

Toelichting

behorende bij het bestemmingsplan Herziening Stationsomgeving

Bestemmingsplan Herziening Stationsomgeving

Vastgesteld door de raad van de gemeente Goes bij besluit van ...

, voorzitter

, griffier

Titel Bestemmingsplan	Herziening Stationsomgeving
Gemeente	gemeente Goes
Status	ontwerp
Datum	vrijdag 27 september 2019
Planidn	

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Goes is voornemens een ongelijkvloerse spoorkruising aan te leggen in de nabijheid van de Van Hertumweg – M.A. de Ruijterlaan en de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang op te heffen. Door de realisatie van een spooronderdoorgang met toeleidende wegenstructuur wordt het Poelplein rechtstreeks aangesloten op de M.A. de Ruijterlaan. Deze ontwikkeling is reeds mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan "Stationsgebied Zuid-West", dat de gemeenteraad op 26 november 2015 heeft vastgesteld en dat op 11 februari 2016 in werking is getreden.

Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan "Stationsgebied Zuid-West" was de planvorming ten aanzien van de spooronderdoorgang nog niet geheel afgerond. Nu inmiddels de exacte vormgeving en situering van de onderdoorgang en de omliggende wegen en verkeerspleinen wel bekend zijn, blijkt dat de ontwikkeling op enkele ondergeschikte punten niet volledig past binnen de vigerende bestemmingsplannen. Om te voorkomen dat de beoogde reconstructie van de verkeerssituatie wordt belemmerd door bestemmingsgrenzen, is het noodzakelijk de bestemmingsplannen op onderdelen te herzien. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in die gedeeltelijke herziening.

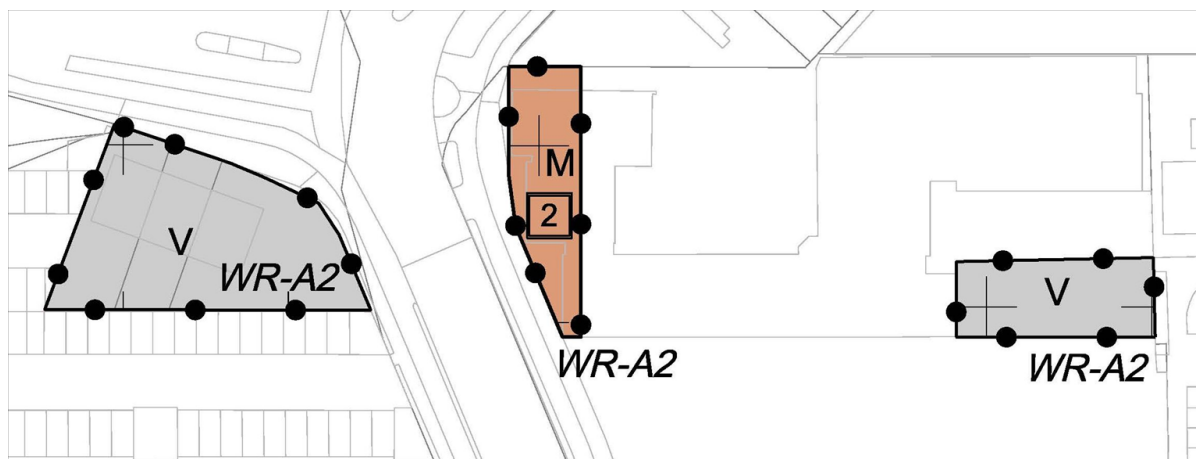
De gronden waarvan de bestemming wordt herzien zijn hoofdzakelijk gelegen in het al genoemde bestemmingsplan "Stationsomgeving Zuid-West". Dit geldt alleen niet voor het gebied van de drie inmiddels gesloopte woningen aan de Willem Barentszstraat 27 t/m 31, dat is gelegen in het bestemmingsplan "Goes-West", vastgesteld door de gemeenteraad op 21 maart 2013 en in werking getreden op 6 juni 2013. Het gaat hier dus om een gedeeltelijke herziening van twee bestemmingsplannen. Alle aanpassingen waar deze herziening betrekking op heeft, worden in hoofdstuk 2 nader toegelicht.



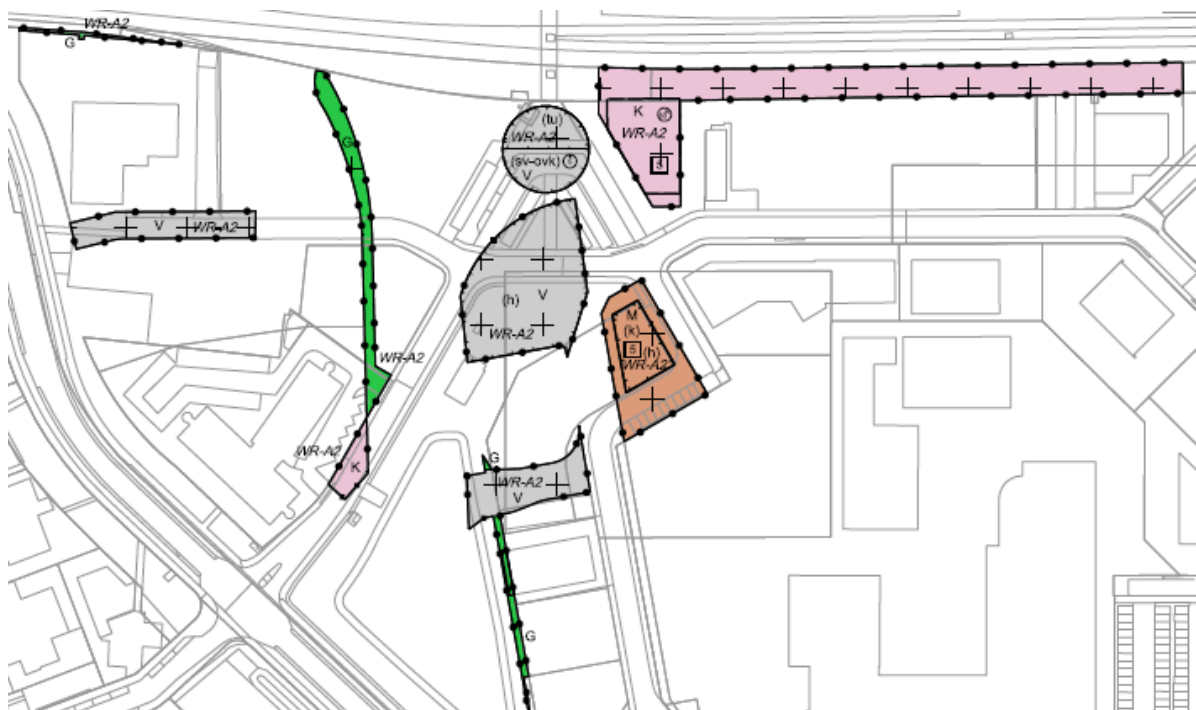
Figuur 1. Impressie

1.2 Plangebied

De onderdelen van de verbeelding van de bestemmingsplannen "Stationsomgeving Zuid-West" en "Goes-West" die in het voorliggende bestemmingsplan worden herzien zijn hieronder weergegeven.



Figuur 2. Gebied ten noorden van de spoorwegovergang Van Hertumweg – M.A. de Ruijterlaan



Figuur 3. Stationspark ten zuiden van het station

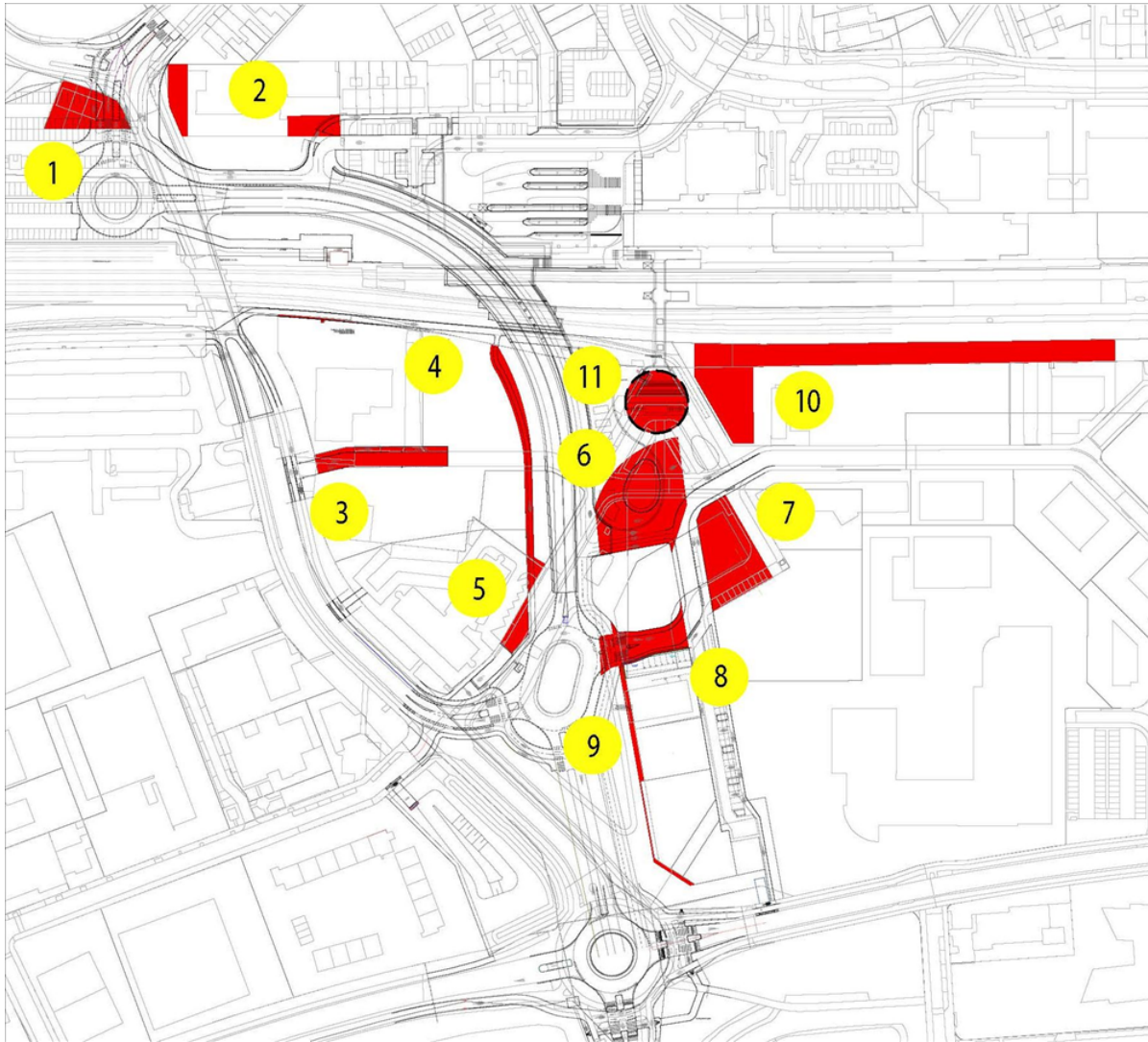
1.3 Opzet

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 voorliggende herziening kent de volgende opbouw. In hoofdstuk 1 is de aanleiding van de herziening uiteengezet, hoofdstuk 2 beschrijft de aangepaste onderdelen van beide bestemmingsplannen en hoofdstuk 3 gaat in op de beleidskaders. Verder behandelt hoofdstuk 4 de sectorale aspecten, hoofdstuk 5 de juridische vormgeving en wordt in hoofdstuk 6 de economische uitvoerbaarheid beschreven. In hoofdstuk 7 tenslotte wordt ingegaan op de maatschappelijke toetsing van de beoogde ontwikkeling.

HOOFDSTUK 2 Herziening bestemmingsplan

2.1 Verbeelding

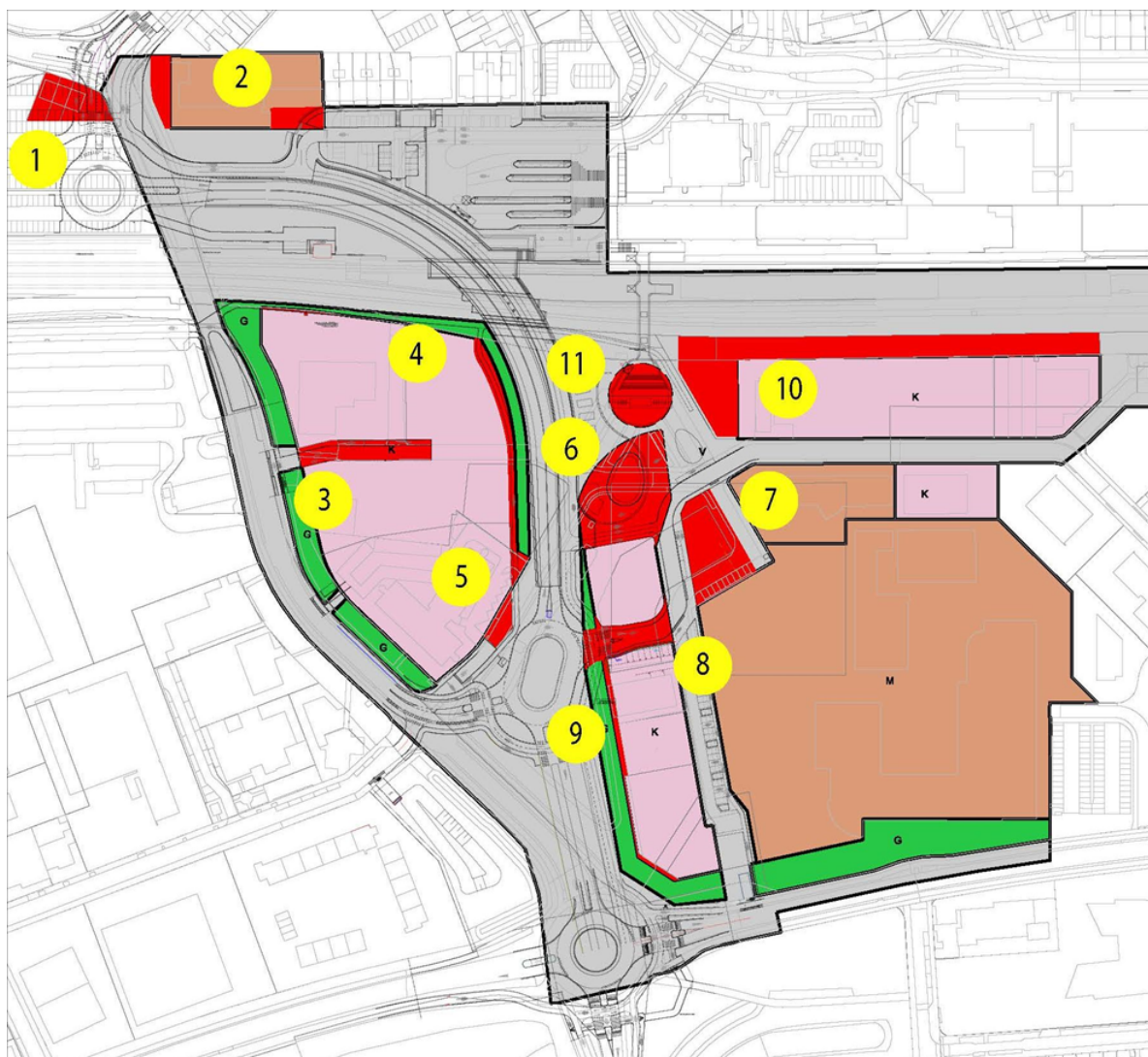
Voorliggende gedeeltelijke herziening van de bestemmingsplannen "Stationsomgeving Zuid-West" en "Goes-West" heeft tot doel de planologische regeling die geldt voor een aantal percelen grond rondom de aan te leggen spooronderdoorgang, in overeenstemming te brengen met het beoogde gebruik van die grond in de toekomstige situatie. In figuur 4 zijn de wijzigingen genummerd weergegeven. Deze worden aan de hand van deze nummering hierna afzonderlijk toegelicht.



Figuur 4. Overzicht bestemmingswijzigingen

1. Ten tijde van de planontwikkeling was nog niet duidelijk of de drie woningen op de hoek van de Willem Barentszstraat konden worden aangekocht door de gemeente Goes. Op een later moment zijn deze alsnog door de gemeente verworven. De grond zal worden gebruikt om door middel van een rotonde een goede aansluiting van de spooronderdoorgang op de M.A. de Ruijterlaan te maken. Daarnaast worden parkeerplaatsen die in de omgeving zijn verdwenen op deze plek gecompenseerd. De woningen zijn inmiddels gesloopt en de bestemming "Wonen" wordt gewijzigd in een bestemming "Verkeer".

2. Voor de realisatie van de onder 1. genoemde rotonde is in het vigerende bestemmingsplan ruimte gemaakt door een gedeelte van het bestaande schoolgebouw aan de Lijnbaan 14 op de plankaart te bestemmen als "Verkeer". Dit blijkt bij de uitwerking niet noodzakelijk door de aankoop van de woningen aan de andere kant van de weg. Het huidige gebouw krijgt daarom weer volledig een bestemming "Maatschappelijk" en een bouwvlak.
Aan de zijde van het busstation wordt op het plein (erf) van de school ruimte gecreëerd om de aansluiting van het uit de spooronderdoorgang komende fietspad op de Lijnbaan goed te kunnen faciliteren. Een gedeelte van de bestemming "Maatschappelijk" wordt gewijzigd in een bestemming "Verkeer".
3. Om de bouwkvavels aan de westzijde van de spooronderdoorgang goed te kunnen ontsluiten wordt een deel van de bestemming "Kantoor" aan het Stationspark omgezet naar een bestemming "Verkeer". De nieuwe ontsluiting ligt voor een deel op de reeds aanwezige rijbaan en komt uit op de Van Hertumweg.
4. Om een goede langzaamverkeerrelatie te kunnen maken tussen de zuidelijke uitgang van het station en de Agrimarkt / Stoomtrein Goes-Borsele is grond aangekocht tussen het spoor en het huidige kantoorpand aan het Stationspark 8. De bestemming "Groen" wordt hiervoor uitgebreid ten koste van de bestemming "Kantoor".
Ook pal naast de spooronderdoorgang wordt de bestemming "Groen" ten koste van de bestemming "Kantoor" verruimd om een langzaamverkeerverbinding te kunnen realiseren.
5. Met de exploitant van het bedrijfsverzamelgebouw aan de Van Hertumweg 2 is een grondruil overeen gekomen, zodat een goede routing op het terrein intact blijft. Met het oog hierop wordt een deel van de bestemming "Verkeer" gewijzigd in "Kantoor" en een deel van de bestemming "Kantoor" gewijzigd in "Groen".
6. Ten tijde van de totstandkoming van het bestemmingsplan "Stationsomgeving Zuid-West" was de zuidelijke entree van het station nog niet goed uitgewerkt. Inmiddels is duidelijk dat hier een pleinruimte zal worden gerealiseerd met daarop fietsenstallingen en een kiosk ten behoeve van horeca met een maximaal bedrijfsvloeroppervlak van 250 m². De bestemming "Kantoor" zal hiervoor worden gewijzigd in "Verkeer" met een functieaanduiding "horeca".
7. Op de hoek van het Stationspark tegenover de zuidelijke ingang van het station ontstaat vanwege de situering van de nieuwe aansluiting van het Stationspark op het onderdoorgangstracé een nieuwe bebouwingsmogelijkheid die de straatwand een afronding kan geven. De bestemming "Verkeer" wordt hier (aansluitend aan de aangrenzende gronden) gewijzigd in een bestemming "Maatschappelijk" met functieaanduidingen "kantoor" en "horeca" en een bouwvlak dat aansluit op de belendende percelen.
8. De impact op de omgeving en de complexiteit van een goede aansluiting van de Van Hertumweg op het Poelplein is aanleiding geweest om tussen het Poelplein en de spooronderdoorgang een extra rotonde te realiseren. Dit geeft bovendien de mogelijkheid om voor het Stationspark een hoogwaardige aansluiting op het hoofdwegennet van Goes te realiseren. Ten behoeve van deze aansluiting zal van de bestemming "Kantoor" een strook worden omgezet in een bestemming "Verkeer". De hoofdroute van het Stationspark wordt hierop aangepast.
9. Aan de voorzijde van de kantoorstrook langs de Van Hertumweg is een verschil tussen de bestemmingsgrens en de eigendomssituatie. Dit is niet wenselijk. Een kleine strook met bestemming "Kantoor" wordt dan ook vervangen door een bestemming "Groen". De overkluizing van de kantoren wordt geregeld binnen het bouwvlak.
10. Nu duidelijk is hoe de zuidelijke entree van het station eruit komt te zien, is er ruimte om de strook kantoren aan de oostzijde van de ingang verder door te zetten om ook hier de straatwand af te ronden. De bestemming "Verkeer" wordt hiervoor omgezet naar een bestemming "Kantoor" met een bouwvlak.
Aan de zuidzijde van het station zijn twee sporen verwijderd en is de grond overgedragen aan de gemeente Goes. Van deze voor "Verkeer" aangewezen gronden langs de kantorenstrook wordt de bestemming veranderd in "Kantoor" (zonder bouwvlak), zodat hier meer flexibiliteit ontstaat en de gronden bij het erf van de (aanwezige) kantoren kunnen worden getrokken.
11. Ter plaatse van de zuidelijke toegang tot de bestaande voetgangerstunnel onder het spoor wordt een mogelijkheid gecreëerd om een overkapping met een maximale bouwhoogte van 5 meter te bouwen. De wens bestaat om de op deze locatie te plaatsen OV-poortjes te voorzien van een luifel om de toegang naar het station meer uitstraling en een hogere kwaliteit te geven, passend bij de inrichting van het nieuwe plein.



Figuur 5. Overzicht bestemmingswijzigingen in relatie tot vigerende bestemmingsplannen

2.2 Regels

Omdat voorliggende herziening betrekking heeft op twee bestemmingsplannen, wordt aan dit bestemmingsplan een complete set regels toegevoegd. Het gaat daarbij onder meer om regels voor de bestemmingen "Groen", "Kantoor", "Maatschappelijk", "Verkeer" en "Waarde - Archeologie 2". Om een zekere uniformiteit te waarborgen wordt hiervoor aangesloten bij de regels van het bestemmingsplan "Stationsomgeving Zuid-West".

HOOFDSTUK 3 Beleidskaders

In de toelichting op het bestemmingsplan "Stationsomgeving Zuid-West" uit 2015 is gemotiveerd uiteengezet dat het Rijksbeleid, het provinciaal beleid en het gemeentelijk beleid zich niet verzetten tegen de voorziene ontwikkelingen binnen het plangebied, waaronder de spooronderdoorgang. De onderwerpen die in deze herziening worden geregeld hebben geen invloed op de toetsing aan de beleidskaders die reeds ten behoeve van het oorspronkelijke bestemmingsplan heeft plaatsgevonden. Van een onderbouwing hoe voorliggende herziening zich verhoudt tot Rijks-, provinciaal en (boven)gemeentelijk beleid kan daarom worden afgezien.

HOOFDSTUK 4 Sectorale aspecten

In hoofdstuk 2 is voor de verbeelding beschreven waar deze herziening betrekking op heeft. De in deze herziening geregelde onderwerpen hebben geen invloed op de sectorale onderzoeken die zijn gedaan voor het bestemmingsplan "Stationsomgeving Zuid-West" uit 2015. Aanpassing van de sectorale paragrafen die zijn geschreven voor dat bestemmingsplan is dan ook niet nodig. Dit geldt niet voor wat betreft het aspect externe veiligheid, waarop in paragraaf 4.1 nader wordt ingegaan.

Voor wat betreft het aspect verkeer kan nog worden opgemerkt dat hoofdstuk 2 reeds de ruimtelijke voordelen beschrijft om het Stationspark aan te sluiten op de nieuw aan te leggen rotonde. Verkeerskundig heeft de aansluiting op de rotonde een verkeersveiligheidsvoordeel ten opzichte van ontsluiting op de Fruitlaan conform de eerste schetsen. De rijsnelheid op een rotonde is laag en de situatie is minder complex dan een uitritconstructie. Uit de uitgevoerde simulatiestudies blijkt tevens dat de rotonde deze extra aansluiting prima kan afwikkelen.

4.1 Externe veiligheid

Algemeen

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

Plaatsgebonden risico

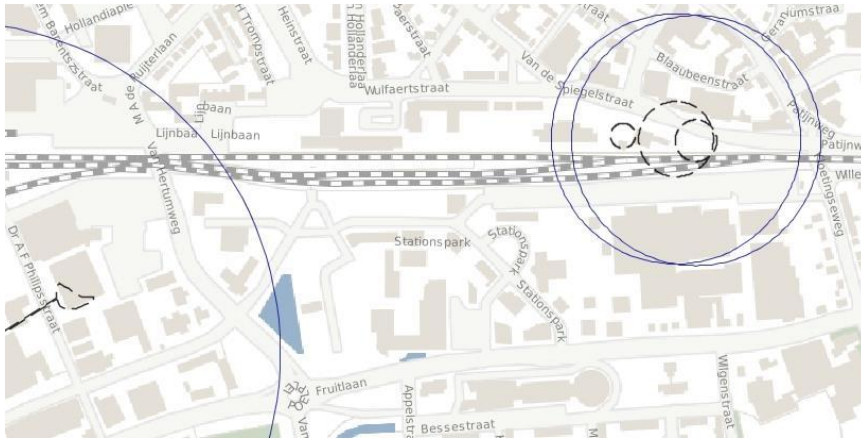
Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Elke ruimtelijke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

Groepsrisico

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

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 ligt een inrichting waarvan een deel van het invloedsgebied het plangebied overlapt. Het betreft hier Bison International BV.



Figuur 6. 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 van voorliggend bestemmingsplan. Formeel is een verantwoording van het GR noodzakelijk, derhalve is Bison International B.V. hierin opgenomen.

Transportbronnen

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 voor externe veiligheid relevant zijn, liggen op respectievelijk 1.600 en 1.100 meter. De invloed van deze transportbronnen op het plangebied is niet significant.

Gemeentelijke route vervoer gevaarlijke stoffen

De Anthony Fokkerstraat sluit aan op het plangebied en is aangewezen als route voor vervoer van 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 aandachtspunten voor externe veiligheid oplevert.

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.

Spoorweg Vlissingen - Bergen op Zoom

Door de gemeente Goes loopt de spoorlijn Vlissingen - Bergen op Zoom. Het spoor is direct naast het plangebied gelegen.

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 $10^{-6}/\text{jr}$.

Groepsrisico

AVIV heeft een kwantitatieve risicoberekening opgesteld “Herziening bestemmingsplan Stationsomgeving”, kenmerk 193807a, d.d.11 februari 2019, die als bijlage aan deze toelichting is toegevoegd. Daarin is het groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde voor de huidige situatie en de toekomstige situatie bepaald.

In de tabel is aangegeven hoeveel de berekende frequentie op een bepaald aantal slachtoffers maximaal afwijkt van de oriëntatiewaarde. Een waarde van 2.25 betekent dat het berekende groepsrisico over de gehele curve beschouwd voor elk willekeurig aantal slachtoffers maximaal 2.25 keer groter is dan de oriëntatiewaarde.

Situatie	Factor t.o.v. OW
Huidig	2.57
Toekomstig	2.25

Tabel 1. Groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde (OW)

Uit de berekening blijkt dat het groepsrisico afneemt ten opzichte van de vigerende situatie. Omdat de oriënterende waarde wordt overschreden moet het groepsrisico worden verantwoord.

Verantwoording Groepsrisico

De verantwoording van het groepsrisico draait om de beoordeling van het risico van een ramp, uitgedrukt in aantallen doden (meer dan 10), dat mogelijk is bij een ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van een risicobron. In dit geval is de risicobron het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Sloehaven - Roosendaal West. Uiteindelijk dient de verantwoording te resulteren in een besluit waarbij het groepsrisico wordt geaccepteerd. Bij de beoordeling van risico's speelt in principe altijd de vraag mee of het nodig is *extra* maatregelen te nemen die het risico verder beperken ofwel de veiligheid verhogen. Het gaat bij de externe veiligheid om extra maatregelen, omdat risicobronnen altijd voorzien moeten zijn van veiligheidsmaatregelen op grond van allerlei wet- en regelgeving en veiligheidsnormen buiten de externe veiligheid om. Bij het treffen van extra veiligheidsmaatregelen in het kader van de verantwoording groepsrisico zullen nut en noodzaak dan ook aangegeven moeten worden. Overigens geldt er geen verplichting tot het nemen van extra veiligheidsmaatregelen. De politieke afweging in hoeverre extra maatregelen wenselijk of nodig zijn, wordt hier gebaseerd op de haalbaarheid van de maatregelen en de hoogte van het groepsrisico. Deze afweging is kwalitatief van aard. Voor het groepsrisico geldt immers geen milieunorm als grens- of richtwaarde.

Hieronder is kort aangegeven welke aspecten op grond van de wet- en regelgeving (Besluit externe veiligheid transportroutes, Bevt) in elk geval vermeld moeten worden bij de ruimtelijke onderbouwing. De technische rapportage “Herziening bestemmingsplan Stationsomgeving”, kenmerk 193807a, d.d. 11 februari 2019, is een apart rapport en vormt de verantwoording/onderbouwing van de hier vermelde gegevens en resultaten. De technische rapportage is opgesteld voor de deskundige risicoanalist, zodat het resultaat navolgbaar is en te verifiëren.

a	Dichtheid van personen in het invloedsgebied.	x
b	Groepsrisico.	x
c	De maatregelen ter beperking van het groepsrisico die bij de voorbereiding van het plan of de vergunning zijn overwogen en de in dat plan of die vergunning opgenomen maatregelen.	x
d	Andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.	x
e	Mogelijkheden tot voorbereiding, bestrijding en beperking van gevolgen ramp.	x
f	Mogelijkheden voor personen om zichzelf in veiligheid te brengen als zich een ramp voordoet (voor zover binnen invloedsgebied aanwezig).	x

Tabel 2. Elementen die in beschouwing genomen moeten worden bij de verantwoording groepsrisico conform Bevt

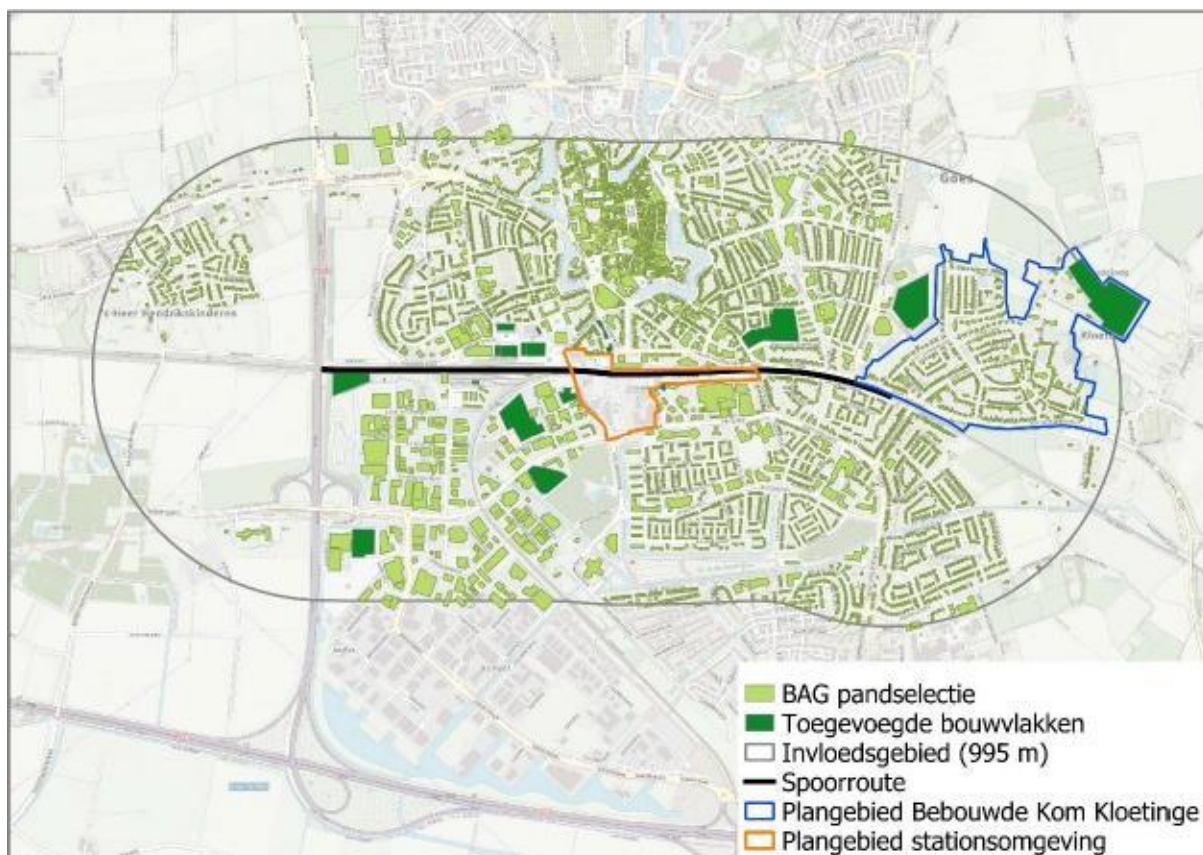
De verplichte onderdelen die moeten worden behandeld zijn hieronder uitgewerkt.

a. Personen in het invloedsgebied

Het invloedsgebied is het gebied waarin personen nog worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. De breedte van het invloedsgebied, gemeten vanaf de spoorlijn, wordt bepaald door een berekening van de afstand waarop 1% van de blootgestelde personen nog overlijdt, uitgaande van het ongevalsscenario met het grootste bereik. Het externe veiligheidsrisico van de stationsomgeving wordt geheel bepaald door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Sloehaven - Roosendaal West. Figuur 2 toont de zone van 995 m (invloedsgebied van B2) rond het spoor waarbinnen de bebouwing en de hiermee gepaard gaande aanwezigheid van personen is geïnventariseerd. De lengte van het invloedsgebied wordt bepaald door aan weerszijden van het plangebied een kilometer spoorroute te beschouwen en een extra deel van 995 m.

Hoewel het groepsrisico vooral wordt bepaald door stofcategorie A (brandbaar gas, invloedsgebied 460 m) is voor de inventarisatie van personen uitgegaan van het invloedsgebied van stofcategorie B2 (giftig gas, 995 m). Conform de regeling basisnet dient ook rekening gehouden te worden met vervoer van D4 met een invloedsgebied van meer dan 4 km. Bevolking buiten 995 m levert echter geen significante bijdrage aan het groepsrisico en is daarom niet geïnventariseerd.

Door de voorgenomen wijzigingen in het plangebied neemt het aantal personen binnen het invloedsgebied af met 347 personen overdag en toe met 18 personen 's nachts. Tabel 3 toont het aantal personen en de verandering van het aantal personen in het plangebied en in de omgeving van het plangebied. Voor de ruimtelijke verdeling van de aanwezige personen gegeven de vigerende plannen wordt verwezen naar de QRA 'Externe veiligheid Herziening stationsomgeving te Goes'.



Figuur 7. Gebied inventarisatie bevolking

Omschrijving	Aantal personen	
	Dag	Nacht
Huidig	45.924	37.156
Toekomstig	45.577	37.174
Verandering (aantal)	-347	18
Verandering (%)	-0.76	0.05

Tabel 3. Aanwezigheid personen binnen invloedsgebied Stationsomgeving

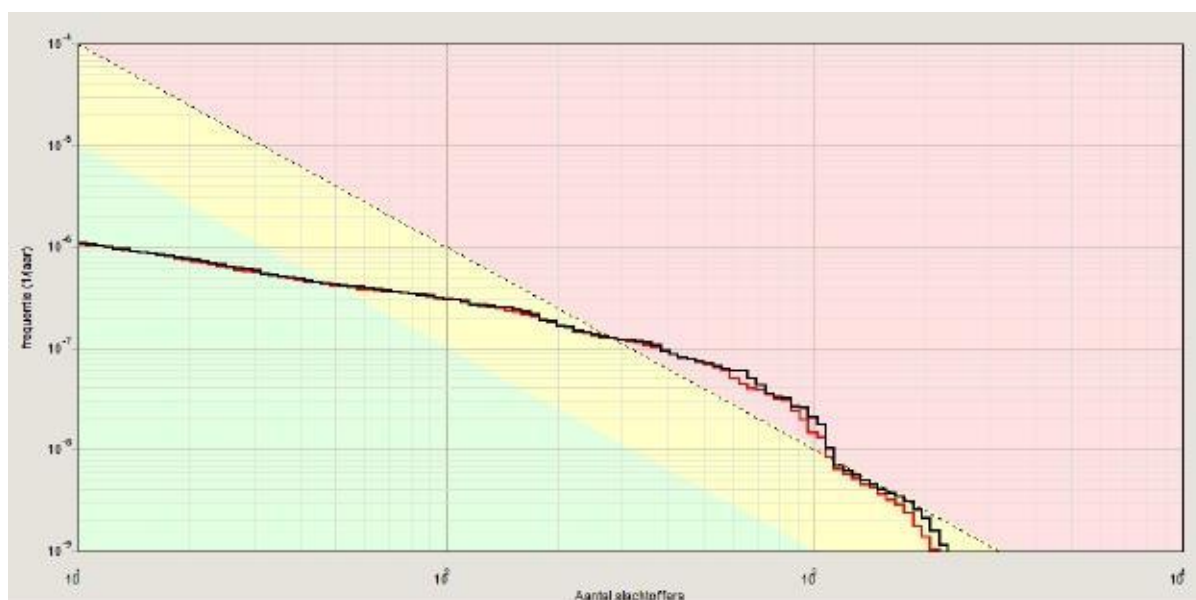
b. Groepsrisico

Bison productielocatie

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. De maximale effectafstand bedraagt 696 meter. Het bijbehorende 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. Het groepsrisico bedraagt circa 0,4 x de oriënterende waarde.

Transport gevaarlijke stoffen

Voor de vigerende plansituatie is het groepsrisico een factor 2.57 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Na realisering van het voornemen zal het groepsrisico een factor 2.25 ten opzichte van de oriëntatiewaarde zijn. Dit is een afname van 12.5%. De groepsrisicocurven van de huidige en toekomstige situatie worden getoond in figuur 8.



Figuur 3. Groepsrisico huidige en toekomstige situatie

- Oriëntatiewaarde
- Groepsrisico huidige situatie
- Groepsrisico toekomstige situatie

Figuur 8. Groepsrisico huidige en toekomstige situatie

c. Maatregelen ter beperking van het groepsrisico

Het bevoegd gezag heeft geen mogelijkheden om maatregelen te treffen aangaande het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn door Goes om het groepsrisico te beperken.

Gelet op de afname van het groepsrisico door ontwikkeling van de plannen is de noodzaak tot het treffen van aanvullende maatregelen niet aanwezig.

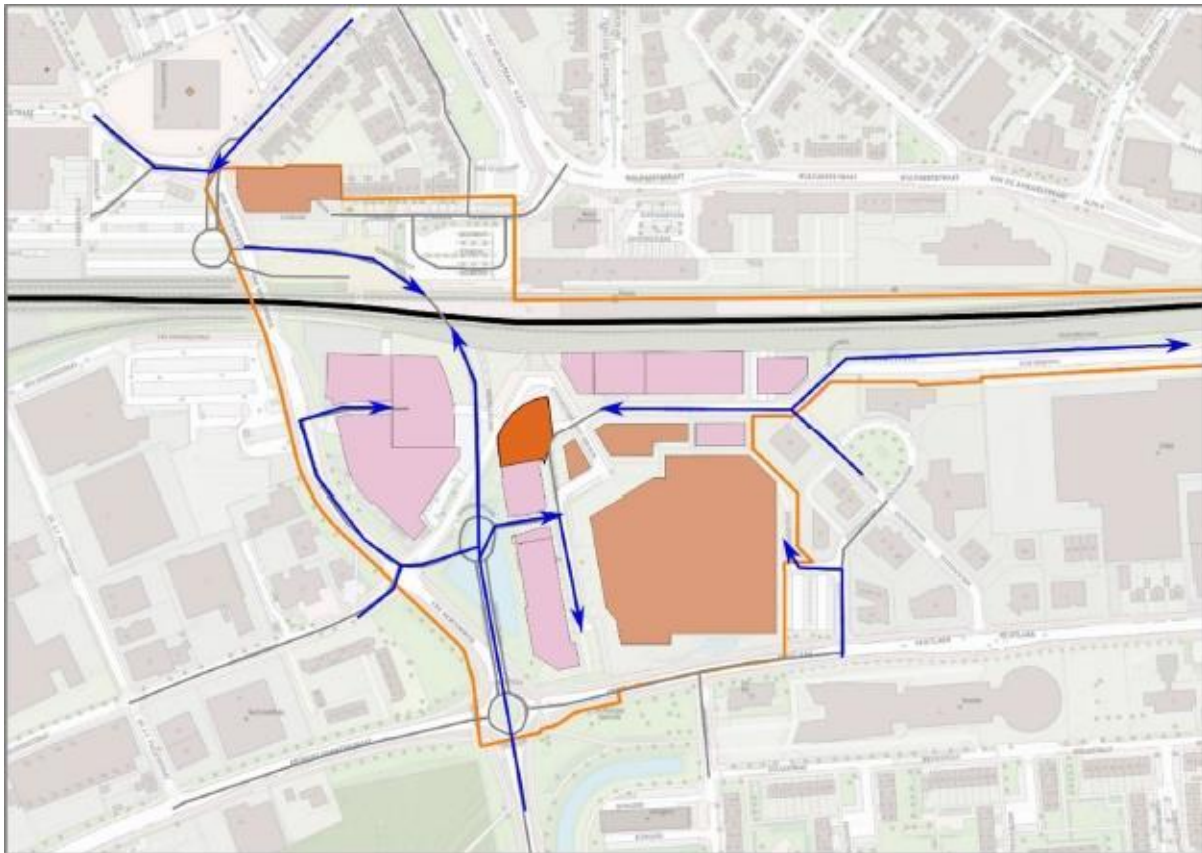
d. Andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico

Binnen zowel de huidige als de toekomstige invulling van het plangebied is voornamelijk sprake van kantoorfuncties waarbij alleen aanwezigheid overdag wordt verondersteld. Daarnaast is er in mindere mate sprake van maatschappelijke functies. Het merendeel (61%) van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor vindt plaats in de avond-/nachtperiode. In panden met een kantoorfunctie worden 's nachts geen personen verondersteld. Dit betekent dat een kantoorfunctie zorgt voor een lagere bijdrage aan het groepsrisico dan bijvoorbeeld een woonfunctie waarbij sprake zou zijn van hetzelfde aantal personen. Een indeling van het plangebied met bijvoorbeeld meer woningen kan dan juist een hoger groepsrisico tot gevolg hebben. Gelet op de afname van het groepsrisico lijkt de noodzaak tot het zoeken naar een andere invulling van het plangebied niet aanwezig.

e. Mogelijkheden tot voorbereiding, bestrijding en beperking van gevolgen ramp

Bereikbaarheid

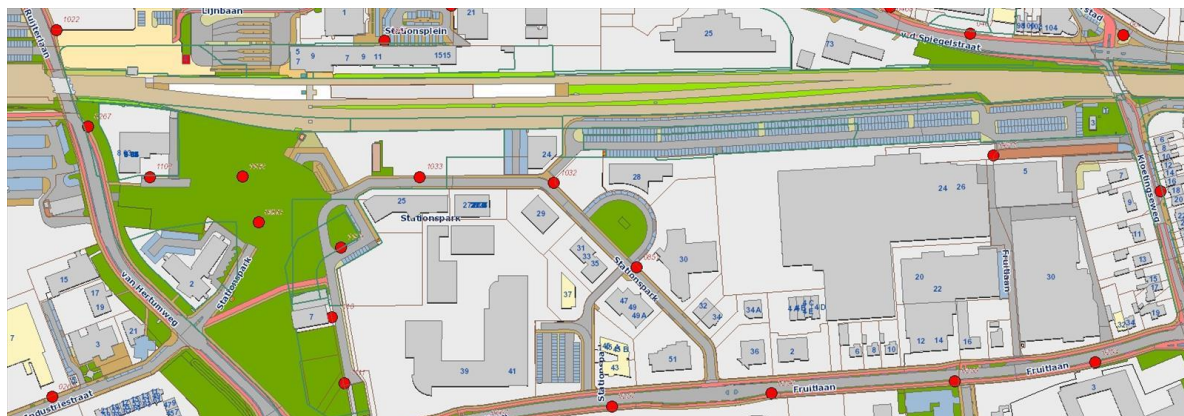
Onderdeel van de herziening van het bestemmingsplan van de stationsomgeving is dat de gelijkvloerse spoorwegovergang aan de Van Hertumweg vervangen wordt door een ongelijkvloerse spoorkruising. Door deze wijziging wordt het Poelplein rechtstreeks aangesloten op de M.A. de Ruijterlaan. Dit heeft mogelijk een verbetering van de bereikbaarheid van het plangebied tot gevolg. Indien er een ongeval met gevaarlijke stoffen plaatsvindt op het spoor is het echter maar de vraag of de spoorwegovergang gebruikt kan worden voor hulpverlening of vluchtroutes, dit is onder andere afhankelijk van de locatie van het ongeval. De bereikbaarheid van gebouwen en van de spoorroute in geval van een incident op het spoor is met pijlen weergegeven in figuur 9.



Figuur 9. Bereikbaarheid van gebouwen binnen het plangebied.

Bluswatervoorziening

In figuur 10 is weergegeven waar de brandkranen zich bevinden binnen en rondom het plangebied.



Figuur 10. Bluswaterkranen in de huidige situatie.

Advies Veiligheidsregio Zeeland (VRZ):

Voor wat betreft de primaire bluswatervoorziening is er voldoende in het plangebied aanwezig. Er ligt een brandkraan aan de Van Hertumweg ter hoogte van nr. 8 (locatie 4). Het advies is om te borgen dat deze behouden blijft.

Voor wat betreft het secundair bluswater is er een waterpartij aangelegd die verbonden is met een rioolstelsel richting de waterpartij tussen de Van Hertumweg en de Appelstraat. In dit stelsel zijn twee putten opgenomen waar water uit onttrokken kan worden, ieder met eigen opstelplaats. Het borgen van deze waterpartijen is zeer belangrijk.

Zoals in het advies van de Veiligheidsregio is weergegeven zijn er twee putten gerealiseerd om bluswater te kunnen onttrekken met bijbehorende opstelplaats. Met een bestemmingsplan kan geen instandhoudingsplicht van een waterpartij die buiten het plangebied ligt worden geregeld.

Voorbereiding

De mogelijkheden van de voorbereiding op de bestrijding en de beperking van de omvang van een ramp berusten op de ongevalsscenario's die als representatief worden beschouwd. Binnen het hele spectrum van mogelijke ongevallen (calamiteiten) en de daarbij behorende ontwikkelingsscenario's zijn er situaties waarin de brandweer en hulpdiensten mogelijkheden hebben om kansrijk op te treden in de beperking van de gevolgen van een ramp en vlotte hulpverlening aan gewonden. Er zijn ook situaties waarin dat niet mogelijk zal zijn omdat de hoeveelheid gevaarlijke stof die vrijkomt te groot is. Er kan dan ook geen algemene conclusie worden getrokken over de mogelijkheden van de rampbestrijding en zelfredzaamheid van personen binnen het beschouwde invloedsgebied.

De maatgevende scenario's die in het plangebied kunnen optreden zijn hieronder weergegeven.

Plasbrand scenario.

Door een incident op het spoor met een spoorketelwagon met benzine scheurt de tankwand. Een groot deel van de benzine stroomt in korte tijd uit. De brandbare vloeistof vormt een plas en ontsteekt. De brand is kort en hevig en kan secundaire branden in de omgeving veroorzaken.

Plasbrand scenario met een ketelwagon (brandbare vloeistof)	
Effect (% letaal)	Effectafstand (meter)
1	63

Tabel 4. Effectafstanden plasbrand scenario spoor (Bron: Handleiding risicoanalyse transport)

BLEVE-scenario

Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor (waaronder LPG en propaan) is een incident mogelijk met een ketelwagen geladen met een van deze stoffen met als gevolg het voltrekken van een BLEVE (Boiling liquid expanding vapour explosion). In het meest geloofwaardige scenario scheurt de ketelwagen waardoor het tot vloeistof verdichte gas (LPG) direct expandeert en een overdrukscenario veroorzaakt (koude BLEVE). Dit kan worden gevolgd door een volkbrand of een explosiescenario waarvan de effecten overeenkomen met de drukgolf van de koude BLEVE. Dit scenario wordt gezien als het maatgevend scenario voor een ongeval met een LPG- ketelwagen.

Koude BLEVE-scenario met een ketelwagon (LPG)	
Effect (% letaal)	Effectafstand (meter)
1	460

Tabel 5. Effectafstanden koude BLEVE scenario spoor (Bron: Handleiding risicoanalyse transport)

Toxisch scenario spoor

Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor (waaronder toxische stoffen) is een incident mogelijk met een ketelwagen geladen met een van deze stoffen, met als gevolg het vrijkomen van een toxische wolk. De toxische damp, in combinatie met de blootstellingsduur (200 seconden), is bepalend voor de gevolgen voor mensen. De effectafstanden zijn berekend vanaf de spoorketelwagon.

Toxisch scenario spoor (CI)	
Effect (% letaal)	Effectafstand (meter)
1	> 4000

Tabel 6. Effectafstanden toxisch scenario spoor (Bron: Handleiding risicoanalyse transport)

De effecten van de maatgevende scenario's worden hieronder per scenario beschreven.

Plasbrand scenario

Hittestraling is, in combinatie met de blootstellingsduur bepalend voor de gevolgen voor mensen en objecten. De effecten zijn doden, gewonden, schade aan objecten en brandoverslag (secundaire branden). Op het moment dat de hulpverlening ter plaatse komt kan er worden begonnen met blussen van secundaire branden en met het redden van slachtoffers.

BLEVE-scenario

Bij het ontstaan van een koude BLEVE is er sprake een overdrukscenario waarbij er geen tijd is voor ontvluchting van het gebied. Op het moment dat de hulpverlening ter plaatse komt kan er worden begonnen blussen van secundaire branden en met het redden van slachtoffers.

Toxisch scenario spoor

Door een incident op het spoor scheurt de wand van een spoorketelwagon met gecompriemd toxisch gas met een toxische wolk tot gevolg. In geval van een toxische vloeistof stroomt een groot deel van de vloeistof in korte tijd uit. De toxische vloeistof verdampt deels direct tot een toxische wolk en wordt gedurende korte tijd meegevoerd door de wind. De resterende vloeistof vormt een plas. Zowel een toxisch gas als een toxische vloeistof hebben een toxische wolk tot gevolg.

f. Mogelijkheden voor personen om zichzelf in veiligheid te brengen als zich een ramp voordoet (voor zover binnen invloedsgebied aanwezig)

De zelfredzaamheid is mogelijk als wordt uitgegaan van een maatgevend scenario. Dit is het geval als het ongeval beperkt is of als de afstand tussen de ongevalslocatie en het plangebied groot is, dus meer dan 460 m.

Advies VRZ:

De bestaande gebouwen zijn niet voorzien van extra maatregelen, zodat niet gegarandeerd kan worden dat mensen in deze gebouwen veilig en zelfstandig kunnen schuilen en/of vluchten bij een incident op het spoor. Veiligheidsregio Zeeland adviseert om bij nieuwe gebouwen het maatgevend scenario op het spoor mee te nemen als ontwerpvariabele.

Hierbij is het advies om bij het ontwerp van panden de volgende voorwaarden mee te laten nemen:

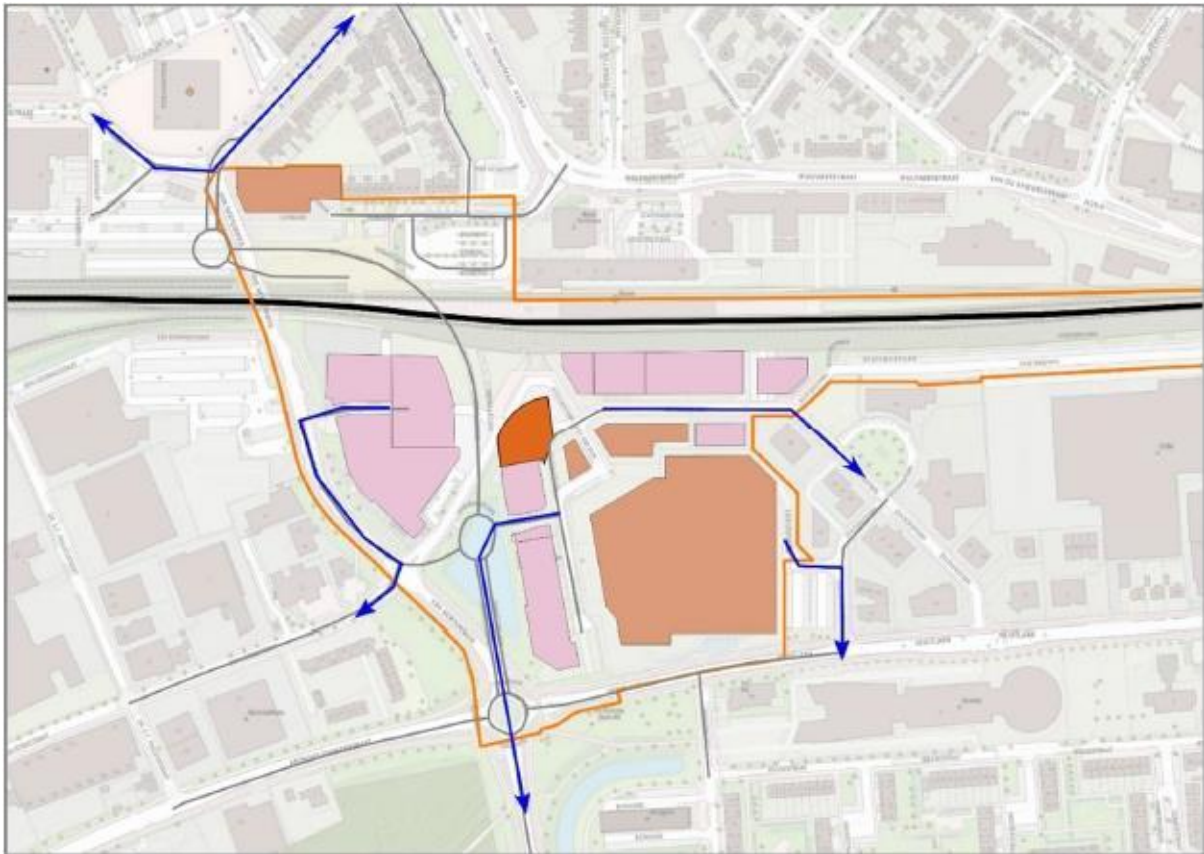
- Leg op de percelen welke tegen het spoor aanliggen een greppel, zodat vloeistoffen in de greppel stromen.*
- Maak ontvluchtingsmogelijkheden van het spoor af. Zowel in het pand als op het perceel.*
- De panden dienen een omroepinstallatie te hebben waardoor aanwezigen geïnformeerd kunnen worden.*
- In het ontwerp moeten gebouwen zo ver als het ontwerp toelaat van spoorlijn af worden gesitueerd.*
- In de gebouwen aan de spoorzijde mogen alleen functies met lage personendichtheden worden gesitueerd. Bijvoorbeeld: serviceruimten, gangen, kantoren, toiletten. Uitdrukkelijk geen leslokalen of een aula.*
- Mechanische ventilatie moet vanuit één centraal punt uit te schakelen zijn. Bij meerdere personen in het gebouw moet bekend zijn waar deze ventilatie uit te schakelen is.*
- De buitenmuren aan zowel de spoorzijde als de zijkanten moeten worden uitgevoerd met vlakke gevels. Er mogen geen openingen en nissen in zitten waar de luchtdruk zich kan opbouwen. Verder mogen geen ornamenten of andere objecten worden geplaatst die door een luchtdruk golf kunnen gaan rondvliegen.*
- Glasoppervlak in deze gevels dient zo minimaal mogelijk toegepast te worden, waarbij als uitgangspunt de minimale eisen voor daglichttoetreding voor de achterliggende ruimte moet worden aangehouden.*
- De kozijnen moeten minimaal dezelfde druk kunnen weerstaan als het glas dat in de kozijnen gemonteerd is, kan worden blootgesteld.*
- De kozijnen moeten dusdanig in de muren worden verankerd zodat de druk welke het gemonteerde glas en de kozijnen kunnen weerstaan er niet voor zorgt dat het geheel uit de gevel wordt geperst.*
- In het ontruimingsplan en BHV-plan van de panden dienen scenario's opgenomen te worden waarin geschild en/of gevlucht kan worden.*

Bovenstaande zaken kunnen juridisch geborgd worden middels een anterieure overeenkomst of een grondexploitatievergunning. Tevens is het advies van de Veiligheidsregio om hen vroegtijdig in het ontwerpproces van panden te betrekken, zodat er maatwerkadviezen gegeven kunnen worden per perceel.

De geadviseerde maatregelen kunnen niet worden geborgd in een bestemmingsplan. Bij de realisatie van nieuwe ontwikkelingen zal dit worden meegenomen in het ontwerp- en vergunningstraject.

Vluchtroutes

Het plangebied ligt zowel ten noorden als ten zuiden van de spoorroute. Indien er een ramp plaatsvindt op de spoorroute dan kunnen personen zich in veiligheid brengen door in tegenstelde richting van het spoor te bewegen. Mogelijke vluchtroutes zijn met pijlen weergegeven in figuur 11.



Figuur 11. Mogelijke vluchtroutes

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 in de nieuwe plansituatie $2,25 \times$ de oriënterende waarde en neemt met een factor 0,32 af. Voor de bestemmingswijziging is een verantwoording van het groepsrisico in deze paragraaf opgenomen.

Met betrekking tot het bovenstaande is advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Zeeland. De adviezen van de veiligheidsregio zijn verwerkt in deze paragraaf.

Conclusie

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

HOOFDSTUK 5 Juridische vormgeving

5.1 Planvorm

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

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

5.2 Toelichting op de bestemmingen

5.2.1 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.

5.2.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

Binnen de bestemming Groen is bepaald dat het is toegestaan niet voor bewoning bestemde gebouwen op te richten met een maximale hoogte van 3,50 meter en een maximale oppervlakte van 15 vierkante meter. Verder is opgenomen dat het mogelijk is om binnen de bestemming Groen (licht)masten van maximaal 8 meter hoog op te richten en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van maximaal 2,50 meter hoog. Ter plaatse van het bouwvlak is een overkraging van het naastgelegen kantoorgebouw boven openbaar gebied toegestaan.

Artikel 4 Kantoor

Binnen de bestemming Kantoor mogen binnen het bouwvlak hoofdgebouwen worden opgericht. Het maximale aantal bouwlagen van deze gebouwen is bepaald op de verbeelding. Tevens mogen bijbehorende bouwwerken worden opgericht met een maximale goothoogte van 3,20 meter en een maximale bouwhoogte van 5 meter, alsook (licht)masten van maximaal 8 meter hoog en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van maximaal 3 meter.

Artikel 5 Maatschappelijk

Binnen de bestemming Maatschappelijk mogen binnen het bouwvlak hoofdgebouwen worden opgericht. Het maximale aantal bouwlagen van deze gebouwen is bepaald op de verbeelding. Tevens mogen bijbehorende bouwwerken worden opgericht met een maximale goothoogte van 3,20 meter en een maximale bouwhoogte van 5 meter, alsook (licht)masten van maximaal 8 meter hoog en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van maximaal 3 meter. Ter plaatse van de aanduiding "kantoor" mogen naast maatschappelijke activiteiten tevens kantoren worden gevestigd. Verder is ter plaatse van de aanduiding "horeca" op de begane grond tevens een horecabedrijf toegestaan dat voorkomt in categorie 1, 2 of 3 van de Staat van Horeca-activiteiten met een maximaal bedrijfsvloeroppervlak van 300 vierkante meter.

Artikel 6 Verkeer

Binnen de bestemming Verkeer zijn niet voor bewoning bestemde gebouwen toegestaan met een maximale goothoogte van 3,20 meter en bouwhoogte van 3,60 meter, tenzij anders aangegeven op de verbeelding. Verder zijn antennes van maximaal 10 meter hoog mogelijk, alsook (licht)masten van maximaal 8 meter en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van maximaal 5 meter. Ter plaatse van de aanduiding "horeca" mag tevens een horecabedrijf worden opgericht uit categorie 1, 2 of 3 van de Staat van Horeca-activiteiten met een maximale oppervlakte van 250 vierkante meter. Verder is ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - overkapping" tevens een overkapping toegestaan met een maximale bouwhoogte van 5 meter en ter plaatse van de aanduiding "tunnel" tevens een onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers en een (openbare) voetgangerstunnel.

Artikel 7 Waarde - Archeologie 2

Op de gronden die zijn aangewezen als archeologisch waardevol gebied is de bestemming Waarde Archeologie - 2 gelegd. In dit artikel is opgenomen wat er in dit gebied is toegestaan. Tevens is opgenomen dat een omgevingsvergunning noodzakelijk is indien er werkzaamheden op onderhavige gronden verricht moeten worden. Hierbij is opgenomen dat een vrijstellingsnorm van 250 vierkante meter geldt.

5.2.3 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 opgenomen omtrent algemene bouwregels. Het betreft hier bepalingen ten aanzien van bestaande maten, het overschrijden van bouwgrenzen en het realiseren van voldoende parkeergelegenheid voor auto's overeenkomstig de in het Parkeerbeleidsplan 2009 - 2020 opgenomen parkeernormen.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

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

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is 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 bevoegdheid van burgemeester en wethouders om het plan te wijzigen ten behoeve van geringe afwijkingen is in dit artikel opgenomen. Hierbij zijn verschuivingen van de bestemmingsgrens met maximaal 5 meter toelaatbaar.

Artikel 13 Algemene procedureregels

Dit artikel bevat de procedureregels die gelden bij de voorbereiding van een besluit tot wijziging van het bestemmingsplan.

Artikel 14 Strafbepaling

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

5.2.4 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 "Herziening Stationsomgeving".

HOOFDSTUK 6 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder f, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. De onderwerpen uit deze herziening hebben geen invloed op de financiële haalbaarheid van het oorspronkelijke bestemmingsplan "Stationsomgeving Zuid-West" uit 2015. Behoudens de kosten van het opstellen en begeleiden van het plan zijn er geen kosten aan verbonden voor de gemeente. De herziening is dan ook economisch uitvoerbaar. Om die reden is het opstellen van een exploitatieberekening achterwege gelaten.

Voor wat betreft de onderdoorgang 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 de raad het benodigde krediet beschikbaar gesteld voor de uitvoering van het project.



Figuur 12. Impressie

HOOFDSTUK 7 Maatschappelijke toetsing

7.1 Ontwerpbestemmingsplan

De maatschappelijke toetsing heeft als doel aan te tonen dat een bestemmingsplan maatschappelijk draagvlak heeft. Voorliggend bestemmingsplan doorloopt de in de Wet ruimtelijke ordening vastgelegde bestemmingsplanprocedure. Omdat er geen sprake is van een nieuw beleidsvoornemen is voorliggend plan, met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, direct als ontwerp zes weken ter inzage gelegd in het Stads kantoor en beschikbaar gesteld op www.ruimtelijkeplannen.nl en www.goes.nl/bestemmingsplannen. Gedurende deze termijn konden door een ieder zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen naar voren worden gebracht. Er is één zienswijze ontvangen, die op een later moment weer is ingetrokken.

Het ontwerpbestemmingsplan is in het kader van het voorgeschreven overleg ex artikel 3.1.1, eerste lid, van het Bro toegezonden aan de provincie Zeeland en het waterschap Scheldestromen en verder aan de Veiligheidsregio Zeeland, ProRail en DNWG Infra B.V.

HOOFDSTUK 8 Bijlage bij de toelichting

1. Externe Veiligheid / Herziening Stationsomgeving te Goes, Adviesgroep AVIV BV, project 193807a, d.d.11 februari 2019