

VOORONTWERP BESTEMMINGSPLAN GOESE POORT ZLM

TOELICHTING



Vastgesteld door de raad van de gemeente Goes bij besluit van

Voorzitter,

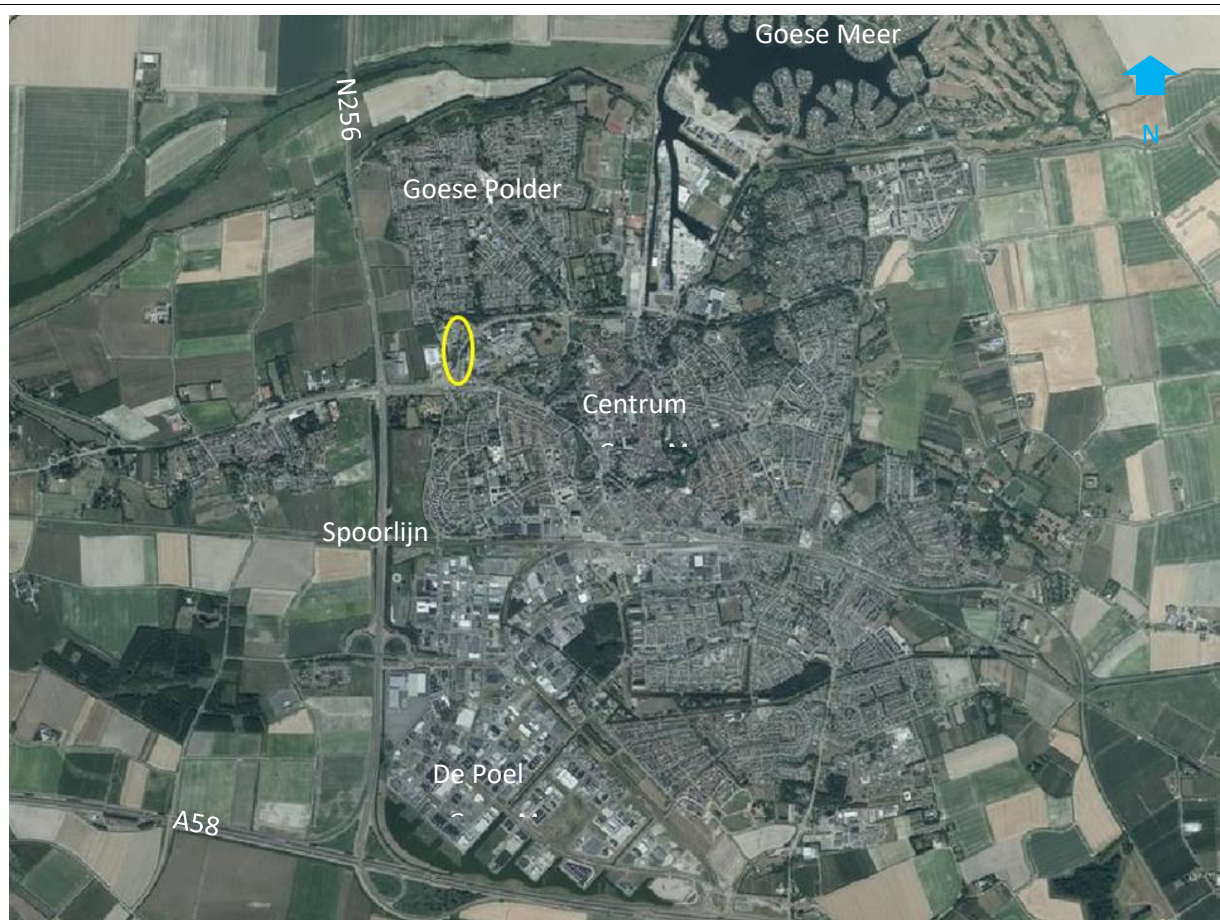
Griffier,

Titel:	Bestemmingsplan Goese Poort ZLM
Gemeente:	Goes
Status:	Voorontwerp
IMRO:	NL.IMRO.0664.BPGP02-VO99
Project:	16-142
Datum:	18 februari 2020
Opgesteld door:	Van Kerkhoff Maatwerk in RO
In opdracht van:	ZLM
Informatie mede afkomstig van:	Bladgroen

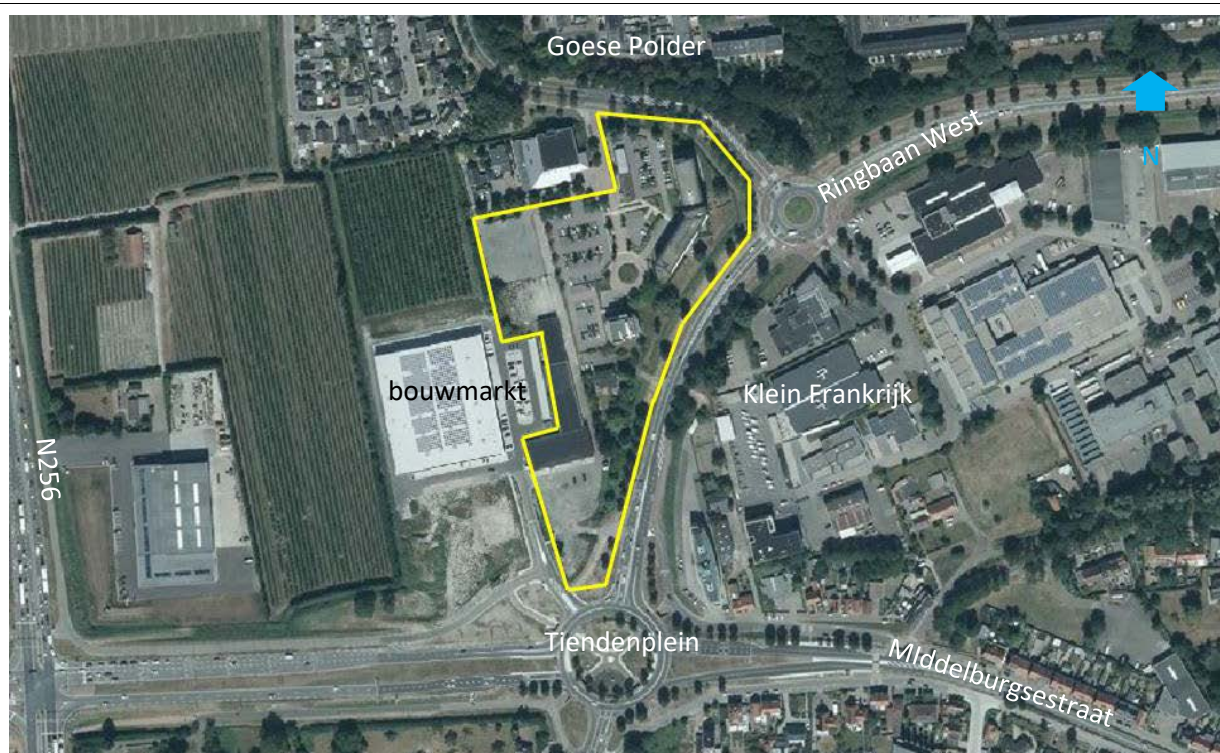
Aan de afbeelding in figuur 4 kunnen geen rechten worden ontleend.

INHOUDSOPGAVE

H1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Plangebied	5
1.3 Vigerende planologische situatie	5
1.4 Opbouw	6
H2. Planbeschrijving	7
2.1 Bestaande situatie	7
2.2 Beoogde situatie	7
H3. Toetsing aan beleid	11
3.1 Rijksbeleid	11
3.2 Provinciaal beleid	12
3.3 Gemeentelijk beleid	13
3.4 Conclusie	16
H3. Toetsing aan beleid	17
4.1 Archeologie, aardkunde en cultuurhistorie	17
4.2 Bodem	18
4.3 Water	19
4.4 Verkeer en parkeren	21
4.5 Ecologie	22
4.6 Milieuzonering	24
4.7 Geluid	24
4.8 Luchtkwaliteit	24
4.9 Externe veiligheid	25
4.10 M.e.r.-plicht?	26
H5. Juridische vormgeving	27
5.1 Planvorm	27
5.2 Toelichting op de bestemming	27
H6. Handhaving	29
6.1 Inleiding	29
6.2 Handhaving bestemmingsplannen	29
6.3 Handhavingsbeleid	29
H7. Uitvoerbaarheid	30
7.1 Economische uitvoerbaarheid	30
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
Bijlage 1. Wateradvies	31
Bijlage 2. Aeriusberekening	34
Bijlage 3. Quick scan flora en fauna	35



Figuur 1. Ligging plangebied



Figuur 2. Begrenzing plangebied

H1. Inleiding

1.1 Aanleiding

ZLM Verzekeringen is op 1 januari 1951 opgericht vanuit de landbouworganisatie Zeeuwse Landbouw Maatschappij. Oorspronkelijk konden daarom alleen agrariërs verzekerd worden. Anno 2018 is de band met de agrarische sector vrijwel helemaal verdwenen. ZLM Verzekeringen biedt schade-verzekeringen aan, zowel rechtstreeks als via een tussenpersoon. Vanaf 2007 is de focus gericht op de particuliere klant in de provincies Zeeland en Noord-Brabant. Eind 2018 heeft ZLM verzekeringen een premie-omzet van 122 miljoen euro, zijn er ruim 243.500 klanten bij ZLM verzekerd en werken er 247 mensen.

De dienstverlening vindt al sinds jaar en dag plaats vanuit de locatie Cereshof in Goes. Centraal in Zeeland, goed bereikbaar met auto en op minder dan 5 minuten fietsen van het station Goes. De locatie is de afgelopen decennia steeds verder uitgebreid. Recent is een nieuw stuk grond verworven, zodat de hele zone tussen het Tiendenplein en de rotonde op de Ringbaan West in eigendom is gekomen van ZLM.

ZLM wil om de betaalbaarheid van verzekeringen in stand te houden, investeren in het voorkomen van schade, onder meer door training voor jongeren en ouderen in het verkeer te organiseren. Het verworven eigendom biedt de ruimte om een trainingscentrum te realiseren. Daarnaast is er behoefte aan een vergroting van de ruimte voor het groeiend aantal personeelsleden, niet alleen in de vorm van kantoorruimte, maar ook in allerlei vormen van ontmoetings- en overlegruimte.

Het initiatief past niet in het vigerende bestemmingsplan. De gemeente Goes is bereid medewerking te verlenen aan een bestemmingswijziging. Daartoe zal een bestemmingsplanprocedure worden doorlopen.

1.2 Plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan is weergegeven op figuur 2. Op figuur 1 is de aanduiding van de locatie in groter verband te zien. Het bestaande eigendom van ruim 1,1 hectare verdubbelt door de verwerving naar circa 2 hectare. Onderdeel van het plangebied is ook het westelijke parkeerterrein, dat vooral gebruikt wordt door de aangrenzende kerk.

1.3 Vigerende planologische situatie

Op het plangebied is het bestemmingsplan Goese Polder van toepassing. In het plangebied zijn de bestemmingen 'Kantoor', 'Verkeer', 'Bedrijf' en 'Groen' van toepassing (figuur 3). De bestemming 'Groen' ligt langs de hoofdwegenstructuur (Ringbaan West) en de hoofdstructuur van de wijk Goese Polder (Van Hogendorpplan) en blijft intact. De bestemming 'Verkeer' wordt gebruikt voor zowel de openbare weg als voor het parkeerterrein met aanrijdroute op eigen terrein van ZLM. Normaliter is deze bestemming alleen van toepassing op de openbare verkeersruimte. De bestemming 'Kantoor' wordt gebruikt voor de bestaande kantoorgebouwen van ZLM met de direct omliggende ruimte. Daarbij is een strakke bouwregeling voor de bestaande gebouwen gebruikt, waardoor de flexibiliteit die wel in de eerdere bestemmingsplannen zat, is verdwenen. De bestemming 'Bedrijf' ligt op het recent verworven deel en is een overblijfsel van een in de jaren zestig ontstaan bedrijfsterrein langs de provinciale weg van Goes naar Middelburg. Inmiddels is op het noordwestelijk deel in afwijking van de bestemming een bouwmarkt gerealiseerd en op het zuidwestelijk deel is een Chinees restaurant in ontwikkeling. Voor beide plannen zijn afwijkingsprocedures gevoerd.



Figuur 3. Bestemmingsplan Goese Polder

1.4 Opbouw

Een bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding. De regels en de verbeelding vormen samen het juridische bindende gedeelte van het plan. De toelichting van voorliggend bestemmingsplan bestaat naast dit inleidende hoofdstuk uit zes hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt het plan toegelicht. Vervolgens wordt het plan in hoofdstuk 3 getoetst aan het beleid en in hoofdstuk 4 aan alle sectorale aspecten van ruimtelijke ordening. In hoofdstuk 5 wordt de wijze waarop het plan juridisch wordt verankerd, weergegeven met een beschrijving van verbeelding en regels. Hoofdstuk 6 beschrijft de handhavingsmogelijkheden op basis van het bestemmingsplan. De economische uitvoerbaarheid, de maatschappelijke toetsing van en overleg over de beoogde ontwikkeling wordt in hoofdstuk 7 behandeld.

H2. Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Het plangebied vormt een driehoekig terrein met een scherpe punt naar het zuiden, waar het plangebied raakt aan het Tiendenplein, de belangrijke rotonde bij de entree van Goes. Een zijde van het plangebied volgt de Ringbaan West, de hoofdontsluitingsroute voor de noordzijde van de stad Goes. De andere zijde is een rechte lijn over kadastrale grenzen die wordt onderbroken door het parkeerterrein van de recent gevestigde bouwmarkt die een hap uit het plangebied neemt. Aan de noordzijde vormen de bestaande ontsluiting van Mansholtlaan en Van Hogendorplaan de begrenzing. Het plangebied is circa 2 hectare groot.

In de huidige situatie ligt het bestaande kantoor van ZLM in de noordoosthoek. Het betreft een gebouw van vier verdiepingen dat aan twee kanten scharniert rond een hoger, met glasgevel bekleed stijgpunt. De twee vleugels van het gebouw zijn grotendeels in steen uitgevoerd. Door de draaiing van de gevels ontstaat aan de zijde van de Cereshof een open ruimte die nu nog als een grotendeels verharde toegangszone wordt gebruikt. Aan de noordzijde is het parkeren voor personeel en fietsparkeren georganiseerd.

De Cereshof is ooit bedacht als een straat met een cul de sac. Vanaf de kruising met de Mansholtlaan is het inmiddels eigen terrein van ZLM. De cul de sac bestaat nog. Aan de westzijde van de voormalige straat is de rest van de parkeercapaciteit georganiseerd. Het parkeerterrein bestaat uit twee delen met elk een eigen in- en uitgang. Het westelijk deel wordt gebruikt door de aangrenzende kerk de Levensbron.

Ten zuiden van de cul de sac is circa 5 jaar geleden extra kantoorruimte voor ZLM gerealiseerd in het voormalige kantoor van ZLTO, met name voor vergaderplekken en ontmoetingsruimte, maar ook voor werkplekken. Het gebied ten zuiden van dit gebouw is recent aangekocht. Er staat nog een bedrijfswoning en een bedrijfsgebouw (voormalig Vendugebouw) met achterliggende loods. De functie van bedrijfswoning vervalt volledig, maar de bestaande opstallen worden waar mogelijk hergebruikt en verbouwd. Voor de rest betreft het een oud terrein dat vrijwel volledig is verhard en is gebruikt als bedrijfsterrein.

Dit terrein sluit aan op de nieuw gerealiseerde ontsluitingsweg vanaf het Tiendenplein en die zorgt voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Goese Poort. De bouwmarkt is reeds gevestigd en nabij de entree is het Chinees restaurant Ni Hao in aanbouw. Ook de bestaande showroom voor tractoren en landbouwmachines is via een parallelweg aangesloten op de nieuwe ontsluitingsweg. Het tussenliggende gebied is nu in gebruik als boomgaard; dit loopt door tot het parkeerterrein van ZLM en kerk (zie ook figuur 2) en heeft een agrarische bestemming.

2.2 Beoogde situatie

ZLM groeit. Dat was al zo in de afgelopen 30 jaar en de verwachting is dat dat ook in de komende decennia blijft groeien. De groei van het bedrijf gaat ook gepaard met een ruimtebehoefte. De ruimtebehoefte groeit echter niet één-op-één mee, maar wordt bepaald door bedrijfsmatige keuzes om het primaire proces van verzekeren zo goed mogelijk te ondersteunen en om projectmatig initiatieven te nemen om de verzekeringslast te verlagen. De percelen ten zuiden van het bestaande kantoor zijn aangekocht en maken het mogelijk een Masterplan voor minimaal 10 jaar te maken, waarin de groei van het bedrijf kan worden gefaciliteerd. In figuur 4 is de kaart van het Masterplan opgenomen.



Uit figuur 4 wordt duidelijk dat de behoefte aan nieuwe kantoor- en ontmoetingsruimte voor het groeiende personeelsbestand wordt opgevangen in de noordoosthoek van het plangebied. Om de doorgroei van de organisatie te faciliteren wordt het hoofdgebouw uitgebreid. Enerzijds door de ruimte tussen de vleugels ter plaatse van de verharde entree meerlaags te bebouwen en anderzijds door op de begane grond de kantine om te bouwen en uit te breiden tot een bedrijfsrestaurant. Per saldo wordt de bruto vloeroppervlakte van het hoofdgebouw daardoor met de helft vergroot.

Een van de projecten om de verzekeringslast te verlagen, is het realiseren van een veiligheidspark. Door sterk in te zetten op veiligheid in en om het huis en op verkeersveiligheid met als doel het toekomstige gedrag van mensen positief te beïnvloeden wordt het aantal ongevallen beperkt en daarmee de schadelast. Doordat de schadelast beperkt wordt, kunnen ook de verzekeringspremies in de toekomst betaalbaar blijven.

Het veiligheidspark richt zich bijvoorbeeld op jongere en oudere verkeersdeelnemers. Zij krijgen een pakket aangereikt waarmee ze leren hun eigen verkeersprestaties beter in te schatten en verkeerssituaties beter te herkennen. ZLM heeft daartoe de mogelijkheden van het gebruik van bestaande parcoursen onderzocht, maar dat sloot onvoldoende aan bij de wensen van de organisatie. Op het verworven deel is een uitstekende mogelijkheid om het veiligheidspark aan te leggen.

Dit park zal enerzijds bestaan uit een (parkeer)terrein waarop verzekerden met de eigen auto onder begeleiding rijden. Op dit terrein staat een ontvangstgebouw, waar tevens instructies kunnen worden gegeven en verkeerssituaties digitaal kunnen worden gesimuleerd. Dit ontvangstgebouw wordt gerealiseerd ter plaatse van het voormalige Vendugebouw. Dit gebouw wordt gestript en deels hergebruikt. Over het gebouw wordt een overkapping van zonnepanelen gerealiseerd om te kunnen voorzien in de eigen energiebehoefte. In en om het gebouw kunnen preventietrainingen in de breedste zin van het woord worden georganiseerd. Het veiligheidspark is te bereiken via de nieuw gerealiseerde ontsluitingsweg vanaf het Tiendenplein. Op deze manier worden de verkeersstromen van en naar het veiligheidspark gescheiden van de verkeersstromen van en naar het kantoor.

De reclamepaal die in de bestaande situatie in de zuidpunt van het gebied staat wordt gemoderniseerd, passend bij het imago van ZLM. Daar hoort ook een groene invulling van het terrein bij. Hiertoe wordt de hele zone langs de Ringbaan West parkachtig ingericht. Het bestaande gebouw C4 (voormalig kantoor ZLTO) en een te realiseren paviljoen ter plaatse van de bestaande bedrijfswoning staan met de 'voeten in het park'. Het gebouw C4 en het nieuwe paviljoen bevatten voornamelijk overlegplekken.

De zone tussen het uit te breiden hoofdgebouw en het gebouw C4 wordt ingevuld als ontmoetingsplein. Daartoe wordt de bestaande constructie van de cul de sac verwijderd/aangepast. De ruimte wordt primair ingericht voor voetgangers en fietsers. Het parkeren wordt opnieuw georganiseerd. De bestaande parkeerplaats achter de fietsenstalling aan de zijde van de Van Hogendorpstraat wordt ingericht als parkeerplaats voor bezoekers. De rest van het parkeren wordt opgevangen in een rechthoekig gebied begrensd door de boomgaard, de Cereshof en een denkbeeldig doorgetrokken lijn langs de voorgevel van het gebouw C4. Binnen die rechthoek houdt de kerk haar eigendom en wordt de gebruiksovereenkomst waardoor kerk en ZLM elkaars parkeergelegenheid kunnen gebruiken in geval van een grote toeloop, bestendigd. De kerk heeft ook uitgesproken het parkeerterrein te willen inrichten op een vergelijkbare manier als ZLM.

De parkeercapaciteit wordt gemonitord. Mocht de capaciteit onder druk komen te staan, is het met dit bestemmingsplan mogelijk de parkeercapaciteit sterk te vergroten door een dek over het bestaande parkeerterrein van ZLM te plaatsen. Verder is het bij bijzondere gelegenheden met een

extra parkeerdruk mogelijk het terrein van het veiligheidspark tijdelijk als parkeerruimte te gebruiken.

Aan de westzijde van het parkeerterrein wordt op het terrein van ZLM een strook vrijgehouden om daar in de toekomst mogelijkwerijs een fietspad te realiseren; realisatie is alleen aan de orde als er ontwikkelingen plaatsvinden op het aangrenzende perceel, waar thans een boomgaard is en als de kerk daaraan medewerking verleent.

Thans worden door ZLM jaarlijks al enkele evenementen op het terrein georganiseerd. Te denken valt aan de medewerkersdag en de start van een wielerronde. Dit gebruik wordt gecontinueerd. De locatie wordt door de toevoeging van het veiligheidspark hiervoor meer geschikt met meer ruimte voor parkeren en een dubbele toegang.

H3. Toetsing aan beleid

3.1 Rijksbeleid

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een integraal kader voor het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De verantwoordelijkheid om te sturen in de ruimtelijke ordening wordt door de SVIR bij de provincie en gemeenten gelegd. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies.

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) stelt het Rijk een aantal regels voor met betrekking tot de inhoud van bestemmingsplannen. Ingezet wordt onder meer op zuinig ruimtegebruik, de bescherming van kwetsbare gebieden en op bescherming van het land tegen overstromingen en wateroverlast. Het kabinet benoemt ruim 30 nationale ruimtelijke belangen en de instrumenten om die uit te voeren. Dit rijksbeleid werkt niet direct door in onderhavig plan. De afweging vindt voor onderhavige planontwikkeling decentraal plaats.

In de Wet Voortgang Energietransitie (Wet VET) is een aansluitverbod op aardgas voor elk nieuw te bouwen gebouw opgenomen. Hiervoor geldt dat elk nieuw te bouwen gebouw, waarvoor de omgevingsvergunning na 1 juli 2018 is aangevraagd, niet op het gasnetwerk wordt aangesloten. De voorliggende bouwplannen gaan uit van de uitbreiding van een bestaand kantoorgebouw en van hergebruik van een bestaand gebouw met een duurzame schil, zodat de energiebehoefte zo laag mogelijk blijft. Nieuwe aardgasaansluitingen zijn niet aan de orde.

Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling bevat. Het gaat in dit geval om de toevoeging van meer dan 500 m² kantoorruimte in het stedelijk gebied van Goes. Daarmee is volgens vaste jurisprudentie sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en zal de zogeheten ladder voor duurzame verstedelijking moeten worden doorlopen. Omdat de nieuwe stedelijke ontwikkeling in het bestaand stedelijk gebied ligt, is alleen de onderbouwing van de behoefte relevant.

De behoefte komt voort uit de groei van de organisatie van ZLM. Om het primaire proces van verzekeren zo goed mogelijk te ondersteunen, is een uitbreiding van het aantal werkplekken nodig. Een efficiënte en attractieve bedrijfsomgeving helpt daarbij om het benodigde personeel aan te trekken en te behouden. ZLM staat al jaren aan de top van bedrijven met zeer tevreden medewerkers en wil dat graag zo houden. De behoefte kan worden opgevangen op eigen terrein; dit heeft sterk de voorkeur, omdat daarmee het primaire werkproces zo efficiënt mogelijk kan worden georganiseerd. Een volledige verplaatsing binnen het stedelijk gebied biedt geen soelaas, omdat er geen enkele plek is waar de activiteiten van ZLM gebundeld kunnen worden. Derhalve is gekozen voor doorontwikkeling op de huidige locatie. Het veiligheidspark is een bedrijfsmatige activiteit die wordt gerealiseerd in een gebied dat al in gebruik was en bestemd was als bedrijfsgebied. Hierbij is derhalve geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Geconcludeerd kan worden dat aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt voldaan.

1. In een bestemmingsplan worden nieuwe grootschalige, zelfstandige kantoren uitsluitend toegelaten in of direct aansluitend aan de binnenstad van Goes, Middelburg, Vlissingen en Terneuzen.
2. In afwijking van het eerste lid is vestiging aan toegangswegen naar het stadscentrum, dichtbij doorgaande wegen en aan de stadsranden bij de toegangswegen toegestaan indien in de toelichting bij het bestemmingsplan aannemelijk wordt gemaakt dat vestigingsruimte, mede gelet op specifieke vestigingseisen, in de centra ontbreekt.

Het gaat in dit geval niet om een nieuw zelfstandig kantoor maar om de substantiële uitbreiding van een van de grotere kantoren in Zeeland. Het bestaande kantoor is gevestigd in Goes, op korte afstand van de binnenstad en op fietsafstand van het station Goes. Binnen Goes is het Stationspark de aangewezen kantorenlocatie. Dat zou theoretisch – bij verplaatsing - het enige alternatief zijn voor de kantoorvestiging; andere locaties in de binnenstad zijn te klein.

Door de combinatie met het veiligheidspark is het plangebied verre te verkiezen boven het Stationspark. Immers het veiligheidspark biedt een goede invulling voor de geluidbelaste locatie aan het Tiendenplein en de Ringbaan West. Een ruimtelijk open en groen beeld is daardoor mogelijk. Het veiligheidspark zou voor het Stationspark een te laagwaardige functie vormen. Daarenboven worden in het veiligheidspark mensen ontvangen met de eigen auto en dan is het vanuit de stad geredeneerd beter de auto's te concentreren bij de invalsroutes van de stad. Daarmee wordt voldaan aan het tweede lid. Immers de uitbreiding vindt plaats aan de toegangswegen naar het stadscentrum, omdat er gelet op de specifieke vestigingseisen geen vestigingsruimte in het centrum is.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie #GOES 2040

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 met 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.

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.

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 stationsomgeving. Voor woningbouw is opgenomen dat de op dit moment al daartoe geoormerkte locaties waarschijnlijk voldoende ruimte bieden. Wel is er uitbreidingsruimte nodig voor werken, zorg en vrije tijd. Als nieuwe locatie voor een bedrijventerrein wordt beoogd in te zetten op de Zuidwestrand (Poel V). De Zuidostrand 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.

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.

De gemeente Goes ziet de uitbreiding van ZLM en de realisering van het veiligheidspark als een waardige invulling van een van de entrees van de stad.

Groenstructuurplan 2014- 2024

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 de gemeente 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 de gemeente 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.

In het plangebied wordt de groenzone langs de Ringbaan West doorontwikkeld met een parkachtige inrichting, waarbij de bestaande bomenstructuur langs de Ringbaan West die de groene ervaring voedt, gehandhaafd blijft. Het project levert daarmee een versterking van de groenstructuur.

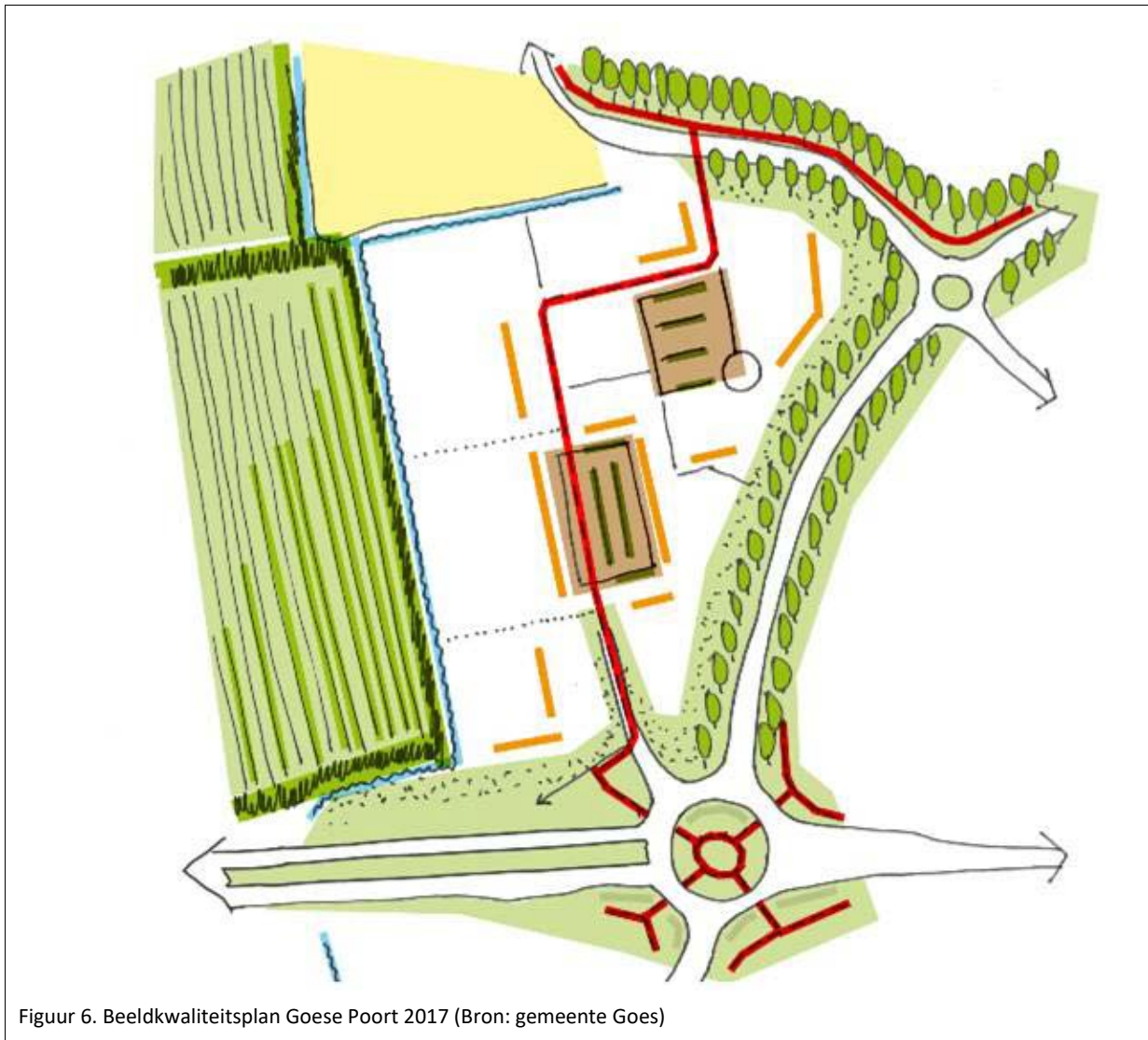
Welstandsnota

Het welstandsbeleid van de gemeente Goes is verwoord in de "Welstandsnota Goes". Het belangrijkste doel van het welstandsbeleid is het vormen van een toetsingskader voor welstand,

waarmee de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten behouden en versterkt kunnen worden. Hiervoor zijn een aantal beoordelingskaders opgesteld, waaronder enkele van gebiedsgerichte aard. Het plangebied valt onder het gebiedstype 'Representatieve bedrijventerreinen', terreinen met een vergelijkbaar bedrijfsmatig en industrieel gebruik die door hun ligging een representatieve functie hebben. In dit gebiedstype is een hoogwaardige uitstraling gewenst. Het welstandsbeleid is erop gericht een acceptabel beeldkwaliteitsniveau te behalen, zonder dat daarmee de gebruiksmogelijkheden worden beperkt. Voor deze gebieden is het bijzondere welstandsniveau van toepassing. De nieuwbouw wordt getoetst aan de welstandscriteria.

Beeldkwaliteitsplan Goese Poort

In 2017 heeft de gemeente een beeldkwaliteitsplan opgesteld voor de Goese Poort. De behoefte hieraan kwam voort uit de infrastructurele aanpassing waarbij een vijfde aansluiting op het Tiendenplein zorgde voor een nieuwe ontsluiting voor de bedrijven en kantoren. De nieuwe ontsluiting zorgt samen met de bestaande ontsluiting Mansholtlaan voor een logische interne ordening van het gebied. De gemeente Goes voorziet dat de twee ontsluitingsstructuren worden doorgekoppeld, uitsluitend voor langzaam verkeer. Daartoe wordt aan de westzijde van het bestaande parkeerterrein van ZLM een smalle strook vrijgehouden. Samen met een smalle strook op het aangrenzende terrein met de boomgaard is het dan mogelijk een fietspad te realiseren.



Figuur 6. Beeldkwaliteitsplan Goese Poort 2017 (Bron: gemeente Goes)

In de verkaveling wordt aangesloten bij de bestaande verkavelingsrichtingen en patronen. De Goese Poort krijgt een geleding waarbij de westelijke zijde wordt bebouwd met een front in de richting van de Ringbaan West en het Tiendenplein. Hiervoor bevindt zich een zone met parkeren en eventueel kleinere bebouwingsmogelijkheden parallel aan de ringbaan. De voorgenomen bebouwing van ZLM met het gebruik van het zuidelijk deel van de bestaande loods past in dit beeld.

De beleving van de Goese Poort komt voornamelijk tot stand vanaf de 's-Heer Hendrikskinderdijk, Tiendenplein en de Ringbaan West. Aan de zijde van de Ringbaan West zijn in het verlengde van de bebouwing van de ZLM kleinschalige bebouwingselementen mogelijk met een hoogte van circa 12 tot 14 meter. Hierdoor ontstaat een bijzonder ensemble van verschillende bebouwingselementen in het groen aan de buitenbocht van de Ringbaan-West. De voorgenomen bebouwing van ZLM past in dit beeld. Daarmee voldoet het plan van ZLM in grote lijnen aan het beeldkwaliteitsplan, alhoewel er destijds nog niet over een veiligheidspark werd nagedacht.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

In het GVVP wordt ingegaan op het verbeteren van bestaande verkeersknelpunten en wordt ingespeeld op de verkeerseffecten van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Er is tevens een beoordelingskader opgenomen om beleidsmatig de vinger aan de pols te houden. Beleid en toekomstige verkeerskwesaties in Goes worden aan dit kader getoetst. In het GVVP is gekozen voor een integrale benadering van alle mobiliteitsdeelnemers op basis van een geografische indeling, waardoor de visie overzichtelijk aanschouwelijk is gemaakt. Parkeren, verkeersveiligheid en fietsverkeer zijn verder verdiept in aparte nota's.

Vanuit ZLM wordt in eerste instantie ingezet op een duurzame mobiliteit. Personeel wordt actief gestimuleerd om met de fiets te komen (geschikt voor een afstand tot circa 15 kilometer met een elektrische fiets), al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer. Op het terrein is ruimte ingebouwd voor de (groei van de) fietsenstalling. Het plangebied is goed te bereiken via vrijliggende fietspaden langs de Ringbaan West die op het Tiendenplein het autoverkeer ongelijkvloers kruisen.

De context van het relatief dunbevolkte Zeeuwse achterland maakt echter dat de auto een belangrijk vervoermiddel blijft. De ontsluitingsroute voor autoverkeer ligt vast. Het kantoordeel van ZLM is via de Van Hogendorpstraat gekoppeld aan de hoofdontsluitingsweg van Goes. Daarmee is er qua structuur sprake van een passende oplossing. De intensiteit van het gebruik van de rotonde Van Hogendorpstraat-Ringbaan West wordt gemonitord, zodat er zo nodig tijdig passende maatregelen kunnen worden genomen. Het veiligheidspark is goed te bereiken via de nieuwe weg aansluitend op het Tiendenplein die ook de bouwmarkt ontsluit.

3.4 Conclusies

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat de doorgroei van ZLM en de realisatie van het veiligheidspark in het plangebied past in het beleid van rijk, provincie en gemeente.

H4. Toetsing aan sectorale aspecten

4.1 Archeologie

Archeologische sporen en resten in de bodem vormen een spiegel van duizenden jaren bewoningsgeschiedenis. Dit zogenaamde 'bodemarchief' is van maatschappelijk belang, omdat het voor het grootste deel van het verleden de enige bron van informatie is. Tegelijkertijd is dit bodemarchief kwetsbaar voor allerlei ingrepen en vormen van gebruik die nu eenmaal verband houden met wonen, werken en recreëren. Om te voorkomen dat de archeologische informatie ongezien verloren gaat, is het noodzakelijk dat gemeenten in het ruimtelijk beleid waarborgen inbouwen voor de omgang met dit bodemarchief. Dit is een uitvloeisel van het Verdrag van Malta dat in 1992 door Nederland werd ondertekend. Deze waarborgen zijn opgenomen in de Erfgoedwet, de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Daarmee is het behoud en het beheer van het bodemarchief integraal verankerd in de ruimtelijke werkprocessen van de gemeenten.

Om op gemeentelijk niveau weloverwogen keuzes te kunnen maken heeft de gemeente Goes op 15 december 2011 archeologiebeleid vastgesteld. Hiermee wil de gemeente niet alleen voldoen aan de wettelijke verplichtingen omtrent archeologie maar ook een formeel afwegingskader bieden bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het beleid, dat gebaseerd is op een analyse van de plaatselijke situatie, geeft aan wanneer archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Er wordt daarbij onderscheid gemaakt in 8 categorieën, waarvan enkele categorieën bekende archeologische waardevolle gebieden omvatten en andere een bepaalde verwachtingswaarde op archeologische vondsten weergeven. Aan elke categorie, uitgezonderd categorie 1, is een, aan oppervlakte van grondverstoring gebonden, vrijstelling voor archeologisch onderzoek gekoppeld. Bij alle categorieën, wederom uitgezonderd categorie 1, geldt in ieder geval dat geen onderzoek hoeft plaats te vinden indien de bodem niet dieper dan 40 cm wordt verstoord.

De gehanteerde categorieën zijn:

- Categorie 1: archeologisch rijksmonument; hiervoor is altijd een monumentenvergunning nodig;
- Categorie 2: terrein van archeologische waarde; geen onderzoeksplicht indien minder dan 50 m² wordt verstoord;
- Categorie 3: stads- en dorpskernen van een specifieke archeologische verwachting; geen onderzoeksplicht indien minder dan 50 m² wordt verstoord;
- Categorie 4: hoge verwachtingswaarde op archeologische vondsten; geen onderzoeksplicht indien minder dan 250 m² wordt verstoord;
- Categorie 5: matige verwachtingswaarde op archeologische vondsten; geen onderzoeksplicht indien minder dan 500 m² wordt verstoord;
- Categorie 6: lage verwachtingswaarde op archeologische vondsten; geen onderzoeksplicht;
- Categorie 7: verwachting van maritieme vondsten; hiervoor is altijd overleg met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed nodig;
- Categorie 8: archeologische vondsten worden niet verwacht; geen onderzoeksplicht.

Het plangebied valt in categorie 4. In het vigerende bestemmingsplan is op basis van die categorie aan het hele plangebied de dubbelbestemming 'Waarde Archeologie-2' toegekend. Deze dubbelbestemming wordt in dit bestemmingsplan overgenomen. Omdat gebouwen worden hergebruikt en het terrein al grotendeels is verhard, is het maar de vraag of er veel bodemverstoringen dieper dan 40 centimeter plaatsvinden. In geval van bodemverstoringen dieper dan 40 centimeter en met een omvang van meer dan 250 m² wordt ter plaatse een archeologisch onderzoek uitgevoerd.

4.2 Bodem

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 gemeente Goes is op 24 maart 2014 een Nota bodembeheer vastgesteld, aanvullend hierop is op 7 juli 2016 een Nota bodembeheer voor het Havengebied (Goese Schans) vastgesteld. Met deze twee Nota's geldt voor het hele grondgebied van gemeente Goes hetzelfde bodembeleid.

In de Nota's is opgenomen hoe binnen gemeente Goes omgegaan moet worden met grondverzet. In de Nota's zijn ook bodemkwaliteitskaarten en bodemfunctieklassenkaarten opgenomen. Gezamenlijk bepalen zij aan welke eisen grond moet voldoen wanneer deze wordt toegepast, wat de kwaliteit is van de grond wanneer deze wordt ontgraven en welke doelstelling gebruikt moet worden wanneer een bodemsanering nodig blijkt te zijn.

De bodemfunctieklassen zijn in de vastgestelde bodemfunctiekaart vastgelegd. Het doel daarvan is onder andere om te kunnen toetsen of toe te passen grond geschikt is voor de functie van een locatie maar ook om de terugsaneerwaarde in geval van een bodemsanering te bepalen.

De Nota's, bodemkwaliteitskaarten en de bodemfunctieklassenkaarten (gezamenlijk het gemeentelijk bodembeleid) zijn gebaseerd op het Besluit bodemkwaliteit, waarmee het onder voorwaarden mogelijk is om licht verontreinigde grond buiten werken als bodem te hergebruiken. In het beleid is zowel het generieke als gebiedsspecifiek beleidskader uitgewerkt. Binnen het generieke beleid gelden algemene landelijke regels/normen voor het toepassen van grond en bagger in het kader van het Besluit bodemkwaliteit. Daarbij wordt bij het toepassen van grond getoetst aan zowel de bodemkwaliteitsklasse als de bodemfunctieklasse van een locatie, waarbij de strengste (schoonste) klasse bepalend is.

Binnen het gebiedsspecifiek beleid kunnen afwijkende lokale beleidskeuzes worden gemaakt die afwijken van het generieke kader, waaronder het vaststellen van Lokale Maximale Waarden (LMW). LMW zijn gebiedsspecifieke toepassingsnormen die afgeleid zijn van de plaatselijk voorkomende concentraties en daarmee afwijken van het generieke kader. Daarbij is tevens een toetsing van o.a. milieuhygiënische risico's nodig en is het mogelijk om 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, mits sprake is van standstill op gebiedsniveau. De verhoogde LMW gelden daarbij alleen voor grond en bagger uit het eigen bodembeheersgebied. 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).

In de Nota bodembeheer staat voor de verschillende bodemkwaliteitszones aangegeven welke bewijsmiddelen (bijvoorbeeld partijkeuringen of toetsing aan de Bkk) noodzakelijk zijn bij hergebruik in diezelfde of in andere zones. Op basis van de aangetroffen concentraties is de gemeente Goes verdeeld in 3 kwaliteitszones, te weten Achtergrondwaarde, Wonen en Industrie. Daarnaast is in verband met de aanwezigheid van bepaalde slecht afbreekbare bestrijdingsmiddelen, onderscheid gemaakt tussen de gebieden met boomgaarden die respectievelijk voor en na 1980 aanwezig waren/zijn.

Op basis van de Nota bodembeheer Gemeente Goes behoort het plangebied tot de bodemkwaliteitszone 'Buitengebied en naoorlogse bebouwing'. De gemiddelde kwaliteit van de bovengrond (0-0,5 m,-mv) en van de ondergrond (> 0,5 m,-mv) valt in de klasse Achtergrondwaarde. In het noordelijk deel van het plangebied heeft vanaf 1970 een boomgaard gelegen. Hierdoor is het mogelijk dat bestrijdingsmiddelen en koper in verhoogde concentraties voorkomen in de bovengrond.

In het gebied is sprake van relatief schone grond. Op basis van de huidige bodemgegevens is de bodemkwaliteit geen belemmering voor de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan. Wanneer te zijner tijd een bouwvergunning wordt aangevraagd zal het wel noodzakelijk zijn dat (actualiserend) bodemonderzoek wordt uitgevoerd.

4.3 Water

Waterbeleid

Het streven naar een veilig, gezond en duurzaam waterbeheer staat landelijk in de belangstelling. Het landelijk waterbeleid is beschreven in het Nationaal Waterplan. Dit plan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon zoet water en diverse vormen van gebruik van water.

De gemeente Goes streeft ernaar om, in samenwerking met waterschap Scheldestromen, het watersysteem binnen haar gemeentegrenzen duurzaam in te richten en te onderhouden. Het watersysteem moet daarbij voldoen aan gestelde normen van het waterschap en de functies kunnen vervullen zoals die omschreven zijn in het Waterplan Goes. Ten aanzien van (her)ontwikkelingen voert het waterschap het beleid 'waterneutraal bouwen'. Elke ontwikkeling dient in, of in de directe nabijheid van de ontwikkelingslocatie voldoende waterbergingscapaciteit te realiseren. Hierbij moet er voldoende bergingscapaciteit zijn om een situatie met een herhalingstijd van 100 jaar te kunnen verwerken. Als uitgangspunt wordt hierbij een 10 dagen durende bui met een totale neerslag van 147 mm gehanteerd. Bij een afvoer naar het regionale watersysteem volgens de afvoernorm van het waterschap maximaal 10 mm/24 uur dient er een bergingscapaciteit van 75 mm op het afvoerend oppervlak te worden gerealiseerd. Het watervlak zelf telt hierbij ook mee als afvoerend oppervlak.

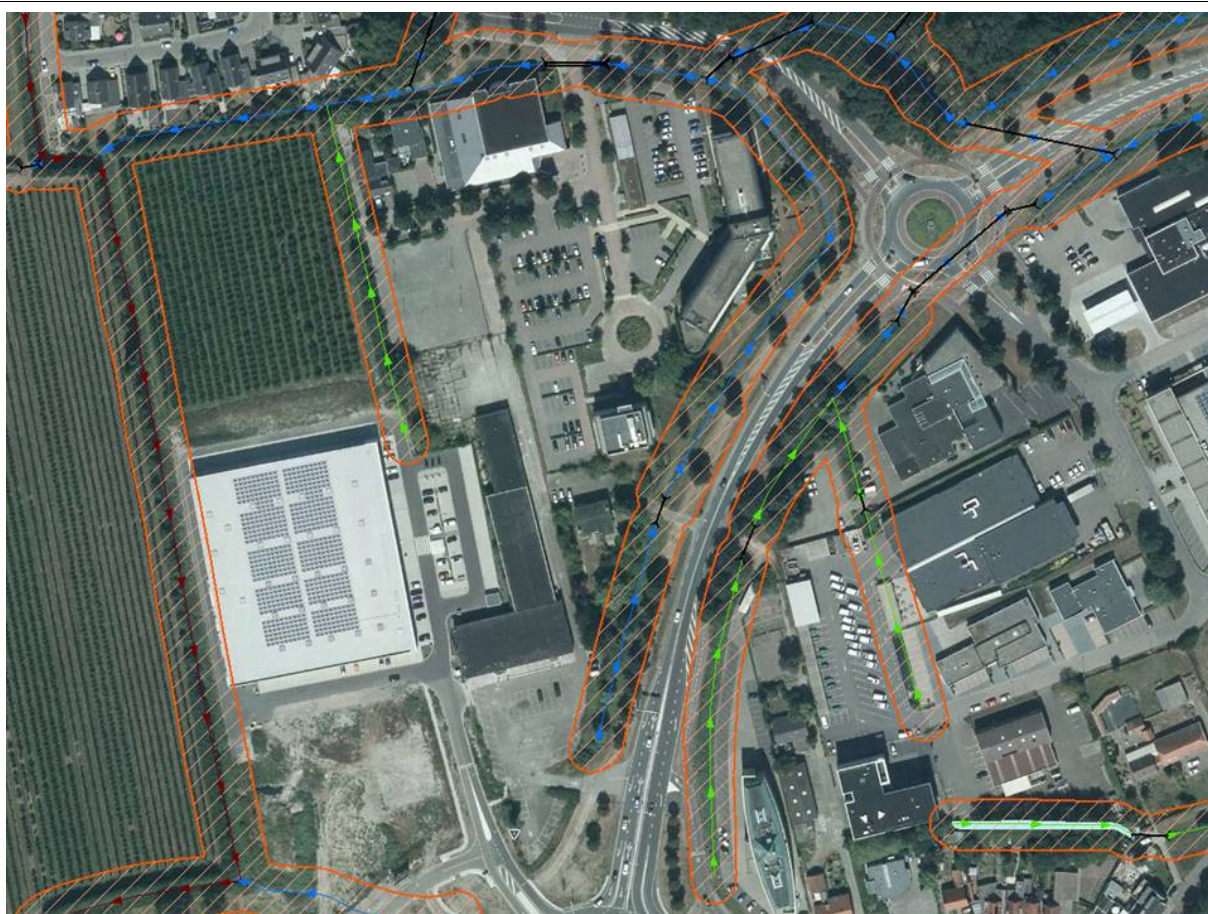
Ten aanzien van de waterkwaliteit is het beleid van het waterschap er op gericht om schoon water zoveel mogelijk in het gebied te houden en niet via de riolering naar een afvalwaterzuivering af te voeren. De beslisboom voor afkoppelen geeft aan hoe met het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering moet worden omgegaan. Hierbij dient eerst afgewogen te worden of het regenwater hergebruikt kan worden, zo niet dan dient infiltratie overwogen te worden.

Water in het plangebied

De provincie Zeeland heeft een waterkansenkaart opgesteld die is opgebouwd uit diverse themakaarten op het gebied van bodem en water. Deze themakaarten geven informatie over verschillende relevante onderwerpen ten aanzien van het water- en grondwatersysteem. Hieruit blijkt dat:

- het plangebied niet is aangemerkt als aandachtsgebied voor waterhuishouding;
- het plangebied geen zoute kwel kent;
- infiltratie niet of slechts zeer beperkt tot de mogelijkheden behoort;
- het inspanningsniveau om een stedelijke ontwikkeling tot stand te brengen, hoog is;
- in het zuiden van het plangebied de kans op wateroverlast het grootst is.

Het maaiveldpeil in het plangebied kent een verloop van circa NAP- 0,50 in het zuiden tot circa NAP - 0,10 ter plaatse van het parkeerterrein tot circa NAP-1,00 meter langs de toegang aan de Van Hogendorpstraat. Het plangebied watert af op een secundaire watergang langs de Ringbaan West. Deze watergang stroomt aan de noordzijde om het plangebied heen naar de hoofdwatgang die ten westen van de bouwmarkt in zuidelijke richting naar de Poel loopt en uiteindelijk afwatert op de Westerschelde. Langs de secundaire watergang wordt een zone van 7 meter vanaf de insteek beschermd op grond van de Keur (figuur 7). In die zone is de eenlaagse uitbreiding voor het bedrijfsrestaurant geprojecteerd. Voor de bouw hiervan is toestemming van het waterschap nodig.



Figuur 7. Legger oppervlaktewater

Waterberging

Het verhard oppervlak verandert per saldo niet door het onderhavig plan ten opzichte van de huidige situatie. In de huidige situatie is de zone langs de secundaire watergang onverhard en is de rest van het terrein vrijwel volledig of bebouwd of verhard. Deze verhouding blijft intact. In het plan wordt de loods achter het Vendugebouw afgebroken en wordt nieuwbouw voor het kantoor gepleegd op een bestaand verhard parkeerterrein. Het bebouwd oppervlak verandert daardoor nauwelijks. Op een reeds verhard terrein wordt een parcours voor het veiligheidspark aangelegd met meer aandacht voor groen dan nu het geval is; de kwaliteit neemt daardoor toe, maar het verhard oppervlak neemt niet zienderogen af. Per saldo wordt verandert de verhouding tussen bebouwd en verhard niet of nauwelijks, zoals onderstaande tabel laat zien. Er hoeft derhalve geen nieuw open water te worden aangelegd. De overkapping met zonnepanelen en het parkeerdek zijn in de onderstaande tabel buiten beschouwing gelaten, de overkapping vindt plaats boven verhard terrein en hierdoor verandert de waterbergingsopgave niet.

	Huidige situatie	Na realisatie	Vershil
Dakoppervlak	3.880 m ²	3.850 m ²	-30 m ²
Onverhard (ZLM park)	3.250 m ²	3.250 m ²	0 m ²
Onverhard	12.870 m ²	12.900 m ²	+30 m ²
Totaal	20.000 m ²	20.000 m ²	0 m ²

Vanuit het perspectief van het voorkomen van wateroverlast wordt bij de inrichting van de buitenruimte rekening gehouden met de verandering van het klimaat. Het plangebied wordt

klimaatbestendig ingericht. Nieuwe bebouwing wordt daar waar kan voorzien van groene daken; hierdoor wordt de af te voeren hoeveelheid water minder en wordt de afstroom vertraagd.

Waterkwaliteit

Het bestaande gebied rond het kantoor is gescheiden gerioleerd. De regenwaterriolering sluit aan op de duiker ter plaatse van de Cereshof / Van Hogendorpstraat. Dit kan in stand blijven voor de toekomstige situatie (gebied is en blijft afgekoppeld). De verharding in het veiligheidspark wordt deels als open verharding uitgevoerd, zodat het water direct de bodem in kan zakken en voert deels oppervlakkig af naar de groenzone aan de oostzijde van het plangebied. De groenzone fungeert als tijdelijke buffer met een koppeling naar de watergang langs de Ringbaan West.

De bebouwing wordt gerealiseerd met duurzame materialen, zodat hemelwater volledig gescheiden van het vuilwaterriool kan worden afgevoerd. De voorziene groene daken zorgen ook voor een betere waterkwaliteit.

Conclusie

Aan het waterschap is wateradvies gevraagd, een verplicht onderdeel van de procedure. Dit wateradvies wordt in bijlage 1 opgenomen. In bijlage 1 is de watertoetstabel ingevuld.

4.4 Verkeer en parkeren

De benodigde hoeveelheid parkeervoorzieningen kan worden afgeleid uit de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' van het CROW (publicatie 381). Er wordt onderscheid gemaakt in type gemeenten, type gebieden en type activiteiten. Goes valt in de categorie matig stedelijk, het plangebied ligt in het gebiedstype 'rest bebouwde kom' en de activiteiten vallen voor wat betreft het kantoordeel onder kantoor zonder baliefunctie en voor wat betreft het veiligheidspark is het bedrijfsverzamelgebouw aangehouden. In onderstaande tabel zijn uitgaande van deze indeling de te gebruiken kentallen opgenomen: minimum en maximum conform publicatie 381 en parkeernorm conform de bijlage in het Parkeerbeleidsplan 2009-2020 van de gemeente Goes. Tevens is aangegeven de daarbij behorende verkeersgeneratie.

Activiteit	Parkeerkentallen per 100 m ² bvo			Verkeersgeneratie per 100 m ² bvo	
	min	max	norm	min	max
Kantoor	1,8	2,3	2,0	6,3	8,1
Bedrijfsverzamelgebouw	1,6	2,1	1,7	6,5	8,2

Parkeren

Het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlakte van de kantoren stijgt van circa 5.200 m² naar circa 8.400 m². Uitgaande van de parkeernormen dienen op het terrein voor de kantoorfuncties dan 168 parkeerplaatsen beschikbaar te zijn. Het gebouw ten behoeve van het veiligheidspark krijgt in de nieuwe opzet een oppervlakte van circa 840 m². Daarvoor zijn conform de norm 15 parkeerplaatsen nodig. In de nieuwe opzet zijn in totaal 240 parkeerplaatsen direct te realiseren, waarvan 40 voor bezoekers. Dit is ruim voldoende. Er is sprake van dubbelgebruik met de kerk, omdat de parkeerbehoefte van de kerk zich met name 's avonds en in het weekend voordoet, terwijl de parkeerbehoefte van ZLM zich vooral op werkdagen overdag manifesteert. Alleen tijdens hoogtijdagen door de week, zoals bid- en dankdag, is er sprake van overlap. In de overeenkomst is opgenomen dat ZLM gedurende die dagen minder activiteiten plant en ook het terrein van het veiligheidspark beschikbaar heeft voor parkeren. Parkeren vormt daarmee derhalve geen belemmering.

Verkeer

Door de toename van de kantoorruimte en de realisatie van het veiligheidspark groeit de verkeersgeneratie van 327 naar 584 motorvoertuigbewegingen per etmaal volgens de minimale kentallen danwel van 421 naar 749 motorvoertuigbewegingen per etmaal volgens de maximale kentallen. Deze toename is in beginsel op te vangen op het wegennet, waarbij de rotonde Van Hogendorpstraat-Ringbaan West maatgevend is. Het zal vooral afhangen van de spitsintensiteit of er afwikkelingsproblemen ontstaan. Flexibele arbeidstijden helpen enorm om ook in de spits de verkeersafwikkeling te optimaliseren. De situatie op de rotonde wordt gemonitord, zodat bij te zware spitsintensiteiten ingegrepen kan worden. Dat gebeurt in overleg tussen ZLM (arbeidstijden) en gemeente (eventuele fysieke aanpassingen).

4.5 Ecologie

Natuurbeleid

De Wet natuurbescherming kent drie categorieën beschermde soorten:

1. alle van nature in Nederland in het wild levende vogels worden beschermd volgens het beschermingsregime van de Vogelrichtlijn;
 2. soorten beschermd volgens de Habitatrichtlijn, het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn. Tot deze streng beschermde soorten behoren onder meer alle vleermuissoorten, boomkikker, heikikker, poelkikker, rugstreeppad, kamsalamander, gladde slang, drijvende waterweegbree, bever, noordse woelmuis, pimperlblaauwtje, gevlekte witsnuitlibel, groene glazenmaker en de platte schijfkoren.
 3. 'andere soorten': soorten uit de soortgroepen zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten die vanuit nationaal oogpunt bescherming behoeven.
- Voor alle beschermde diersoorten geldt dat het verboden is ze te doden of te vangen en de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van deze dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen. Voor de eerste twee categorieën geldt bovendien dat het verboden is eieren te rapen of opzettelijk te vernielen en de dieren opzettelijk te verstoren. Voor de beschermde plantensoorten geldt dat het verboden is ze in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te onwortelen of te vernielen.

De Wet natuurbescherming ziet tevens toe op de bescherming van Natura 2000-gebieden. Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties.

In het provinciaal beleid zijn verder gebieden aangewezen die behoren tot het Natuur Netwerk, een netwerk dat ervoor moet zorgen dat natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied verbonden zijn, waardoor een groot aantal soorten en ecosystemen kunnen voortbestaan.

Gebiedsbescherming

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn het Veerse Meer op een afstand van minimaal 3,5 kilometer, de Oosterschelde op een afstand van minimaal 3,6 kilometer, Westerschelde & Saeftinghe op minimaal 6,9 kilometer en Yerseke en Kapelse Moer op minimaal 8,1 kilometer. Effecten op deze gebieden zijn op voorhand vrijwel volledig uit te sluiten vanwege de afstand. Het enige effect dat op die afstand een rol zou kunnen spelen is de stikstofuitstoot.

Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) beslist dat de Programmatische Aanpak Stikstof niet ten grondslag mag worden gelegd aan de toestemming-

verlening voor activiteiten die leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied. Voor nieuwe bestemmingsplannen geldt de verplichting voor de gemeenteraad om te beoordelen of als gevolg van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen relevante stikstofdeposities kunnen optreden ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden¹. Daarbij speelt de huidige staat van stikstofbelasting een belangrijke rol.

In dit geval kan stikstof vrijkomen op grond van drie mogelijke bronnen:

- A. De toename van het aantal verkeersbewegingen van en naar de locatie met gemotoriseerd vervoer;
- B. De verwarming en koeling van gebouwen met gas (of olie);
- C. Bouwwerkzaamheden, bijvoorbeeld aan- en afvoer van materiaal of grondverzet.

Vanuit de Wet natuurbescherming is het verschil tussen de beoogde en de bestaande (of onherroepelijk vergunde) situatie relevant. Per saldo is het verschil tussen de beoogde en bestaande situatie voor de drie bronnen als volgt:

- A. Het aantal verkeersbewegingen van en naar het gebied met gemotoriseerd vervoer neemt conform paragraaf 4.5 toe met maximaal 328 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Een deel van deze extra bewegingen wordt afgewikkeld via de nieuwe ontsluitingsweg met aansluiting op het Tiendenplein (69 bewegingen) en een deel via de route Van Hogendorpweg-Ringbaan West (259 bewegingen). De route wordt berekend tot het punt waar het extra verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld, dit is in dit geval op de N256.
- B. De nieuwe bebouwing (uitbreiding kantoor, paviljoen, ontvangstruimte) wordt gerealiseerd zonder gasaansluiting en wordt verwarmd en gekoeld met behulp van een warmtepomp. De bestaande af te breken loods en de bestaande bedrijfswoning die wordt omgebouwd tot paviljoen worden gestookt met fossiele brandstoffen. Per saldo neemt de stikstofuitstoot als gevolg hiervan af.
- C. Voor de bouwactiviteiten worden tijdelijk bouwwerkzaamheden verricht die leiden tot een tijdelijke toename van stikstofuitstoot door vervoer van en naar de bouwlocatie en door het gebruik van materieel op de bouwlocatie. Dit tijdelijke effect is gesimuleerd door uit te gaan van 10 extra middelzware voertuigbewegingen per etmaal die 50-50 worden verdeeld over de twee bovengenoemde routes.

In Aeries (zie bijlage 2) is de niet realistische worst case situatie ingevoerd, waarbij bouwverkeer en de extra motorvoertuigbewegingen als gevolg van de toename van activiteiten zijn toegevoegd. Er is geen rekening gehouden met de vermindering van uitstoot als gevolg van de verbeterde isolatie en ruimteverwarming van de nieuwbouw. Uit de bijlage blijkt dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn. Daarmee is met zekerheid te stellen dat er geen sprake kan zijn van een significant negatief effect op een Natura 2000-gebied. Een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is derhalve niet nodig.

Soortbescherming

Voor het plangebied is een quick scan flora en fauna uitgevoerd. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 3. Hieruit blijkt het volgende:

- Vleermuizen (Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis en Laatzvlieger) komen voor in het studiegebied en in het plangebied. Verwacht wordt dat de groensingel langs de Ringbaan West wordt gebruikt als vliegroute. Deze vliegroute blijft volledig in tact. Voordat de woning wordt omgebouwd tot paviljoen, zal gecontroleerd worden of er dagverblijven van vleermuizen zijn.
- In het studiegebied en plangebied komen broedvogels voor. De beplanting kan een functie hebben voor de Ransuil, waarvan het nest jaarrond beschermd is. Omdat er geen hoog opgaande

¹ Ministerie BZK, Factsheet Woningbouwplannen, stikstof en Natura 2000-gebieden

beplanting in de groenzone wordt verwijderd is er ook geen risico dat een eventueel nest van de Ransuil wordt 'geraakt'. De sloop vindt sowieso buiten het broedseizoen (15 maart – 15 juli) plaats. Er zijn dan geen nadelige gevolgen te verwachten.

- Watervogels komen wel voor in het studiegebied, maar niet in het plangebied.
 - Mogelijk komen enkele amfibieën (tabel 1) in lage aantallen voor in het plangebied, met name in de groensingel die evenwel intact blijft. Er zijn dan ook geen nadelige gevolgen te verwachten.
 - Er worden geen waterlopen gedempt, dus er is geen effect op vissen.
 - Beschermde ongewervelden en beschermde vaatplanten komen niet in het plangebied voor.
- Negatieve effecten op beschermde soorten zijn derhalve te voorkomen door buiten het broedseizoen te werken en voor de sloop te controleren op de aanwezigheid van vleermuizen. Ecologie vormt derhalve geen belemmering voor de planvorming.

4.6 Milieuzonering

De brochure "Bedrijven en milieuzonering 2009" van de VNG bevat voor verschillende activiteiten een milieuzonering. Deze milieuzonering is gebaseerd op richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, geluid, stof en gevaar. Deze afstanden gelden tussen de grens van de bestemming en gevels van (geprojecteerde) woningen. Er worden in dit plan dienstverlenende activiteiten mogelijk gemaakt tot en met milieucategorie 2. Ook het huidige gebruik bij evenementen is te scharen in milieucategorie 2; een evenementenhal valt in de brochure "Bedrijven en milieuzonering 2009" immers in milieucategorie 2. De richtafstand behorende bij milieucategorie 2 is 30 meter in een rustige woonwijk en 10 meter in een gemengde omgeving.

De afstand tussen omliggende gevoelige bestemmingen (Wonen) en de bestemmingsgrens bedraagt overal ruim meer dan 30 meter, behalve in het geval van de woning aan de Mansholtlaan naast de kerk. De afstand tussen de voorgevellijn van de woning en de bestemmingsgrens Dienstverlening bedraagt hier 19 meter. Ter plaatse is echter alleen een parkeerterrein toegestaan, conform de huidige situatie. Ook een parkeerterrein valt volgens de VNG-brochure onder milieucategorie 2 op basis van geluid. Omdat er sprake is van een gemengde omgeving met een woning in een werkgebied, is de afstand groter dan de richtafstand van 10 meter. Milieuzonering vormt dan ook geen belemmering voor de planvorming.

4.7 Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industriellawaai door middel van zonering. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moeten deze aspecten worden getoetst. In dit geval worden geen geluidsgevoelige bestemmingen toegevoegd. De enige bestaande geluidsgevoelige bestemming, te weten een bedrijfswoning is wegbestemd. Er is derhalve geen onderzoek nodig naar de geluidsbelasting van de omliggende wegen en van het spoor.

De toename van het aantal motorvoertuigbewegingen van en naar de locatie is niet van dien aard dat de geluidbelasting op de toeleidende wegen met meer dan 2 dB toeneemt. Er is derhalve geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh. Geluid vormt geen belemmering voor de planvorming.

4.8 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. Eén van de elementen daarvan is dat projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) aan de concentraties, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. De Ministeriële Regeling, verder aan te duiden als de Regeling NIBM, geeft voor een

aantal categorieën van projecten een (getalsmatige) invulling aan de NIBM-grens. Het gaat onder meer om woningbouw- en kantoorprojecten. Bijlage 3A van de Regeling NIBM geeft aan, in welke gevallen een nieuwe kantoorlocatie in ieder geval NIBM is, te weten:

- ≤ 100.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- ≤ 200.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Het gaat in dit geval om een toename van de bruto vloeroppervlakte aan kantoren van 5.000 m² bvo naar maximaal 10.000 m² bvo, ofwel ruim onder de NIBM-grens. De beoogde ontwikkeling valt derhalve, naar analogie, onder het 3% criterium waardoor het aangemerkt kan worden als zijnde NIBM. Dit betekent dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

4.9 Externe veiligheid

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. Kantoren met een omvang van meer dan 1.500 m² bvo, zoals in het geval van ZLM, zijn kwetsbare objecten. In deze paragraaf wordt de invloed van de specifieke invulling van dit plan getoetst in relatie tot de aanwezige risicobronnen.

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. In een ruime omtrek zijn geen Bevi-Inrichtingen gelegen en binnen het plangebied worden geen risicovolle inrichtingen mogelijk gemaakt.

Transportbronnen

De rijksweg A58 en de provinciale weg N256, waarover een dusdanige hoeveelheid gevaarlijke stoffen wordt vervoerd dat deze voor externe veiligheid relevant zijn, liggen op een afstand van 2.600 resp. 360 meter. De beleidsvisie externe veiligheid Zeeland stelt in bijlage 4: *“Voor de verantwoording in het kader van RO-besluiten wordt uitgegaan van de 1% letaliteitsafstand D5 als deze groter is dan 1.500 meter. Als de D5 kleiner is dan 1.500 meter wordt de 1% letaliteitsafstand F1,5 gebruikt met een maximum van 1.500 meter. In Zeeland zal bovenstaande benadering ook gevolgd worden.”* Het plangebied heeft geen significante invloed op het groepsrisico van de A58.

Voor de N256 is het maatgevende scenario het transport van LPG. Het invloedsgebied behorend bij dit scenario bedraagt 355 meter. Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied en de weg is derhalve niet relevant. Het plangebied ligt evenmin in het invloedsgebied van een gemeentelijke weg die is aangewezen als transportroute gevaarlijke stoffen (besluit van 23 november 2017).

De spoorlijn Vlissingen-Bergen op Zoom ligt op circa 900 meter van het plangebied. Over het spoor kunnen toxische gassen worden getransporteerd. Het invloedsgebied van een toxische wolk bedraagt 4.000 meter. Overeenkomstig artikel 7 van het Bevt is een beperkte verantwoording van het groepsrisico nodig. Het groepsrisico als gevolg van het spoor in Goes is hoog met een ruime overschrijding van de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt af door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising met het spoor, waardoor er minder kans op ongevallen is. Verder wordt in

2020 het systeem voor automatische treinbeïnvloeding (ATB -vv) uitgevoerd, waardoor eveneens de kans op ongevallen afneemt. Vanuit de planvorming rond ZLM is geen invloed op de risicobron uit te oefenen. De afstand is ook te groot om in het plangebied maatregelen te treffen voor de bestrijding of de beperking van de omvang van de ramp.

In geval van een ramp op de spoorweg is het de vraag in hoeverre het mogelijk is voor personen om zich vanuit het kwetsbare object (kantoor) in veiligheid te brengen. Het kantoor wordt uitgebreid van circa 5.200 m² naar circa 8.400 m². Dit gaat gepaard met een toename van het aantal werknemers van 250 naar pakweg 400. Het groepsrisico neemt hierdoor zeer beperkt toe, zeker als in ogenschouw wordt genomen dat tussen het plangebied en het spoor een hele woonwijk is gelegen. De werknemers zijn zelfredzame personen. Door de uitbreiding van het terrein van ZLM met het Veiligheidspark verdubbelt het aantal vluchtwegen. Vanuit het kantoor is het niet meer alleen mogelijk om via Cereshof en de Van Hogendorpstraat te vluchten, maar ook via het Tiendenplein. Deze vluchtweg voert weliswaar in eerste instantie dicht naar het spoor maar biedt daarna wel de gelegenheid om via de N256 in noordelijke richting te vluchten. Geconcludeerd kan derhalve worden dat het plangebied geen significante invloed heeft op het groepsrisico.

Vaarwegen waarover significant transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt zijn in de omgeving van het plangebied niet aanwezig. Het plangebied ligt niet in het invloedsgebied van een in het Bevt aangewezen transportroute over water.

In het plangebied zijn geen buisleidingen gelegen. Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van risicovolle leidingen.

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

4.10 M.e.r.-plicht?

Op grond van de Wet milieubeheer is het verplicht ten aanzien van plannen, gevallen, activiteiten en besluiten die (mogelijk) grote gevolgen kunnen hebben voor het milieu, een procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen. De m.e.r. is bedoeld om milieubelangen meer expliciet af te wegen bij het opstellen van plannen en het uitvoeren van projecten.

Sinds 7 juli 2017 zijn gemeenten verplicht om een expliciet besluit te nemen over het al dan niet opstellen van een milieueffectrapport (MER). Het besluit hoeft niet separaat te worden gepubliceerd, maar moet wel worden opgenomen in het besluitvormingsproces van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning. Het besluit moet worden gebaseerd op een door de initiatiefnemer op te stellen aanmeldingsnotitie. De aanmeldingsnotitie is opgesteld en aangeboden aan het bevoegd gezag.

Mede op basis van de bevindingen in dit hoofdstuk van deze toelichting is geconcludeerd dat er geen passende beoordeling en geen MER hoeft te worden opgesteld.

H5. 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.

Het bestemmingsplan Goese Poort ZLM kan gekarakteriseerd worden als een globaal eindplan. In een beperkt aantal bestemmingen wordt enige mate van vrijheid geboden om binnen de bestemmingen te ontwikkelen. Het bestemmingsplan biedt ZLM de ruimte om de onderneming uit te bouwen, mede met maatschappelijk relevante activiteiten, zoals het veiligheidspark.

5.2 Toelichting op de bestemmingen

Inleidende regels

In artikel 1 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. In artikel 2 wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

Bestemmingsregels

Het plangebied is bestemd met de bestemming *Dienstverlening*. Daarbinnen is mogelijk gemaakt kantoorruimte, baliefuncties, maatschappelijke activiteiten en bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 2. Detailhandel en horeca zijn slechts ondergeschikt toegestaan tot maximaal 40 m² vloeroppervlak. Daarvan uitgezonderd is een bedrijfsrestaurant, dat niet vrij toegankelijk is voor derden. Op het bestaande parkeerterrein is uitsluitend parkeergelegenheid toegestaan. Op de verbeelding zijn twee zones weergegeven met een verschillende maximale hoogte en een verschillend bebouwingspercentage. Hiermee wordt onderstreept dat de bouwmassa zich vooral moet concentreren rond het bestaande hoofdgebouw aan de noordzijde.

Specifieke regelingen zijn opgenomen voor de reclamezuil in de zuidpunt van het plangebied, voor de overkapping met zonnepanelen boven het voormalige Venduhuis en voor het parkeerterrein waarop het voor een deel (buiten het zicht van de aangrenzende woning en op het eigendom van ZLM) mogelijk is een parkeerdek te realiseren, teneinde de parkeercapaciteit te vergroten.

Op de gronden die zijn aangewezen als archeologisch waardevol gebied is de bestemming *Waarde archeologie* - 2 gelegd. In dit artikel is opgenomen wat er in dit gebied is toegestaan. Tevens is opgenomen dat een er een omgevingsvergunning noodzakelijk is indien er werkzaamheden op onderhavige gronden verricht dienen te worden. Ook deze bestemmingsregeling is overgenomen van het vigerende gemeentelijk beleid.

Algemene regels

Het doel van de antidubbeltelbepaling in artikel 5 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. In artikel 6 zijn de algemene bouwregels opgenomen ten aanzien van bestaande maten en het overschrijden van bouwgrenzen. Ook bevat dit artikel de regeling om voldoende parkeergelegenheid te realiseren. Artikel 7 bevat (verbods)bepalingen opgenomen over het gebruik van in dit plan begrepen gronden. In artikel 8 zijn de afwijkingsregels opgenomen. Deze afwijkingen betreffen het overschrijden van bebouwingsgrenzen, geringe afwijkingen van het bestemmingsplan en een ontheffing voor het oprichten van antennes en masten. Artikel 9 bevat de mogelijkheid om af te wijken en bestemmingsgrenzen over maximaal 5 meter te verschuiven voor een betere realisering. Artikel 10 schrijft de procedure bij wijziging voor en in artikel 10 is de strafbepaling opgenomen. De algemene regels zijn niet anders dan elders in Goes wordt gehanteerd.

Overgangs- en slotregels

Artikel 12 heeft betrekking op 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 13 ten slotte bevat de naam waaronder de regels van dit bestemmingsplan kunnen worden aangehaald: "Goese Poort ZLM".

H6. Handhaving

6.1 Inleiding

De gemeenteraad heeft tot taak bestemmingsplannen vast te stellen voor het grondgebied van de gemeente. In elk bestemmingsplan wordt het door de gemeente gewenste ruimtelijke beleid voor een bepaald gebied vertaald. Een nieuw bestemmingsplan legt de bestaande ruimtelijke kaders vast en bepaalt de grenzen waarbinnen planologische ontwikkelingen mogelijk zijn. Het biedt de gemeente een actueel beleidsmatig en juridisch toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen en initiatieven in een specifiek gebied.

Om de kwaliteit van de bebouwde en onbebouwde leefomgeving te behouden en te verbeteren, is het noodzakelijk dat na het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan ook zorggedragen wordt voor de handhaving daarvan. Het uitblijven van handhavend optreden tegen de overtreding van regels die in een bestemmingsplan worden gesteld aan de bebouwing en inrichting van gronden, leidt tot rechtsongelijkheid en vermindert het vertrouwen van de burger in het gemeentebestuur.

6.2 Handhaving bestemmingsplannen

Onder handhaving wordt verstaan het nemen van maatregelen om de naleving van wettelijke voorschriften te bevorderen. Handhaving betreft dus niet alleen het daadwerkelijk repressief optreden tegen overtreders met behulp van sanctiemiddelen. Daaraan voorafgaand is het gewenst dat er heldere en hanteerbare regels zijn, het verschaffen van inzicht in die regels - zodat een ieder het vanzelfsprekend acht zich aan de gestelde norm te houden - en het houden van toezicht op de naleving ervan. Een eerste vereiste voor een goede handhaving is derhalve een bestemmingsplan met handhaafbare regels. Dat wil zeggen regels die zodanig zijn opgesteld dat deze in de toetsingspraktijk goed hanteerbaar zijn.

Voorlichting en preventief optreden vormen de basis voor een effectief handhavingsbeleid. Een goede informatievoorziening draagt bij aan een verbetering van de naleving van bestemmingsplannen. Hoewel sanctionering in de meest optimale situatie niet nodig zou moeten zijn, zullen zich in de praktijk altijd gevallen voordoen waarin achteraf opgetreden moet worden tegen illegale situaties. In veel gevallen besluit het college van burgemeester en wethouders een overtreding gedwongen te laten beëindigen en daartoe zo nodig wettelijke dwangmiddelen te gebruiken, zoals het toepassen van bestuursdwang of het opleggen van een last onder dwangsom.

6.3 Handhavingsbeleid

De doelstelling van handhaving is het bereiken van goede naleving van wettelijke regels. Handhaving is een beginselplicht, welke door middel van het voeren van een transparant beleid ingezet moet worden als instrument voor de naleving van de regels, om hiermee een leefbare en veilige woonomgeving te garanderen voor de inwoners van de gemeente. Het bureau Toezicht en Handhaving van de afdeling Vergunningen en Handhaving is, namens het college, belast met het toezicht op de naleving van onder meer de ruimtelijke regelgeving. Deze taak wordt zo veel mogelijk consistent en stelselmatig uitgevoerd, zodat aan de beginselen van behoorlijk bestuur zoals rechtszekerheid, rechtsgelijkheid en zorgvuldigheid kan worden voldaan.

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.

H7. Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Wanneer met een juridisch-planologisch plan een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, wordt een anterieure overeenkomst getekend. Daarin worden de verplicht verhaalbare kosten ingevolge de Wro, zoals de risico's voor planschade en de aanwezigheid van bodemverontreiniging, op de initiatiefnemer verhaald.

Het kostenverhaal is voor de gemeente daarmee anderszins verzekerd. Er hoeft derhalve geen exploitatieplan opgesteld te worden. Het plangebied is al in eigendom van de initiatiefnemer. Daarmee is de economische uitvoerbaarheid in voldoende mate verzekerd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Wettelijk vooroverleg

Op basis van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt het bestemmingsplan in vooroverleg gezonden naar de provincie Zeeland, de veiligheidsregio en waterschap Scheldestromen.

Ontwerpbestemmingsplan

De gemeente betreft de bevolking bij de voorbereiding van plannen op ruimtelijk gebied. Het ontwerp van het bestemmingsplan wordt daartoe 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kunnen door een ieder zowel mondelinge als schriftelijke zienswijzen naar voren worden gebracht.