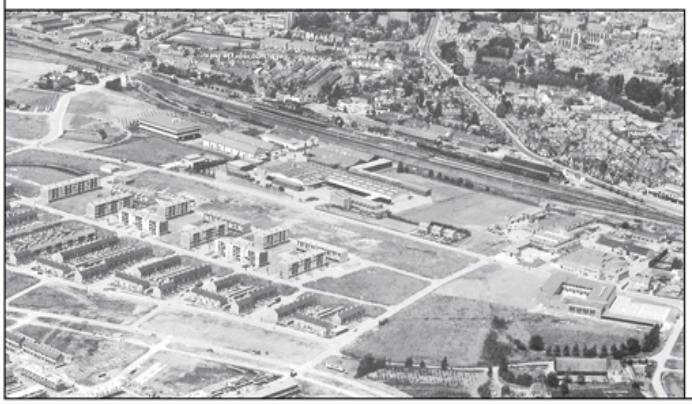
Het grote deelgebied ligt ten zuiden van de binnenstad, ingeklemd tussen de Fruitlaan aan de zuidzijde en het spoor aan de noordzijde. Aan de Fruitlaan liggen tegenover het plangebied grootschalige onderwijsgebouwen. Aan de oostzijde wordt de plangrens gevormd door de Kloetingseweg met aan weerszijden grondgebonden woningen. Aan de westzijde loopt de plangrens door het Stationspark, een gebied met vooral kantoren en onderwijsgebouwen.
Het terrein van de SGB ligt ingeklemd tussen het spoor aan de noordzijde en bedrijventerrein de Poel aan de zuidzijde. Ten noorden van het spoor bevindt zich het Marconigebied, met overwegend grootschalige winkels en een supermarkt.

de ligging van het plangebied

historie

plangebied

in 1959



plangebied

in 1966

Figuur 4: ligging plangebied

3.3 Groenelementen

Binnen het westelijk deelgebied zijn de enige groenelementen op openbaar terrein het plantsoen in het Stationspark en de lage haagjes tussen de rijbaan en het fietspad langs de Fruitlaan. Het overige groen bevindt zich op particuliere percelen. Vooral op het Stationspark staat dit groen vanwege de hoge parkeerdruk sterk onder druk.

In het oostelijk plandeel vinden we op openbaar gebied de dicht beplante groenstrook langs het spoor en enkele bomen en hagen in de parkeerzone. Verder is er op het terrein van de SGB en langs het spoor nog enige beplanting aanwezig.

3.4 Ruimtelijke en functionele opbouw van het gebied

Ruimtelijke hoofdstructuur

In het oostelijk deel van het plangebied vinden we vooral oudere bedrijfsbebouwing en in het westelijk deel jongere kantoorbebouwing. Langs de oostrand en incidenteel in de zuidrand is woonbebouwing aanwezig.

De bedrijfsbebouwing bestaat overwegend uit bedrijfshallen en -complexen met een relatief groot grondoppervlak maar een relatief lage bouwhoogte. Langs de noordrand en op enkele locaties aan de zuidkant wordt een hoogte van 8 tot 10 meter bereikt, verder blijft de bouwhoogte ruimschoots onder de 5 meter.
Verreweg de grootste bedrijven op deze locatie, de CSM en Timesavers, liggen enigszins verstopt. De gebouwen maken een front naar het spoor aan de noordzijde maar het terrein wordt ontsloten via twee smalle doorgangen, één naar de Fruitlaan en één naar de Kloetingseweg. De overige bedrijven zijn georiënteerd op de Fruitlaan en de Kloetingseweg.
Langs de Kloetingseweg aan de oostrand bevinden zich vrijstaande woningen op ruime percelen. Bij de aansluiting op de Fruitlaan staan enkele geschakelde woningen. Meer naar het oosten bevinden zich aan de Fruitlaan nog drie vrijstaande woningen.
De kantoorbebouwing in het westelijk deel van deelgebied oost bestaat uit kleine en middelgrote kantoren met een oppervlak van 350 tot 1.200m2. De meeste bedrijfsgebouwen hebben twee tot drie bouwlagen met incidenteel een vierde laag. In een deel van deze bebouwing zijn medisch gerelateerde functies gehuisvest zoals een apotheek en een psychologische praktijk.
Een deel van de kantoren is georiënteerd op een ruim groen plantsoen dat enige lucht en ruimte aan het gebied verschaft. Verder zijn de individuele percelen grotendeels verhard ten behoeve van het parkeren en is er weinig ruimte over voor een groene aankleding. Langs de gehele noordrand van het grootste deelgebied is een parkeervoorziening aanwezig.

In het deelgebied west is de SGB gevestigd, de Stoomtrein Goes-Borsele. De SGB onderhoudt en restaureert oude treinen, treinstellen en daaraan verwant historisch erfgoed. Een groot deel van het terrein is in gebruik voor de stalling van treinstellen en de opslag van materialen voor reparaties aan treinen en spoor.
In de zomermaanden verzorgt de SGB ritten met historische treinstellen op de lijn Goes-Hoedekenskerke. Het restauratiewerk gebeurt vooral in de voormalige locomotievenloods van de NS, op het westelijke deel van het terrein. Meer centraal op het terrein bevindt zich de oude goederenloods die na de afbraak in Middelburg hier weer werd opgebouwd. Deze loods fungeert als bezoekerscentrum waarin ook aanverwante horeca-activiteiten plaatsvinden. Verspreid op het terrein staan nog een paar kleinere gebouwtjes die getuigen van het spoorverleden, zoals een oud seinhuisje. Ten noorden van het spoor is hier nog een zone met parkeren in het plan opgenomen. Aansluitend op deze parkeerzone ligt hier een dicht beplante afschermende groenstrook langs het spoor.

Verkeersstructuur

Gemotoriseerd verkeer
De hoofdverkeerstructuur in het plangebied bestaat uit de Gebiedsontsluitingswegen (GOW; nadruk ligt op de verkeersfunctie) Van Hertumweg en Fruitlaan. Alle andere straten binnen het gebied vallen onder de categorie Erftoegangswegen (ETW; nadruk ligt op de verblijfsfunctie) en zijn ingericht als 30 km/h-zone, erf of voet/fietspad.

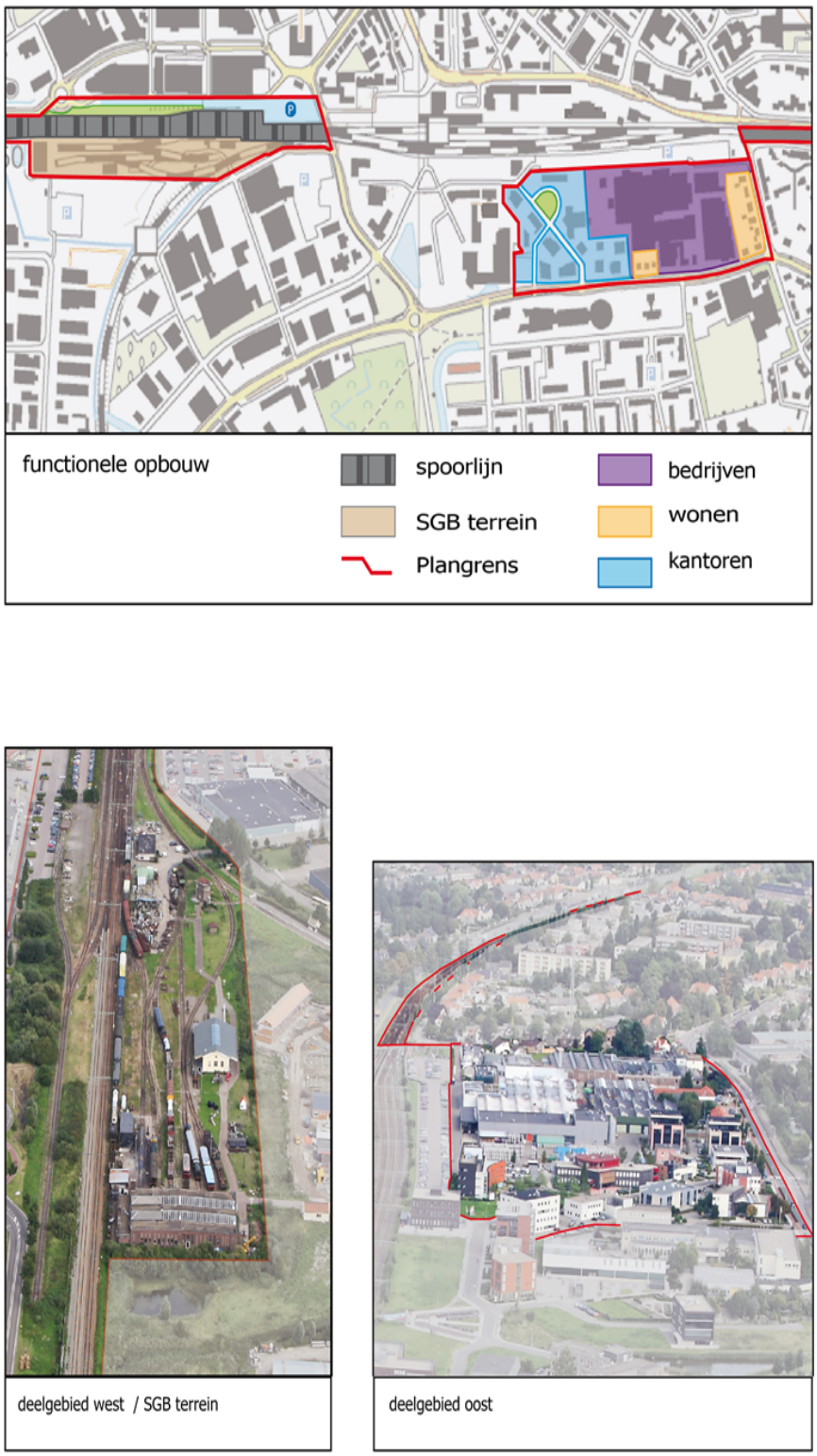
Fietsverkeer
Hoofdfietsroutes in dit gebied zijn gelegen naast de gebiedsontsluitingswegen zoals hierboven genoemd en bij de Kloetingsweg (wegvak spoorlijn – Fruitlaan). Verder is er een ontsluitende fietsverbinding over het Stationspark, namelijk de verbindingen tussen de stationsentree aan de zuidzijde met de Van Hertumweg en Fruitlaan.

Openbaar vervoer
Via alle genoemde gebiedsontsluitingswegen leiden buslijndiensten van en naar het openbaar vervoersknooppunt: het busstation en het NS-station.

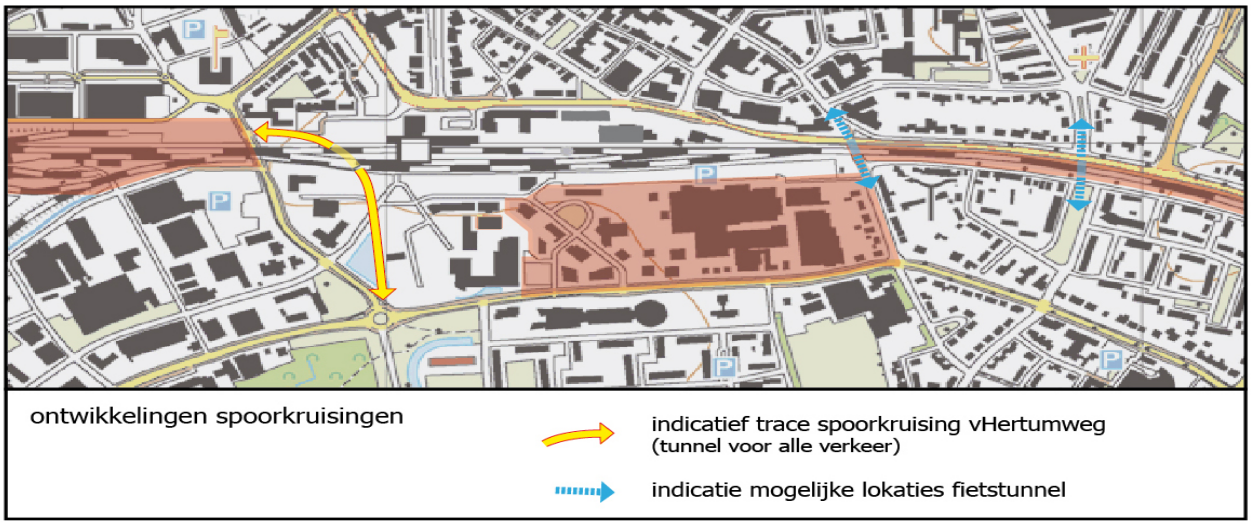
Ontsluiting
De bedrijven in het plangebied worden grotendeels ontsloten vanaf de Fruitlaan, die daar voldoende capaciteit en breedte voor heeft. Twee bedrijven worden (deels) via de Kloetingseweg ontsloten, die daar qua maatvoering en gebruik eigenlijk minder geschikt voor is. Dit is een historisch zo gegroeide situatie die niet ideaal genoemd kan worden, maar ook niet tot grote overlast leidt. De kantoren in het Stationspark worden ontsloten via een weg die aanhaakt op de Fruitlaan.

Parkeren
Langs vrijwel de gehele noordrand van het plangebied is een openbare parkeerplaats gesitueerd met circa 325 plaatsen. Deze parkeervoorziening wordt intensief gebruikt door werknemers in het bedrijventerrein, het Stationspark en de aanliggende wijken, maar ook door treinreizigers en gebruikers en werknemers van De Pijlers. Daarnaast zijn er zowel op de bedrijfskavels als op de kavel bij de kantoren parkeerplaatsen op eigen terrein.

Van de parkeerzone ten noorden van het spoor in deelgebied west is een deel benoemd als Park&Ride zone voor treinreizigers. Dit deel wordt waarschijnlijk mede benut door werknemers die in de omgeving werken. Op een ander deel van deze parkeerzone is sprake van betaald parkeren, deze is qua gebruik gekoppeld aan de winkels in het aanliggende Marconigebied.



Figuur 5: functionele opbouw van het plangebied



Figuur 6: ontwikkelingen spoorkruisingen

HOOFDSTUK 4 Visie op het plangebied

4.1 Streefbeelden deelgebieden

Streefbeeld bedrijfsbebouwing
Er wordt gestreefd naar goed op de locatie passende bedrijvigheid die zich naar functie en uitstraling voegt naar de ligging van de locatie nabij het centrum en nabij woonwijken. De verkeersaantrekkende werking en het parkeren zijn daarbij altijd een punt van aandacht. Ook een hoogwaardige uitstraling van de bedrijfsgebouwen en percelen naar de openbare ruimte, het gezicht van de bedrijven aan de Fruitlaan en naar het spoor, is een punt van aandacht.

Streefbeeld kantoren
Het streven is er op gericht bij vernieuwingen en uitbreidingen de kwaliteit van de bestaande kantoorbebouwing te handhaven. Bij alle vernieuwingen is aandacht voor het parkeervraagstuk belangrijk. Door de hoge parkeerdruk is nu al een groot deel van het maaiveld ingericht voor parkeren. Het streven is er op gericht bestaande groenelementen, ook op particulier terrein, zoveel mogelijk te behouden aangezien deze mede bepalend zijn voor de uitstraling van het totale gebied.

Streefbeeld SGB
Het streven is er op gericht de SGB bij haar rol in het behoud van historisch erfgoed en als toeristische voorziening te ondersteunen.

4.2 Streefbeelden functies

Streefbeeld verkeer
Er wordt gestreefd naar een duurzaam veilige indeling en vormgeving van de infrastructuur. Voetgangers en gemotoriseerd verkeer worden waar mogelijk gescheiden. Duidelijke routes en bebording beperken zoekverkeer in het gebied.

Streefbeeld groen
Het streven is er op gericht het weinige groen dat in het gebied aanwezig is te handhaven en waar mogelijk te versterken.

Beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten aan huis

In combinatie met de woonfunctie komen regelmatig ondergeschikte andere activiteiten voor. Gedacht kan onder meer worden aan traditionele vrije beroepen (arts, notaris, advocaat, logopedist, fysiotherapeut), andere vrije beroepen (adviesbureaus, kunstenaars, ontwerpers, privé-onderwijs) en andere bedrijfsmatige activiteiten (pedicures, computerservice, kinderopvang). Gezien de maatschappelijke ontwikkelingen zal dit gebruik in de toekomst alleen maar toenemen. In principe zijn er geen bezwaren tegen het toestaan van dergelijke activiteiten mits er geen sprake is van onevenredige hinder voor het woonmilieu en onevenredige afbreuk van het woonkarakter van de buurt.

HOOFDSTUK 5 Sectorale aspecten

5.1 Archeologie

Beleidskader

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 de geschiedschrijving 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.

Ten behoeve hiervan is door de gemeenteraad op 15 december 2011 gemeentelijk archeologiebeleid vastgesteld. Met dit archeologisch beleid wil de gemeente niet alleen voldoen aan de wettelijke verplichtingen omtrent archeologie maar ook een formeel afwegingskader bieden bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Conform dit beleid zal in het bestemmingsplan Stationsomgeving de volgende categorie met een dubbelbestemming Waarde Archeologie worden opgenomen:
Waarde Archeologie 2: hoge verwachting.

Voor Waarde Archeologie 2 geldt de volgende regel: (Bouw)werken en/of werkzaamheden kunnen niet worden uitgevoerd dan nadat een archeologisch (voor)onderzoek is verricht bij een verstoring van meer dan 250m² en dieper dan 40cm, en/of een omgevingsvergunning tot afwijking van het bestemmingsplan is verleend. Getoetst wordt of er sprake is van een aanvaardbare en/of onevenredige verstoring van behoudenswaardige archeologische waarden, zowel in directe als in indirecte zin.

Bevindingen

In het gebied zijn geen onderzoeksmeldingen uit het verleden. Wel zijn in de directe omgeving van het plangebied diverse onderzoeksmeldingen bekend, maar die geven geen aanleiding tot het bijstellen van de archeologische verwachting.

In het gebied dat vrijgegeven kan worden van archeologisch onderzoek is het echter niet uit te sluiten dat, ondanks de wettelijke vrijstelling op basis van het huidige gemeentelijke archeologie beleid, sporen en vondsten verborgen kunnen zitten en dat deze tijdens uitvoeringswerkzaamheden aan het licht kunnen komen. Voor dergelijke vondsten bestaat een wettelijke meldingsplicht ex artikel 53 van de Monumentenwet. Om er voor te zorgen dat aan deze wettelijke verplichting wordt voldaan tijdens de uitvoering van werkzaamheden dient er bij het verlenen van vergunningen een voorwaarde opgenomen te worden over de meldingsplicht.

Omdat dit bestemmingsplan met name de bestaande situatie vastlegt is vantevoren geen nader onderzoek uitgevoerd. Indien aan de orde zal dit bij concrete (bouw)plannen gedaan worden.

Conclusie

De archeologische waarden in het plangebied geven geen belemmering voor het huidige gebruik en de huidige planologische situatie. Een dubbelbestemming Archeologie zorgt voor bescherming van de

archeologische waarden en zorgt ervoor dat bij nieuwe ontwikkelingen archeologisch onderzoek zal moeten worden uitgevoerd op plaatsen waar nog geen onderzoek is verricht.

5.2 Bodem

Beleidskader

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is het sinds 1 juli 2008 van kracht zijnde Besluit Bodemkwaliteit van toepassing. Daarin zijn in het bijzonder kwaliteitseisen gesteld voor verschillende gebieden die gekoppeld zijn aan de (toekomstige) gebruiksfuncties. Eventuele wetswijzigingen tijdens de geldigheidsperiode van het bestemmingsplan gelden als aanvulling c.q. komen daarvoor in de plaats.

Voor zowel het buitengebied als het stedelijke gebied van Goes worden, i.v.m. veranderde wetgeving en verjaring, de aanwezige bodemkwaliteitskaarten en bodembeheerplannen herzien. Daarvoor komt voor de gehele gemeente een Nota bodembeheer met bijbehorend de bodemkwaliteitskaarten. De vaststelling hiervan zal plaats vinden in de zomerperiode van 2013.

In opdracht van RIT (voorm. Prorail) en NS-Vastgoed wordt gewerkt aan de realisatie van een BKK en BBP Spoorgebonden gronden, voor alle bij haar in gebruik zijnde percelen in Zeeland. Bij de realisatie zijn enkele gemeenten betrokken, waaronder Goes. De uiteindelijke begrenzing van de BKK en de afzonderlijke zones daarbinnen is nu (mei 2013) nog niet vast gesteld.

In de Nota bodembeheer staat voor de verschillende kwaliteitszones aangegeven welke bewijsmiddelen (bijvoorbeeld partijkeuringen) noodzakelijk zijn bij hergebruik in diezelfde of andere zones. Daarbij is het mogelijk licht verontreinigde grond die vrij is gekomen in een licht verontreinigde zone elders in diezelfde of een andere zone met een vergelijkbare of mindere kwaliteit toe te passen. De belangrijkste randvoorwaarde hierbij is dat de hergebruikte grond van gelijke of betere kwaliteit dient te zijn dan de kwaliteit van de ontvangende bodem.

Indien de grond niet toegepast kan worden binnen de gemeente Goes dan gelden de Bodemkwaliteitskaarten en Nota bodembeheer van de gemeente waar de grond wordt toegepast. Een andere mogelijkheid is een AP04-partijkeuring uit te voeren conform de geldende richtlijnen. Hiermee worden de afzetmogelijkheden vergroot.

In de gemeente Goes geldt dat bij nieuwbouwactiviteiten, functiewijzigingen en/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 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, zoals bijvoorbeeld “verkeer”. Wel zal mogelijk onderzoek moeten plaatsvinden voor grondtransport/-afvoer.

Bodemkwaliteit plangebied

Het plangebied is op basis van de bodemkwaliteitskaarten ingedeeld in kwaliteitszones, gebaseerd op ontstaansgeschiedenis, historische en huidige activiteiten en aangetroffen bodemkwaliteiten. Het plangebied valt binnen meerdere zones van de bodemkwaliteitskaart.

De indeling volgens de nieuwe bodemkwaliteitskaarten is:
- zuidelijk deel/ Stationspark: zone 4; Bedrijfsterreinen (deelgebieden Stationspark en Marconistraat);
- woningen westzijde Kloetingseweg: zone 5; Vooroorlogse kernen;
- strook noordelijk van spoorlijn westzijde: zone 4; Bedrijfsterreinen (deelgebieden Stationspark en Marconistraat);
- stoomtramlocatie (SGB): zone 3, Bedrijfsterreinen (De Poel);
- spoortraject oost en west: zones nog nader te bepalen in de BKK Spoorgebonden gronden.

Deze zone-indelingen zijn gekoppeld aan de ontstaansgeschiedenis en de voormalige en huidige activiteiten. Voor toetsing van de plaatselijke bodemkwaliteit dienen de Bkk en Nota bodembeheer te worden geraadpleegd. Voorafgaande aan werkzaamheden in de bodem dient aan de hand van de Bkk en Nota bodembeheer de kwaliteit en de toepassingsmogelijkheden van de te verplaatsen grond te worden bepaald. Daarbij is naast een (beperkt) historisch onderzoek waarschijnlijk ook een bodemonderzoek of partijkeuring noodzakelijk.

Op diverse plaatsen in het plangebied zijn, in het bijzonder ten behoeve van herinrichting en nieuwbouwactiviteiten, bodemonderzoeken uitgevoerd waarbij regelmatig ook saneringsmaatregelen zijn getroffen of nog uitgevoerd moeten worden.

Verspreid binnen het gebied zijn er op grond van historische en huidige activiteiten, zoals oude bebouwing, voormalige en huidige bedrijfsactiviteiten en spoorgebieden (potentieel) verdachte locaties aanwezig. Op enkele plaatsen is bodemverontreiniging aanwezig, waar afhankelijk van de aard en omvang en eventuele plaatselijke ontwikkelingen maatregelen getroffen moeten worden. In het verleden zijn op diverse plaatsen bodemsaneringen uitgevoerd, waarbij mogelijk nu nog sprake is van restverontreinigingen. Op zich zijn er nu in algemene zin bij een extensief gebruik van de bodem geen of geringe risico's voor mens en milieu.

Conclusie:
De bodemkwaliteit in het plangebied vormt grotendeels geen belemmering voor het huidige plaatselijk gebruik. Wel dient voorafgaande aan werkzaamheden in de grond en bij herbestemmingen/ nieuwbouw de plaatselijke bodemkwaliteit te worden getoetst. Het benodigde onderzoek dient uitgevoerd te zijn in overeenstemming met de NEN5740 of de Nota Bodembeheer als het om grondverzet gaat.

5.3 Water

Inleiding

Voor het gebied Stationsomgeving Zuid-Oost stelt de gemeente Goes een geactualiseerd bestemmingsplan op. Dit betreft een beheersmatig bestemmingsplan dat de huidige situatie als uitgangpunt neemt. Ontwikkelingen die in de komende planperiode in het gebied plaatsvinden, worden in afzonderlijke bestemmingsplannen meegenomen. In deze separate bestemmingsplannen worden op dat moment de wateraspecten van deze ontwikkelingen 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, het 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 doorvertaalt 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.

Gebiedsbeschrijving

Het plangebied bestaat uit twee spoorvakken (deel Deltaweg-Van Hertumweg en Kloetingseweg-Buys Ballotstraat) en uit een kantoorgedeelte. Dat laatste deel wordt globaal begrensd door de Fruitlaan (zuidzijde), de Kloetingseweg (oostzijde), de parkeerplaats Kloetingseweg (noordzijde) en het Stationspark ter hoogte van Edudelta college Goes. Het station en het spoortracé liggen centraal in het plangebied. Daaromheen is grotendeels kantoorbebouwing gesitueerd.

Maaiveld

De maaiveldhoogten in het gebied lopen uiteen van circa NAP -0,10 meter tot circa NAP +1,00 meter. De gemiddelde maaiveldhoogte voor het gebied bedraagt ongeveer NAP +0,50 meter. De maaiveldhoogte neemt toe van west naar oost.

Oppervlaktewatersysteem

Het plangebied is gelegen in drie verschillende peilgebieden. Het gedeelte van het plangebied ten noorden van het spoor maakt deel uit van peilgebied GPG 259. Dit kent een streefpeil van NAP-2,50 meter zomerpeil en NAP-2,70 meter winterpeil en valt binnen het bemalingsgebied De Poel. Het zuidelijk deel van het plangebied, tussen het spoor en de Fruitlaan, ligt grotendeels in peilgebied GPG 83. Dit kent een jaarrond streefpeil voor het oppervlaktewater van NAP-1,80 meter. Een deel valt in peilgebied GPG673 met een jaarrond streefpeil voor het oppervlaktewater van NAP-1,45 meter. Beide laatste peilgebieden vallen binnen het bemalingsgebied Dekker.

Het plangebied kent weinig oppervlaktewater binnen haar grenzen. Dit oppervlaktewater bestaat uit enkele sloten direct langs de genoemde spoorvakken en langs de Ploegweg (westelijk deel). Dit zijn secundaire en tertiaire waterlopen. Daarnaast is er oppervlaktewater in de nabijheid van het kantoorgebied in de vorm van een vijverpartij in de hoek van de Van Hertumweg en het Stationspark.

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 (BRP 2012) geven voor het plangebied geen knelpunten aan.

Het oppervlaktewater in stedelijk gebied reageert anders en wordt op overstroming/inundatie getoetst aan een langdurige regenbui T=100 (neerslagsituatie van 10 dagen, 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 het peilgebied GPG 1034/ 1035 bepaald op NAP-1,65 meter, voor peilgebied GPG83 op NAP-1,10 meter en voor peilgebied GPG673 op NAP-0,50 meter. Dit betekent dat er voor die statische bui (T=100) geen inundatie optreedt.

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.

Bodem- en grondwatersysteem

Volgens de bodemkaart van de provincie Zeeland is het plangebied gedeeltelijkgeclassificeerd als sterk zettingsgevoelig, met name langs de westkant. Aan de oostkant van het plangebied loopt volgens de bodemkaart een strook die weinig zettingsgevoelig is. Deze strook loopt dwars door Goes van noord naar zuid. Op meerdere plaatsen in Zuid-Beveland zijn in het landschap de resten van oude kreekruggen terug te vinden in de ondergrond. Naar alle waarschijnlijkheid is onder een deel van Goes, waaronder het betreffende deel van het Stationspark, een kreekrug in de ondergrond aanwezig.

De bodem bestaat uit zeekleigronden. Het gebied kent over het algemeen grondwatertrap III* (GHG 25-40 cm beneden maaiveld en GLG 80-120 cm beneden maaiveld, bron: www.bodemdata.nl.

In het plangebied is geen grondwaterbeschermingsgebied gelegen en ook zijn er geen geregistreerde grondwateronttrekkingen of infiltratiebronnen. Het gebied is verder niet aangemerkt als kwetsbaar gebied volgens het provinciale grondwaterbeheersplan.

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 voor het plangebied de onderstaande conclusies worden getrokken:

- Het plangebied Stationsomgeving Zuid-Oost is niet aangemerkt als aandachtsgebied voor de waterhuishouding, behalve rondom de vijverpartij langs de Van Hertumweg;
- Het (reeds bebouwde) gebied wordt over het algemeen bestempeld als minder geschikt voor (een toekomstige) stedelijke uitbreiding, met name door de grondslag. Het oostelijk gedeelte boven de mogelijke kreekrug is aangemerkt als zeer geschikt. Ook dit wordt veroorzaakt door de grondslag;
- Infiltratiemogelijkheden zijn niet aanwezig, behalve boven de mogelijke kreekrug aan de oostzijde van het plangebied;
- Langs de Van Hertumweg en ten zuiden van de Van de Spiegelstraat is geringe zoute kwel aanwezig. Ter plaatse van de mogelijke kreekrug kent het plangebied matige (zoete) waterbelvorming.

Waterkwaliteit

In het plangebied zijn geen meetpunten van het waterkwaliteitsmeetnet aanwezig. Ook zijn in het waterplan Goes (2005) voor het plangebied geen specifieke aandachtspunten ten aanzien van de kwaliteit van het oppervlaktewater opgenomen. De waterkwaliteit is voldoende. De vijverpartij langs de Van Hertumweg is aangemerkt als locatie om in te richten als secundaire blusvoorziening. In het plangebied zijn geen oppervlakte- of grondwaterlichamen in het kader van de Europese Kaderrichtlijn Water aanwezig.

Bij de inrichting van de openbare ruimte is het van belang ook rekening te houden met 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.

Voorts kunnen het gebruik van de openbare ruimte en activiteiten daarin leiden tot diffuse bronnen. Al naar gelang de aard en de effecten hiervan kan hier beleid voor worden uitgewerkt. Voorbeelden 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 in het gebied via gescheiden riolering. De rioleringsberekeningen van het plangebied (BRP 2012) laten zien dat het systeem naar behoren functioneert.

Bij nieuw- en/of verbouw (inbreiding of uitbreiding) dienen het vuilwater en het hemelwater gescheiden te worden aangeboden (conform het bouwbesluit 2012).

Watertoetstabel

De watertoetstabel brengt de waterhuishoudkundige consequenties van ontwikkelingen in het plangebied in beeld. Op dit moment zijn er geen ruimtelijke ontwikkelingen gepland binnen het plangebied.

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.	Het plangebied kent oppervlaktewater binnen haar grenzen in de vorm van enkele (spoor)-sloten. Er zijn geen knelpunten met betrekking tot wateroverlast bekend. Er zijn geen (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied bekend, waardoor er geen toename aan verharding wordt verwacht. In geval van een toename aan verharding zal compenserende berging worden aangelegd met een omvang van 75 mm per m^2 toegenomen verharding.
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 gescheiden gerioleerd. Bij herstructurering en/of nieuwbouw dienen vuilwater en hemelwater gescheiden te worden aangeboden.
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.
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. Er vindt gescheiden afvoer van hemelwater en vuilwater plaats.
Volksgezondheid (water gerelateerd) Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/ -risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	Het rioolstelsel voldoet aan de eisen van de basisinspanning. Waar mogelijk zijn de oevers natuurvriendelijk ingericht (flauw talud). Alle binnen het plangebied aanwezige panden zijn aangesloten op de riolering. Bij de (ver)bouw van (nieuwe) woningen wordt gebruik gemaakt van duurzame materialen.
Bodemdaling Voorkomen van maatregelen die (extra) maaiveldsdalingen met name in zettingsgevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	Er vindt geen (actieve) verandering plaats van de grond- en oppervlaktewaterpeilen. Bodemdaling zal niet optreden.

Grondwateroverlast Tegengaan / verhelpen van grondwateroverlast.	In geval van grondwateroverlast kan de particuliere perceeleigenaar zijn overtollige grondwater aanbieden aan de gemeente Goes. De gemeente draagt zorg voor een doelmatige afvoer hiervan.
Oppervlaktewaterkwaliteit Behoud / realisatie van goede opper-vlaktewaterkwaliteit. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem.	Het oppervlaktewater in het plangebied is overwegend brak. Verslechtering van de waterkwaliteit is niet aan de orde.
Grondwaterkwaliteit Behoud / realisatie van een goede grondwaterkwaliteit.	Het plangebied kent enkele (spoor)sloten. Verslechtering van de waterkwaliteit is niet aan de orde.
Verdroging (natuur) Bescherming karakteristieke grondwater-afhankelijke 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.
Waterschapswegen Goede bereikbaarheid en instandhouden van wegen in beheer en onderhoud bij het waterschap.	Het plangebied kent geen waterschapwegen.

5.4 Flora en Fauna

Beleidskader

De natuurwetgeving in Nederland kent twee sporen, namelijk de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet.

1. De Flora- en faunawet geldt voor de soortenbescherming van planten en dieren. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient vooraf onderzoek gedaan te worden naar de aanwezigheid van beschermde planten en dieren. Indien een voorgenomen ingreep naar verwachting leidt tot het overtreden van verbodsbepalingen betreffende beschermde soorten, zal moeten worden nagegaan of een vrijstelling geldt of dat ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en Faunawet moet worden verkregen.

Op basis van de Flora- en Faunawet is het verplicht om bij de ruimtelijke planvorming vooraf te onderzoeken of en welke dier- en plantensoorten er voorkomen, wat hun beschermingsstatus is en wat de effecten zijn van de ingreep op het voortbestaan van de gevonden soorten. Aangezien het voorliggende plan met name de bestaande situatie conserveert, is in het kader van dit plan geen nader onderzoek uitgevoerd. Indien aan de orde zal dit bij concrete (bouw)plannen gedaan worden.

2. De Natuurbeschermingswet 1998 is alleen gericht op gebiedsbescherming.
Deze wet regelt alleen de bescherming en instandhouden van specifieke natuurgebieden, zoals:

- natuurmonumenten;
- de Ecologische Hoofdstructuur (EHS); dit is een netwerk van natuurgebieden in Nederland die onderling verbonden zijn. Provincies hebben de EHS meestal vastgelegd volgens het rijksbeleid.

- de Natura2000 gebieden (Habitatrichtlijn- en Volgelrichtlijngebieden). Natura2000 gebieden zijn aangewezen gebieden die een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden binnen de Europese Unie vormen.

Onderzoek

Op basis van de Flora- en faunawet is het verplicht om bij ruimtelijke planvorming vooraf te onderzoeken of en welke plant- en diersoorten er voorkomen, wat hun beschermingsstatus is en wat de effecten zijn van de ingreep op het voortbestaan van de gevonden soorten. Aangezien het voorliggende plan de bestaande situatie conserveert, dient in het kader van dit plan geen nader onderzoek te worden uitgevoerd. Het plangebied bevindt zich niet binnen de grenzen of in de nabijheid van een beschermd natuurgebied. De Natuurbeschermingswet 1998 is op deze locatie dan ook niet van toepassing.

Conclusie

Zowel ten aanzien van de Flora- en faunawet als de Natuurbeschermingswet 1998 is, gezien het beheersmatige karakter van onderhavig bestemmingsplan, geen nader onderzoek nodig.

5.5 Geluidhinder

Beleidskader

Op grond van artikel 76, lid 1, dienen bij het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan binnen de zone van een weg de normen van de Wet geluidhinder in acht te worden genomen. Artikel 77 stelt dat in deze gevallen akoestisch onderzoek moet worden verricht. In lid 3 van artikel 76 worden aanwezige en in aanbouw zijnde woningen binnen de zones van aanwezige of in aanleg zijnde wegen hiervan uitgezonderd.
Overeenkomstige bepalingen, opgenomen in het Besluit geluidhinder, hoofdstuk 4, spoorwegen, artikel 4.1, leden 1 en 3 en artikel 4.3, lid 1 voor akoestisch onderzoek in verband met spoorwegen zijn van toepassing.
Het bestemmingsplan Stationspark is niet gelegen in de nabijheid van een gezoneerd industrieterrein.
Voor een beheersplan, zoals Stationspark, dat niet de mogelijkheid biedt tot het bouwen van nieuwe woningen of het aanleggen van nieuwe wegen of spoorwegen blijven de normen van de Wet geluidhinder daarom buiten toepassing en behoeft geen akoestisch onderzoek te worden verricht.

Conclusie

Voor een beheersplan zoals het bestemmingsplan Stationsomgeving Zuid-Oost, dat niet de mogelijkheid biedt tot het bouwen van nieuiwe woningen of het aanleggen van nieuwe wegen of spoorwegen, blijven de normen van de Wet Geluidhinder buiten toepassing en hoeft geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd.

5.6 Luchtkwaliteit

Beleidskader

Artikel 5.16 van de Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer stelt o.m. dat gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen voor zover deze gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit rekening dienen te houden met de grenswaarden uit dit besluit van verschillende luchtverontreinigende componenten.
Het beheersplan Stationspark voorziet niet in de mogelijkheid tot het bouwen van nieuwe woningen, het aanleggen van nieuwe of wijzigen van bestaande wegen of het realiseren van nieuwe of uitbreiden van bestaande bedrijven of andere bestemmingen die leiden tot de uitstoot van luchtverontreinigende componenten. Het vaststellen van dit plan heeft daarom geen gevolgen voor de luchtkwaliteit, zodat een toetsing aan de grenswaarden van de “Wet luchtkwaliteit” achterwege kan blijven.

Conclusie

Het vaststellen van dit plan heeft geen gevolgen voor de luchtkwaliteit, zodat een toetsing aan de grenswaarden van de Wet Luchtkwaliteit achterwege kan blijven.

5.7 Overige milieuhinder en bedrijvenlijst

Staat van inrichtingen

De vigerende bestemmingsplannen Stationspark en Poel I, III en IV (gedeeltelijk) die het gebied van het beheersplan Stationspark vullen kennen slechts enkele locaties met de bestemming Bedrijven. Deze locaties kennen alle een subbestemming die overeenkomt met de bedrijven die nu (2013) op deze locaties zijn gevestigd.
Om het voor de locatie Stationspark mogelijk te maken dat zich daar ook enkele andere bedrijfstypen zonder schade of hinder voor de omgeving zouden kunnen vestigen, is een beperkte staat van inrichtingen opgenomen bij het beheersplan Stationspark (zie bijlage). Daarbij is rekening gehouden met de geluidsgevoelige aanwezige en geplande bestemmingen in de omgeving van deze locaties. In het beheersplan Stationspark is tevens een vrijstellingsbevoegdheid van burgemeester en Wethouders opgenomen om bedrijfsactiviteiten die niet in de Staat van bedrijfactiviteiten zijn genoemd toe te laten mits de betreffende bedrijfsactiviteiten naar aard en invloed op de omgeving gelijkgesteld kunnen worden aan bedrijfsactiviteiten van categorie 2.
Voor de locatie Stephensonweg is het met het oog met de functionele binding met de spoorlijn niet gewenst een dergelijke lijst op te nemen. Deze locatie houdt een aanduiding die overeenkomt met de bedrijven die nu (2013) op deze locatie is gevestigd.

Overige milieuhinder

Omdat binnen de grenzen van het beheersplan Stationspark geen nieuwe milieugevoelige bestemmingen worden geprojecteerd is het niet nodig na te gaan of deze mogelijk hinder zouden kunnen gaan ondervinden van aanwezige of nieuwe milieubelastende bestemmingen. Evenmin zullen nieuwe milieubelastende bestemmingen worden geprojecteerd en is het dus niet nodig na te gaan of zij mogelijk hinder zouden kunnen gaan opleveren voor de bestaande milieugevoelige bestemmingen.

Conclusie

Onderhavig aspect bevat geen belemmeringen of bijzonderheden voor het bestemmingsplan Stationsomgeving Zuid-Oost.

5.8 Externe veiligheid

Inleiding

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren zoals milieurisico's, transportrisico's en risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke mogelijkheden.
In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid, moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop een Wro-besluit betrekking heeft en dienen plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) en de eventuele toename hiervan bepaald te worden.
Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom de inrichting, langs wegen of een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor bestaande situaties wordt het niveau van 10^{-5} per jaar als grenswaarde gehanteerd, 10^{-6} per jaar geldt als richtwaarde. Voor nieuwe situaties geldt een grenswaarde van 10^{-6} per jaar.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

In deze paragraaf worden de relevante risicobronnen in en rondom het bestemmingsplan Stationsomgeving Zuid-Oost uiteengezet. Hierbij is een onderverdeling gemaakt tussen stationaire risicobronnen en risicovolle transportroutes.

Stationaire risicobronnen

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. Het Bevi, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplichten het bevoegde gezag – in deze de gemeente – afstand te houden tussen gevoelige objecten en risicovolle bedrijven. Het Bevi heeft als doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe situaties moet worden getoetst aan de risiconormen. Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het Groepsrisico (GR). De Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) strekt tot uitvoering van het Bevi. In de regeling staan regels over de veiligheidsafstanden en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.
Het Bevi is van toepassing op vergunningsplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. Voor de toepassing van het Bevi wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Om te bepalen of er binnen dan wel in de directe omgeving van het bestemmingsplan bedrijven zijn gelegen die onder de werkingssfeer van het Bevi vallen, is het Register risicosituaties gevaarlijke stoffen(RRGS) als ook de professionele risicokaart geraadpleegd. In de nabijheid van het plangebied zijn twee Bevi inrichtingen gelegen, deze zijn hieronder weergegeven en worden in de komende paragrafen beschreven.

- Bison productielocatie;
- LPG tankstation “De Baar”.

Figuur 1: *Luchtfoto risicokaart bestemmingplan Stationspark (ingetekende delen)*

Inrichtingen
In de omgeving van het plangebied zijn twee Bevi-inrichtingen aanwezig. Het betreft het Shell tankstation de Baar, waar lpg verkoop plaatsvindt en de Bison fabriek (productielocatie), waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen en verwerkt. In de komende paragraven worden deze twee risicobronnen beschreven

LPG Tankstation “De Baar”

Plaatsgebonden risico

Op grond van de regeling externe veiligheid inrichtingen is voor dit lpg-tankstation een PR 10^{-6}-contour vastgesteld van 45 m rond het vulpunt, 25 m rond het ondergrondse reservoir en een PR 10^{-6} -contour van 15 m rond de afleverzuil (tabel 1, bijlage 1 Regeling externe veiligheid inrichtingen).

LPG-tankstations

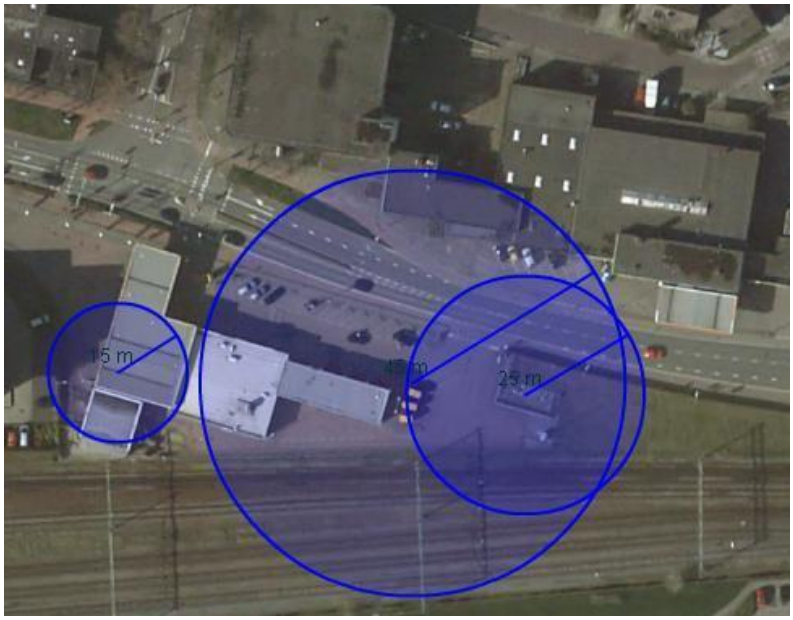
Tabel 1. Afstanden in meters tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten, waarbij wordt voldaan aan de grenswaarde 10^{-6} per jaar, onderscheidenlijk de richtwaarde 10^{-6} per jaar (zie artikel 2, eerste lid, onderdeel a)

Doorzet (m^3) per jaar	Afstand (m) vanaf vulpunt	Afstand (m) vanaf ondergronds[1]of ingeterpt reservoir	Afstand (m) vanaf afleverzuil
≥ 1000	110	25	15
< 1000	45	25	15

Figuur 2: *PR10-6 contouren LPG tankstation bij nieuwe situaties*

In het zgn. LPG-convenant is met de LPG-branche afgesproken dat vóór 2010 verbeterde vulslangen zouden worden gebruikt en dat LPG-tankwagens worden voorzien van een hittewerende coating. Door deze maatregelen worden risico's (zowel plaatsgebonden- als groepsrisico) verminderd. Verbeterde vulslangen worden inmiddels toegepast en LPG-tankwagens worden vanaf 2010 voorzien van een hittewerende coating.
De regelgeving zal hierop worden aangepast. Dat wil zeggen dat toepassing van deze maatregelen indien mogelijk wordt voorgeschreven, danwel alternatieve of aanvullende maatregelen, zodanig dat het beoogde gereduceerde risico, in de nabije toekomst, wordt gerealiseerd.

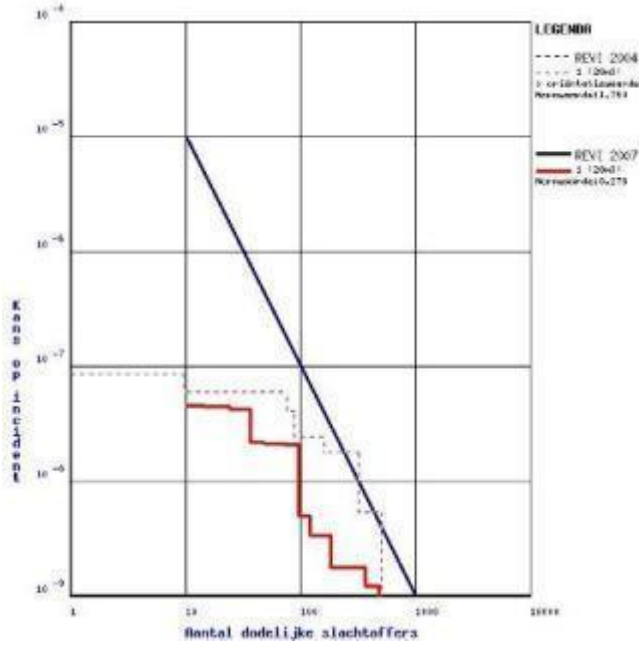
In figuur 3 zijn de PR10^{-6} contouren ingetekend op de plattegrond. Hieruit valt op te maken dat de PR10^{-6} contouren van het LPG-tankstation niet reiken tot in het plangebied.



Figuur 3: *PR 10^{-6} contouren LPG tankstation de Baar*

Groepsrisico
De invloedsgebieden van het LPG-vulpunt en het ondergrondse LPG-reservoir bedragen 150 meter en liggen voor een belangrijk deel over het plangebied. Om het groepsrisico te bepalen van het tankstation is een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd met het stappenplan LPG.

Dit plan is als bijlage aan de toelichting toegevoegd. Uit deze risicoanalyse blijkt dat het groepsrisico boven de oriënterende waarde gelegen. Er zijn twee groepsrisicoberekeningen uitgevoerd. Eén risicoberekening is gemaakt op basis van de uitgangspunten van de Revi 2004. Dit houdt in dat hierbij geen rekening is gehouden met de hittewerende coating en de verbeterde vulslang. In deze situatie is er een overschrijding van de oriënterende waarde. Het groepsrisico bedraagt 1,75 * de oriënterende waarde. Echter, als bij de berekening rekening wordt gehouden met de met de maatregelen uit het convenant LPG dan is er geen overschrijding van de oriënterende waarde. De hoogte van het groepsrisico bedraagt in deze situatie 0,28 * de oriënterende waarde. In de onderstaande FN-curve is het groepsrisico voor beide situaties weergegeven. In de praktijksis sprake van van verbeterde vulslangen en wordt LPG afgeleverd door tankwagens voorzien van hittewerende coating.



Figuur 4: *FN curve groepsrisico van LPG tankstation de Baar*

Er is geen sprake van een toename van het groepsrisico en het groepsrisico is, uitgaande van getroffen risicoreducerende maatregelen, gelegen onder de oriënterende waarde voor het GR.

Bison productielocatie

Door Bison International is op 12 juni 2012 een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor een revisie van de milieuvergunning uit 2004. Deze revisievergunning is nog niet verleend. Deze aanvraag vloeide voort uit een interne wijziging t.b.v. de opslag van gevaarlijke stoffen. Door deze verandering in de opslag wijzigde ook de plaatsgebonden risicocontour die op de oude bestemmingsplankaart aangegeven is. Voor de revisieaanvraag is door adviesbureau Tauw in opdracht van Bison International een QRA opgesteld.
De hoeveelheid opgeslagen gevaarlijke stoffen is in de nieuwe vergunning verlaagd. Bison beschikt namelijk over een distributiecentrum aan de Columbusweg waar veel van hun gereed product wordt opgeslagen. De eerder vergunde hoeveelheid gevaarlijke stoffen was voor Bison dan ook niet meer noodzakelijk. Mede doordat Bison International op basis van de eerder vergunde hoeveelheid gevaarlijke stoffen onder het BRZO zou komen te vallen en doordat de plaatsgebonden risicocontouren van 10^{-6} per jaar over een kwetsbaar object vielen (Agrimarkt & Bouwopleiding Zeeland) is een revisievergunning aangevraagd waarbij de vergunde hoeveel gevaarlijke stoffen is gewijzigd.

Plaatsgebonden risico

In de door adviesbureau Tauw opgestelde QRA is het plaatsgebonden risico berekend voor de huidige situatie en de toekomstige situatie. Beide situaties liggen binnen de toegestane capaciteit van de verleende vergunning. De plaatsgebonden risicocontouren die op basis van de toekomstige situatie zijn berekend, zijn in figuur 5 weergegeven.

Figuur 5: *plaatsgebonden risicocontouren (10^{-6} = rood)*

Op de bovenstaande figuur valt te zien dat de plaatsgebonden risicocontouren van 10^{-6} per jaar zijn gelegen buiten de inrichtingsgrenzen van de Bison fabriek. Binnen deze contour zijn echter geen kwetsbare objecten gelegen zodat voldaan wordt aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico. De plaatsgebonden risicocontouren zijn niet gelegen binnen het bestemmingsplan stationspark.

Groepsrisico

Met rekenprogramma Safeti-NL is door Adviesbureau Tauw tevens het groepsrisico berekend dat wordt veroorzaakt door de Bison fabriek. Binnen het invloedsgebied van de inrichting (397 meter vatenopslag) is de bestaande bevolking geïnventariseerd. Deze populatie komt overeen met de in het bestemmingsplan opgenomen capaciteit qua bevolking. Uit deze berekening is gebleken dat maximaal aantal slachtoffers minder dan tien bedraagt. Aangezien het groepsrisico slechts vanaf tien slachtoffers wordt uitgedrukt is er geen sprake van een significant groepsrisico.

Omdat het plangebied is gelegen binnen invloedsgebieden van (twee) Bevi-inrichtingen, is het opstellen van een verantwoording van het groepsrisico op grond van het Bevi noodzakelijk. In de verantwoording, die is opgenomen in bijlage, is het advies van de Veiligheidsregio Zeeland verwerkt.

Transportrisico's

Voor ruimtelijke plannen zijn spoorwegen, vaarwegen en autowegen risicorelevant als er binnen een zone van 200 meter vanaf de transportas een ontwikkeling gepland wordt. Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, water en weg dient plaats te vinden aan de hand van de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" uit 2004 en de wijzigingen daarop van 1 augustus 2008 en 1 januari 2010, waarin grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico zijn opgenomen.
Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs wegen en vaarwegen die deel uitmaken van het Basisnet Weg of Basisnet Water, kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Bij het Basisnet Weg gelden bijvoorbeeld de afstanden die in bijlage 5 van de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 1 januari 2010" zijn opgenomen. Op deze afstanden mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan 10^{-6} per jaar. Voor de situaties waarin de afstand '0' is vermeld betekent dit dat het plaatsgebonden risico vanwege dat vervoer op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar.

Langs bepaalde (spoor)wegen moeten gemeenten in de toekomst rekening gaan houden met de effecten van een ongeval met brandbare vloeistoffen. Over die (spoor)wegen worden veel brandbare vloeistoffen vervoerd (o.a. benzine, diesel). Bij een ongeval kan zo'n stof uit een tankwagen of tankwagon vrijkomen en in brand vliegen (plasbrand). Dat kan in een zone tot zo'n 30 meter langs de spoorbaan of weg tot slachtoffers leiden. Deze zone is daarom aangeduid als Plasbrand Aandachtsgebied (PAG). Voor waterwegen kan overigens ook een PAG gaan gelden. Bij bouwplannen binnen een PAG moet de gemeente gaan beargumenteren waarom op deze locatie wordt gebouwd. Nog onderzocht wordt hoe de gemeente in deze gebieden aanvullende bouwkundige maatregelen kan voorschrijven. Bouwplannen binnen 30 meter van (spoor)wegen zullen daarom aan generieke bouwkundige voorschriften moeten gaan voldoen. In het toekomstige Btev (Besluit transportroutes externe veiligheid) zal worden beschreven aan welke voorwaarden het bouwen in een PAG moet voldoen.
Indien binnen het invloedsgebied nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien en er een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico of een significante stijging van het groepsrisico optreedt, dient bij de vaststelling van het ruimtelijke besluit het groepsrisico te worden verantwoord. Ten aanzien van de verantwoording dient niet alleen het invloedsgebied van de maatgevende vervoersklasse (GF3) voor het groepsrisico te worden beschouwd, maar ook het maximale invloedsgebied dat wordt gegenereerd door overige stoffen die over het wegvak worden vervoerd.
Het maximale invloedsgebied van de toxische stoffen kan namelijk enkele kilometers ver reiken, dit is vele malen verder dan het invloedsgebied van de maatgevende vervoersklasse (GF3). Voor de berekening van het groepsrisico wordt het invloedsgebeid van de maatgevende stof gehanteerd, omdat het risico van de overige stoffen geen significante bijdrage levert aan het groepsrisico omdat deze veel minder vervoerd worden. Het invloedsgebeid van deze stoffen moet echter wel worden beschouwd in het kader van de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.
Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder meer de externe veiligheidsaspecten van buisleidingen. Het externe veiligheidsbeleid voor buisleidingen is daarmee in lijn gebracht met het beleid voor inrichtingen en voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Verantwoording van het groepsrisico is noodzakelijk als een plangebied een (beperkt) kwetsbaar object toelaat binnen het invloedsgebied van een buisleiding. In bepaalde gevallen, zoals beschreven in het Bevb en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb), kan volstaan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Vaarwegen

Vaarwegen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt zijn in de directe omgeving van het plangebied niet aanwezig

Spoorwegen

Door de gemeente Goes loopt de spoorlijn Vlissingen - Bergen op Zoom. Op figuur 1 is de ligging van het traject ten opzichte van het bestemmingsplan weergegeven. Dit traject maakt onderdeel uit van het Basisnet Spoor.

Basisnet Spoor

Voor elk traject op het Basisnet is een zogeheten risicoplanfond vastgesteld. Hiermee moeten niet alleen vervoerders van gevaarlijke stoffen rekening houden, maar bijvoorbeeld ook gemeenten die langs een traject van het Basisnet willen gaan bouwen. Het Basisnet spoor zorgt ervoor dat economische belangen niet worden gehinderd en dat tegelijkertijd de veiligheid van omwonenden zoveel mogelijk wordt gegarandeerd. In opdracht van het ministerie van I&M zijn er (met het rekenprogramma RBM) berekeningen uitgevoerd voor het spoortraject te Goes. Hierbij is er veelvuldig overleg geweest met de gemeente Goes over de toekomstige bouwplannen en de reeds bestaande bebouwing. Daarnaast is er een vervoersplafond ingesteld waarin de hoeveel gevaarlijke stoffen die jaarlijks vervoerd mogen worden over het spoortraject is opgenomen. De onderstaande tabel geeft een indruk over het vervoersplafond en de conclusies uit de berekeningen die door I&M zijn geïnitieerd.

		Basisnet 2011
Stofcategorien		
A	Brandbaar Gas	10.300 (90 % WBV)
B2	Toxisch gas	600
B3	Zeer toxisch gas	-
C3	Zeer brandbare vloeistof	2.700
D3	Toxische vloeistof	600
D4	Zeer toxische vloeistof	300
Plaatsgebondenrisico PR10-6		-
Groepsrisico		3,2

Figuur 6: *feitenblad basisnet spoor*

Invloed van generieke maatregelen

In het ontwerp Basisnet spoor (BN) wordt er rekening mee gehouden dat er door Goes volgens het warme BLEVE vrij (WBV) medium scenario gereden wordt, waarbij BLEVE staat voor Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion. Dit betekent voor Goes dat vanuit het Sloegebied alle treinen WBV zijn, maar dat een deel van de treinen afkomstig uit de richting Roosendaal (haven Antwerpen) niet gegarandeerd WBV zullen zijn. Dit resulteert in de aanname dat 90% van de treinen met stofcategorie A WBV is.
Binnen de berekeningen BN spoor is met de volledige landelijke implementatie van ATBvv (Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde Versie) gerekend. Dit verlaagt risico's in complexe situaties zoals stations. Er wordt landelijk hotbox-detectie (HBD) ingevoerd. De veiligheidswinst van HBD is niet in de berekeningen meegenomen. Deze veiligheidswinst mag benut worden voor groei van het vervoer binnen de vastgestelde risicoplafonds voor het vervoer.

Lokale Maatregelen

Voor de spoorbaanvakken in Goes zal geen PAG gaan gelden. In Goes is ter hoogte van het station de lokale situatie m.b.t. de beveiliging op het spoor onderzocht . Voor de route waar ca 90 % van het doorgaande treinverkeer wordt afgewikkeld geldt dat deze rijwegen zijn voorzien van gekoppelde wissels/eiswissels. Dit wil zeggen dat er geen aanrijdgevaar is. Indien in de toekomst het doorgaande treinverkeer over een andere route wordt afgewikkeld, dan zal door ProRail ook de nieuwe route worden gecontroleerd op beveiliging, en zal zo nodig ATBvv worden geïnstalleerd.

Bevolking

In Basisnet 2011 is gerekend met de in overleg met gemeente Goes aangepaste bouwdichtheden.

Plaatsgebonden risico

In Goes is geen PR 10^{-6} contour berekend in de risicoberekeningen voor het ontwerp BN spoor. Dat wil zeggen dat het PR overal lager is dan 10^{-6}/jr.

Groepsrisico

Het berekende groepsrisico is op basis van bevolking 2011 3,2* OW.

Figuur 7: *Groepsrisico diverse spoortrajecten Rijksontwerp Basisnet Spoor 2011*

Saneringsobjecten

Aangezien er in Goes geen PR 10^{-6} contour is berekend zijn saneringen niet aan de orde.

Afspraken

ProRail zal bij groot onderhoud en capaciteitsuitbreiding aanvullende lokale maatregelen treffen om het groepsrisico verder te reduceren, als dit haalbaar en betaalbaar is. De gemeente Goes hoeft niet nogmaals verantwoording af te leggen over de hoogte van het groepsrisico van de nu doorberekende plannen. Wel moet in de verantwoording aandacht worden geschonken aan zelfredzaamheid en hulpverlening.

Buisleidingen

Binnen het plangebied zijn geen risicovolle leidingen gelegen

Conclusie Transport

De enige relevante transport-risicobron is het spoortraject Vlissingen-Bergen op Zoom. Deze transportroute heeft geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar.

De hoogte van het groepsrisico van het spoor traject Vlissingen- Bergen op Zoom bedraagt 3,2 * de oriënterende waarde. De verantwoording van dit groepsrisico is al gedeeltelijk afgelegd in het Basisnet Spoor. De aspecten zelfredzaamheid en hulpverlening dienen echter nog wel aanvullend beschreven te worden. M.b.t. het bovenstaande is advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Zeeland. Dit advies is als bijlage opgenomen in de toelichting.

HOOFDSTUK 6 Juridische vormgeving

In dit hoofdstuk worden de regels behorende bij het bestemmingsplan “Stationsomgeving Zuid-Oost” nader toegelicht. De plansystematiek komt in paragraaf 5.1 aan de orde. In paragraaf 5.2 is een leeswijzer voor de regels opgenomen en in paragraaf 5.3 wordt de verbeelding kort toegelicht.

6.1 Plansystematiek

Opzet
Dit bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen:

- de toelichting, waarin het beleidskader, de bestaande situatie, de sectorale aspecten, de juridische vormgeving en de handhaving van het plan zijn omschreven. Tot slot bevat de toelichting een onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid en een verslag van de overlegresultaten;
- de regels, waarin de gewenste inrichting van het plangebied in juridische termen is vastgelegd. Hierin worden vier rubrieken onderscheiden: de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels;
- de verbeelding, in analoge vorm bestaande uit 1 kaartblad/2 kaartbladen.

Bij het opstellen van het plan is uitgegaan van de Standaard voor Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP 2008). De SVBP 2008 omvat verplichtingen en aanbevelingen ten aanzien van de vormgeving en indeling van de regels en de kaart.

6.2 Regels

Algemeen
Het is vaste jurisprudentie dat, indien bij conserverende bestemmingsplannen in principe de bestaande situatie wordt vastgelegd, een afwijkende bestemming of het onder het overgangsrecht brengen slechts gerechtvaardigd is indien aantoonbaar gemaakt kan worden dat zich binnen de planperiode ontwikkelingen zullen voordoen of dat handhavend zal worden opgetreden tegen illegale situaties. In Goese Polder is dit niet aan de orde. Er zijn op dit moment geen ontwikkelingen die zodanig concreet zijn dat een van de bestaande situatie afwijkende bestemming toegekend zou moeten worden. Handhaving wordt op dit moment evenmin voorgestaan.

Planregels
De planregels bestaan uit vier hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels, hoofdstuk 2 de bestemmingen, hoofdstuk 3 de algemene regels en hoofdstuk 4 de overgangs- en slotregels.

1. Inleidende regels
Begrippen (artikel 1)
In dit artikel worden begrippen gedefinieerd die in de regels worden gehanteerd. Bij toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende woorden toegekende betekenis.

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

2. Bestemmingsregels
Bedrijf (artikel 3)
De in het plangebied gelegen bedrijven zijn als zodanig aangeduid. In het plangebied is één nutsvoorziening van relevante omvang aanwezig, deze is eveneens van een passende aanduiidng voorzien. De bedrijven zijn van een specifieke aanduiding voorzien om te voorkomen dat zich zondermeer bedrijven uit gelijksoortige categorieën zouden kunnen vestigen, zonder dat daar enige afweging aan ten grondslag zou kunnen liggen. Gelet op de nabijgelegen woningen is het namelijk gewenst om te kunnen beoordelen of nieuwvestiging van een bepaald bedrijf aanvaardbaar is. In de regels is een afwijkingsbevoegdheid voor het college opgenomen om nieuwe bedrijven toe te laten, mits deze qua aard en invloed op de omgeving gelijk zijn aan de bestaande bedrijven.

Ten aanzien van de gebouwen en bouwwerken geen gebouw zijnde, zijn regels opgenomen over de situering en de maatvoering. Er is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen ten aanzien van de toegelaten aard van bedrijfsactiviteiten. De mogelijkheid wordt geboden om bedrijfsactiviteiten toe te staan die nu niet voorkomen.

Groen (artikel 4)
Het aanwezige openbare groen is bestemd als Groen. Binnen deze bestemming zijn niet alleen groenvoorzieningen mogelijk maar ook bijv. water en straatmeubilair. Het college kan van de regels afwijken voor het toestaan van een jongerenontmoetingsplaats. Omdat dit een niet voor bewoning bestemd gebouw betreft is de oppervlakte daarvan beperkt tot 15 m².

Horeca (artikel 5)
In het plangebied is één horecagelegenheid aanwezig. Deze bevindt zich op het terrein van de Stoomtram Goes-Borsele. Het gaat hier om een gelegenheid waar zowel gegeten en gedronken kan worden als waar ook feestelijke en culturele activiteiten worden gehouden.

Kantoor (artikel 6)
In het plangebied bevinden zich meerdere zelfstandige kantoren. Deze zijn bestemd als Kantoor.

Maatschappelijk (artikel 7)
In het plangebied is één maatschappelijke voorziening aanwezig, namelijk een school. Het bestemmingsvlak is op het perceel gelegd en het bouwvlak is rond de gevels getrokken met een stukje uitbreidingsruimte. Het bouwvlak mag worden bebouwd tot het op de verbeelding aangegeven percentage. De gronden die niet bebouwd mogen worden kunnen gebruikt worden voor bijv. parkeren, schoolplein, groenvoorzieningen enz. In de bestemmingsomschrijving is aangegeven dat deze gronden gebruikt mogen worden voor maatschappelijke activiteiten. Volgen artikel 1 onder 38 van de regels vallen hier o.a. educatieve, sociaal-culturele en sport- en recreatieve activiteiten onder. Gelet daarop is het, gelet op recente jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, niet nodig om expliciet te regelen dat het schoolplein ook buiten schooltijd gebruikt mag worden door spelende kinderen.

Verkeer (artikel 8)
De wegen en parkeerplaatsen in het gebied zijn bestemd als “Verkeer”. Binnen deze bestemming zijn niet voor bewoning bestemde gebouwen en andere bouwwerken toegestaan. De bouwregels zijn voornamelijk gericht op de maximaal toegestane hoogtematen.

Wonen (artikel 9)
In het plangebied bevinden zich 2 clusters met woningen. De variatie aan typen woningen is beperkt tot vrijstaand en twee-aaneen. De bestaande hoogtes c.q. de hoogtes uit het vigerende bestemmingsplan zijn leidend geweest bij het bepalen van de in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen goot- en bouwhoogtes.

Leiding - Riool
In het westelijk spoorvak bevinden zich twee planologisch relevante rioolpersleidingen. Deze zijn op de verbeelding aangegeven.

Waarde - Archeologie - 2 (artikel 11)
De gronden die op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) als gebieden met een middelhoge of hoge verwachting zijn aangegeven, zijn bestemd als “Waarde – Archeologie - 2”. Binnen deze bestemming is onder meer een vergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden opgenomen ten behoeve van het behoud van de ter plaatse aanwezige archeologische waarden.

3. Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 12)
Om misbruik van de bouwregels te voorkomen, is in dit artikel bepaald dat gronden die al eens als berekeningsgrondslag voor een bouwvergunning hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen. Doel van deze zogenaamde antidubbeltelregel is te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen

beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene bouwregels (artikel 13)
In dit artikel zijn regels opgenomen ten aanzien van het bouwen in strijd met het bestemmingsplan.

Algemene gebruiksregels (artikel 14)
In dit artikel zijn algemene regels opgenomen ten aanzien van het strijdig gebruik. Het gebruik van gronden, gebouwen en bouwwerken geen gebouw zijnde ten behoeve van de exploitatie van een seksinrichting, een escortbedrijf en prostitutie is expliciet uit gesloten.

Algemene afwijkingsregels (artikel 15)
In dit artikel is een aantal algemene afwijkingen opgenomen voor geringe afwijkingen t.b.v. een betere plaatsing van bouwwerken of die nodig zijn i.v.m. de werkelijke toestand van het terrein. Tevens kan met maximaal 10% worden afgeweken van hoogte- en oppervlaktematen voor bebouwing.

Algemene wijzigingsregels (artikel 16)
In dit artikel zijn algemene wijzigingsbevoegdheden opgenomen voor het college om overschrijding van bestemmingsgrenzen en geringe afwijkingen mogelijk te maken.

Algemene procedureregels (artikel 17)
In dit artikel zijn algemene procedureregels opgenomen die van toepassing zijn bij het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid. In de artikelen waarin deze flexibiliteitregels zijn opgenomen, wordt verwezen naar dit artikel.

<u>4. Overgangs- en slotregels</u>

Strafbepaling (artikel 18)
Het verrichten van vergunningplichtige werken of werkzaamheden zonder een vergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden binnen het waardevol archeologisch gebied, is strafbaar.

Overgangsrecht (artikel 19)
Dit artikel betreft de overgangsregels met betrekking tot het 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.

Tevens zijn er overgangsregels ten aanzien van het bouwen opgenomen. Bouwwerken die, op het moment dat het bestemmingsplan in werking treedt, bestaan of (kunnen) worden gebouwd en die afwijken van het bestemmingsplan mogen gedeeltelijk worden veranderd of vernieuwd mits de bestaande afwijkingen naar aard en omvang niet worden vergroot. Is een bouwwerk verloren gegaan naar aanleiding van een calamiteit dan mag het bouwwerk volledig worden vernieuwd of veranderd mits de bouwaanvraag daarvoor binnen 2 jaar na calamiteit wordt ingediend.

Slotregel (artikel 20)
Het bestemmingsplan kan worden aangehaald onder de naam bestemmingsplan “Stationsomgeving Zuid-Oost”.

6.3 Verbeelding

Bij het analoge bestemmingsplan behoort 1 kaart waarop de bestemmingen zijn weergegeven. Ook het renvooi is hierop vermeld.

HOOFDSTUK 7 Handhaving

7.1 Inleiding

De gemeenteraad heeft 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 ook zorg gedragen wordt voor de handhaving daarvan. Het uitblijven van handhavend optreden tegen de overtreding van regels die in een bestemmingsplan worden gesteld aan de bebouwing en inrichting van gronden, leidt tot rechtsongelijkheid 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, het verschaffen van inzicht in die regels - zodat een ieder het vanzelfsprekend acht zich aan de gestelde norm te houden - en het houden van toezicht 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 een effectief handhavingsbeleid. 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 veel gevallen besluit het college van burgemeester en wethouders een overtreding gedwongen te laten beëindigen en daartoe zonodig wettelijke dwangmiddelen te gebruiken, zoals het toepassen van bestuursdwang of het opleggen van een last onder dwangsom.

7.3 Handhavingsbeleid

De doelstelling van handhaving is het bereiken van goede naleving van wettelijke regels. Handhaving is een beginselplicht, welke door middel van het voeren van een transparant beleid ingezet moet worden als instrument voor de naleving van de regels, om hiermee een leefbare en veilige woonomgeving te garanderen voor de inwoners van de gemeente. Het bureau 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. Daarvoor is het nodig handhavingsbeleid vast te stellen.

Het handhavingsbeleid is, zoals vele andersoortige beleidsvelden, altijd in beweging. Met behulp van monitoring wordt periodiek geëvalueerd en wordt zonodig het beleid bijgesteld. Het Goese handhavingsbeleid kent een planning&control-cyclus van 4 jaar, waarbij jaarlijks een handhavingsuitvoeringsprogramma wordt vastgesteld. In juni van 2008 heeft het gemeentebestuur van Goes het meest recente handhavingsbeleid, de nota integraal handhavingsbeleid 2008-2012, vastgesteld. De beginselen van deze nota zijn nader uitgewerkt in de Uitvoeringsnota handhaving 2008-2012. Het recent vastgestelde handhavingsbeleid is erop gericht om zo veel mogelijk integraal te handhaven.

In het handhavingsbeleid wordt richting gegeven aan de handhavingsprioriteiten. Een bestuursorgaan kan nu eenmaal niet altijd en overal toezichthouden waardoor er prioriteiten worden gesteld. Om de prioriteiten te bepalen is uitgegaan van risico's. Hiervoor is per aandachtsveld een risico-aspect benoemd, waaraan een wegingsfactor is gekoppeld. De volgende tabel laat dit zien:

Risico-aspect	Weging (%)
(Fysieke) Veiligheid	25%
Gezondheid	21%
Kwaliteit (leefomgeving)	18%
Bestuurlijk imago	16%
Financieel economische schade	11%
Natuur	9%

Tabel: wegingsfactoren van risico-aspecten

Naast bovenstaande is een scorelijst ontworpen waarin risico-scores worden toegekend (variërend van 1 – 5) per handhavingstaak (Risico = negatief effect x kans dat zich het effect zal voordoen). Vervolgens zijn vorengenoemde wegingsfactoren hierin doorgerekend waarna een uiteindelijke prioriteitenlijst is vastgesteld. In de Uitvoeringsnota integrale handhaving 2008 – 2012 is per kleurspoor aangegeven hoe de prioritering gestalte krijgt en in het jaarlijkse Handhavingsuitvoeringsprogramma wordt dit planmatig vormgegeven. 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 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.

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

Aangezien het om een beheersplan gaat wordt de financiële betrokkenheid van de gemeente bij mogelijke investeringen per geval afgewogen. Om die reden is het opstellen van een exploitatiebegroting niet noodzakelijk.

Naast de ontwikkelingen die rechtstreeks worden toegelaten kent het bestemmingsplan een aantal wijzigingsbevoegdheden. Voor deze ontwikkelingen dient, conform het bepaalde in het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro), de economische uitvoerbaarheid te worden aangetoond op het moment dat gebruik wordt gemaakt van die bevoegdheid.

HOOFDSTUK 9 Maatschappelijke toetsing

De gemeente betrekt de bevolking bij de voorbereiding van plannen op ruimtelijk gebied.

Inspraak en vooroverleg

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening zal bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, waar nodig, overleg worden gepleegd met besturen van rijks- en provinciale diensten etc. Voor dit plan is overleg gepleegd met:

- provincie Zeeland;
- waterschap Scheldestromen;
- Deltan;
- Veiligheidsregio Zeeland;
- Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland.

Tevens is voorafgaand aan de formele bestemmingsplanprocedure een inspraakprocedure opgezet. Het voorontwerp bestemmingsplan heeft in het kader hiervan gedurende een termijn van 2 weken ter inzage gelegen. Er zijn drie vooroverlegreacties en één inspraakreactie ingediend. De beantwoording van deze reacties is verwerkt in een vooroverleg- en inspraaknotitie. Deze notitie is hieronder als bijlage ingevoegd.

Binnen het plangebied worden geen ingrijpende wijzigingen voorzien. Voor de bedrijven in het gebied is de locatie wellicht niet 100% ideaal als het gaat om bereikbaarheid voor vrachtverkeer en de uitstraling op de omgeving. Er is echter geen dwingende reden of belangstelling voor het verplaatsen van vestigingen naar andere locaties.

In de directe omgeving van het plangebied worden wel ingrijpende wijzigingen verwacht voor de wijzigingen aan de kruisingen met het spoor. Zo wordt gestudeerd op plannen om ten westen van het plangebied een ongelijkvloerse kruising te realiseren voor alle verkeer. Deze plannen zouden aanleiding kunnen zijn voor aanpassingen aan de inrichting en het gebruik van de parkeerzone ten noorden van het spoor in het deelgebied west.

Er wordt ook gestudeerd op de mogelijkheid om ten oosten van het plangebied een fietstunnel onder het spoor te realiseren. De voorkeur gaat daarbij vooralsnog uit naar een tracé dat aansluit op de Kloetingseweg maar een meer oostelijke situering van de tunnel wordt vooralsnog niet uitgesloten.

Ontwerp

Het ontwerp-bestemmingsplan wordt, met inachtneming van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), gedurende 6 weken bij de balie van het stadskantoor ter inzage gelegd en beschikbaar gesteld op www.ruimtelijkeplannen.nl en www.goes.nl/bestemmingsplannen. Gedurende deze termijn kan een ieder zowel mondeling als schriftelijk een zienswijze naar voren brengen.

HOOFDSTUK 10 Bijlage

NL.IMRO.0664.BPBS02-ON99

Vooroverleg- en inspraaknotitie voorontwerpbestemmingsplan 'Stationsomgeving Zuid-Oost'

Gemeente Goes
Afdeling Stadsontwikkeling
15 augustus 2013

Vooroverleg- en inspraaknotitie voorontwerpbestemmingsplan ’Stationsomgeving Zuid-Oost'

Inhoud:

1. **Vooroverlegreacties en beantwoording**
2. **Inspraakreacties**
3. **Conclusie**

Het voorontwerp-bestemmingsplan Stationsomgeving Zuid-Oost is voor vooroverleg naar de volgende instanties gestuurd;

- provincie Zeeland;
- waterschap Scheldestromen;
- Delta;
- Veiligheidsregio Zeeland;
- Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland.

Het plan heeft tevens met ingang van 20 juni 2013 gedurende 4 weken ter inzage gelegen voor inspraak.

Vooroverlegreacties

Naam indiener:
Provincie Zeeland
Directie Ruimte, Milieu en Water

Datum:
7 augustus 2013

Inhoud vooroverlegreactie:
Het voorontwerp-bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Beantwoording:
Van deze reactie wordt met instemming kennis genomen.

Naam indiener:
Veiligheidsregio Zeeland

Datum:
29 juli 2013

Inhoud vooroverlegreactie:
Algemeen
Het bestemmingsplan sluit de oprichting van Bevi-inrichtingen niet uit.

LPG tankstation
In 2005 is het Convenant LPG-autogas gesloten tussen de rijksoverheid en de LPG-sector.
Onderdeel van het convenant zijn o.a. twee veiligheidsverhogende maatregelen:
1. het toepassen van een verbeterde vulslang op LPG-tankwagens;
2. het aanbrengen van hittewerende bekleding op alle LPG-tankwagens.

De veiligheidsverhogende effecten van deze maatregelen mogen pas toegepast worden in risicoberekeningen indien deze in de wetgeving verankerd zijn. Vooruitlopend op de verankering van deze maatregelen is de laatste jaren een werkwijze ontstaan waarbij voor het groepsrisico wordt geanticipeerd op de borging van deze maatregelen.
In haar brief van 14 februari 2013 geeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan het ontwerp-besluit LPG-tankstations milieubeheer 2013 in te trekken vanwege internationale wetgeving. Het stellen van constructie-eisen is in strijd met de Europese wetgeving. Daarnaast deelt de EU niet de angst voor een warme BLEVE. De wetgeving die moet gaan zorgen voor de wettelijke verankering blijkt nu dus niet haalbaar. Het is dus onduidelijk of de maatregelen wettelijk nog wel verankerd kunnen gaan worden.
De verankering is vooral van belang voor het verplicht aanbrengen van de hittewerende bekleding. Zo heeft één Nederlandse LPG-leverancier de bekleding nog helemaal niet toegepast. Daarnaast zijn buitenlandse leveranciers niet betrokken geweest bij het convenant en worden er dus niet aan gehouden. Ook is het de vraag of de andere Nederlandse leveranciers de bekleding blijven aanbrengen op nieuwe wagens (kosten circa C 50.000 per tankwagen) als de wettelijke verplichting ontbreekt.
Ten aanzien van de 'verbeterde vulslang' geldt dat de maatregel niet daadwerkelijke voorziet in een andere (betere) vulslang maar dat door een verbeterde casuïstiek van de al gangbare LPG-vulslang de faalfrequentie is aangepast (verlaagd). De 'verbeterde vulslang' wordt dan ook al standaard toegepast, het verankeringsaspect is hierdoor minder relevant.

Uit de risicoberekening blijkt dat het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt op basis van de Revi 2004 en onder de oriëntatiewaarde op basis van het Revi 2007. Het is ons inziens niet meer opportuun (gezien de wetsontwikkelingen) om nog te anticiperen op de verankering van hittewerende bekleding. De uitgevoerde risicoberekening op basis van de Revi 2007 geeft daarmee geen representatief beeld van de hoogte van het groepsrisico omdat daarin de hittewerende bekleding als uitgangspunt genomen is. Voor het LPG-tankstation dient ons inziens uitgegaan te worden van de groepsrisico op basis van het Revi 2004. Daaruit blijkt dat het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt.

Geadviseerd wordt dan ook om voor het LPG-tankstation aanvullende veiligheidsmaatregelen te nemen.

Bison
Uit de risicoberekening blijkt dat het aantal van 10 slachtoffers niet wordt gehaald, waardoor er geen sprake is van een groepsrisico. De inrichting is niet relevant voor het voorliggende bestemmingsplan.

Spoorlijn
Het grootste risico wordt veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Het spoor is op slechts enkele meters gelegen vanaf het bestemmingsplan. Uit eerdere berekeningen van het groepsrisico blijkt dat als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor voor Goes het groepsrisico met een factor 3,2 wordt overschreden. Bij de berekening voor het spoor in Goes uitgegaan van de aanwezigheid van ATBvv. Deze veiligheidsmaatregel is in Goes nog niet uitgevoerd. ProRail heeft aangegeven dat over een aantal jaar het gehele Basisnet Spoor is voorzien

van ATBvv. Gezien de hoogte van de overschrijding van het groepsrisico in Goes wordt geadviseerd om de voortgang scherp in de gaten te houden en zo nodig ProRail hierover aan te spreken.

Beantwoording:
Algemeen
Artikel 3.5 zal worden aangevuld met een bepaling dat risicovolle inrichtingen niet zijn toegestaan.

Bison
Van deze opmerking wordt kennis genomen.

LPG tankstation en spoorlijn
Verantwoording groepsrisico: bestemmingsplan Stationsomgeving Zuid-Oost

Conform de wetgeving op het gebied van externe veiligheid (Bevi, circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen e.d.) moet de gemeente Goes bij de besluitvorming het volgende motiveren:

- het aantal personen in het invloedsgebied;
- het groepsrisico;
- de mogelijkheden tot risicovermindering;
- de alternatieven;
- de mogelijkheden om de omvang van de ramp te beperken;
- de mogelijkheden tot zelfredzaamheid.

Hoogte van het groepsrisico & aantal personen in het invloedsgebied

De bevolking binnen de invloedsgebieden is in de risicoberekeningen zorgvuldig gemodelleerd en de hoogte van het groepsrisico is in de paragraaf externe veiligheid bij dit bestemmingsplan uitvoerig beschreven. Hieronder worden alleen de uitkomsten van de berekeningen per risicobron vermeld. Voor een uitvoerige beschrijving wordt verwezen naar de paragraaf externe veiligheid onder 5.8 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Spoor
Het berekende groepsrisico is op basis van bevolking 2011 en de maatregelen uit het Basisnet Spoor 3,2* OW.

LPG Tankstation de Baar
Er zijn twee groepsrisico berekeningen uitgevoerd. Eén risicoberekening is gemaakt op basis van de uitgangspunten van Revi 2004. Dit houdt in dat hierbij geen rekening is gehouden met de hittewerende coating en de verbeterde vulslang. In deze situatie is er een overschrijding van de oriënterende waarde. Het groepsrisico bedraagt 1,75 * de oriënterende waarde.
Als er echter gerekend wordt op basis van Revi 2007 (met de maatregelen uit het convenant LPG) dan is er geen overschrijding van de oriënterende waarde. De hoogte van het groepsrisico bedraagt in deze situatie 0,28 * de oriënterende waarde.

Mogelijkheden voor risicovermindering

Spoor
Op het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorbaan heeft de gemeente weinig invloed. De introductie van het Basisnet Spoor alsmede een mogelijke herontwikkeling van de spoorzone en de waarschijnlijke plaatsing van geluidsschermen bieden mogelijkheden ter optimalisatie. Mogelijk kunnen gelijkvloerse kruisingen over het spoor vervangen worden door ongelijkvloerse. Hierdoor verdwijnen enkele spoorwegovergangen wat het risico op een ongeval met een gevaarlijke stof zal reduceren.

Enkele maatregelen die door het basisnet spoor zijn geïntroduceerd en reeds aanwezig zijn of in de komende periode geïmplementeerd gaan worden zijn:
Hot-box detectie: op strategische punten, vooral op de grensovergangen, is zogeheten hot-box detectie apparatuur bevestigd. Deze apparatuur spoort bij passerende treinen warme assen op en geeft deze door aan de verkeersleiding. Warmgelopen assen kunnen duiden op verouderd materiaal of vastgelopen remmen. De adequate opsporing hiervan voorkomt incidenten met dit als oorzaak;

ATBvv: ATB staat voor Automatische Trein Beïnvloeding, dit is apparatuur die opmerkt wanneer een trein door een rood sein rijdt. Deze wordt dan automatisch tot stilstand gedwongen. De aanvulling "vv" staat voor "verbeterde versie". Oudere ATB's werken niet wanneer treinen onder een bepaalde snelheid rijden. De ATBvv-seinen zijn hierop aangepast en geven een verbeterd veiligheidsniveau. Voor het traject door de gemeente Goes is nog niet duidelijk of deze ATBvv al zijn geplaatst. De veiligheidsregio adviseert dit na te gaan bij Prorail;
Warme BLEVE vrij rijden: met Nederlandse vervoersmaatschappijen zijn afspraken gemaakt om treinen zodanig samen te stellen dat deze minder risicovol zijn. Treinen die zowel ketelwagons met brandbare vloeistoffen als ketelwagons met brandbare gassen vervoeren zijn namelijk extra gevaarlijk. Hierbij treedt de kans op dat een vloeistofbrand de ketelwagons met brandbare gassen aanstraalt. Als deze zodanig aangestraald worden dat het gas in de ketelwagon gaat koken en vervolgens bezwijkt onder de druk treed er een zeer zware ontploffing op. Door het apart rangeren van deze stoffen bij treinen kan dit scenario worden voorkomen. Omdat er echter ook treinen in het buitenland worden gerangeerd kan niet met 100% zekerheid worden gegarandeerd dat alle treinen warme BLEVE vrij rijden.

Bovenstaande maatregelen geven een risicoreducerend effect en maken het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in de toekomst veiliger. Een kanttekening hierbij is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor sterk gaat toenemen waardoor de kans op een incident weer stijgt.

LPG tankstation "De Baar"
Om het risico bij LPG tankstations te verminderen zijn er in het verleden afspraken gemaakt met de LPG branche. Deze afspraken waren vastgelegd in het LPG convenant en hielden onder meer in dat de LPG tankwagens die de stations bevoorraden voorzien zouden worden voorzien van een hittewerende coating en een verbeterde vulslang. De kans op grootschalig incidenten neemt hierdoor sterk af. De gemaakte afspraken kunnen op landelijk niveau echter niet worden afgedwongen vanwege het feit dat enkele LPG tankstations in Nederland ook bevoorraad worden door tankwagens die vanuit het buitenland komen.
LPG tankstation "De Baar" heeft nu een overeenkomst met BK Gas voor de levering van LPG. BK Gas beschikt al over LPG tankwagens die zijn voorzien van een hittewerende coating en een verbeterde vulslagen.
In de praktijk worden bij tankstation "De Baar" de afspraken uit het convenant al nagekomen en is de veiligheidsituatie al verbeterd. De Veiligheidsregio adviseert om deze wenselijke situatie ook in de toekomst te borgen door vast te leggen in de vergunning dat de aflevering van LPG alleen mag geschieden door tankwagens die voorzien zijn van een hittewerende coating en een verbeterde vulslang.

Momenteel worden de mogelijkheden onderzocht om dit via een ambtelijke wijziging in de vergunning op te nemen zodat de huidige situatie gewaarborgd blijft.

De mogelijkheden om de omvang van de ramp te beperken,
De Veiligheidsregio adviseert om te investeren in extra bluswatercapaciteit rondom het spoor. In de huidige situatie is er te weinig bluswatercapaciteit om incidenten op het spoor op een adequate manier te bestrijden. Daarnaast geeft de Veiligheidsregio aan dat er sinds kort hekken staan langs het spoor die de bereikbaarheid van het spoor bij mogelijke incidenten sterk hindert. Het plaatsen van de hekken blijkt niet te zijn gebeurt in samenspraak met de gemeente Goes. Deze hekken blijken slechts tijdelijk, er loopt een traject voor het plaatsen van geluidsschermen rondom de spoorzone te Goes. Hierbij is de gemeente Goes nauw betrokken. De aandachtspunten met betrekking tot de bluswatervoorzienig en de bereikbaarheid worden door de gemeente Goes met Pro rail besproken. Ook het plaatsten van ATBvv zal hierbij aan de orde komen. De veiligheidsregio zal bij het overleg betrokken worden zodat hun wensen kenbaar gemaakt kunnen worden.

De aanleg van extra bluscapaciteit bij het spoor zal door de gemeente Goes meegenomen worden bij het herinrichten van dit gebied. Wanneer dit aan de orde komt is echter nog niet bekend.

Om het risico rondom het spoor en de omvang van een ramp te beperken heeft de gemeente het beleid om zo min mogelijk kwetsbare objecten toe te staan zeer dicht op het spoor.

De mogelijkheden tot zelfredzaamheid
Centraal in deze paragraaf staat de vraag of zelfredding mogelijk is gezien het effectscenario. De effectiviteit van de zelfredzaamheid hangt met name af van de urgentie/het effect (moeten

maatregelen worden overwogen) en de haalbaarheid (is er voldoende tijd, middelen etc. voor maatregelen).

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Bij een ongeval met een explosieve stof of een brandbare vloeistof komt het neer op zo snel mogelijk op veilige afstand verwijderd raken van de plaats van de dreigende explosie of plasbrand. Bij een ongeval met toxische stoffen of een brand waarbij toxische verbrandingsproducten vrijkomen, komt het er op neer om zo snel mogelijk op veilige afstand van het ongeval of brand te raken en niet in de rook te gaan staan.

Door vooraf voldoende aan risicocommunicatie te doen kan worden bewerkstelligd dat aanwezigen in de directe omgeving van de inrichting of transportassen voldoende afstand houden. Dit geldt ook voor een ongeval met een explosieve stof (bijv. LPG). Een veilige afstand bedraagt in dit geval 700 meter.

Optimaliseringmogelijkheden zelfredzaamheid
Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schuilen of vluchten. Dit vluchtaspect zal zijn doorwerking moeten vinden in de ruimtelijke inrichting. Het is zaak de functionele inrichting zoveel mogelijk te optimaliseren op basis van mobilisatie. De infrastructuur dient ook dusdanig te zijn ingericht dat er voldoende vluchtwegen aanwezig zijn, dat de capaciteit toereikend is en dat de richting zoveel mogelijk loodrecht op de bron is. Het plangebied dient bij calamiteiten minimaal aan twee zijden bereikbaar en te ontvluchten te zijn.
Personen binnen het invloedsgebied worden, in geval van dreigende ongevalsituatie, geacht zelfstandig en zonder hulp naar een veilig gebied te gaan. Van zelfredzaamheid kan echter alleen sprake zijn wanneer een dreigende ramp zich tijdig laat aankondigen. Een explosie die zich binnen 15 minuten voltrekt geeft mogelijkheden voor zelfredzaamheid. Het aantal aanwezigen binnen een straal van 700 meter in geval van een explosief scenario en het aantal aanwezigen binnen enkele kilometers ingeval van een toxisch scenario is niet gering.
In geval van een explosief scenario heeft vluchten de voorkeur boven schuilen, mits er voldoende tijd is om zich op veilige afstand te begeven. Bij een toxisch scenario heeft schuilen de voorkeur. Door op gepaste wijze te communiceren kunnen zelfredzame personen de juiste handelingen ondernemen. Minder zelfredzame burgers (kinderen, ouderen en gehandicapten) dienen hierbij actief te worden begeleid en bij voorkeur op maat te worden geïnformeerd.

Risicocommunicatie
De gemeente Goes is voornemens om de bevolking rondom het spoortraject te informeren over de risico’s en de mogelijke maatregelen om zichzelf op bepaalde incidenten voor te bereiden. Hiervoor wordt aansluiting gezocht bij het regionale beleid.

Naam indiener:
Waterschap Scheldestromen

Datum:
6 augustus 2013

Inhoud vooroverlegreactie:
Het voorontwerp-bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Beantwoording:
Van deze reactie wordt met instemming kennis genomen.

Inspraakreacties

Naam indiener:
J.S. Janse

Datum:
16 juli 2013

Inhoud inspraakreactie:
De spoorlijn wordt tot in de bebouwde kom aangemerkt als “Buitengebied”. De gemeente heeft hier geen belang bij en het is ten nadele van aanwonenden. Dat blijkt uit de vrijwillig aangegane snelheidsbeperking binnen de bebouwde kom. De meeste treinen gaan er nog vóór de overgang aan de B.Ballotstraat vol tegen aan en rijden soms harder dan 80 km/u. Is dat omdat het buitengebied is? De spoorlijn moet dus ook bebouwde kom zijn.

Vanwege de wijziging van de spoorweg dient akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. In het laatste onderzoek is nadrukkelijk gesteld dat dit is gebaseerd op de norm bij de aanleg van de spoorbak. Hier is door de gemeente van afgezien, dus is dit onderzoek niet geldend voor het baanvak door Goes. Ook in een eerder stadium (opheffen van het rangeerstation – MER Sloelijn) is dit door de gemeente omzeild en is inwoners een inspraakmogelijkheid onthouden. Dit kan rechtgezet worden door bij de vaststelling van dit bestemmingsplan alsnog onderzoek uit te voeren en dit ter inzage te leggen.

Beantwoording:
Het maakt bestemmingsplanmatig niet uit of de spoorlijn in een bestemmingsplan voor het buitengebied of voor de bebouwde kom gelegen is. De snelheid van het treinverkeer wordt immers niet in een bestemmingsplan bepaald. Hierop zijn andere regelingen van toepassing. Sinds de actualisering van de bestemmingsplannen is het gedeelte van de spoorlijn dat niet in het bestemmingsplan Buitengebied is opgenomen nog niet in een nieuw bestemmingsplan verwerkt. Daarom is er voor gekozen om dat deel in het bestemmingsplan Stationsomgeving Zuid-Oost op te nemen.

Het bestemmingsplan Stationsomgeving Zuid-Oost is een beheersmatig bestemmingsplan waarin geen nieuwe ontwikkelingen worden voorzien. Aan het spoor wordt niets gewijzigd (geen uitbreiding, verlegging o.i.d.). Zoals al in paragraaf 5.5. van de toelichting is aangegeven is een akoestisch onderzoek bij het opstellen van dit bestemmingsplan niet nodig omdat het bestemmingsplan niet de mogelijkheid biedt tot het bouwen van nieuwe woningen of het aanleggen van nieuwe wegen of spoorwegen. Daardoor blijven de normen van de Wet Geluidhinder buiten toepassing en hoeft geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Conclusie

De hiervoor genoemde vooroverlegreacties hebben geleid tot de volgende wijziging van het bestemmingsplan:

- artikel 3.5 zal worden aangevuld met een bepaling dat risicovolle inrichtingen niet zijn toegestaan.