

Toelichting

Bestemmingsplan "Stationsomgeving Zuid West"

NL.IMRO.0664.BPBS03-VG99
vastgesteld

Toelichting

Vastgesteld door de raad van de gemeente Goes bij besluit van 26 november 2015

, voorzitter

, griffier

Titel Bestemmingsplan
Gemeente
Status
Planidn
Datum

Stationsomgeving Zuid West
Goes
vastgesteld
NL.IMRO.0664.BPBS03-VG99
26 november 2015

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het voorliggende plan is een combinatie van een beheersplan en een ontwikkelingsplan. Het is een beheersplan omdat het grotendeels betrekking heeft op bestaande functies, bestaande gebouwen en bestaande bouw mogelijkheden die in het plan worden bestendigd. Er wordt echter ook een aantal ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het gaat hierbij met name om de realisatie van een nieuwe ongelijkvloerse kruising onder het spoor en een ontsluiting van het stationspark op de Fruitlaan.

De gemeente Goes heeft besloten om alle (verouderde) bestemmingsplannen binnen haar grondgebied te actualiseren. Bestemmingsplannen mogen in principe voor een periode van tien jaar worden vastgesteld. Verouderde bestemmingsplannen omzeilen immers samen nieuwe inzichten van hogere overheden en hogere wetgeving. De gemeente heeft een wettelijke actualiseringplicht en wil daarnaast een einde maken aan de verouderde plannen en de onderlinge verschillen die er door verschillende opvattingen in de loop der jaren in zijn gekomen. Deze verschillen leiden tot onduidelijke en ongewenste situaties voor zowel de gemeente, burgers en andere belanghebbenden.

Voorliggend plan biedt een handvat om ontwikkelingen gericht te sturen en daarmee bij te dragen aan het behoud van de ruimtelijke kwaliteit en de leefkwaliteit. Het plan kent overwegend een beheersmatig karakter. Het vigerende bestemmingsplan betreft het bestemmingsplan 'Stationspark 2003' (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 19 februari 2004). Dit bestemmingsplan maakte destijds diverse ontwikkelingen mogelijk, waarvan een gedeelte tot op heden nog niet is gerealiseerd. De (bouw)mogelijkheden uit het bestemmingsplan 'Stationspark 2003' worden zo veel mogelijk gerespecteerd, er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Hier is één uitzondering op, de realisatie van de spooronderdoorgang voor auto's, fietsers en voetgangers onder de spoorlijn Vlissingen - Roosendaal ter hoogte van de Van Hertumweg. Ten behoeve van de onderdoorgang heeft de gemeente Goes recent twee kavels teruggekocht van projectontwikkelaars om het technisch meest optimale trace te kunnen realiseren. De bouw mogelijkheden op deze twee kavels worden met dit nieuwe bestemmingsplan ingrijpend gewijzigd. Op een van deze kavels was een 'woontoren' geprojecteerd. De woonbestemming wordt in het nu voorliggende plan geheel geschrapt aangezien deze zich in de nieuwe situatie moeilijker laat inpassen en er volgens de huidige inschattingen ook geen vraag zal zijn naar woningen op deze locatie.

spoorproject Goes

Het spoorproject bestaat uit een maatregelenpakket en bestaat uit de onderstaande deelprojecten en doelstellingen.

Het maatregelenpakket omvat:

- uitvoering van geluidssaneringsmaatregelen: betonnen dwarsliggers, raildempers, geluidschermen en gevelisolatie woningen;
- het verwijderen en verplaatsen van een kruiswissel, ter hoogte van de Willem Zelleweg/Patijnweg, door een enkelvoudige overloopwissel op een andere locatie;
- het aanpassen van de spoorwegovergang Buijs Ballotstraat;
- het aanleggen van een ongelijkvloerse spooronderdoorgang in de nabijheid van de Van Hertumweg – M.A. de Ruijterlaan voor alle verkeer en het opheffen van de gelijkvloerse spoorwegovergang Van Hertumweg – M.A. de Ruijterlaan;
- het uitvoeren van een monitoringsonderzoek trillingen na de realisatie van trillingbeperkende maatregelen;
- continuering vrijwillige tijdelijke beperking snelheid goederentreinen tot aan realisatie.

Indien bij de totstandkoming van nieuwe wetgeving, op het gebied van trillingen, onderzoek noodzakelijk is wordt Goes hierin betrokken.

Doelstellingen:

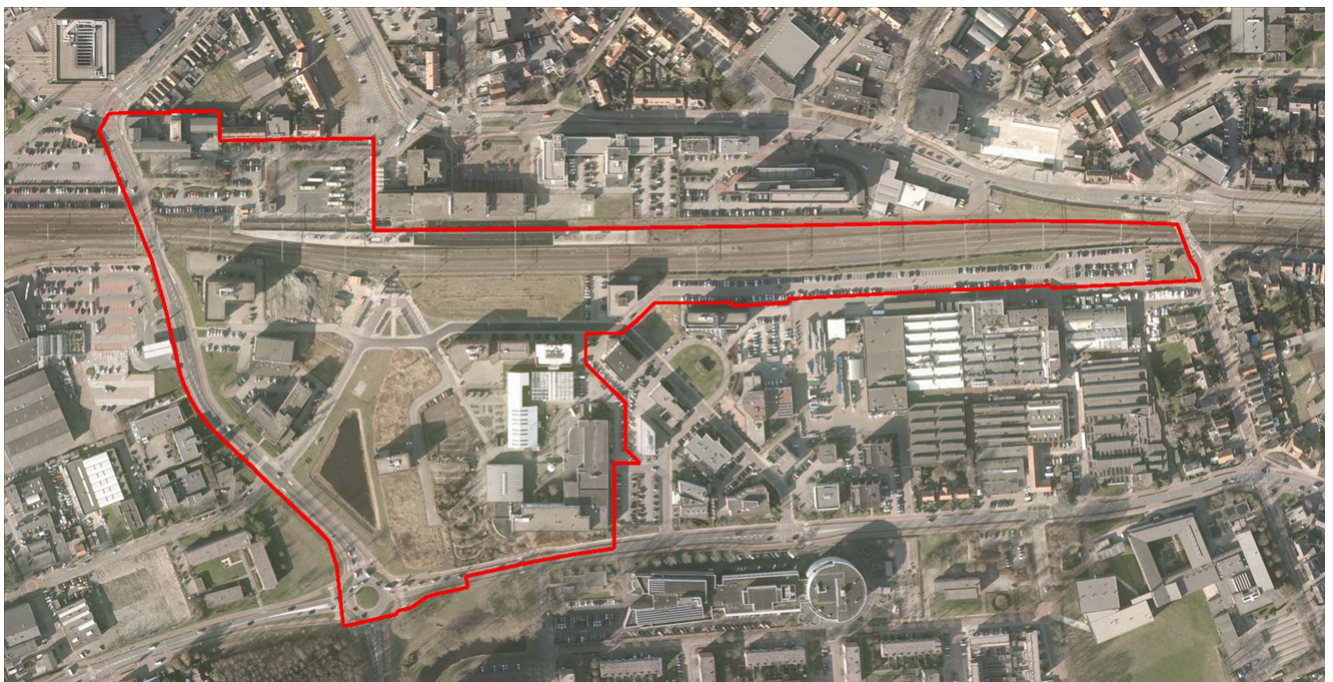
- trillingshinder verminderen;
- geluidshinder verminderen;
- verkeersveiligheid verbeteren;

- verkeersdoorstroming verbeteren;
- verminderen barrièrewerking.

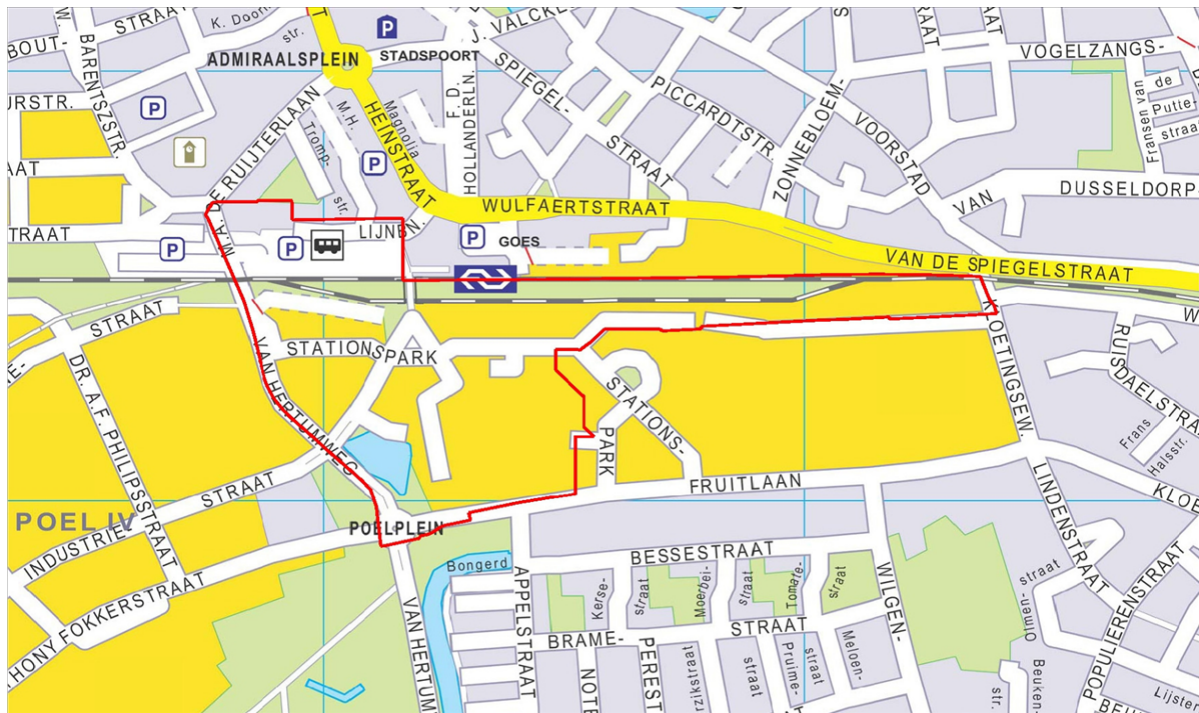
Om te kunnen bepalen wat de juiste locatie is voor de ongelijkvloerse kruising van het spoor, is een verkeersstudie uitgevoerd. Aan de hand van computersimulaties is gekeken met welke oplossing het autoverkeer in de toekomst zo vlot mogelijk afgewikkeld kan worden. Ook voor het (brom) fietsverkeer is onderzocht of er voldoende mogelijkheden zijn om zonder te veel oponthoud of omrijbewegingen het spoor te kunnen passeren. Er is gekeken naar een goede balans tussen de kosten, de technische mogelijkheden, vormgeving, kwaliteit en verkeerskundige gevolgen maar ook naar de stedenbouwkundige toekomst van het hele gebied. De gekozen oplossing laat het busstation grotendeels in tact, terwijl de onderdoorgang zo dicht mogelijk bij het station ligt. Bovendien kan tijdens de bouw gebruik gemaakt blijven worden van de bestaande overweg, dit bespaart de hoge kosten van het maken van een tijdelijke voorziening voor het verkeer en voorkomt veel verkeershinder en omrijtijd. Als de spooronderdoorgang in gebruik wordt genomen vervalt de overweg aan de Van Hertumweg.

1.2 Plangebied

Het plangebied is gelegen ter hoogte van het NS-station in de stad Goes. Het omvat het westelijk deel van het stationspark, alsmede het P+R-terrein en busstation ten noorden van de spoorlijn. Binnen het plangebied vinden we maatschappelijke voorzieningen (met name onderwijs) en voornamelijk kantoren. Een deel van de kavels ligt nog braak.



Figuur 1: Luchtfoto plangebied



Figuur 2: Straatnamenkaart

Vigerende bestemmingsplannen

Gelet op de wettelijke verplichting om bestemmingsplannen elke 10 jaar te actualiseren, is gekozen om bestemmingsplannen te bundelen. Het ligt voor de hand om het Stationspark in één bestemmingsplan op te nemen. Echter, gelet op het feit dat het oostelijk deel van het Stationspark nagenoeg volledig gerealiseerd is en het westelijk deel van het Stationspark gedeeltelijk nog gerealiseerd moet worden, is ervoor gekozen het gebied in tweeën te knippen. Het bestemmingsplan voor dit plangebied heet "Stationsomgeving Zuid West" en zal de onderstaande bestemmingsplannen (deels) vervangen die momenteel gelden in het plangebied:

- Bedrijventerrein De Poel, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 27 juni 2013 (BP01);
- Stationsomgeving Zuid Oost, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 13 februari 2014 (BS02);
- Binnenstad Zuid, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 15 juni 2006, goedgekeurd door gedeputeerde staten d.d. 16 januari 2007 (GC09);
- Goes West, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 21 maart 2013 (GW01);
- Goes Zuid, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 7 maart 2013 (GZ01);
- Stationspark 2003, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 19 februari 2004, goedgekeurd door gedeputeerde staten d.d. 7 september 2004 (GZ04a);
- Zuid-West, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 18 oktober 1967, goedgekeurd door gedeputeerde staten d.d. 4 juni 1968 (GZ06).



Figuur 3: Vigerende en (deels) te vervangen bestemmingsplannen

Digitale beschikbaarstelling

Deze bestemmingsplannen zijn om meerdere redenen aan vervanging toe. Zo zijn de maatschappelijke normen over wat in een bestemmingsplan vastgelegd dient te worden de afgelopen jaren gewijzigd waardoor de in de vigerende plannen gehanteerde systematiek inmiddels is achterhaald. Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat alle bestemmingsplannen een bepaalde mate van uniformiteit moeten hebben. Hiertoe is een landelijke Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen(SVBP) opgesteld. Gemeente Goes heeft een handboek opgesteld waarin standaardbepalingen zijn opgenomen. Onderhavig bestemmingsplan is conform dit handboek en conform de SVBP 2012 opgesteld. Vanaf 1 januari 2010 zijn overheden verplicht om ruimtelijke plannen IMRO-gecodeerd beschikbaar te stellen. Onderhavig bestemmingsplan betreft zodoende een IMRO-gecodeerd plan. Dat wil zeggen dat de burger middels een GIS-viewer interactief het bestemmingsplan kan bekijken. Met behulp van de toegepaste codering kan een burger met één druk op de knop de relevante juridische informatie over het betreffende perceel oproepen. Het bestemmingsplan wordt digitaal beschikbaar gesteld via www.ruimtelijkeplannen.nl.

1.3 Opzet

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

HOOFDSTUK 2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

Algemene regels ruimtelijke ordening (AMvB Ruimte)

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

Conclusie

Het rijksbeleid vormt geen belemmering voor de mogelijkheden die onderhavig bestemmingsplan biedt.

2.2 Provinciaal beleid

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

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

Sterke economie

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

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

Prioriteiten

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

Goed woon- en leefklimaat

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

Onder deze hoofdlijn vallen woningbouw en herstructurering, een gezonde leefomgeving, geluid, geur, luchtkwaliteit, licht en duisternis, externe veiligheid, afvalstoffen, hoogwaterveiligheid en medegebruik waterkeringen.

Prioriteiten

1. Toekomstbestendige woningmarkt;
2. Een gezonde leefomgeving.

Regionale Woningmarktafspraken

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

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

Water en landelijk gebied met kwaliteit

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

De provincie wil bewaker zijn van de kwaliteit van natuur alsmede ontwikkelaar van natuurgebieden. Beheer van de natuurgebieden wordt door de provincie gefinancierd en uitbesteed aan terreinbeheerders. Een goede kwaliteit en kwantiteit van oppervlaktewater en grondwater wordt voor alle inwoners en toeristen en daarnaast ook voor de landbouw en de natuur van groot belang geacht. Schoon water ontstaat niet vanzelf. De provincie stelt zichzelf de taak om dit te bewaken en toe te zien op correcte uitvoering van het waterbeheer door het waterschap. In de Deltawateren komen opgaven vanuit het Rijk en provinciale taken op gebied van economie, natuur en water bij elkaar. De opgaven voor de korte termijn staan in het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta.

Opgaven voor de lange termijn maken deel uit van het deelprogramma Zuidwestelijke Delta van het Nationale Deltaprogramma. De provincie wil daarbij de regie hebben in het afstemmen van gebruik en treedt op als belangenbehartiger vanuit de regio richting Rijk en EU. De bodem en de diepe ondergrond worden voor veel doelen gebruikt. De provincie bewaakt de bodemkwaliteit en investeert in sanering. Gesteld wordt dat de provincie, vanuit de kerntaken op gebied van economie, natuur, milieu en ruimte, regionale belangen behartigt bij initiatieven voor ondergrondse opslag van stoffen en winning van delfstoffen. Onder deze hoofdlijn vallen oppervlakte- en grondwater, natuurgebieden, landschap en erfgoed, bodemgebruik, archeologie en aardkunde en luchtvaart.

Prioriteiten

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

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

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP)

Eén van de basisdoelen van het PVVP is het verbeteren van de interne bereikbaarheid van het stedelijk netwerk en stadscentrum. De binnen dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte spooronderdoorgang geeft gevolg aan dit basisdoel en zorgt voor een aanmerkelijke verbetering van de interne bereikbaarheid van het stedelijk netwerk en stadscentrum van Goes. Verder realiseert de spooronderdoorgang, in combinatie met de omliggende werkzaamheden, een aantal PVVP-doelstellingen ten aanzien van openbaar vervoer, fietsverkeer en de verkeersveiligheid. Zo wordt er ten aanzien van openbaar vervoer en fietsverkeer een betere verknoping bewerkstelligd. De verbetering van de verkeersveiligheid zit hem met name in het duurzaam veilig ongelijkvloers kruisen van spoorwegverkeer en overig verkeer.

Nota krachtig Zeeland (juli 2011)

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

Verordening Ruimte Provincie Zeeland (september 2012)

De hoofddoelstellingen van het omgevingsplan zijn door Provincie Zeeland juridisch vormgegeven in de Verordening Ruimte Provincie Zeeland (VRPZ). De VRPZ is eveneens vastgesteld op 29 september 2012. De artikelen uit deze verordening zijn in acht genomen bij het opstellen van onderhavig bestemmingsplan.

In in de verordening is o.a. opgenomen dat grootschalige, zelfstandige kantoren uitsluitend zijn toegelaten in of direct aansluitend aan de binnenstad van Goes, Middelburg, Vlissingen en Terneuzen. Dit bestemmingsplan voorziet ten opzichte van de bestemmingsplannen die middels onderhavig plan (deels) worden vervangen, per saldo niet in nieuwe mogelijkheden voor kantoren. De mogelijkheden voor woningbouw zijn vervallen.

Conclusie

In hoofdstuk 3 en 4 van onderhavig bestemmingsplan 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 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie #Goes 2040 (juni 2012)

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

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

Economisch knooppunt

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

Groei en ontwikkeling

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

Voor woningbouw is opgenomen dat de op dit moment al daartoe geormerkte locaties waarschijnlijk voldoende ruimte bieden. Wel is er uitbreidingsruimte nodig voor werken, zorg en vrije tijd. Als nieuwe locatie voor een bedrijventerrein wordt beoogd in te zetten op de Zuidwestrand (Poel V). De Zuidoost rand nabij het ziekenhuis wordt gezien als locatie voor nieuwe zorgfuncties.

De Noordwest en Noordoost randen en het gebied bij het Poelbos worden geschikt bevonden voor stadsrecreatie, groen en vrijetijdsfuncties. Voor toeristen wordt beoogd de recreatieve potentie van de randen aan het Veerse Meer en de Oosterschelde verder uit te bouwen.

Van kwantiteit naar kwaliteit

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

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

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

Stationsomgeving

Specifiek voor het gebied rondom het station is opgenomen dat dit de aangewezen locatie voor kantoren is. Mede vanuit het mobiliteitsbeleid wordt ingezet op verdere intensivering rondom dit OV-knooppunt. Momenteel, peildatum Structuurvisie juni 2012, is op deze locatie nog 7.500 m2 aan vrije kavels beschikbaar en is 8.000 m2 verkocht, maar nog niet ontwikkeld. In potentie is (in de directe omgeving) nog ruimte aanwezig voor een extra 20.000 m2 aan kantoorruimte. Wanneer de mogelijkheden ontbreken om kantoren in het Stationspark te vestigen, is vestiging aan de toegangswegen naar het stadscentrum, dichtbij doorgaande wegen en aan de stadsranden bij de toegangswegen mogelijk.

Door de sterke ontwikkeling van centrumstad Goes in het recente verleden zijn er bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen ontstaan die, gezien de verwachte ontwikkelingen in de toekomst, verder toe zullen nemen. Om de bereikbaarheid te blijven garanderen is een aantal maatregelen in voorbereiding, voor een belangrijk deel al ingezet in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP). Een van de onderdelen is het spoorproject, waar de ondertunneling van Hertumweg onderdeel van uit maakt. De barrièrewerking van het spoor wordt ernstiger naarmate de spoorovergangen langer gesloten blijven. De verminderde verkeersdoorstroming voor het spoorwegkruisend verkeer speelt een belangrijke rol bij de congestie in Goes. Een van de genoemde ontwikkelingen in de structuurvisie is dan ook de uitwerking en inpassing van de ongelijkvloerse spoorkruising nabij de Van Hertumweg.



figuur 4: mobiliteit Structuurvisie #Goes2040

Goes: Groenstructuurplan 2014- 2024 (december 2014)

Groen is van wezenlijk belang voor de woon-, werk- en leefomgeving van de stad Goes en de dorpskernen. Mensen voelen zich prettiger in een groene omgeving. Zeker als dit groen ook fysiek beleefd kan worden. In het groenstructuurplan wordt op hoofdlijnen aangegeven welke groene locaties van belang zijn voor Goes, waar ze het groen wil behouden en ook waar ze de groenstructuren wil verstevigen. Goes wil graag dat de bewoners Goes ervaren als een mooie, groene stad en gemeente waar het goed toeven is. Groen trekt mensen aan. Groen loont. Daarom wil Goes zich inzetten voor groen met een positieve uitstraling waarbinnen het plezierig wonen, werken en recreëren is.

Het Groenstructuurplan geeft aan vanuit welke visie er gewerkt wordt naar een fraaie en vooral duurzame groene inrichting van de woon- en werkomgeving. Het openbaar groen is er primair voor de bewoners, het groen moet gebruikt kunnen worden en men moet ervan kunnen genieten. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en herinrichtingen, zal aandacht voor behoud, verbetering of compensatie van bestaande groenvoorzieningen een belangrijk onderdeel vormen van het project.

Welstandsnota (september 2013)

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 zijn een aantal beoordelingskaders opgesteld, waaronder enkele van gebiedsgerichte aard. Deze dienen altijd in samenhang met de gehele gebiedsomschrijving van het desbetreffende deelgebied waarop de bouwvraag van toepassing is te worden gehanteerd. Het plangebied valt hoofdzakelijk onder het gebiedstype *Representatieve bedrijventerreinen (zichtlocaties)*.

De representatieve bedrijfsterreinen komen voor langs de hoofdwegen, het spoor en diverse grotere knooppunten. De terreinen hebben veelal een grootschalige inrichting en een gedifferentieerd functiepatroon en beeld. Op het Stationspark zijn hoofdzakelijk kantoren en bedrijven met publieksfuncties te vinden.

Vooraf in de representatieve bedrijventerreinen is een hoogwaardige uitstraling gewenst. Het welstandsbeleid is er op gericht een acceptabel beeldkwaliteitsniveau te behalen, zonder dat daarmee de gebruiksmogelijkheden worden beperkt. Voor deze gebieden is het bijzondere welstandsniveau van toepassing.

Gebiedsbeschrijving

De grootschalige objecten en voorzieningen zijn hoofdzakelijk geclusterd in een zone rondom de historische binnenstad van Goes. De bebouwing in deze gebieden is groter van schaal dan de omliggende woonbebouwing. Het gaat in de meeste gevallen om scholen, verzorgingstehuizen, grootschalige detailhandel of grootwinkelbedrijven. Ook het ADRZ en Emergis vallen onder de grootschalige objecten en voorzieningen.

Het betreft grote gebouwen of complexen die meestal vrij in de ruimte staan, maar niet altijd of aan alle zijde een duidelijk gezicht naar buiten hebben. In het algemeen is er sprake van sterk functiegerichte bebouwing, waarbij in het ontwerp de functie duidelijk zichtbaar is. Een verzorgingstehuis heeft daardoor open en transparant vormgegeven gevels, terwijl de expeditieruimte van een grootwinkelbedrijf een gesloten gevel heeft.

De meeste bebouwing heeft een samengestelde hoofdvorm, waardoor de maat en schaal van het gebouw visueel enigszins worden gereduceerd. De hoogte van de (delen van) bebouwing varieert, van één laag tot vijf lagen, meestal met een plat dak. De gevelindeling is in belangrijke mate afhankelijk van de functie.

De meeste gebouwen hebben baksteengevels, met daarin vensters in een regelmatige rangschikking. Echter ook glasgevels en geheel gesloten gevels komen voor. Het kleurgebruik is doorgaans per gebouw verschillend. Hierdoor wordt de individualiteit van de diverse objecten nog verder versterkt.

Welstandsniveau (bijzonder en regulier)

De gebouwen in deze gebieden hebben doorgaans een sterk eigen en individueel karakter. Vooral de uitstraling van het gebouw naar zijn omgeving is daarom van belang. Of een gebouw past in zijn omgeving hangt af van de verhouding tussen maat en schaal enerzijds en de beschikbare openbare ruimte anderzijds. Ook het kleur- en materiaalgebruik kan een belangrijke rol spelen in de inpassing

van een gebouw in zijn omgeving. Gesloten gevels aan de openbare ruimte leveren vrijwel nooit een positieve bijdrage aan de beeldkwaliteit.

Voor het Stationspark is een beeldkwaliteitplan opgesteld. Dit beeldkwaliteitplan maakt onderdeel uit van deze welstandsnota en dient daarom als aanvullend toetsingskader voor welstandsbeoordeling. Voor het stationsomgeving en de zone langs het spoor geldt het bijzondere welstandsniveau.

Voor de overige gebieden is het reguliere welstandsniveau van toepassing, waarbij het welstandstoezicht beperkt blijft tot bouwwerken die vanaf het openbaar toegankelijke gebied zichtbaar zijn. Uitgangspunt is een representatieve uitstraling naar de belangrijkste openbare zijde te behouden.

Overigens zal er voor het stationsgebied en omgeving een nieuw beeldkwaliteitsplan worden opgesteld.

Beleidsplan duurzaam bouwen (oktober 2003)

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. Dit is doorvertaald in de nota Goes Veilig, Kernbeleid Veiligheid en leefbaarheid (juli 2003).

Op basis van dit kernbeleid zet de gemeente Goes zich in voor het verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid in wijken en kernen. De gemeente zal bij nieuwe ontwikkelingen vanaf het ontwerpproces structureel aandacht 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' (2001).

Gemeentelijk Verkeers en Vervoersplan (GVVP) (2005, de tussenevaluatie uit 2008 en de actualisatie uit 2013)

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

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

Goes heeft recent de actualisatie van het GVVP vastgesteld. Deze borduurt verder op analyses uit het GVVP 2005 en de GVVP tussen-evaluatie uit 2008. Daabij wordt ingespeeld en bijgestuurd op intussen gemaakte keuzes. Met deze actualisatie wordt een beeld gevormd van het verkeer in Goes voor de periode tot 2020, met doorkijkjes naar 2030 en 2040. Daabij is tevens het Zuid-Bevelands verkeersmodel geactualiseerd. Er is een nieuwe inschatting gemaakt van de uitvoeringstermijn voor noodzakelijke infrastructurele werken, die voortkomen uit de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen. Voor een aantal ontwikkelingen zijn gedetailleerde verkeersmodelstudies gemaakt, zo ook voor de onderdoorgang van de spoorlijn. In de volgende hoofdstukken zal hier verder inhoudelijk uitvoerig op in worden gegqgn.

Conclusie

Onderhavig bestemmingsplan is voor een groot deel conserverend van aard. Het genoemde beleid sluit aan bij de bestaande situatie, er is dan ook geen sprake van strijdigheid. De aanleg van de onderdoorgang van het spoor ter hoogte van de kruising met de Van Hertumweg is een ontwikkeling die past binnen gemeentelijk beleid, gelet op de wens om de doorsnijdingen met het spoor in de stad Goes te verminderen en bereikbaarheid te verbeteren.

2.4 Conclusies

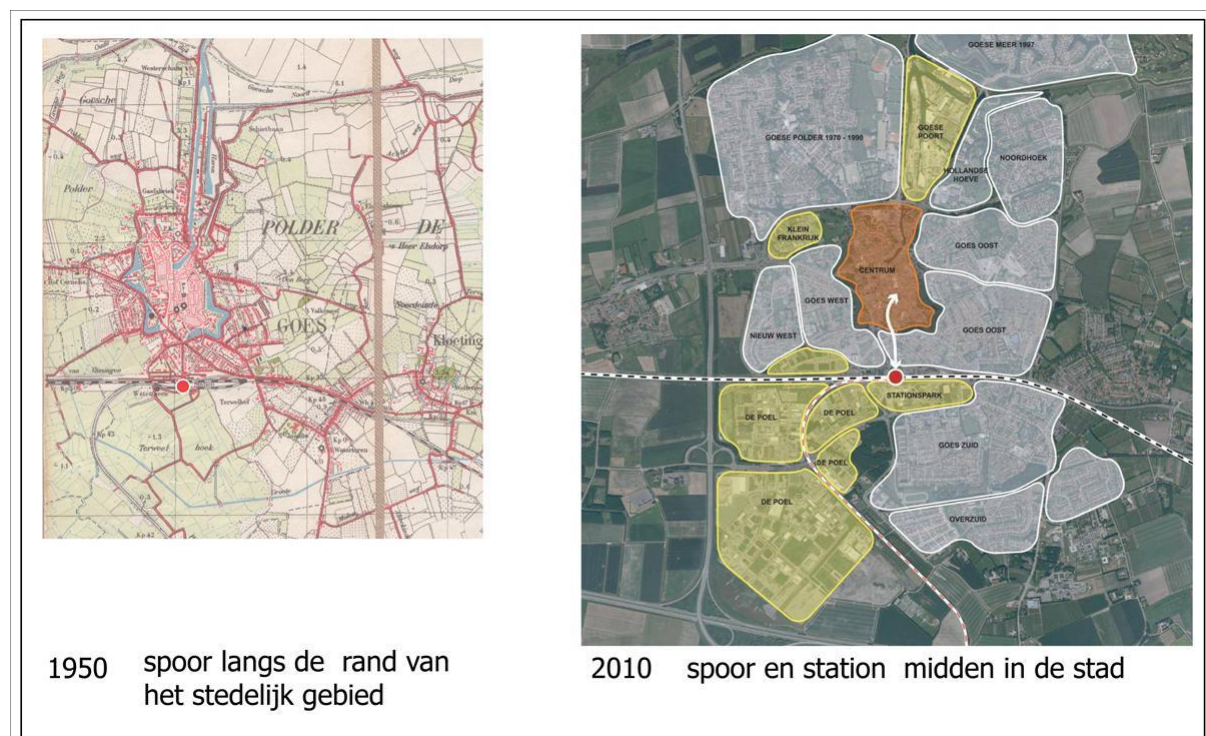
Het Rijksbeleid (de SVIR en AmvB Ruimte) streeft hoofdzakelijk naar een goede milieukwaliteit en een gezonde en veilige leefomgeving voor bewoners en werknemers. Gezien de planologische mogelijkheden die dit plan toelaat, levert dit geen strijdigheden op ten aanzien van dit streven. In navolging van het provinciale ruimtelijke beleid is het gemeentelijk beleid dat betrekking heeft op het plangebied eveneens hoofdzakelijk conserverend van aard. Getracht wordt de bestaande identiteit, het karakter van het plangebied te behouden. De kernbegrippen zijn 'kwaliteit', 'kwaliteitsverbetering' en kwaliteitsbescherming, waarbij duurzaamheid en een sterke economie nagestreefd wordt. Daar waar sprake is van een ontwikkeling, namelijk de ondertunneling van het spoor, is deze ontwikkeling passend binnen zowel Rijks-, Provinciaal als gemeentelijk beleid.

HOOFDSTUK 3 Inventarisatie en analyse

3.1 Historie

Tot de komst van de spoorlijn in 1865 bestond het plangebied uit akker- en weideland. Op historische kaarten van rond die datum is op de plek van de huidige van Hertumweg een landbouwweg aangegeven. Even ten zuiden van de spoorlijn lag langs deze weg een boerderij, verder is er langs de weg geen bebouwing aangegeven. Langs de Kloetingseweg ten oosten van het plangebied was wat meer lintbebouwing aanwezig.

Na de komst van de spoorlijn raakt in eerste instantie het gebied tussen de toenmalige stad en de spoorlijn langzaam gevuld met bedrijven en woningbouw. Het gebied ten zuiden van de spoorlijn blijft nog tot na 1945 agrarisch. In de jaren na 1945 worden er in het plangebied enkele hallen gerealiseerd voor de fruitveiling en ontstaat ten oosten van het plangebied de eerste bedrijfsbebouwing nabij de Kloetingseweg. Vanaf ongeveer 1965 komt ten zuiden van het plangebied de woonwijk Goes Zuid tot ontwikkeling en verschijnt ten westen de eerste bebouwing van de bedrijventerrein de Poel.



Figuur 5: Historische groei plangebied

Stationspark

Begin jaren '90 verdwijnt de veiling en komt een nieuwe invulling van het gebied op gang met kantoren en onderwijsgebouwen. Om deze ontwikkeling te stimuleren en het gebied te ontdoen van het "achter het station imago" wordt in 2002 de voetgangerstunnel, die het stationsgebouw met het perron verbindt in zuidelijke richting doorgetrokken. Bij de zuidelijke entree van de voetgangerstunnel kwamen ondermeer fietsenstallingen en parkeergelegenheid. De plannen voorzagen hier in de ontwikkeling van een representatief voorplein met daar omheen markante bebouwing met levendige functies als horeca en detailhandel in de plint. Om de levendigheid van het gebied verder te versterken werd er ook woningbouw en de mogelijkheid tot de realisatie van een hotel in de plannen opgenomen. Mede onder invloed van het toenmalige rijks- en provinciaal beleid werd in het laatste bestemmingsplan (Stationspark 2003) uitgegaan van een relatief hoge bebouwingsdichtheid. De bebouwing rondom het voorplein varieert in hoogte van 5 tot 8 lagen met een woontoren van 22 lagen

als uitschieter. Het was de bedoeling dat deze woontoren het voorplein markeerde, maar wel een uitzondering bleef in de Goese skyline. Aan de zuidzijde van het voorplein was een driehoekige waterpartij geprojecteerd. Vanuit de wens tot intensivering is in het bestemmingsplan Stationspark 2003 destijds de mogelijkheid opgenomen de parkeerplaats langs het spoor deels te overbouwen.



Figuur 6: impressie stationspark met woontoren (uit bestemmingsplan Stationspark 2003)

Spoorkruising

Vanaf eind jaren 90 komt er steeds meer aandacht voor de negatieve aspecten van de spoorlijn door de stad. Het spoor vormt immers een barrière tussen stadsdelen, op de weinige overgangen neemt de verkeersdruk toe, en de geluids- en trillingshinder voor de omgeving vormen een steeds grotere zorg. De lange en zware vrachttreinen van/naar het Sloegebied zijn een belangrijk onderdeel van dit probleem, ook gezien de geprognoseerde en gewenste toename van het vrachtvervoer per spoor. Om deze negatieve aspecten zoveel mogelijk te temperen zijn de betrokken partijen: ProRail, Ministerie van I&M, Provincie, Zeeland Seaports en de gemeente Goes een “Maatregelenpakket Goes” overeengekomen met de volgende doelstellingen:

- Geplande geluidsanering;
- Verminderen barrièrewerking spoor door Goes;
- Bereikbaarheid verbeteren;
- Congestie voorkomen;
- Spoor- en verkeersveiligheid verbeteren;
- Trillinghinder in de omgeving van het spoor beperken.

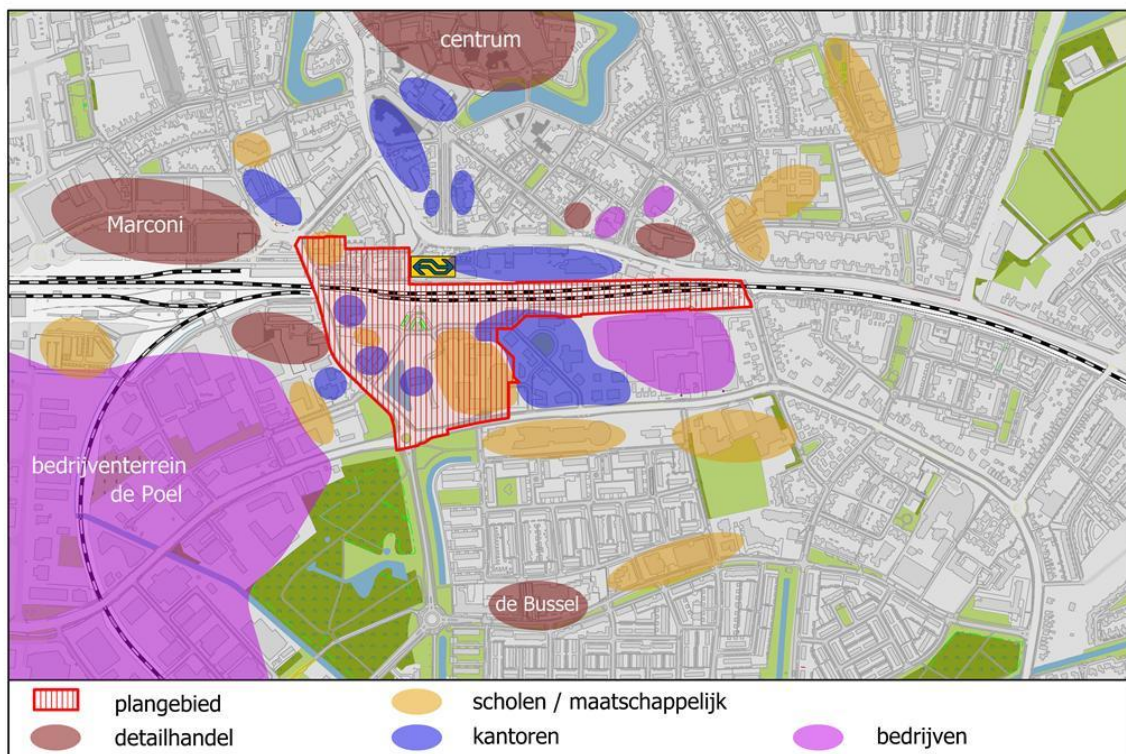
Een belangrijk onderdeel in deze plannen vormt het realiseren van een ongelijkvloerse kruising van het spoor voor alle verkeer nabij de van Hertumweg.

3.2 Functionele en ruimtelijke opbouw van het gebied

De spoorlijn is indertijd aangelegd op de gebruikelijke afstand van “20 minuten gaans” van de toenmalige stadsgrens. De Frans den Hollanderlaan (toen: Stationsstraat) werd gerealiseerd als verbinding met de stad en net buiten het spooremplacement vormde de overgang Van Hertumweg de verbinding met het achterland. Inmiddels zijn er rond het oude centrum diverse woonwijken en bedrijventerreinen ontstaan. Station en spoor liggen tegenwoordig midden in het stedelijke gebied. Door het beperkt aantal overgangen en de toegenomen intensiteit van het (spoor)verkeer wordt het spoor steeds sterker als een binnenstedelijke barrière ervaren.



Figuur 7: Ontwikkeld in 2014



Figuur 8: functionele opbouw omgeving

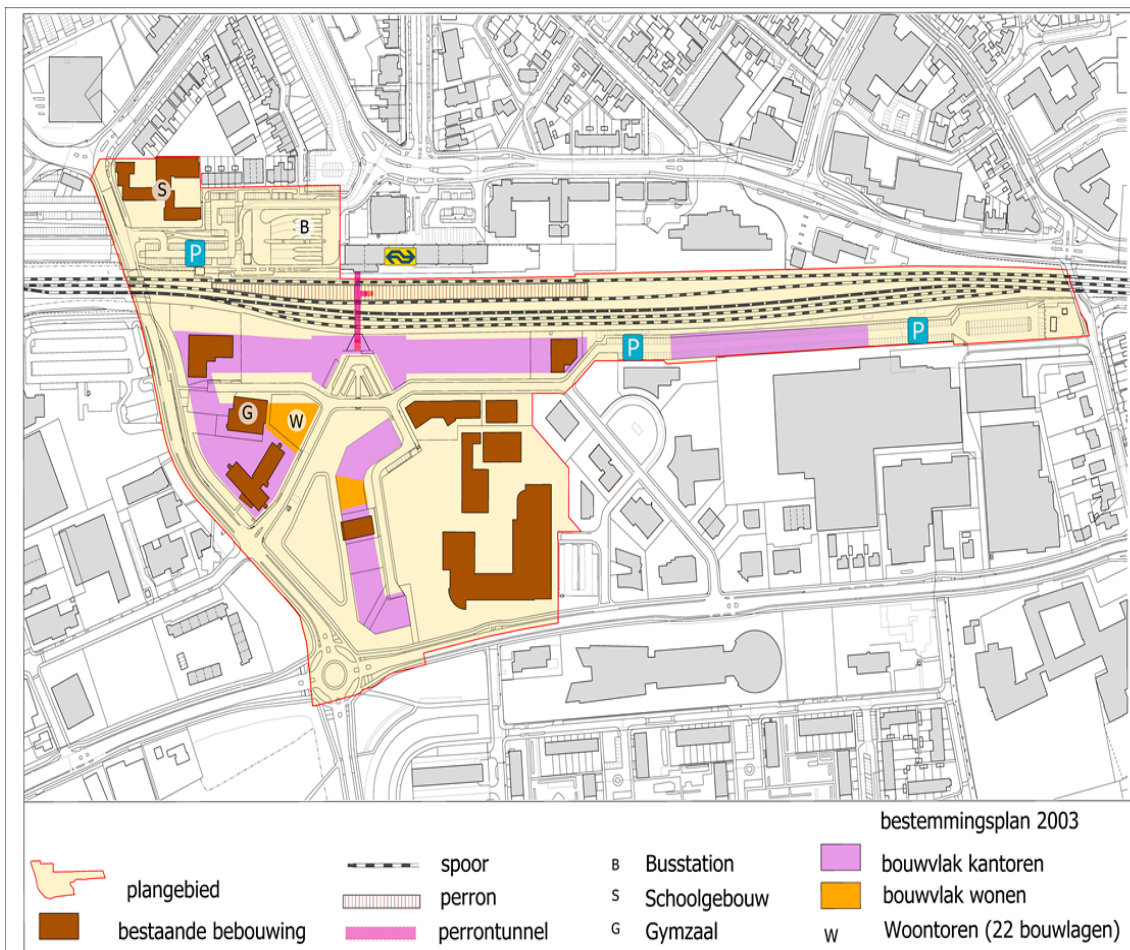
In tegenstelling tot de meer monofunctionele woonwijken en bedrijfsterreinen elders in de stad kent het gebied rond het station net als het stadscentrum een relatief grote verscheidenheid aan functies, zoals;

- een menging van vooral kantoren en wonen ten noorden van het station. Naast het station is hier een hotel te vinden en het regionale busstation. Ten oosten van het station liggen enkele grootschalige kantoorgebouwen. De kantoren in de omgeving van de Frans den Hollanderlaan voegen zich qua schaal meer naar de omringende woningbouw;

- grootschalige detailhandel op het Marconiterrein westelijk van het station; dit terrein is bedoeld voor detailhandel die door de aard en schaal van hun huisvesting en parkeerbehoefte niet past in de historische binnenstad. Op de kop van dit terrein is een supermarkt gevestigd met daarvoor een fors parkeerterrein dat wordt doorsneden door de Edisonstraat;
- het stadskantoor en grootschaliger woon en kantoorbebouwing aan het Hollandiaplein;
- een menging van vooral kantoren en onderwijsgebouwen ten zuiden van het station. Binnen het plangebied zijn nog een aantal kavels onbebouwd, daarbuiten zijn hier alle gronden ontwikkeld;
- een supermarkt en brandstofverkooppunt ten zuidwesten van het station;
- een cluster bedrijven ten zuid oosten van het station;
- een stedelijk groengebied ten zuiden van het plangebied.

3.3 Ruimtelijke opbouw van het gebied

3.3.1 Ruimtelijke hoofdstructuur en bebouwingsstructuur



Figuur 9: functionele en ruimtelijke opbouw plangebied

Figuur 9 geeft een beeld van de huidige situatie in het plangebied. Op de afbeelding zijn de bouwvlakken aangegeven waarbinnen volgens het huidige bestemmingsplan bebouwing mag worden gerealiseerd. Binnen deze bouwvlakken is een bouwhoogte toegestaan van 5 tot 8 bouwlagen met de eerder genoemde woontoren als uitschieter van maximaal 22 lagen.

De bestaande bebouwing in het plangebied bestaat grotendeels uit relatief nieuwe kantoor en onderwijsgebouwen van 2 tot 4 bouwlagen. Over het algemeen is er in het gehele stationspark sprake van een relatief hoge dichtheid, vol gebouwde kavels waarbij het onbebouwde deel van de kavel vrijwel volledig is ingezet om aan de parkeervraag te kunnen voldoen. Bij enkele bestaande kantoorgebouwen is een parkeervoorziening onder het gebouw gerealiseerd. Uitzondering op de

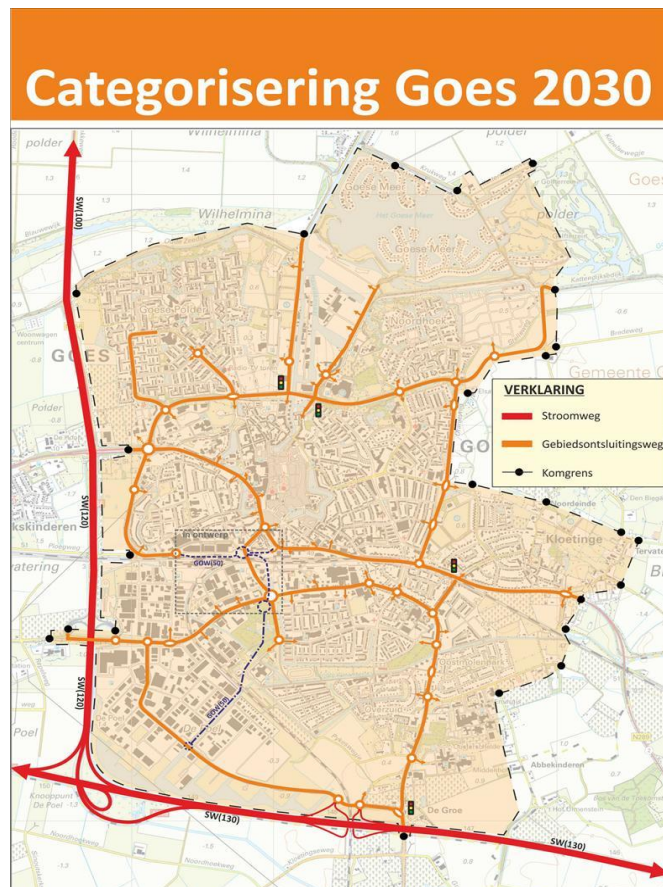
relatief hoge dichtheid en volgebouwde kavels vormt het "groencollege" (Edudelta) met haar onderwijstuinen.

Binnen het plangebied aan de westrand was een oude gymzaal aanwezig die onlangs is gesloopt. Aan de noordzijde is een schoolgebouw in het plangebied opgenomen. Het gaat om een gebouw uit circa 1950 in twee bouwlagen. In kader van de nu voorliggende plannen voor de spooronderdoorgang hoeft alleen het voorste deel te verdwijnen en kan de rest van het gebouw in principe behouden blijven.

De 2 meest zuidelijk gelegen sporen worden door NS en/of andere goederenvervoerders niet meer gebruikt en zijn onlangs gesaneerd. De sporen zijn gesaneerd om de bedrijfszekerheid en -veiligheid te verhogen en de onderhoudskosten te verlagen.

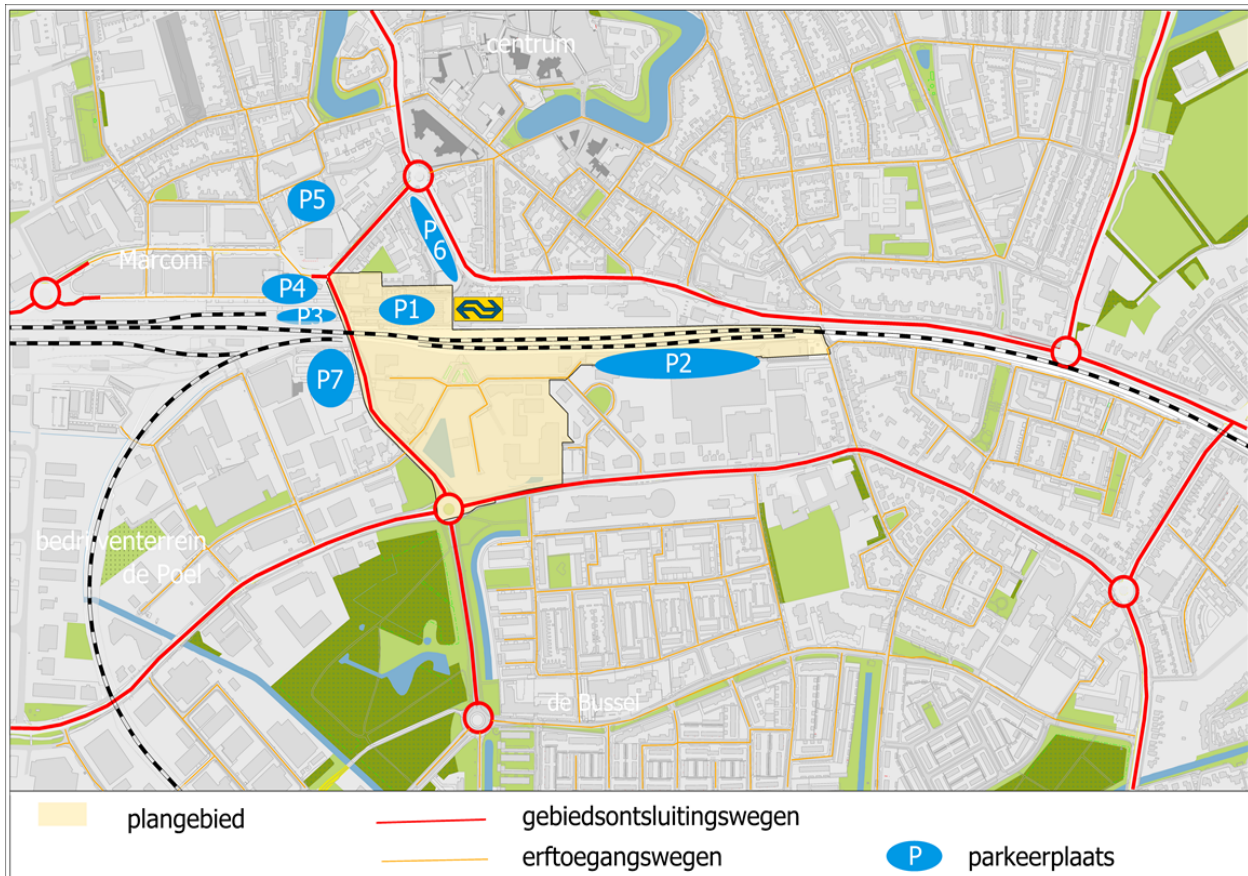
3.3.2 Verkeersstructuur

Het GVVP (het gemeentelijk verkeers en vervoersplan uit 2005, de tussenevaluatie uit 2008 en de actualisatie uit 2013) beschrijft de gemeentelijke visie op de verkeersafwikkeling in de stad en de noodzakelijke en gewenste verbeteringen in de verkeersstructuur. Een belangrijk onderdeel in die toekomstige verbeteringen is de aanleg van een ongelijkvloerse spoorkruising bij de van Hertumweg en de aanpassingen in de daarop aanhakende wegenstructuur. In het GVVP worden de wegen binnen de bebouwde kom verdeeld in twee categorieën; gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De gebiedsontsluitingswegen zijn aangegeven op figuur 10. Ze dienen ter ontsluiting van een groter gebied en zijn meer gericht op doorstroming. De overige wegen zijn erftoegangswegen die primair dienen ter ontsluiting van de aanliggende erven en minder op doorstroming zijn ingericht. De van Hertumweg en de Fruitlaan zijn gebiedsontsluitingswegen in en langs het plangebied. De erftoegangsweg die het Stationspark ontsluit haakt aan de oostzijde aan op de Fruitlaan en aan de westzijde op de van Hertumweg.



Figuur 10: Categorisering Goes 2030

De hoofdfietsroutes volgen hier de gebiedsontsluitingswegen, meestal in de vorm van vrijliggende fietspaden. De spoorovergang in de van Hertumweg vormt voor alle verkeer een belangrijke schakel tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de stad.. Op drukke momenten is hier sprake van filevorming. Uit verkeerstechisch oogpunt is de aansluiting Van Hertumweg - De Ruyterlaan - Edisonstraat op dit moment niet ideaal. In de huidige situatie ontbreekt de fysieke ruimte om deze knoop echt goed in te richten.



Figuur 11: Type wegen

Auto parkeren

Binnen het plangebied zijn 2 openbare parkeerconcentraties aanwezig:

- P1 het P&R voor treinreizigers, met aangrenzend een kleine parkeerhoek voor aanliggende woningen;
- P2 strook langs het spoor, bereikbaar vanaf het Stationspark.

In de directe omgeving van het plangebied zijn de volgende (openbare) parkeerconcentraties aanwezig:

- P3 strook langs de het spoor;
- P4 parkeerterrein bij de Jumbo (betaald);
- P5 het Hollandiaplein (betaald);
- P6 parkeerterrein aan de Piet Heinstraat (betaald);
- P7 parkeerterrein bij de Agrimarkt (alleen voor bezoekers Agrimarkt).

fietsparkeren

Bij het station is een ondergrondse bewaakte fietsenstalling aanwezig met 540 plaatsen. Deze stalling is van buitenaf bereikbaar via de zijde van het bussenplein. Vanuit deze fietsenstalling is er een directe verbinding met de voetgangerstunnel die vanuit het station het perron ontsluit.

Buiten zijn er drie concentraties met (onbewaakte) fietsenstallingen. Op het stationsplein (700 plaatsen), bij het busstation (500 plaatsen) en bij de uitgang van de voetgangerstunnel aan de zuidzijde (350 plaatsen).

Buslijnen en busstation

Westelijk naast het stationsgebouw ligt het busstation. Busstation en NS-station samen vormen het belangrijkste OV-knooppunt van Zeeland. Vanaf het busstation wordt de stad en regio bediend. De belangrijkste lijnen rijden verder van/naar Terneuzen/Gent via de Westerscheldetunnel en naar Zierikzee/Schouwen-Duiveland. Het busstation is aangesloten op de Piet Heinstraat.

HOOFDSTUK 4 Visie op het plangebied

Het voorliggende plan is een combinatie van een beheersplan en een ontwikkelingsplan. Het is een beheersplan omdat het grotendeels betrekking heeft op bestaande functies, bestaande gebouwen en bestaande bouw mogelijkheden die in het plan worden bestendigd. Het is een ontwikkelingsplan daar waar het nabij de van Hertumweg de realisatie van een nieuwe ongelijkvloerse kruising onder het spoor planologisch mogelijk maakt.

De nog onbebouwde delen van het plangebied vormen de laatste fase(n) in de ontwikkeling van het Stationspark. Voor de invulling ervan wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de indertijd in het bestemmingsplan (Stationspark 2003) geformuleerde uitgangspunten. In het reeds gerealiseerde deel van het Stationspark zijn hoogwaardige kantoren en scholen gebouwd in een relatief hoge dichtheid. Voor de verdere invulling van het plangebied wordt ingezet op een uitbreiding van deze functies waarbij een verbreding met (meer) maatschappelijke doeleinden niet wordt uitgesloten. Er wordt geen wonen meer in het bestemmingsplan opgenomen. Met de gewijzigde verkeerssituatie wordt het inpassen van woningen moeilijker en bovendien is de inschatting dat er weinig behoefte zal zijn aan woningbouw binnen het plangebied. Voor de bebouwing is een hoogte van 5 tot 8 bouwlagen toegestaan. Nabij de uitgang van de de perrontunnel is in beperkte mate horeca en detailhandel toegestaan, voor een belangrijk deel gericht op de passanten vanuit het trein- en busstation. In dit plandeel mag ook een hotel gevestigd worden. Bij alle nieuwe invullingen is het vinden van een goede parkeeroplossing belangrijk waarbij de voorkeur uitgaat naar oplossingen in of onder gebouwen.

4.1 Nieuwe ontwikkelingen

Op hoofdlijn levert de inpassing van de ongelijkvloerse kruising de volgende wijzigingen op ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan:

- een wijziging van de bouwvlakken op de gronden aan weerszijde van het nieuwe trace, ten zuiden van de spooronderdoorgang. Dit heeft betrekking op kavels die in eigendom zijn bij de gemeente Goes. Op deze kavels vervalt ook de woonbestemming;
- een uitbreiding van het gebied met verkeersbestemming om met enige flexibiliteit het trace van de spooronderdoorgang te kunnen uitwerken;
- het mogelijk maken van een aansluiting van het Stationspark op de Fruitlaan ter vervanging van de bestaande aansluiting op de van Hertumweg;
- het benoemen van nieuwe parkeervelden;
- het versmallen van de zone bestemd voor railverkeer waar 2 zuidelijke sporen zijn gesaneerd;
- het verdwijnen of verplaatsen van de vijver/waterberging uit het plangebied. In overleg met het waterschap zal hiervoor compensatie worden gezocht in de directe omgeving. Vooralsnog wordt gedacht aan het verruimen van de bestaande waterpartijen in het groengebied ten zuiden van de locatie;
- het verkleinen van het bouwvlak van de bestaande school in de noordwesthoek van het plangebied, voor de aanleg van de nieuwe onderdoorgang moet het voorste deel worden gesloopt.

4.2 Streefbeeld inpassing spooronderdoorgang en omgeving

Voor de langere termijn wordt gestreefd naar een versterking van de ruimtelijke samenhang en ruimtelijke kwaliteit in de stationsomgeving. Algemene uitgangspunten daarvoor zijn: het versterken van de centrumfuncties (detailhandel, kantoren scholen) in de stationsomgeving, hoogwaardige routes voor langzaam verkeer door de spooronderdoorgang (verminderen barrièrewerking spoor), aantrekkelijke route(s) naar het historische centrum, versterken van de uitstraling en het functioneren van stationsplein en stationsgebouw, een heldere afronding van de verkaveling en bebouwing van het Stationspark aan de zuidzijde.

Adviesbureau Movares heeft in opdracht van de gemeente een studie gedaan naar de spooronderdoorgang (okt 2011). Behalve een verkenning van de technische mogelijkheden staat de studie uitgebreid stil bij de ruimtelijke inpassing van de spooronderdoorgang en de achterliggende

motieven. Voor een meer uitgebreide toelichting op de spooronderdoorgang wordt verwezen naar deze studie.

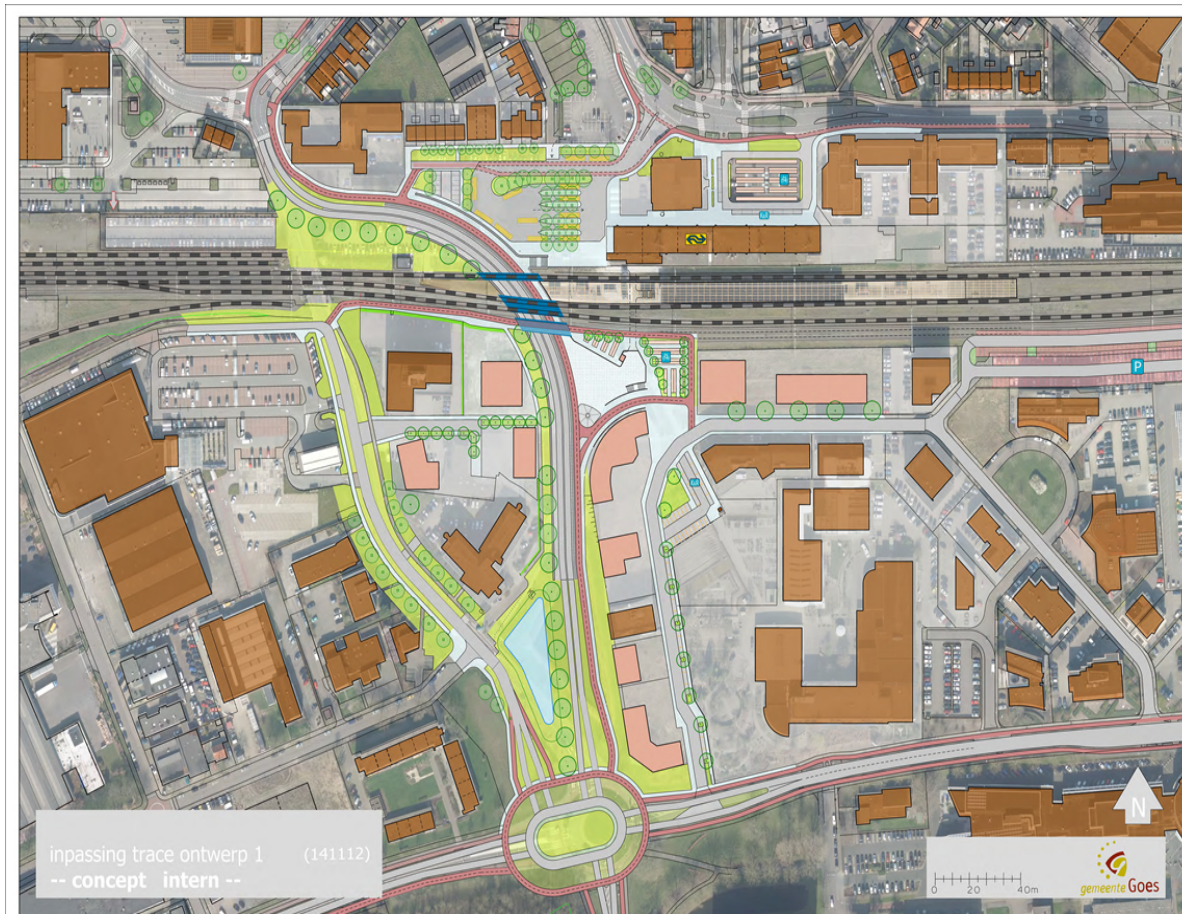
De nieuwe spooronderdoorgang wordt een belangrijk nieuw structurerend element in de stationsomgeving en geeft daarmee randvoorwaarden en kansen voor toekomstige ontwikkelingen. De studie van Movares laat een aantal van die mogelijke toekomstige ontwikkelingen zien, bijvoorbeeld voor de veranderingen in de hoofdwegenstructuur ten noorden van het spoor, en voor wijzigingen aan het stationsplein en het stationsgebouw. Uit de studie wordt duidelijk dat er na de eerste stap, de aanleg van de spooronderdoorgang, voldoende ruimte is om te variëren in de vervolgfasen. Omdat de omvang en het moment van realisatie van de eventuele vervolgstappen nog zeer onzeker is zal ook de eerste stap, de spooronderdoorgang, voldoende ruimtelijke en functionele kwaliteit moeten hebben. Het voorliggende bestemmingsplan dient om die eerste stap mogelijk te maken: de aanleg van de spooronderdoorgang en de daarbij horende aansluitingen op en aanpassingen aan de omgeving.

4.2.1 Toekomstige stedenbouwkundige situatie

Figuur 12 geeft een beeld van de mogelijke situatie na de aanleg van de spooronderdoorgang. Het gaat om een mogelijk eindbeeld, bij de verdere uitwerking van de plannen zijn wijzigingen niet uit te sluiten. Zo is er een indicatief beeld geschetst voor een nieuwe inrichting van het Poelplein en een nieuw uiterlijk van de van Hertumweg. De plannen hiervoor moeten nog worden gemaakt en het resultaat kan er anders uitzien dan op de afbeelding. Hetzelfde geldt voor het exacte verloop van de fietspaden, de breedte van taluds en dergelijke. Om die reden is de verkeersbestemming dan ook relatief ruim gekozen, zodat er enige flexibiliteit is voor de uitwerking van de plannen.

Aan de noordwestzijde wordt het voorste deel van de school gesloopt om ruimte te maken voor de aansluiting op de M.A. de Ruijterlaan. Aan de stedenbouwkundige structuur verandert aan de noordzijde verder weinig. Het busstation wordt compacter maar kan verder vrijwel ongewijzigd blijven. Wel moet er een alternatieve locatie gevonden worden voor de wachtruimte voor de chauffeurs en bufferruimte voor de bussen. Ook vervalt hier een deel van de parkeergelegenheid voor auto en fiets.

Omdat er nog wordt gestudeerd op de meest optimale vormgeving en inrichting van het zuidelijke plein is er voor dit plein en de directe omgeving een wijzigingsbevoegdheid in het plan opgenomen. Deze wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk om met een verkorte procedure binnen het aangegeven gebied te schuiven met de grenzen tussen de bestemmingen verkeer en kantoren. Uitgangspunt daarbij is dat het totale oppervlak aan gronden met de bestemming kantoren binnen het wijzigingsgebied gelijk blijft en dat de bijbehorende regels ook niet wijzigen. Alle gronden waar deze wijzigingsbevoegdheid betrekking op heeft zijn in eigendom bij de gemeente. Het tracé van de onderdoorgang valt buiten dit wijzigingsgebied.



Figuur 12: mogelijk eindbeeld na aanleg spooronderdoorgang

Aan de zuidzijde van het spoor is een deel van de bouwvlakken voor de nog onbebouwde delen van het stationspark aangepast om de aanleg van de spooronderdoorgang mogelijk te maken. Dit geldt alleen voor de bouwvlakken die in eigendom zijn bij de gemeente. De bouwvlakken die in eigendom zijn bij projectontwikkelaars zijn niet gewijzigd op een kleine aanpassing na bij de aansluiting van het Stationspark op de Fruitlaan.

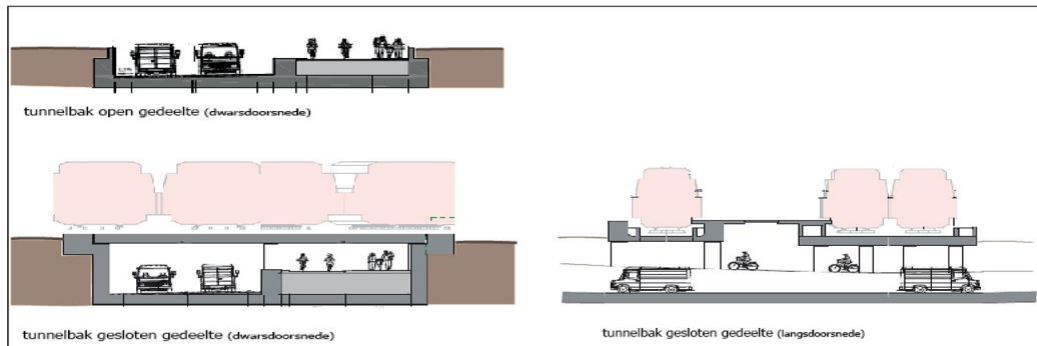
De mogelijkheid om op (en deels boven) het bestaande parkeerterrein langs het spoor, in de noordoosthoek van het plangebied, een kantoorgebouw te realiseren is uit het plan geschrapt. De betreffende gronden zijn nodig als vervangende ruimte voor het P+R parkeren van NS dat aan de noordzijde van het spoor moet verdwijnen ten behoeve van de spooronderdoorgang. Daarbij speelt ook mee dat er voldoende uitgeefbare gronden voor kantoordoeleinden resteren om in de verwachte vraag te kunnen voorzien.

In deze omgeving kan een vergelijkbare capaciteit voor openbaar parkeren in stand worden gehouden door het parkeerterrein aan de noordzijde uit te breiden op de gronden die zijn vrijgekomen na de sanering van de twee in onbruik geraakte spoorlijnen.

Het tracé van de spooronderdoorgang bestaat uit een betonnen bak die alleen ter hoogte van de spoorlijnen en het fietspad overdekt is. Voor het autoverkeer is een grotere doorgangshoogte onder het spoor nodig dan voor fietsers en voetgangers. Dit maakt het mogelijk een niveauverschil aan te brengen tussen de rijbanen voor autoverkeer en het gedeelte voor de fietsers en de voetgangers. Zo ontstaat een heldere scheiding tussen de verkeerssoorten en kan voor fietsers worden volstaan met kortere en flauwere hellingen.

Aan de oostzijde van het tracé van de spooronderdoorgang zorgt een verlaagd plein bij de ingang naar de voetgangerstunnel voor een functioneel en ruimtelijk hoogwaardige zuidelijke stationsentree. Het plein ligt min of meer op hetzelfde niveau als de entree van de voetgangerstunnel en van het fietspad onder het spoor. Door deze pleinruimte wordt de tunnel visueel verruimd en krijgt met name de

beleving voor fietsers en voetgangers een forse positieve impuls. De hoge grondwaterstand in het gebied maakt het werken met brede groene taluds onmogelijk, zodat de wanden van het plein in steenachtig materiaal zullen moeten worden uitgevoerd. Bij de verdere uitwerking blijven het creëren van een hoogwaardige zuidelijke stationsentree en visuele ruimte in de tunnel belangrijke uitgangspunten.



Figuur 13: doorsneden spooronderdoorgang



beeld vanaf het noorden



beeld vanaf het zuiden



beeld vanaf het westen



blik op het voorplein aan de zuidzijde



beeld vanaf de rijbaan aan de zuidzijde



beeld vanaf het fietspad aan de noordzijde

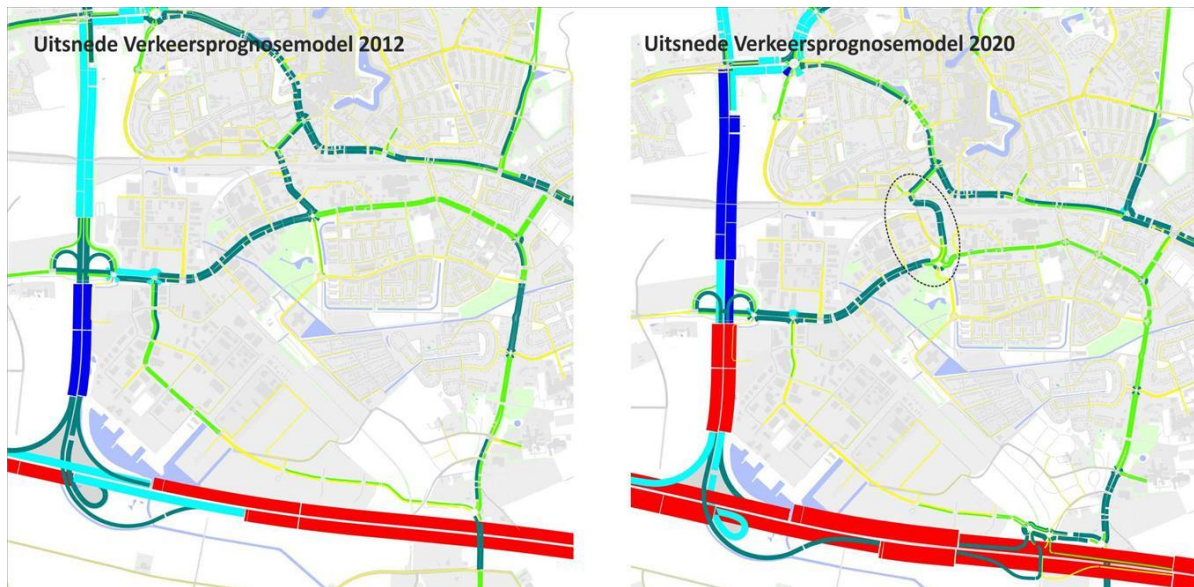
Figuur 14 impressies spooronderdoorgang + het verlaagde plein

4.2.2 Toekomstige verkeerssituatie

Verkeersafwikkeling

In het verkeersmodel prognosejaar 2020 is te zien dat de verkeersintensiteit ter hoogte van de spooronderdoorgang ongeveer gelijk is aan de verkeersintensiteit op de huidige Van Hertumweg in 2012. Op het kaartje rechts is de geplande aansluiting op de A58 te zien, die moet zorgen voor een herverdeling van het verkeer over Goes.

NB: in het prognosejaar 2020 zijn alle geplande ruimtelijke- en infra-ontwikkelingen opgenomen. De verkeersintensiteit op de huidige Van Hertumweg (noord) loopt terug tot ongeveer 3000 mvt/etm.



Figuur 15 Verkeersmodel 2012 en 2020

Autoverkeer

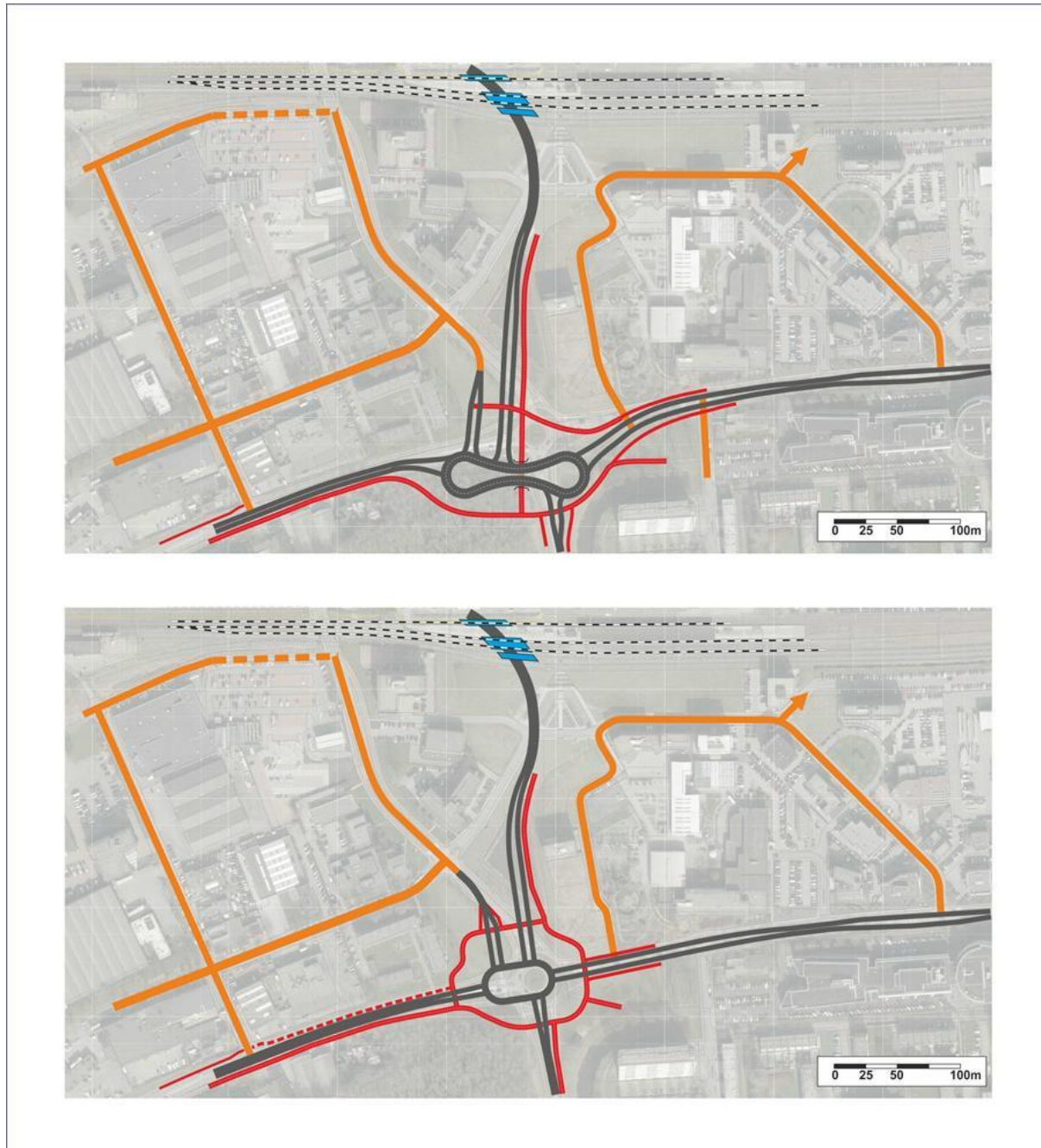
In dit bestemmingsplan wordt uitgegaan van een aansluiting van het tracé van de spooronderdoorgang op de bestaande wegenstructuur aan de zuidzijde ter plaatse van het huidige Poelplein en op de M.A. de Ruijterlaan aan de noordzijde. De spoorwegovergang Van Hertumweg komt te vervallen en het deel van de Van Hertumweg dat ten zuiden van het spoor overblijft, wordt aangetakt op het nieuwe tracé. Voor het Stationspark wordt op de oosttak van het Poelplein een aansluiting gemaakt op de Fruitlaan. Aan de noordzijde van het spoor blijft de Lijnbaan toegang bieden tot de aanliggende woningen en de bijbehorende parkeerplaatsen voor bewoners. Op detailniveau moeten de verschillende aansluitingen van wegen en fietspaden nog nader worden uitgewerkt. Met de realisatie van een ongelijkvloerse spoorkruising borgen we een onbelemmerde verbinding tussen de twee stadsdelen ten noorden en te zuiden van het spoor.

Toekomst

Het Poelplein zal in de nabije toekomst aangepast moeten worden om een vlotte en veilige afwikkeling van auto- en fietsverkeer te kunnen blijven verzorgen. Hiervoor zijn verschillende varianten onderzocht. Op 27 februari 2014 heeft de gemeenteraad ingestemd met de reconstructie van het Poelplein en de hiervoor benodigde middelen beschikbaar gesteld. Het budget vormt een onderdeel van het budget voor het project Goes Beter Bereikbaar en voorziet in ieder geval in een rechtstreekse aansluiting van de Van Hertumweg op het nieuwe Poelplein. Op basis van een raming van een verdere uitwerking van het Poelplein zal in een later stadium worden beoordeeld of ook aan de wens van een ongelijkvloerse kruising voor fietsers invulling kan worden gegeven. De keuze tussen de beide alternatieven “kluifrotonde” en “ovonde” zal aan de gemeenteraad worden voorgelegd, zodra de aanbesteding van een ander onderdeel van het project “Goes Beter Bereikbaar”, de aansluiting op de A58, heeft plaatsgevonden.

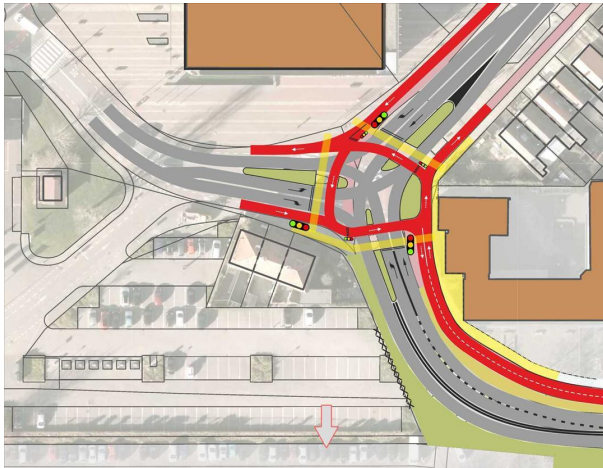
De planning voor de reconstructie van het Poelplein is volgend aan de planning voor de spooronderdoorgang. Zodra de spooronderdoorgang in gebruik wordt genomen dient ook het Poelplein in zijn nieuwe vorm gereed te zijn.

In figuur 16 zijn enkele hoofdlijnen voor mogelijke varianten voor het nieuwe Poelplein in beeld gebracht.

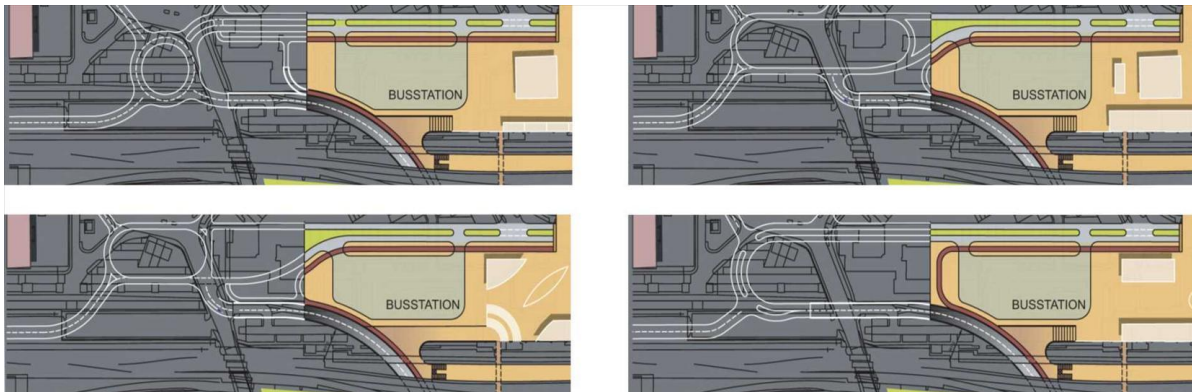


Figuur 16: varianten voor het nieuwe Poelplein

Om de hoofdwegenstructuur aan de noordzijde van het spoor te vervolmaken wordt op termijn gestreefd naar een vlottere (oost-west) verbinding tussen de Ringbaan west en de Wulfaertstraat. Het nieuwe tracé van de Van Hertumweg dient daar uiteraard op aan te sluiten. In figuur 17 is dit schematisch weergegeven. De planontwikkeling voor deze aanpassingen is minder concreet als die voor de spooronderdoorgang en het Poelplein. In de studie van Movares is hiervoor ook een aantal mogelijke varianten in beeld gebracht. Eventueel is een tijdelijke vormgeving van dit kruispunt met verkeersregelinstallatie nodig. Dat is nog onderwerp van nadere studie.



Figuur 17: Een mogelijke tijdelijke optie: als kruispunt geregeld met verkeerslichten



Figuur 18: Een aantal kruispuntvarianten voor de kruising Ruijterlaan/Barentszstraat/nieuwe onderdoorgang

Langzaam verkeer

Net als de huidige overgang in de Van Hertumweg zal de toekomstige spooronderdoorgang een belangrijke schakel zijn in de fietsverbindingen tussen de stadsdelen aan weerszijden van het spoor. De vormgeving van de route en de spooronderdoorgang dient in overeenstemming te zijn met het belang van deze schakel in het fietspadennet.

Het zwaartepunt van de bestemmingen ligt aan de oostzijde van het tracé van de spooronderdoorgang (het station, de Den Hollanderlaan, de scholen) en daarom is het fietspad door de spooronderdoorgang aan de oostzijde van de onderdoorgang gesitueerd.

Vlak langs de zuidzijde van het spoor wordt een nieuw (oost-west gericht) fiets/voetpad gerealiseerd dat op het niveau van het spoor de nieuwe onderdoorgang kruist zodat er ook voor langzaam verkeer een eenvoudige verbinding ontstaat tussen de gebieden aan weerszijden van het nieuwe tracé van de spooronderdoorgang. Denk bijvoorbeeld aan bezoekers van de SGB die per trein komen. Dit oost-west gerichte fietspad wordt via het verlaagde plein verbonden met het noord-zuid gerichte fietspad door de spooronderdoorgang.

Toekomst

Bij de verwachte toekomstige wijzigingen aan het Poelplein en aan de hoofdwegenstructuur ten noorden van het station zullen ook de fietsverbindingen meegenomen.

parkeren auto en fiets

autoparkeren

In overleg met NS worden de behoefte en mogelijkheden voor het parkeren door treinreizigers in de omgeving van het station nader onderzocht. De bestaande P&R plaatsen ten noorden van het spoor zullen verloren gaan door de aanleg van de spooronderdoorgang. Ruimte voor een nieuw P+R terrein verschijnt aan de zuidzijde van het spoor waar door het verwijderen van de twee in onbruik geraakte spoorlijnen ruimte vrijkomt. Deze parkeerruimte kan aansluiten op de bestaande parkeerstrook ten zuiden van het spoor.

Zowel op het voorplein aan de noordzijde van het station als aan de rand van het plein aan de zuidzijde zullen parkeerplaatsen voor Kiss&Ride en taxi's gerealiseerd worden.

fietsparkeren

De behoefte aan stallingsruimte zal naar verwachting in de komende jaren verder groeien. Door de aanleg van de spooronderdoorgang vervallen aan de noordzijde de onbewaakte plaatsen bij het busstation. Vooralsnog is het Stationsplein de aangewezen zoeklocatie om deze vervallen plaatsen te compenseren en de verwachte groei te huisvesten. Hiervoor zal een nadere studie worden verricht waarbij het vasthouden van een passende ruimtelijk kwaliteit op het voorplein een belangrijke uitdaging zal zijn.

Aan de zuidzijde biedt de ontwikkeling voldoende ruimte om ook de verwachte groei op te vangen. Volgens de prognoses heeft de bestaande bewaakte fietsenstalling voldoende capaciteit om ook in de toekomst in de vraag te voorzien.

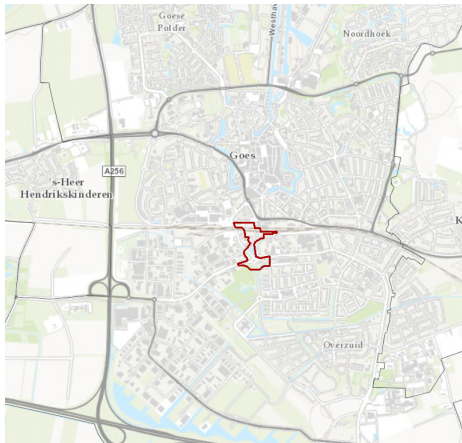
busstation

Het busstation zal compacter worden (er vervalt een perron) maar kan met een aantal beperkte aanpassingen op de op de huidige locatie blijven functioneren. Wel moet er een alternatieve locatie gevonden worden voor de wachtruimte voor de chauffeurs en bufferruimte voor de bussen.

HOOFDSTUK 5 Sectorale aspecten

5.1 Archeologie

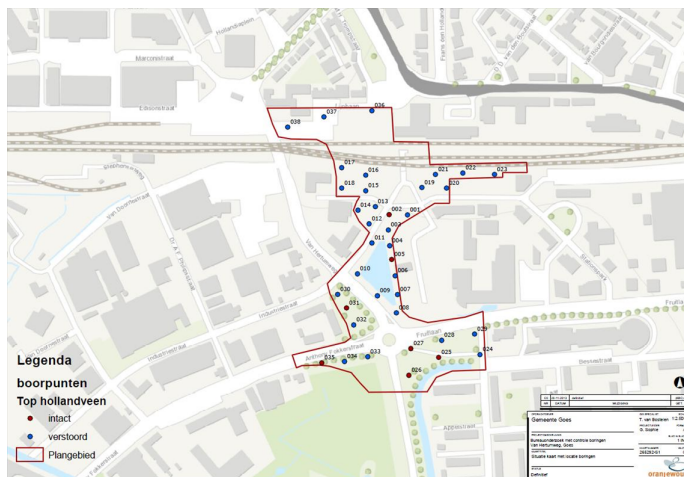
In de directe omgeving van de Van Hertumweg in Goes zal een reconstructie van bestaande wegen plaatsvinden, waarbij ook een spooronderdoorgang wordt aangelegd met een maximale verstoringsdiepte van 6,50 meter onder maaiveld. Het plangebied is ruimer dan het plangebied van onderhavig bestemmingsplan. Dit met het oog op de aanpak van de aangrenzende wegen, waaronder rotonde het Poelplein.



figuur 19: plangebied archeologisch onderzoek

Op basis van het bureauonderzoek was er een verwachting vanaf het Neolithicum tot aan de Nieuwe Tijd indien de bodemlagen ongestoord aanwezig zouden zijn. Volgens de kaart van Van Deventer uit de 16e eeuw is binnen het plangebied een oude weg aanwezig, waarlangs al vroeg bebouwing aanwezig kan zijn. Het booronderzoek heeft echter aangetoond dat de bodem door subrecente verstoringen en moernering in de middeleeuwen verstoord is. Hierdoor is slechts nog een archeologische verwachting voor de Romeinse Tijd in de zone bij de bestaande rotonde, het Poelplein. Hier is nog een deel van het Hollandveen intact vanaf een diepte van 1,70 meter onder maaiveld.

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk geacht in de zone waar nog intact Hollandveen aanwezig is, te weten rondom de bestaande rotonde, indien hier werkzaamheden plaatsvinden die dieper dan 1,70 onder het huidige maaiveld rijken.



figuur 20: boorpunten archeologisch onderzoek

Het onderzoek zal in de vorm van een Inventariserend Veldonderzoek door middel van proefsleuven moeten plaatsvinden. Hiertoe dient een Programma van Eisen opgesteld te worden en goedgekeurd

door de gemeente en diens adviseur archeologie. Voor de exacte locatie van het onderzoek wordt geadviseerd contact op te nemen met de adviseur zodra inrichtingsplannen bekend zijn.

Het is echter niet uit te sluiten dat ondanks de gedeeltelijke vrijstelling op archeologisch onderzoek, toch relevante archeologische sporen en vondsten in de bodem verborgen zijn en dat deze in de uitvoeringsfase van de toekomstige graafwerkzaamheden aan het licht komen. Voor dergelijke vondsten bestaat een wettelijke meldingsplicht op grond van artikel 53 van de Monumentenwet.

5.2 Bodem

Beleidskader grondverzet

Sinds 1 juli 2008 is het Besluit Bodemkwaliteit van kracht waarin in het bijzonder kwaliteitseisen zijn gesteld voor verschillende gebieden die gekoppeld zijn aan de (toekomstige) gebruiksfuncties. Voor de gehele gemeente Goes zijn hiervoor op 30 januari 2014 een nieuwe Nota Bodembeheer en Bodemkwaliteitskaart vastgesteld.

In de Nota en de bijbehorende bodemkwaliteitskaart is zowel het generiek als gebiedsspecifiek beleidskader uitgewerkt. In de Nota Bodembeheer staat voor de verschillende kwaliteitszones aangegeven welke bewijsmiddelen (bijvoorbeeld partijkeuringen) noodzakelijk zijn bij hergebruik in diezelfde of andere zones. Op basis van de aangetroffen concentraties zijn er 3 kwaliteitszones opgenomen, te weten Achtergrondwaarde, Wonen en Industrie. Door het gebruik van het bestrijdingsmiddel DDT is onderscheid gemaakt voor de gebieden met boomgaarden tot en met 1980 en de periode daarna.

Door de Bkk en de Nota is het onder voorwaarden 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 (zie ook de bijlagen 5 en 7 uit de Nota Bodembeheer). Daarbij wordt getoetst aan zowel de bodemkwaliteitsklasse (Bkk) als de bodemfunctieklasse, waarbij de strengste (schoonste) klasse bepalend is. De bodemfunctieklassen zijn in de vastgestelde bodemfunctiekaart vastgelegd.

Indien de grond niet toegepast kan worden binnen de gemeente Goes dan gelden de Bodemkwaliteitskaarten en de Nota's bodembeheer van de gemeente waar de grond wordt toegepast. Een andere mogelijkheid is om een AP04-partijkeuring uit te voeren conform de geldende richtlijnen. Hiermee worden de afzetmogelijkheden vergroot. Grondtransport dient gemeld te worden op de website www.meldpuntbodemkwaliteit.nl.

Grondverzet binnen plangebied

Binnen de Bodemkwaliteitskaart gemeente Goes geldt voor het westelijk deel van het bestemmingsplangebied de zone 3; "Bedrijfsterreinen (De Poel)". Voor zowel boven- als ondergrond is de bodemkwaliteitsklasse "Wonen" van toepassing. Voor het oostelijk deel van het bestemmingsplangebied geldt de bodemkwaliteitszone 4; "Bedrijfsterreinen (Marconistraat en Stationspark)". Voor de bovengrond is de bodemkwaliteitsklasse "Wonen" van toepassing. Voor de ondergrond is de bodemkwaliteitsklasse "Industrie" van toepassing. Gezien de historie van deze zone en de aanwezigheid van verschillende lokale verontreinigingen geldt de bodemkwaliteitskaart niet als bewijsmiddel voor de kwaliteit van grond die in deze zone vrijkomt. Vrijkomende grond zal in bijna alle gevallen onderzocht moeten worden middels een partijkeuring (AP04). Soms kan volstaan worden met een verkennend onderzoek (NEN5740). Zie hiervoor bijlage 2 uit de Nota Bodembeheer.

De bodemfunctieklasse is voor het grootste deel "Industrie".

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

Bodemverontreinigingen binnen plangebied

Ter voorbereiding zijn de volgende bodemonderzoeken uitgevoerd:

- Historisch onderzoek Van Hertumweg, Oranjewoud BV, projectnummer 260930-14, d.d. januari 2014;
- Historisch onderzoek Stationspark, Anteagroup, projectnummer 260930-16, d.d. januari 2014.

Uit deze historische onderzoeken blijkt dat in het verleden verspreid in en rondom het bestemmingsplangebied ruim zeventig bodemonderzoeken zijn uitgevoerd. Hierbij zijn lichte tot sterke verontreinigingen aangetoond. Daarnaast zijn een aantal bodemsaneringen uitgevoerd. Incidenteel bestaat de kans op mogelijke al of niet bekende (rest-)verontreinigingen. In het bijzonder moet rekening gehouden worden met de aanwezige restverontreiniging met minerale olie ter plaatse van het P+R terrein aan de Lijnbaan. Ook is bekend dat er zogenaamde koolaspaden tussen de sporen aanwezig zijn. Hier zijn in het verleden al sterke verontreinigingen aangetoond met PAK (10 van VROM). Ter plaatse van de voormalige volkstuinen is een restverontreiniging met asbest aanwezig.

Uit te voeren onderzoeken.

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. 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.

Wettelijk is bepaald dat er een omgevingsvergunningplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu. De onderzoeksopzet dient qua omvang en diepte afgestemd te worden op de bouwplannen. Aangetoond moet worden dat de bodem geschikt is voor beoogde functie.

Onderzoek is niet nodig als er sprake is van een niet gevoelige bestemming. Bij de aanleg van de tunnel en de herinrichting van de omgeving is sprake van een niet gevoelige bestemming dus zou geen bodemonderzoek nodig zijn. Echter het gehele gebied is verdacht op basis van de historische activiteiten. Hierdoor zal voorafgaand aan de werkzaamheden een verkennend onderzoek uitgevoerd moeten worden. Hierna zal aan de hand van de resultaten een grondbalans opgesteld moeten worden. Als grond afgevoerd moet worden naar een andere locatie (al dan niet binnen de gemeente Goes) zal de grond onderzocht moeten worden (AP04 of verkennend).

Daarnaast zal mogelijk het slib ter plaatse van de waterpartij onderzocht moeten worden.

5.3 Water

Inleiding

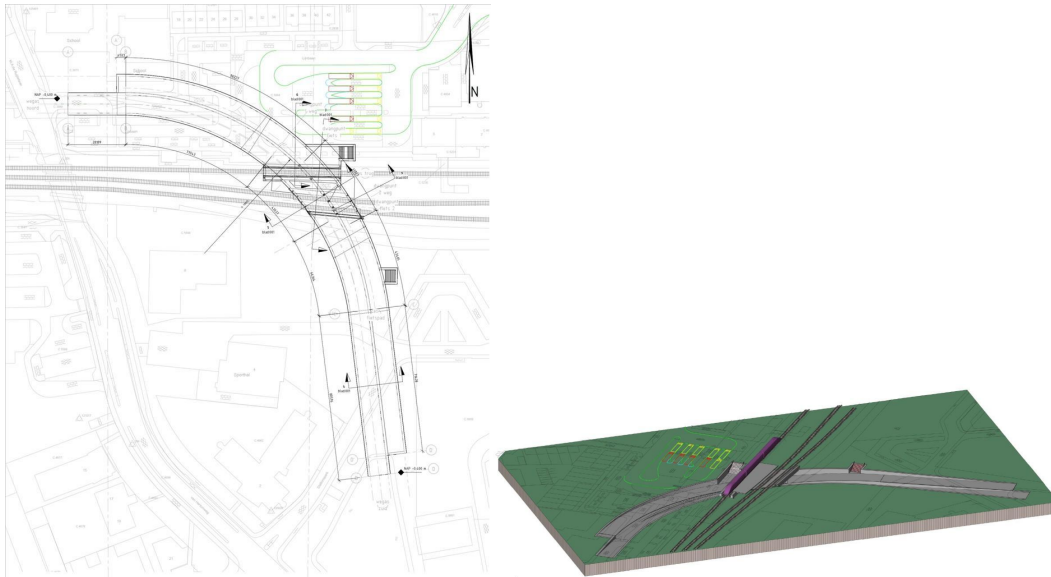
In de bestaande situatie is er ter plaatse van de Van Hertumweg een gelijkvloerse spoorwegkruising. Deze gelijkvloerse kruising zal in het kader van verkeersveiligheid worden aangepakt. Er wordt een nieuwe spoorwegonderdoorgang gerealiseerd iets ten oosten van de bestaande kruising. Daarbij gaat de weg onder het spoor door en sluit vervolgens weer aan op het bestaande tracé van de M.A. de Ruijterlaan. Voor de nieuwe spoorwegonderdoorgang van de Van Hertumweg past de gemeente Goes het bestaande bestemmingsplan aan. In deze waterparagraaf worden de wateraspecten van deze ontwikkeling nader beschreven.

De gemeente Goes streeft ernaar om het watersysteem binnen haar gemeentegrenzen duurzaam in te richten en te onderhouden. Dit doet zij in samenwerking met de waterbeheerder, waterschap Scheldestromen. Het watersysteem moet daarbij voldoen aan gestelde normen van de water-beheerder 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.

Afbakening plangebied

Het ontwerp van de nieuwe spoorwegonderdoorgang is weergegeven op de navolgende figuren. Het plangebied strekt zich uit vanaf de aansluiting op de M.A. de Ruijterlaan aan de noordzijde tot de aansluiting op het (bestaande wegennet aan het) Poelplein aan de zuidzijde.



Figuur 21: ontwerp nieuwe spoorwegonderdoorgang Van Hertumweg te Goes

De spoorwegonderdoorgang daalt vanaf het Poelplein af om onder het spoor door te kunnen. Daar komt de weg weer 'omhoog' en sluit aan op de M.A. de Ruijterlaan. Het exacte tracé van de weg (toerit) is nog niet definitief. Er zijn nog verschillende mogelijkheden om de bestaande en toekomstige bebouwing aan de zuidzijde van het spoor te passeren. Belangrijkste criteria voor deze varianten zijn de toe te passen boogstralen van het tracé.

Maaiveld

De maaiveldhoogten over het ontwerp variëren aanzienlijk, omdat er sprake is van een onderdoorgang. Het hoogteverschil over het totale wegtracé bedraagt bijna 6 meter voor de autoroute. Voor de fietsroute is dat iets minder, omdat de toegestane helling voor fietsverkeer minder steil is. De aansluithoogte aan beide zijden van de onderdoorgang bedraagt circa NAP-0,40 meter.

Oppervlaktewatersysteem

Het plangebied is gelegen in de peilgebieden GPG1070 en GPG1035. Deze kennen een jaarrond streefpeil voor het oppervlaktewater van NAP-1,90 meter. Het enige oppervlaktewater binnen het plangebied betreft de vijverpartij in de hoek van de Van Hertumweg en het Stationspark. Deze waterpartij voert haar water via een duikerverbinding in zuidwaartse richting af onder door de Fruitlaan naar de watergang langs de Van Hertumweg. Dit zijn allemaal tertiaire waterlopen. Uiteindelijk wordt het water afgevoerd richting de Groote Waterleiding langs de noordzijde van de wijk Ouverture.

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 gebied Goes De Poel IV een knelpunt aan (theoretisch water op straat), onder meer bij de grens met het Stationpark. Op basis van het BRP wil de gemeente Goes hier doelmatige maatregelen voor formuleren om de kans op wateroverlast te minimaliseren. Opties hiervoor zijn afkoppelen, het verleggen (en eventueel vergroten) van afvoerleidingen of het lokaal bergen van overtollig hemelwater.

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 de peilgebieden GPG1070 en GPG1035 (jaarrond streefpeil NAP-1,90 meter) bepaald op NAP-1,10 meter. Het bovenstaande betekent dat er voor die statische bui (T=100) geen inundatie optreedt.

Voor de spoorwegonderdoorgang Van Hertumweg geldt, dat er niet of nauwelijks nieuwe verharding wordt gerealiseerd. In de bestaande situatie is het grootste deel van het gebied al verhard. Daar komt weinig verandering in. Wat wel van grote invloed is op het watersysteem is de noodzaak van het (gedeeltelijk) dempen van de bestaande vijver aan de Van Hertumweg. Het dempen hiervan zal elders moeten worden gecompenseerd, bij voorkeur in hetzelfde peilgebied. Op de navolgende kaart is het zoekgebied weergegeven voor deze compensatie. De omvang van de compensatie is afhankelijk van de omvang van de demping. De vijver zelf heeft een oppervlakte van circa 1.600 m². Bij voorkeur blijft een zo groot mogelijk deel van de vijver gehandhaafd, maar de mogelijkheid hiervoor is afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp van het gehele verkeerssysteem (onderdoorgang, inclusief omringende wegen).

De meest voor de hand liggende locatie voor het realiseren van de waterbergingscompensatie is het zuidelijk gelegen bosgebied. Hier is voldoende ruimte beschikbaar, het gebied is bereikbaar via het huidige watersysteem en het maakt onderdeel uit van hetzelfde peilgebied. De exacte invulling hiervan wordt uitgewerkt als het ontwerp van de spoorwegonderdoorgang met de toeleidende wegen definitief is vastgesteld en de invulling van de huidige Van Hertumweg en de aansluiting met het Stationspark. Dan is ook de ruimte voor de bestaande vijverpartij bekend.

Een groot deel van de (nieuwe) verharding ligt onder afschot in de richting van de spoorwegonderdoorgang. De neerslag die hier op valt, zal naar het laagste punt afstromen, dat wil zeggen naar de onderdoorgang zelf. Ter plaatse van de onderdoorgang zal voldoende ruimte moeten worden gecreëerd om dit afstromende hemelwater tijdelijk te bergen. Dit hemelwater wordt via een (tunnel)gemaal afgevoerd en geloosd op gemengde riolering, bij voorkeur ten noorden (stroomafwaarts) van het opvoergemaal Van Hertumweg (riolering).

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 sterk zettingsgevoelig. De bodem bestaat in hoofdzaak uit lichte klei (zeekleigronden). Uit boringen in het dinoloket is zichtbaar dat er op verschillende locaties een veenlaagje van circa 0,5 meter wordt geconstateerd op een diepte van 2 à 3 meter beneden maaiveld. Op een diepte van circa 4 tot 8 meter beneden maaiveld is een zandlaag gelegen.

Het gebied kent grondwatertrap IIIb (GHG 25-40 cm beneden maaiveld en GLG 80-120 cm beneden maaiveld).

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

Er zijn geen gevallen grondwateroverlast binnen het plangebied bekend. Uit meerjarige grondwater-standsmetingen (2008-2013) komt naar voren dat de gemiddelde grondwaterstand van het freatisch grondwater circa 70 cm beneden maaiveld ligt. De gemiddelde grondwaterstand in het eerste watervoerend pakket is lager, circa 1,25 meter beneden maaiveld. Er lijkt daarom geen kweldruk aanwezig te zijn.

Waterkansenkaart

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

- Rondom de bestaande vijverpartij aan de Van Hertumweg is het plangebied aangemerkt als aandachtsgebied voor de waterhuishouding. De rest van het plangebied niet.
- Het (reeds bebouwde) gebied wordt over het algemeen bestempeld als minder geschikt voor (een toekomstige) stedelijke uitbreiding met name als gevolg van de grondslag. Het gebied direct rond de vijver heeft de kwalificatie 'minst geschikt'.
- Infiltratiemogelijkheden zijn niet aanwezig. Ook dit wordt met name veroorzaakt door de grondslag.
- Het plangebied kent geen (zoete) waterbelvorming. Wel is aan de zuidzijde van het plangebied zeer geringe zoute kwel aanwezig.

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. In het plangebied zijn geen oppervlakte- of grondwaterlichamen in het kader van de Europese Kaderrichtlijn Water aanwezig.

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

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

Bluswatervoorziening

De vijverpartij langs de Van Hertumweg is ingericht als secundaire bluswatervoorziening. Deze voorziening dient gehandhaafd of gecompenseerd te worden, afhankelijk van de mate waarin de bestaande vijverpartij kan worden behouden. De voorkeur van de brandweer gaat uit naar het behouden van minimaal een deel van de vijver, waarbij door middel van een verbinding met ander oppervlaktewater de bluswatercapaciteit voldoende kan worden gewaarborgd. Indien deze optie niet mogelijk is, kan een blusvoorziening middels een blusput in verbinding met oppervlaktewater worden aangelegd. Er dienen dan bluswaterleidingen te worden aangelegd.

Bij behoud van een deel van de vijver is de verbinding met ander oppervlaktewater in de huidige situatie reeds aanwezig in de vorm van de duikerverbindingen naar de waterloop langs de Fruitlaan / Van Hertumweg. Indien de vijver volledig moet worden gedempt, zal er vanaf deze waterloop en de bestaande duikerverbinding en bluswaterstelsel het gebied in moeten worden getrokken. Hierbij kan een combinatie met aanpassingen aan de (regenwater)riolering worden gezocht, zoals ook beschreven in de volgende paragraaf. Ook kan de vijver als blusvoorziening gecompenseerd worden indien in het gebied drie grote brandkranen (90 m³/ uur) kunnen worden aangebracht.

Riolering

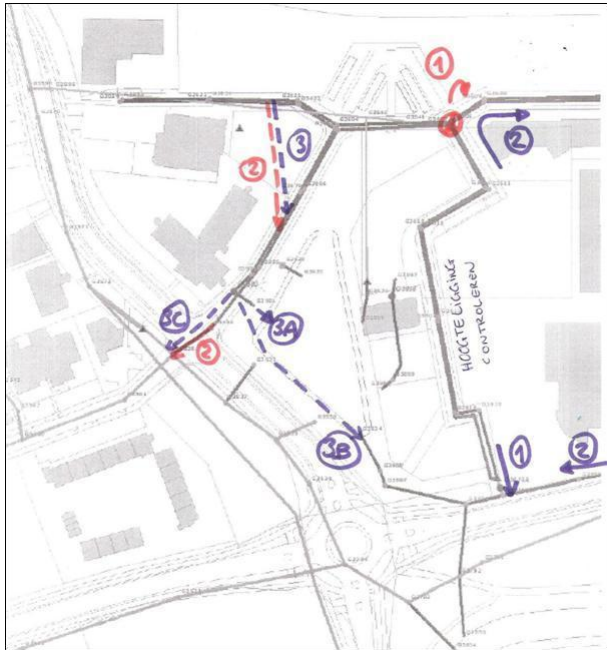
Het opvangen en afvoeren van hemelwater en vuilwater gebeurt voor een groot deel via gescheiden riolering. Aan de noordzijde van het spoor en in bedrijventerrein De Poel is gemengde riolering aanwezig.

De aanleg van de spoorwegonderdoorgang heeft voor de bestaande riolering ingrijpende gevolgen. Enerzijds kruist de nieuwe (lager gelegen) weg de bestaande riolering waardoor verbindingen tussen

leidingen vervallen, anderzijds wordt met het (gedeeltelijk) dempen van de vijverpartij langs de Van Hertumweg het lozingspunt van de regenwaterriolering weggenomen. Afhankelijk van de mate waarin demping van de vijverpartij gedeeltelijk of volledig is, blijft er nog mogelijkheid tot lozen bestaan.

Voor het plangebied zal een nieuwe rioleringsstructuur moeten worden ontworpen die de afvoer van vuilwater garandeert en ook de mogelijkheid voor afvoer en lozen van overtollig regenwater mogelijk maakt. Dit ontwerp is op hoofdlijnen uitgewerkt in de navolgende figuur. Daarbij dient ook het handhaven van een goede bluswatervoorziening te worden betrokken en waar mogelijk ook de wateroverlastproblematiek van het gemengd gerioleerde bedrijventerrein De Poel.

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



Figuur 22: mogelijkheden riolering toekomstige situatie

In figuur 22 is een aantal mogelijkheden voor de riolering in de toekomstige situatie uitgewerkt (blauw = regenwaterriolering, rood = vuilwaterriolering). De bestaande verbeterd gescheiden riolering in een deel van het Stationspark (oostzijde vijver) kent een onlogische hoogteligging. Het is raadzaam dit nader te controleren.

Voor de regenwaterriolering worden de onderstaande mogelijkheden onderscheiden (in combinatie uit te voeren):

1. Het aansluiten van de bestaande (verbeterd gescheiden) regenwaterriolering op de doorgaande regenwaterriolering langs de Fruitlaan. Hiermee wordt dit een (normaal) gescheiden systeem, waarbij het regenwater uiteindelijk wordt geloosd op de waterloop langs de Fruitlaan / Van Hertumweg. Gevolg van de huidige diepteligging is wel dat een deel van het stelsel continu gevuld is met regenwater. Dit doet echter niets af aan de hydraulische capaciteit;
2. Via de reeds bestaande verbinding van het regenwaterstelsel met het oostelijk deel van het Stationspark kan het regenwater ook in oostelijke richting worden afgevoerd. Het komt dan uiteindelijk ook terecht in de regenwaterleiding die langs de Fruitlaan ligt en loost op soortgelijke wijze als bij nummer 1 beschreven;
3. De regenwaterleidingen ten westen van de nieuwe spoorwegonderdoorgang kunnen niet meer lozen op het oostelijke deel. Daarvoor kan er een nieuwe verbinding worden aangelegd (stippellijn bij nummer 3). Dit systeem staat in de nieuwe situatie los van het oostelijke systeem. Afhankelijk van de definitieve inrichting van het gebied kan deze regenwaterriolering lozen op:
 - a. een deel van de gehandhaafde vijver (bestaande lozingspunt);
 - b. via een nieuwe leiding op de bestaande duikerverbinding onder door de Fruitlaan;
 - c. op de gemengde riolering in de bestaande Van Hertumweg.

Voor de vuilwaterriolering worden de onderstaande opties onderscheiden. Ook deze dienen in combinatie te worden uitgevoerd om het systeem te laten blijven functioneren:

1. De vuilwaterriolering wordt ook door de nieuwe spoorwegonderdoorgang in twee delen gesneden. Het oostelijk deel, direct parallel aan de vijverpartij, is laag gelegen. Via een opvoergemaal ter hoogte van de bestaande fietsenstalling aan de noordzijde kan het vuilwater worden verpompt in de hoger gelegen vuilwaterriolering van het oostelijke deel van het Stationspark. Via dat gebied wordt het afvalwater vervolgens afgevoerd;
2. Net als bij de regenwaterriolering dient ook vuilwaterriolering aan de westzijde van de nieuwe spoorwegonderdoorgang een nieuwe verbinding te krijgen. Op deze manier kan, net als in de huidige situatie, blijven worden geloozd op de gemengde riolering in de bestaande Van Hertumweg.

Bij het aansluiten van de regenwaterriolering volgens onderdeel 1 op de regenwaterriolering langs de Fruitlaan kan gekeken worden in hoeverre er combinatiemogelijkheden zijn te maken met het realiseren van een bluswaterleiding. Bij het volledig dempen van de vijverpartij is deze noodzakelijk om een bluswatervoorziening voor het gebied in stand te houden.

Watertoetstabel

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

Thema en water(schaps)doelstelling	Uitwerking
Veiligheid waterkering Waarborgen van het veiligheidsniveau tegen water en de daarvoor benodigde ruimte.	Er zijn in het plangebied geen waterkeringen gelegen. Het veiligheidsniveau tegen water blijft onaangetast.
Wateroverlast (vanuit oppervlaktewater) Bij de bouw wordt voldoende hoog gebouwd om instroming van oppervlaktewater in maatgevende situatie(s) te voorkomen. Het plan biedt voldoende ruimte voor vasthouden / bergen / afvoeren van water.	De bestaande waterpartijen in het plangebied functioneren naar behoren. Er zijn geen knelpunten bekend. De toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied leidt niet of nauwelijks tot een toename aan 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 grotendeels gescheiden gerioleerd. Bij herstructurering en/of nieuwbouw dienen vuilwater en hemelwater gescheiden te worden aangeleverd. Gezien de impact van de ontwikkeling op het bestaande rioolsysteem dient een nieuw ontwerp van de riolering te worden gemaakt waarbij het lozen van overtollig regenwater gewaarborgd blijft, de problematiek van de wateroverlast De Poel wordt betrokken en de afstroming van de bestaande vuilwaterstromen gegarandeerd blijft. Een ontwerp voor de riolering met mogelijkheden op hoofdlijnen is opgenomen in deze waterparagraaf.
Waterschapsobjecten Ruimtelijke ontwikkelingen mogen de werking van waterschapsobjecten niet belemmeren. Hierbij wordt gedacht aan milieucontouren rond RWZI's, rioolpersgemalen, poldergemalen, vrijerval- 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. De functie van secundaire bluswatervoorziening van de bestaande vijver moet worden gehandhaafd of gecompenseerd.
Volksgezondheid (water gerelateerd) Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	Waar mogelijk worden oevers natuur-vriendelijk ingericht (flauw talud).
Bodemdaling Voorkomen van maatregelen die (extra) maaiveld dalingen met name in zettingsgevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	Er vindt geen verandering plaats van de bestaande oppervlaktewaterpeilen. De effecten van de aanleg van de spoorwegonderdoorgang op de grondwaterstand en de bodem dienen nader bepaald te worden.
Grondwateroverlast Tegengaan / verhelpen van grondwateroverlast.	Er is geen grondwateroverlast in het plangebied bekend.
Oppervlaktewaterkwaliteit Behoud / realisatie van goede oppervlaktewaterkwaliteit. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem.	Het oppervlaktewater in het plangebied is overwegend brak. Verslechtering van de waterkwaliteit is niet aan de orde. Er dient aandacht te zijn voor de kwaliteit van het afstromende hemelwater en het water dat via het tunnelgemaal wordt geloosd.
Grondwaterkwaliteit Behoud / realisatie van een goede grondwaterkwaliteit.	Er zijn geen locaties bekend waar de kwaliteit van het grondwater tekort schiet.
Verdroging (natuur) Bescherming karakteristieke grondwater afhanke-lijke ecologische waarden; van belang in en rond natuurgebieden (hydrologische) beïnvloedingszone.	Verdroging is niet aan de orde.
Natte natuur Ontwikkeling/bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	Het plangebied kent geen vastgelegde natte natuurwaarden
Onderhoud waterlopen Oppervlaktewater moet adequaat onderhouden kunnen worden.	Onderhoud aan waterlopen wordt uitgevoerd conform de 'BOB-afspraken' tussen gemeente en waterschap Scheldestromen.
Waterschapswegen Goede bereikbaarheid en in stand houden van wegen in beheer en onderhoud bij het waterschap.	Het plangebied kent geen waterschapswegen.

Conclusie

De concept-waterparagraaf is beoordeeld door het waterschap Scheldestromen. De door het waterschap gemaakt opmerkingen zijn in deze paragraaf verwerkt.

5.4 Flora en Fauna

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

Natuurbeschermingswet.

1. De Flora- en faunawet geldt voor de soortenbescherming voor 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.

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 Vogelrichtlijngebieden). 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 de ruimtelijke planvorming vooraf te onderzoeken of en welke diersoorten er voorkomen, wat hun beschermingsstatus is en wat de effecten zijn van de ingreep op het voortbestaan van de gevonden soorten. In het plangebied komen beschermde natuurwaarden voor, die afhankelijk van de uitvoering wel of niet nadelige effecten zullen ondervinden.

Broedvogels

De werkzaamheden worden uitgevoerd buiten de broedperiode. Mogelijk dat er enkele vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde soorten waarvan het leefgebied ook buiten het broedseizoen beschermd is verstoord worden. Voor deze soorten geldt dat er in de directe omgeving voldoende alternatief leefgebied aanwezig is.

Vissen

Indien de huidige waterpartij gedempt wordt is het noodzakelijk om in het kader van de zorgplicht van de Flora- en Faunawet deze poel af te vissen. De aanwezige vissen/amfibieën en andere dieren kunnen verplaatst worden naar een waterpartij in de omgeving.

Zoogdieren

Diverse (grondgebonden) soorten komen voor in het gebied. Door mitigerende maatregelen uit te voeren wordt voorkomen dat deze dieren onnodig gedood worden. Indien er huizen gesloopt worden dient vooraf een vleermuisonderzoek uitgevoerd te worden (volgens vleermuisprotocol, jaarrond). Indien deze aanwezig zijn in de te slopen bebouwing dan dient een ontheffing aangevraagd te worden.

Amfibieën

Deze kunnen voorkomen in de oeverzone, braakliggende terreinen en in de waterpartij. Het is raadzaam een nader onderzoek uit te voeren naar het voorkomen van de Rugstreeppad. Dit dient in het voorjaar/zomer uitgevoerd te worden. Rugstreeppadden kunnen over grotere afstanden (enkele kilometers) een terrein koloniseren indien de omstandigheden gunstig zijn (ondiepe waterpartijen). Het is onbekend of de soort nu (in de omgeving) aanwezig is. Indien dit het geval is dan dienen er maatregelen getroffen te worden.

In september 2014 heeft aanvullend onderzoek naar de rugstreeppad plaatsgevonden. Deze soort is niet in het plangebied aangetroffen. Er hoeft op dit moment voor de rugstreeppad dan ook nog geen ontheffing aangevraagd te worden in het kader van de Flora- en Faunawet. Het is wel raadzaam om tijdens de werkzaamheden rekening te houden met deze soort. De soort kan makkelijk enkele kilometers overbruggen en is op zoek naar nieuwe voortplantingsbiotopen. Er dient voorkomen te worden dat er geschikte voortplantingswateren (ondiepe poelen) ontstaan op locaties waar gewerkt wordt. Bij werkzaamheden onder de grond (tunnels) is het moeilijk ondiepe plassen te voorkomen. Indien ze zich hier vestigen valt het werkgebied onder het leefgebied van de rugstreeppad. Door de situatie gedurende het werk te monitoren tijdens de voortplantingsperiode (kunnen indien nodig snel maatregelen getroffen worden (bv plaatsen van een scherm) om te voorkomen dat deze soort zich op het werkkerrein vestigt en het werk stil gelegd moet worden. Ook de aanwezigheid van grondhopen

dient voorkomen te worden in de periode 15 oktober – 15 maart. Hier kunnen de rugstreepadden zich ingraven om te overwinteren.

Conclusie

Met inachtneming van de aanbevelingen volgend uit het onderzoek vormt de Flora en Fauna-wetgeving geen belemmering voor de uitvoer van onderhavig bestemmingsplan.

5.5 Geluidshinder

5.5.1 Algemeen

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

In hoofdstuk 11 Wet milieubeheer staan regels over de geluidproductieplafonds rijksinfrastructuur. Het heeft betrekking op de aanleg en reconstructie van een hoofdweg en de aanleg of wijziging van een hoofd(spoor)weg. Titel 11.3 Wet milieubeheer heeft geen betrekking op de bouw van geluidsgevoelige objecten langs wegen en spoorwegen met geluidproductieplafonds. Daarop blijven voor de beoordeling van geluidhinder de regels van de Wet geluidhinder van toepassing. Ook op decentraal beheerde wegen en spoorwegen blijft de Wet geluidhinder van toepassing. In onderhavig bestemmingsplan worden geen hoofd(spoor)wegen aangelegd en/of gewijzigd. Derhalve is akoestisch onderzoek conform Wet geluidhinder uitgevoerd.

5.5.2 Toetsing

In juni 2014 is een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd. Hieronder staan de resultaten van het onderzoek weergegeven.

v Hertumweg

In de van Hertumweg zit in de huidige situatie een spoorwegovergang. Deze wordt verwijderd en vervangen voor een spooronderdoorgang in de nieuw aan te leggen weg. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat als gevolg van de wijzigingen aan van de Van Hertumweg geen sprake is van een reconstructie in de zin van artikel 99 Wet geluidhinder. Er is zelfs sprake van een afname van de geluidsbelasting op alle woningen en ander geluidsgevoelige gebouwen. Het verlenen van een hogere waarden is in deze situatie niet nodig.

M.A. de Ruijterlaan

De M.A. de Ruijterlaan wordt aangetakt aan de nieuw aan te leggen weg en van de van Hertumweg afgekoppeld. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat als gevolg van deze wijzigingen geen sprake is van een reconstructie in de zin van artikel 99 Wet geluidhinder. Het verlenen van een hogere waarden is in deze situatie niet nodig.

Nieuw aan te leggen weg

Uit het onderzoek blijkt dat bij de onderstaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden als gevolg van het aanleggen van de nieuwe weg:

- Woningen lijnbaan 18 t/m 36 (bestaande bebouwing);
- School aan de Lijnbaan 14 (bestaande bebouwing).

De hoogste toelaatbare geluidsbelasting als gevolg van een nieuw aan te leggen weg in stedelijk gebied bedraagt 48 dB (artikel 82 lid 1 van de Wgh).

De geluidsbelasting hoger dan 48,5 dB ten gevolge van de nieuw aan te leggen weg is hieronder weergegeven in tabel 1, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh.

Tabel 1 gevelbelasting hoger dan 48,5 dB zonder maatregelen

Omschrijving	Hoogte	Lden
Lijnbaan 14 (school)	1,50	54,5
Lijnbaan 14 (school)	5,00	56,7
Lijnbaan 18	5,00	51,0
Lijnbaan 20	5,00	50,8
Lijnbaan 22	5,00	50,1
Lijnbaan 24	5,00	49,9
Lijnbaan 26	5,00	49,4
Lijnbaan 28	5,00	49,0
Lijnbaan 36	7,50	48,9

De optredende geluidsbelastingen zijn hiermee hoger dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

Maatregelen

Het doel van de Wgh is geluidhinder te voorkomen. Maatregelen om de voorkeursgrenswaarde te bereiken zijn bijvoorbeeld het verlagen van de maximum snelheid op de nieuw aan te leggen weg, het toepassen van een stil wegdek, het vergroten van de afstand tussen de woningen en de weg of het toepassen van maatregelen aan de gevels.

In het onderzoek zijn de effecten van verschillende maatregelen berekend. Uit deze berekeningen blijkt dat het toepassen van een geluidsscherm, van 1 meter hoog tussen de weg en het fietspad, het meest doelmatig. Op 7 locaties wordt de geluidsbelasting teruggebracht tot 48 dB of minder.

De geluidsbelasting hoger dan 48,5 dB ten gevolge van de nieuw aan te leggen weg met een geluidsscherm van 1 meter hoog tussen het wegdek en het fietspad is hieronder weergegeven in tabel 2, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh.

Tabel 2 gevelbelasting groter dan 48,5 dB met stil wegdek

Omschrijving	Hoogte	Lden
Lijnbaan 14 (school)	1,50	49,1
Lijnbaan 14 (school)	5,00	54,8

Verlening van hogere waarden

Voor de school aan de lijnbaan is het niet mogelijk of gewenst om maatregelen te treffen die de geluidsbelastingen terugbrengen tot een waarde die lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de school kan door de gemeente Goes een hogere waarde worden verleend.

Om een hogere waarde aan te vragen moet de situatie passen in het gemeentelijk geluidsbeleid ten aanzien van het aanvragen van hogere waarden. De gemeente Goes heeft in haar beleid beschreven in welke situaties zij hogere verleend.

Tabel 3 hogere waarden naar aanleiding aanleg nieuwe weg

Omschrijving	Hoogte	Lden
Lijnbaan 14 (school)	1,50	49
Lijnbaan 14 (school)	5,00	55

De situatie past in het gemeentelijk beleid. Hierdoor worden de hogere waarden uit tabel verleend door de gemeente. De verlening van de hogere waarde vindt plaats in een aparte hogere waarde-procedure gelijktijdig met de bestemmingsplanprocedure.

Cumulatieve geluidsbelasting

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt dat burgemeester en wethouders alleen hogere waarden kunnen toekennen indien de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting. Ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening dient de gecumuleerde geluidsbelasting in de belangenafweging te worden betrokken. In de bepalingen van de Wgh is aangegeven welke cumulatiemethode gehanteerd moet worden.

Onderzoek

In het uitgevoerde akoestisch onderzoek is de de cumulatieve geluidsbelasting in beeld gebracht conform de rekenmethode uit de Wet geluidhinder (ten behoeve van de vast te stellen hogere waarden).

Tabel 5.4 alle geluidsgevoelige gebouwen met een LVL,CUM > 53 dB

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	LVL,CUM Zonder maatregelen	LVL,CUM met geluid-schermb tussen weg en fietspad	LVL,CUM Zonder spooronder-door gang 2016
AFS 1-39_B	appartementenblok A fokker 1-39	5,00	54,3	54,3	55,9
AFS 3-41_B	appartementenblok A fokker 3-41	5,00	54,4	54,4	56,3
AFS 5-43_B	appartementenblok A fokker 5-43	5,00	54,6	54,6	56,8
AFS 7-45_B	appartementenblok A fokker 7-45	5,00	54,8	54,8	57,2
AFS 9-47_B	appartementenblok A fokker 9-47	5,00	55,0	55,0	57,5
LB14_A	Wilhelminaschool	1,50	62,3	60,4	61,7
LB14_B	Wilhelminaschool	5,00	64,1	63,2	63,0
LB18_A	Lijnbaan 18	5,00	59,4	58,4	58,4
LB20_A	Lijnbaan 20	5,00	59,4	58,4	58,7
LB22_A	Lijnbaan 22	5,00	59,2	58,4	58,9
LB24_A	Lijnbaan 24	5,00	59,2	58,4	58,8
LB26_A	Lijnbaan 26	5,00	59,1	58,5	59,0
LB28_A	Lijnbaan 28	5,00	59,0	58,6	59,1
LB36_A	Lijnbaan 36	1,50	56,5	56,3	58,5
LB36_B	Lijnbaan 36	5,00	58,8	58,5	59,4
LB36_C	Lijnbaan 36	7,50	60,2	59,9	60,3
LB40_A	Lijnbaan 38	5,00	58,6	58,4	59,5
LB40_A	Lijnbaan 40	5,00	58,5	58,3	59,5
LB42_A	Lijnbaan 42	5,00	58,5	58,3	59,5
SP25_A	Stationspark 25 Vliedberg	5,00	54,8	54,7	53,1
WBS 31_A	Willembarentszstraat 31	1,50	62,8	62,8	62,4
WBS 31_B	Willembarentszstraat 31	5,00	63,8	63,8	63,1

Deze hoge gecumuleerde belastingen worden niet veroorzaakt door de aanleg van de nieuwe weg. Maatgevend zijn de bestaande ongewijzigde wegen. Uit vergelijking met de LVL,CUM waarden uit 2016 zonder de spooronderdoorgang blijkt dat de gecumuleerde waarden gelijk of lager zijn dan met spooronderdoorgang en geluidsschermb. Alleen aan de Lijnbaan 14, Stationpark 25, beiden scholen, en Willembarentszstraat 31 neemt de gecumuleerde gevelbelasting met enkele tienden decibels toe. De gecumuleerde geluidsbelasting wordt aanvaardbaar geacht.

5.5.3 Conclusie

Voor het bestemmingsplan moeten hogere waarden worden vastgesteld. De cumulatieve geluidsbelasting in de belangenafweging betrokken. Voor het overige zijn er voor wat betreft wegverkeerslawaai geen belemmeringen ten aanzien van de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied.

5.6 Luchtkwaliteit

Beleidskader

Wet Luchtkwaliteit

Met wet- en regelgeving wil de overheid zorgen voor een goede luchtkwaliteit en de burgers beschermen tegen de schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De verontreiniging is afkomstig van verschillende bronnen, zoals het gemotoriseerde verkeer, industriële en agrarische inrichtingen en achtergrondconcentraties van verontreinigende stoffen.

Om een voldoende kwaliteit van de buitenlucht in de leefomgeving te waarborgen zijn:

- Regels opgesteld die de uitstoot van verontreinigende stoffen door de industriële en agrarische inrichtingen en het gemotoriseerde verkeer beperken;
- Grenswaarden opgesteld waaraan de kwaliteit van de buitenlucht moet voldoen.

Vooraf de grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn vaak beperkend bij het ontwikkelen en realiseren van ruimtelijke plannen. Uitgangspunt is dat een project niet leidt tot overschrijding van luchtkwaliteitsnormen. Als er wel sprake is van een overschrijding, dan mag een project de luchtkwaliteit niet in betekenende mate verslechteren. De normen voor luchtkwaliteit staan in de Wet milieubeheer (Wm), titel 5.2 luchtkwaliteitseisen.

Luchtkwaliteitsnormen vormen onder de Wet milieubeheer geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als aannemelijk is dat aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- Een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Een project draagt slechts in 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- Een project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Gevoelige bestemmingen

Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) behorend bij de Wet luchtkwaliteit is op 16 januari 2009 in werking treden. Daarin worden de volgende locaties aangemerkt als voor luchtverontreiniging gevoelige bestemmingen:

- scholen;
- kinderdagverblijven;
- verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

Het gaat hierbij niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord. Maar om alle vergelijkbare functies. Daarbij maakt het niet uit of de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten staat. Van doorslaggevend belang is de (voorzien) functie van het gebouw en het bijbehorende terrein.

In de context van dit besluit worden ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties dus niet als gevoelige bestemming gezien. In de meeste ziekenhuizen is sprake van luchtbehandeling die binnen een goede luchtkwaliteit handhaaft. Ook hebben ziekenhuizen een flinke verkeersaantrekkende werking. Dit heeft negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit in de directe omgeving. Terwijl een goede bereikbaarheid nodig is.

Beoordelingspunten

De beoordelingspunten zijn zodanig gekozen dat mag worden aangenomen dat ze representatief zijn voor de luchtkwaliteit in een gebied van tenminste 200 m². De concentraties van stikstofdioxide en van zwevende deeltjes (PM₁₀) zijn bepaald op 5 meter van de wegrand.

Nabij de kruising de huidige van Hertumweg (2012) en de Lijnbaan bevindt zich momenteel een school voor voortgezet onderwijs. Ten behoeve van de realisatie van de tunnel onder de spoorlijn zal deze deels worden gesloopt. Het deel dat achterblijft is onderzocht. Verder ligt in het stationspark de Vlietberg school en het Groencollege. Ook deze locaties zijn meegenomen in het onderzoek.

Maatgevende stoffen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wlk veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang. Voor de concentratie van zeer fijn stof (PM_{2,5}) geldt vanaf 2015 een jaargemiddelde concentratie. Omdat na 2015 begonnen wordt met de aanleg van het tracé is deze ook meegenomen in de berekening. Tevens is vanwege voornoemde reden de norm van 2015 voor NO₂ getoetst. Andere stoffen uit de Wlk hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten.

De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

stof	uurgemiddelde	daggemiddelde	jaargemiddelde	datum
Stikstofdioxide (NO ₂)	200 µg/m ³ (mag max. 18 keer per jaar worden overschreden) ¹⁾		40 µg/m ³ 60 µg/m ³	01-1-2015 Tijdelijk 3)
Fijn stof (PM ₁₀)		50 µg/m ³ (tijdelijk 75)(mag max. 35 keer per jaar worden overschreden)	40 µg/m ³ 48 µg/m ³	01-1-2011 Tijdelijk 3)
Fijn stof (PM _{2,5})			25 µg/m ³	01-1-2015
Zwavel dioxide (SO ₂)	350 µg/m ³ (mag max. 24 keer per jaar worden overschreden)	125 µg/m ³ (mag max. 3 keer per jaar worden overschreden)	20 µg/m ³ (bescherming ecosystemen)	01-1-2005
Lood (Pb)			0,5 µg/m ³	01-1-2005
Benzeen			10 µg/m ³ 5 µg/m ³	19-7-2001 01-1-2010
NO ₂)			30 µg/m ³	01-1-2001
Koolmonoxide (CO)	8-uurgemiddelde: 10.000 µg/m ³			25-8-2005

Tabel 5: Grenswaarden NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, SO₂, lood, benzeen, NO, CO

1) Van toepassing vanaf 1-1-2010 voor wegen waarvan ten minste 40.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken;

2) Norm voor NO is een grenswaarde ter bescherming van ecosystemen. Deze grenswaarde geldt alleen voor grote, ongerepte natuurgebieden (tenminste 1000 km²) die op een afstand van tenminste 20 km zijn gelegen van agglomeraties of 5 km van andere gebieden met bebouwing, inrichtingen en autosnelwegen, waar de vegetatie naar het oordeel van het bevoegde bestuursorgaan bijzondere bescherming behoeft;

3) Voor fijn stof en NO₂ gelden tijdelijk verhoogde waarden.

Bevindingen

Uit de berekeningen blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof **niet** worden overschreden.

weg	NO ₂		PM ₁₀			PM _{2,5}	
	Jr. gem. µg/m ³	AG (µg/m ³)	Jr. gem. µg/m ³	AG (µg/m ³)	# > limiet	Jr. gem. µg/m ³	AG (µg/m ³)
Van Hertumweg	20,0	17,5	21,6	21,1	10	13,7	13,5
Wilhelminaschool (Hoorndreef college)	18,7	17,5	21,5	21,3	9	13,8	13,8
Vlietbergschool	17,5	17,2	21,3	21,3	9	13,8	13,8
Groencollege	17,4	17,2	21,3	21,3	9	13,8	13,8

Berekeningsresultaten luchtverontreiniging 2029 (project gerealiseerd)

weg	NO ₂		PM ₁₀			PM _{2,5}	
	Jr. gem. µg/m ³	AG (µg/m ³)	Jr. gem. µg/m ³	AG (µg/m ³)	# > limiet	Jr. gem. µg/m ³	AG (µg/m ³)
Van Hertumweg	17,0	15,5	20,4	20,0	8	12,9	12,8
Nieuweweg	17,4	15,5	20,8	20,3	9	13	12,8
Wilhelminaschool (Hoorndreef college)	16,3	15,6	20,5	20,3	8	12,9	12,8
Vlietbergschool	15,5	15,3	20,2	20,2	8	12,8	12,8
Groencollege	15,5	15,3	20,2	20,2	8	12,8	12,8

Tabel 6: Berekeningsresultaten luchtverontreiniging 2019 (jaar project gereed)**Conclusie**

Op een afstand tot 5 meter vanaf de weg-as van de Van Hertumweg wordt de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof (PM10 en PM2,5) niet overschreden in 2019 en 2029. Ook vindt op die plaatsen geen overschrijding plaats van het aantal malen dat de grenswaarde van het 24-uursgemiddelde van fijn stof mag worden overschreden.

5.7 Externe veiligheid**Algemeen**

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

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

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

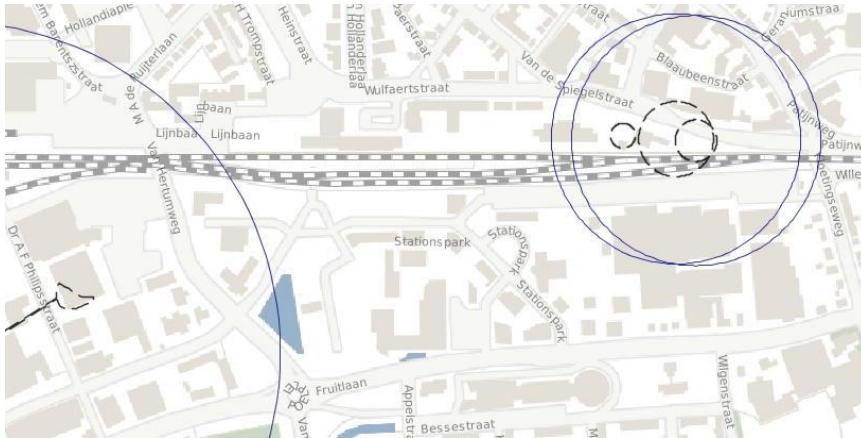
Toetsing

In het besluitgebied worden, naast de bouw van een spooronderdoorgang, aanleg van een nieuwe weg met fietspad, geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Daarmee worden er ook geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten, danwel risicovolle inrichtingen mogelijk gemaakt.

Risicovolle inrichtingen

Om te bepalen of er in de directe omgeving van het plangebied risicovolle inrichtingen zijn gelegen is de professionele risicokaart en het inrichtingenbestand van de gemeente Goes geraadpleegd. Binnen het besluitgebied komen geen bestaande risicovolle inrichtingen voor, daarnaast worden er geen risicovolle inrichtingen mogelijk gemaakt.

Buiten het plangebied liggen twee inrichtingen waarvan een deel van het invloedsgebied het plangebied overlapt. Het betreft hier Bison International BV en Shellstation De Baar BV.



Figuur 23: uitsnede risicokaart Nederland (bron: www.risicokaart.nl)

Bison International BV

De productielocatie van Bison aan de Dr. A.F. Philipsstraat 9 betreft een BEVI-inrichting. Binnen deze inrichting worden diverse chemische en gevaarlijke stoffen opgeslagen. Uit de laatste QRA van het bedrijf blijkt dat PR 10-6 binnen de inrichting ligt ten gevolge van de activiteiten op de inrichting. Het groepsrisico als gevolg van de inrichting ligt ver onder de oriënterende waarde. Tevens is er sprake van een invloedsgebied voor het groepsrisico. De maximale effectafstanden zijn berekend met behulp van Safeti-NL. De maximale effectafstand bedraagt 696 meter in het worst-case scenario. Dit scenario is vanwege de relatief lage faalfrequentie niet het meest bepalend voor het groepsrisico. Het scenario dat bepalend is voor het groepsrisico (98,7%) heeft een bijbehorende effectafstand van maximaal 100 meter. Bison International heeft geen significant effect op het plangebied "Stationsgebied Zuid-West". Formeel is een verantwoording van het GR noodzakelijk, derhalve is Bison hierin opgenomen.

Shellstation De Baar BV

Shellstation de Baar is een LPG tankstation. De plaatsgebonden risicocontour van het vulpunt en van de LPG tank liggen deels op het spoor. Het invloedsgebied overlapt een deel van het plangebied. Hier zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig en worden ook niet mogelijk gemaakt met dit plan. De inrichting heeft geen significante gevolgen voor het groepsrisico binnen het plangebied.

Transport bronnen

Om te bepalen of er in de directe omgeving van het plangebied risicorelevante transportassen zijn gelegen is de professionele risicokaart geraadpleegd. De onderstaande transportassen zijn beoordeeld.

Rijkswegen, provinciale wegen, gemeentelijke wegen

De rijksweg (A58), en provinciale weg (N256), waarover een dusdanige hoeveelheid gevaarlijke stoffen wordt vervoerd dat deze externe veiligheid relevant zijn, liggen op resp. 1.600 en 1.100 meter. De invloed van deze transportbronnen op het plangebied is niet significant.

Gemeentelijke route vervoer gevaarlijke stoffen

De Anthonyfokkerstraat sluit aan op het plangebied en is aangewezen als route vervoer gevaarlijke stoffen. Over deze weg vindt vooral transport plaats van LPG ter bevoorrading van het lpg tankstation Mol Schuddenbeurs. De vervoersbeweging van gevaarlijke stoffen over deze weg is echter dermate gering dat deze route geen externe veiligheid aandachtspunten oplevert.

Spoorweg-Vlissingen Bergen op Zoom

Door de gemeente Goes loopt de spoorlijn Vlissingen- Bergen op Zoom. Het spoor is in het plangebied gelegen. Dit traject maakt onderdeel uit van het Basisnet Spoor.

Basisnet Spoor

Voor elk traject op het Basisnet is een zogeheten risicoplafond 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 I&M zijn er 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 is opgenomen de hoeveel gevaarlijke stoffen die jaarlijks vervoerd mogen worden over het spoortraject. 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

Tabel 7: feitenblad basisnet spoor

Invloed van generieke maatregelen

In het basisnet spoor wordt er rekening mee gehouden dat er door Goes volgens het warme BLEVE vrij (WBV) medium scenario gereden wordt. Dit betekent voor Goes dat vanuit Sloe alle treinen WBV zijn, maar dat een deel van de treinen afkomstig uit de richting Roosendaal (Antwerpse haven) niet gegarandeerd WBV zullen zijn. Dit resulteert in de aanname dat 90% van de treinen met stofcategorie A WBV is.

Binnen de berekeningen basisnet spoor is met de volledige landelijke implementatie van ATBv gerekend (verlaagt risico's in complexe situaties zoals stations).

Er wordt landelijk hotboxdetectie 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 ATBv worden geïnstalleerd.

Bevolking

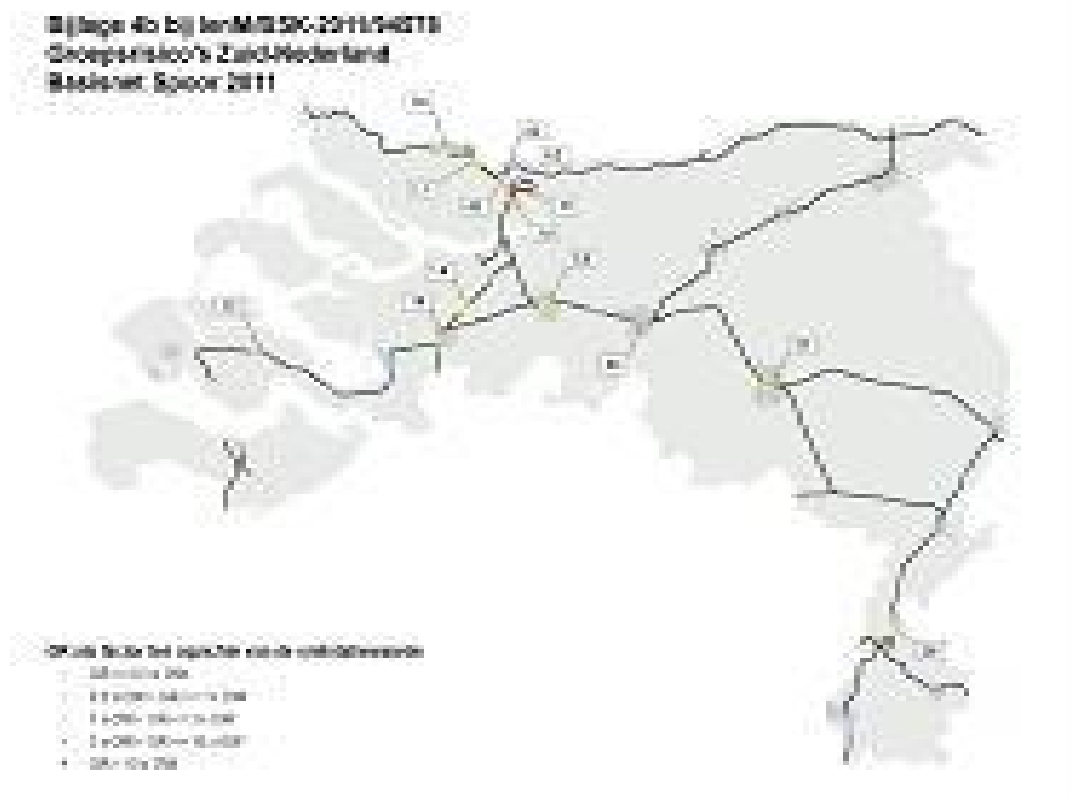
In Basisnet 2011 is gerekend met de in overleg met gemeente Goes aangepaste bouwdichtheden.

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 x Oriënterendewaarde. Met het bestemmingsplan 'Stationsgebied zuid west' wordt een nieuwe weg welke het spoor ondergronds kruist mogelijk gemaakt. Verder wordt de oude spoorwegovergang weggehaald. Er worden geen nieuwe bedrijfsbestemmingen mogelijk gemaakt tevens worden ook geen nieuwe woonbestemmingen mogelijk gemaakt. Op dit gebied worden de huidige bestemmingen gehandhaafd. Dit alles heeft tot gevolg dat het groepsrisico niet negatief veranderd.



Figuur 24: 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. Naar aanleiding hiervan is de Veiligheidsregio Zeeland in staat gesteld om advies uit te brengen. Dit advies is opgenomen in de bijlage en verwerkt in de beperkte verantwoording van het groepsrisico die tevens opgenomen is in de bijlage.

Vaarwegen

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

Buisleidingen

Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van risicovolle leidingen.

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 $3,2 \times$ de oriënterende waarde. Er worden geen nieuwe bedrijfsbestemmingen mogelijk gemaakt tevens worden ook geen nieuwe woonbestemmingen mogelijk gemaakt. Dit alles heeft tot gevolg dat het groepsrisico niet negatief veranderd. De verantwoording van dit groepsrisico is derhalve niet noodzakelijk.

Conclusie

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

5.8 Depositie stikstof

Programmatistische aanpak stikstof

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

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

De effecten van nieuwe (economische) activiteiten moeten worden getoetst. Voor het onderhavige plan is met behulp van een rekentool (Aerius) berekend wat de gevolgen voor depositie zijn als gevolg van het aanleggen van de nieuwe weg onderdoor het spoor. Uit de berekening blijkt dat de depositie NH₃ kleiner dan 0,1 mol/ha/jr is.

Conclusie

De aanleg van de nieuwe weg onderdoor het spoor heeft geen significant effect op de omliggende Natura 2000 gebieden.

HOOFDSTUK 6 Juridische vormgeving

6.1 Planvorm

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

Het bestemmingsplan Stationsomgeving Zuid West kan gekarakteriseerd worden als een zogenaamd 'beheersplan'. In een dergelijk plan ligt het accent van de juridische regeling vooral op het bieden van rechtsbescherming ten aanzien van het bestaand gebruik van gronden en opstallen. Er is sprake van een gedetailleerd plan, waarin de bestaande situatie grotendeels behouden blijft en waar rekening is gehouden met de nodige flexibiliteit door binnen een aantal bestemmingen meerdere functies toe te staan. Een en ander heeft geresulteerd in een planopzet met een beperkt aantal bestemmingen, een eenvoudig kaartbeeld en een uniforme opzet van de bouwbepalingen. Alle bestaande functies (wonen, werken, verkeer, recreëren, etc.) worden gerespecteerd; ingrijpende functieveranderingen zijn niet voorzien. Het plan biedt wel de mogelijkheid om op een flexibele wijze op mogelijke functieveranderingen en veranderende woonbehoeften in te spelen. In het plan zijn hiertoe verschillende wijzigingsbevoegdheden voor het college van burgemeester en wethouders opgenomen.

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

6.2 Toelichting op de bestemmingen

6.2.1 Inleidende regels

Artikel 1 Begripsbepalingen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

6.2.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

Voor de bestemming Groen is in artikel 3 opgenomen dat het is toegestaan om plantsoenen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, beplanting, parken, bermstroken en bermsloten te realiseren alsmede waterpartijen, watergangen en andere voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, (voet- en fiets)paden, bruggen, straatmeubilair, afvalverzamelvoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van openbaar nut en geluidwerende voorzieningen.

Artikel 4 Kantoor

In artikel 4 is geregeld dat zelfstandige kantoren zijn toegestaan, alsmede bijbehorende voorzieningen. Middels de aanduidingen (h) en (dh) worden functies als horeca en detailhandel beperkt toegestaan.

Artikel 5 Maatschappelijk

Binnen de bestemming Maatschappelijk is in artikel 5 geregeld dat het volgende is toegestaan: maatschappelijke activiteiten, parkeervoorzieningen, tuinen, erven, paden, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding en andere voorzieningen ten dienste van de bestemming. Daarnaast is het mogelijk middels een wijzigingsbevoegdheid de bestemming te wijzigen naar kantoor.

Artikel 6 Verkeer

Artikel 6 betreft de bepalingen voor de bestemming verkeer. Ter plaatse zijn wegen, straten en paden toegestaan, alsmede bij deze doeleinden behorende voorzieningen zoals pleinen, groen, water, parkeervoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, straatmeubilair, geluidwerende voorzieningen, afvalverzamelvoorzieningen en reclame-uitingen. Middels de aanduiding (rv) is de spoorlijn aangeduid. Daarnaast is middels de aanduiding (tu) bepaald waar de onderdoorgang van het spoor zich zal bevinden.

Artikel 7 Waarde - Archeologie 2

De voor archeologische gronden die vanuit het archeologiebeleid zijn aangewezen zijn geregeld in artikel 8. Hierbij is opgenomen dat een vrijstellingsnorm van 250 m² geldt.

6.2.3 Algemene regels

Artikel 8 Antidubbeltelbepaling

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

Artikel 9 Algemene bouwregels

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

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

In dit artikel zijn (verbods)bepalingen opgenomen over het gebruik van in dit plan begrepen gronden. Daarnaast worden de in het Parkeerbeleidplan 2009 - 2020 opgenomen parkeernormen van toepassing verklaard.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

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

Artikel 12 Algemene wijzigingsregels

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

Artikel 13 Algemene procedureregels

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

Artikel 14 Strafbepaling

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

6.2.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 15 Overgangsrecht

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

Artikel 16 Slotregel

De regels kunnen worden aangehaald onder de naam: Regels van het bestemmingsplan "Stationsomgeving Zuid West".

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 de daaruit voortvloeiende regels ook daadwerkelijk worden nageleefd. In gevallen waarin regels niet uit eigen beweging worden nageleefd dient in beginsel handhavend te worden opgetreden. Het uitblijven van handhavend optreden tegen de overtreding van regels die in een bestemmingsplan worden gesteld aan de bebouwing en inrichting van gronden, kan leiden tot rechtsongelijkheid, kan ongewenste precedentwerking tot gevolg hebben en vermindert het vertrouwen van de burger in het gemeentebestuur.

7.2 Handhaving bestemmingsplannen

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

7.3 Handhavingsbeleid

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

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

7.4 Opleggen sancties

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

HOOFDSTUK 8 Economische uitvoerbaarheid

Onderhavig plan betreft een conserverend bestemmingsplan voor een bestaande situatie. Dit gedeelte van het bestemmingsplan is daarmee economisch uitvoerbaar. Om die reden is het opstellen van een exploitatie achterwege gelaten. De financiële betrokkenheid van de gemeente zal bij mogelijke investeringen per geval worden afgewogen. Bij die percelen waarvoor een wijzigings- danwel afwijkingsbevoegdheid is opgenomen, zal medewerking slechts worden verleend nadat de financiële haalbaarheid hiervan bij dat concrete verzoek vooraf is aangetoond.

Voor wat betreft de ondertunneling van de spoorlijn Vlissingen - Roosendaal ter hoogte van de Van Hertumweg wordt opgemerkt dat de gemeenteraad op 27 februari 2014 besloten heeft over het Maatregelenpakket spoorproject Goes, waar de onderdoorgang onderdeel van uitmaakt. Tevens heeft hij het benodigd krediet beschikbaar gesteld voor de uitvoer van het project.

HOOFDSTUK 9 Maatschappelijke toetsing

9.1 Vooroverleg artikel 3.1.1 Bro

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

Voor dit plan is overleg gepleegd met:

- Provincie Zeeland
- Prorail
- Delta N.V.
- Veiligheidsregio

Voorafgaand aan de -formele- bestemmingsplanprocedure is tevens een inspraakprocedure gevolgd. De antwoordnota m.b.t het vooroverleg en inspraak is als bijlage aan de toelichting toegevoegd.

9.2 Ontwerpbestemmingsplan

De gemeente betreft de bevolking bij de voorbereiding van plannen op ruimtelijk gebied. Het ontwerp van het bestemmingsplan is in verband daarmee vanaf 26 februari 2015 gedurende zes weken op het gemeentesecretariaat ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn konden door een ieder zowel mondelinge als schriftelijke zienswijzen naar voren worden gebracht. Tijdens deze termijn is één zienswijze ingediend. De beantwoording daarvan is als bijlage aan de toelichting toegevoegd.

HOOFDSTUK 10 Bijlagen bij toelichting

Bijlagen behorend van de toelichting van het bestemmingsplan Stationsomgeving Zuid West

- Archeologische Rapporten Oranjewoud 2013/118, Bureauonderzoek met controleboringen van het plangebied Van Hertumweg te Goes, projectnummer 265292, 19 december 2013;
- Advies naar aanleiding van beoordeling archeologisch rapport, Goes Van Hertumweg, Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland, 20 december 2013;
- Rapport Historisch onderzoek Stationspark te Goes, projectnummer 260930-16 april 2014, Anteagroup;
- Rapport Historisch onderzoek van Hertumweg te Goes, projectnummer 260930-14 maart 2014, Anteagroup;
- Historisch bodemonderzoek Zuidelijke Verbindingsweg Goes Aansluiting Van Hertum, 13 april 2011, SMA Milieu en Ruimte;
- Quicksan natuurwetgeving stationsgebied te Goes, 20 november 2013, Adviesbureau Wieland;
- Aanvullend onderzoek beschermde natuurwaarden omgeving station Goes, 24 september 2014, Adviesbureau Wieland;
- Akoestisch onderzoek spooronderdoorgang Van Hertumweg, Datum: 30 juni 2014, Referentie: 17032014-02;
- onderzoek luchtkwaliteit aanleg spooronderdoorgang Van Hertumweg, 25 februari 2014;
- stikstofdepositieberekening 11 september 2014, 1f65zhc7zj4;
- notitie Royal Haskoning d.d. 28 oktober 2015;
- antwoordnota inspraak- en vooroverleg;
- antwoordnota ingediende zienswijze.