

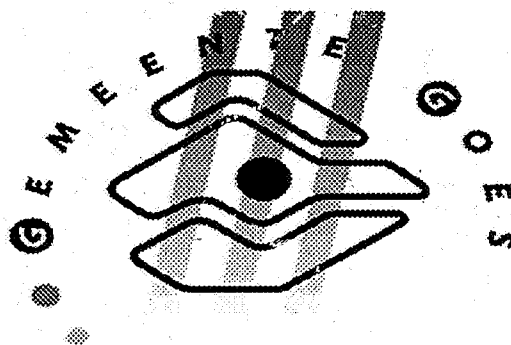
**ONHERROEPELIJK  
GOEDGEKEURD**

**TOELICHTING EN VOORSCHRIFTEN**

**BEHORENDE BIJ HET**

**BESTEMMINGSPLAN**

**"STATIONSPARK"**





**TOELICHTING EN VOORSCHRIFTEN**

**BEHORENDE BIJ HET**

**BESTEMMINGSPLAN**

**"STATIONSPARK"**



**TOELICHTING**, behorende bij het bestemmingsplan "Stationspark" te Goes.

### **INLEIDING**

Op het terrein, direct ten zuiden van het NS-station, aan de Fruitlaan was tot voor enkele jaren de fruitveiling gevestigd.

Ten gevolge van ruimteproblemen, mede in verband met centralisering van een aantal regionale veilingen, heeft de veilingvereniging deze lokatie verruild voor een lokatie buiten de Goese gemeentegrenzen.

Het aldus vrijgekomen terrein werd, met uitzondering van een gedeelte waarop nog twee bij de veiling ingebruik zijnde loodsen aanwezig zijn, door de gemeente aangekocht met het oogmerk daaraan een nieuwe hoogwaardiger bestemming/invulling te geven.

Bij het voorbereiden van een dergelijke herbestemming spelen een groot aantal factoren een rol. Niet alleen de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, met name de aanwezigheid van het bus- en NS-station in de directe omgeving is daarbij van belang, maar ook diverse andere vestigingsfactoren bepalen de ontwikkelingspotenties.

### **GELDENDE BESTEMMINGSPANNEN**

- Plan in onderdelen 1954 (gedeeltelijk), vastgesteld door de raad van de gemeente Goes op 8 juni 1954 en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Zeeland op 15 maart 1955, nummer 1399/11 3e afdeling;
- Partieel Plan Zuid-Oost 1958 (gedeeltelijk), vastgesteld door de raad van de gemeente Goes op 11 juni 1958, nummer 19 en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Zeeland op 4 november 1958, nummer 2234/357 3e afdeling;
- Partieel Plan Zuid-Oost 1961 (gedeeltelijk), vastgesteld door de raad van de gemeente Goes op 16 augustus 1961, nummer 8 en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Zeeland op 8 juni 1962, nummer 2851/214 3e afdeling;
- Partieel Plan Zuid-Oost 1964 (gedeeltelijk), vastgesteld door de raad van de gemeente Goes op 21 oktober 1964, nummer 15 en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Zeeland op 23 maart 1965, nummer 707/264, 4e afdeling bur. RO.

### **LIGGING/BEGRENZING/MOBILITEITSPROFIEL**

Het plangebied ligt aan de zuidzijde van de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen, ter hoogte van het NS-station en het daaraan grenzende P+R terrein. Aan de westzijde wordt het gebied begrensd door de Van Hertumweg. Deze weg vormt een belangrijke hoofdverbinding met de binnenstad. De Fruitlaan aan de zuidzijde van het plangebied vormt met de A.Fokkerstraat in westelijke richting één van de elementaire hoofdontsluitingen van het gebied Goes-Zuid. In oostelijke richting vormt de Fruitlaan de hoofdverbinding met het streekziekenhuis en is verder van belang voor de bereikbaarheid van met name het oostelijk deel van de Zak van Zuid-Beveland. De aan de oostzijde van het plangebied grenzende Kloetingseweg vormt één van de belangrijke fietsverbindingen tussen de binnenstad en het zuidelijk deel van Goes.

## **BEREIKBAARHEID**

Gelet op de ligging van het plangebied is sprake van een optimale bereikbaarheid, zowel met de auto in zijn algemeenheid als met het openbaar vervoer in het bijzonder. Wordt vervolgens gelet op de functie die Goes op velerlei gebied vervult, met name ook voor de regio, dan moet geconcludeerd worden dat het busvervoer van groot belang is. Juist vanwege die regionale functie mag echter de bereikbaarheid per auto niet uit het oog worden verloren. Het is een bijzondere opgave bij het volgen van een vervoersbeleid daarin een passend evenwicht te vinden.

Een deel van het auto- en busvervoer is gericht op de woon/werksituatie via treinvervoer op bovenregionaal en landelijk niveau. Ten behoeve daarvan zijn in het noordelijk stationsgebied voorzieningen getroffen in de vorm van een busstation en een P+R terrein.

Omdat verwacht wordt dat op termijn en wel binnen de planperiode behoefte zal zijn aan haltering voor het openbaar (bus)vervoer is binnen het plangebied bij de bestemming "Uit te werken Maatschappelijke Doeleinden" ruimte voorzien voor een P+R terrein aan de zuidzijde van de spoorlijn, een en ander in combinatie met de doortrekking van de voetgangerstunnel onder het spoor. In die context past, zodra de mogelijkheid zich op dat punt aandient, eveneens een bereikbaarheid van het NS-station per bus via het plangebied. Alsdan zal blijken of de mogelijkheden die nu in het plan zijn opgenomen voldoende zijn. Het lokatiebeleid ten aanzien van het plangebied, waarbij het bereikbaarheidsprofiel een grote rol speelt, is enerzijds deels gericht op centraal parkeren waar de mogelijk zich daartoe voordoet. Vandaar de nadruk op de versterking van de P+R-functie. Anderzijds kan niet ontkend worden dat vanwege de sterke regionale binding van de lokatie een daadwerkelijke reële behoefte gevoeld wordt voor parkeren op eigen terrein. Dat brengt overigens ook de planopzet met zich mee. Maar daar is nu eenmaal voor gekozen. De consequenties daarvan moeten onder ogen gezien worden. Het blijft echter steeds een afwegen van wens en werkelijkheid.

Op een enkele plaats, onder andere bij het reeds gerealiseerde Agrarisch Opleidings Centrum, is centraal parkeren geïntroduceerd. Zoals gezegd zal ook binnen de nog uit te werken bestemming tegen het spoor en bij de geplande spoortunnel worden voorzien in parkeren op een centraal punt.

De lokatie heeft overigens op zich zelf voldoende kwaliteit om de vervoerskeuze ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer in positieve zin te beïnvloeden. Met dat gegeven als uitgangspunt is bewust niet voor gekozen voor een groeiproses op dit punt. Alleen schaarste zal de uiteindelijke keuze feitelijk kunnen beïnvloeden. Mede omdat het openbaar vervoer in de regio van een laag niveau is en, gelet op de recente ontwikkelingen op dit gebied, wellicht ook zal blijven, kan als vaststaand worden aangenomen dat het landelijk en met name het voor de randstad gepropageerde mobiliteitsbeleid in een gebied met een puur regionale functie als het onderhavige niet kan worden gehanteerd.

## **PLANOPZET**

De ruimtelijk/stedebouwkundige opzet van het plan is mede ingegeven door programmatische randvoorwaarden.

Een hoge bebouwingsdichtheid (stedelijk milieu) had aanvankelijk de voorkeur, maar bleek uiteindelijk zowel op korte als op langere termijn niet realiseerbaar. Dat zou teveel brutovloeroppervlak betekenen voor de Zeeuwse/Goese situatie in deze bestemmingscategorie. Ten deze zij verwezen naar de reeds eerder genoemde Kolpronrapportage. Evenmin mogen, gelet op de marktsituatie, de aan de gang zijnde ontwikkelingen aan de noordzijde van het stationsgebied verstoord worden door een te concurrerende ontwikkeling binnen dit plangebied.

Een belangrijk voordeel van de realisering van solitaire kantoren is dat men daarvoor vaak niet afhankelijk behoeft te zijn van een belegger. Er wordt dan gebouwd naar behoefte op particulier initiatief. Bovendien is de soort marktvraag een belangrijke factor, de identiteit en het bescheiden brutovloeroppervlak per vestiging.

De open bebouwingsstructuur en stedenbouwkundige opzet van het plan sluit wat beeldvorming betreft meer aan op het bestaande zuidelijk stadsdeel dan op de, stedelijke, centrumstructuur. Die keuze is uiteindelijk ingegeven door de realiteit van vraag en aanbod en de wens arbeidsintensieve bedrijven te situeren op stationslokaties.

Om meerdere redenen kan verdichting in de huidige opzet op korte termijn niet plaats vinden. Indien op langere termijn daaraan wel behoefte zou ontstaan dan kan en zal daarop binnen de aanwezige mogelijkheden worden ingespeeld, een en ander ten koste van privéterrein en/of parkeerruimte. Het maximaal wenselijke, het stedelijke milieu, is derhalve alleen op langere termijn realiseerbaar.

Gesteld kan worden dat het hier gaat om een uniek gebied. Op eenvoudige wijze kan worden ingespeeld op en een combinatie worden bewerkstelligd tussen de verschillende vervoersmogelijkheden. Met name deze "dubbele" bereikbaarheid is een van de belangrijke dragers voor de verdere ontwikkeling van het plangebied, omdat in de Zeeuwse verhoudingen de auto, mede vanwege het ontbreken van een adequate vorm van openbaar vervoer op het platteland. Alleen door belangrijke inspanningen kan het openbaar vervoer in de Goese regio worden verbeterd. Slechts wanneer ieder die daarbij betrokken is daartoe bereid is kan het stationsgebied als regionaal vervoersknooppunt beter tot ontwikkeling gebracht worden.

#### PLANOVERSCHRIJDENDE BELANGEN

Op dit moment vinden - hoofdzakelijk met de fiets - een zeer groot aantal verkeersbewegingen plaats in noord-zuidrichting over de bestaande spoorweg-overgangen. Deze zijn met name gericht op het openbaar vervoer in het noordelijk stationsgebied. De opnemings van het plangebied in het openbaar vervoersnet zoals in het voorgaande reeds is aangegeven zal een zichtbare verschuiving van die verkeersbewegingen veroorzaken. Dat zal de verkeersafwikkeling op de spoorwegovergangen zeer ten goede komen. De spoorlijn vormt dan wat dat betreft niet langer een barrière. De doortrekking van de spoortunnel zal daaraan tevens een niet geringe bijdrage leveren.

Een dergelijke wijziging in de openbaar vervoerssituatie legt een positieve claim op de bestaande woonwijk en het bedrijventerrein, maar opent tevens mogelijkheden die benut kunnen c.q. moeten worden bij de ontwikkeling van nieuwe uitbreidingsgebieden. Met name gaat het daarbij om Oostmolenpark, Overzuid en De Poel II. Zowel de overheid in zijn algemeenheid als de openbaar-vervoersmaatschappijen zullen daarop dienen in te spelen.

#### ONTSLUITINGSSTRUCTUUR

In tegenstelling tot wat daarover in de Nota Ruimtelijke Ordening Gemeente Goes 1990 is gesteld wordt het plangebied via een diagonale structuur ontsloten. Deze is gebaseerd op het ontwikkelingsmodel dat het resultaat is van de stedenbouwkundige analyse van Kolpron. Zie hierna.

De westelijke ontsluiting is geprojecteerd tussen het zuidelijk stationsgebied en de Van Hertumweg. De oostelijke ontsluiting verbindt het zuidelijk stationsgebied met de Fruitlaan.

## **BELEIDSNOTA'S**

### **I. De Nota Ruimtelijke Ordening Gemeente Goes 1990.**

In het kader van de totstandkoming van deze nota is een aantal functies verkend die mogelijk op het voormalige veilingterrein kunnen worden toegestaan c.q. gewenst zijn.

Een veelheid van functies blijkt mogelijk te zijn. Daarbij wordt de nadruk gelegd op de functie "bijzondere doeleinden", onder te verdelen in onder andere kantoren en scholen. De aanwezige bedrijfs- en woonfuncties kunnen zonder meer worden gehandhaafd.

### **II. Rapport K.F.K./Kolpron Design**

In opdracht van de gemeente heeft Kolpron studie verricht naar de meest gewenste ontwikkeling van het stationsgebied in zijn totaliteit. Dus niet alleen voor het plangebied, maar tevens voor het noordelijk stationsgebied. Voor het gehele stationsgebied geeft deze studie een goed beeld van de potenties in functionele en ruimtelijke zin.

#### **Ontwikkelingsmodel**

In het rapport wordt er op gewezen dat in een ideaaltype stations-omgevingsmodel het station in het brandpunt van radiale verkeersassen ligt die verschillende functiegebieden van elkaar scheiden.

Het radiale ontwikkelingsmodel, dat goed op de Goese situatie is te projecteren, gaat uit van:

- korte, directe loop- en fietsverbindingen van en naar het station;
- goede oriëntatie: einddoel is zichtbaar vanuit de startpositie;
- tweezijdige ontwikkeling van de spoorzone door middel van achter-ingang van het station en een doorlopende infrastructuur (tangenciaal);
- radiaal voor- en natransport;
- verzorgde inrichting van het openbaar gebied, met name de radialen, zonder fysieke belemmeringen.

In het algemeen wordt opgemerkt dat het beïnvloedingsgebied van het station door middel van radiale routes met zo'n 50% vergroot kan worden ten opzichte van een orthogonaal wegensstelsel. In het stationsgebied waar het hier om gaat is een deel van deze radiale structuur al aanwezig, zij het minimaal ontwikkeld. Ook de tangenciale ring om het station en over het spoor is in potentie aanwezig, echter de hiërarchie van wegen en kruisingen en de hieruitvolgende oriëntatie laten te wensen over.

#### **Toedeling bestemmingscategorieën**

Op basis van de spreiding van de bestemmingscategorieën en de eventuele menging daartussen in de directe omgeving van het stationsgebied, is een indicatieve toedeling gemaakt. Deze heeft betrekking op de voor de structuur van de stad wenselijke bestemmingen voor de segmenten in het ontwikkelingsmodel.

Als resultaat van het onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden van onder meer het plangebied zijn op de functievelen "kantoren, wonen en winkels" de functionele mogelijkheden en de ruimtelijke randvoorwaarden geschetst. Tevens is door middel van een ruimtelijk onderzoek een sterkte-zwakte analyse opgesteld met het doel de ontwikkelingspotenties nader te definiëren.

In de integratie worden de functionele ontwikkelingsmogelijkheden in relatie gebracht met de ruimtelijke potenties van de lokatie. Op deze wijze worden de functies in samenhang toebedeeld aan de stationsomgeving op de plek waar ze optimaal bijdragen aan de kwaliteit van de totaalontwikkeling en waar ze als functie eveneens optimaal tot uitdrukking komen.

In functionele zin kan geconcludeerd worden dat de stationsomgeving ruimte biedt aan de functies "werken, wonen en winkelen", waarbij voor wat betreft het plangebied de nadruk ligt op de functies "werken en wonen". Met name wordt op dit punt gedacht aan solitaire kantoorfuncties bedoeld voor eigenaar/gebruiker, eventueel gecombineerd met woonfuncties ten behoeve van een effectieve vorm van sociale veiligheid. In relatie tot het jaarlijks te verwachten afzettempo en de pieken daarin (gegeven de beperkte dynamiek op de Goese kantorenmarkt) sluiten kantorenfuncties met een oppervlak van ongeveer 2000 m<sup>2</sup> op dat aspect goed aan.

#### **BESTEMMINGEN**

Vanuit voormelde optiek zijn de woningen aan de Kloetingseweg en de Fruitlaan als zodanig bestemd. Voor een deel van de woondoeleinden aan de Fruitlaan is een wijzigingsbevoegdheid voor burgemeester en wethouders opgenomen op basis waarvan aan die gronden respectievelijk de bestemmingen "bedrijfsdoeleinden" en "maatschappelijke doeleinden" kan worden gegeven.

De bestaande bedrijven aan de oostzijde van het plangebied en de nog in gebruik zijnde loodsen van de veiling in het centrale deel van het plangebied zijn als zodanig ingepast en hebben derhalve de bestemming "bedrijfsdoeleinden" gekregen. Daarbij geldt voor de loodsen van de veiling in het centrale deel van het plangebied een subbestemming "opslag". Door middel van een beschrijving in hoofdlijnen is aangegeven naar welke invulling binnen deze bestemming wordt gestreefd. Bovendien is in een Staat van Inrichtingen geregeld welke bedrijven concreet kunnen worden toegestaan binnen deze bestemming.

Voor het plandeel waarop de loodsen van de veiling nog aanwezig zijn is bewust afgezien een dubbelbestemming. Het wordt in de gegeven situatie het meest zinvol geacht het huidige gebruik (opslag) feitelijk te bestemmen, mede omdat geen zicht bestaat op verwerving van die onroerende goederen binnen de planperiode. Wel is voor dat deel een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van "woondoeleinden", "maatschappelijke doeleinden", "verkeersdoeleinden" en "groenvoorzieningen".

Aan het plandeel waar, zoals hiervoor omschreven, een hoogwaardige herinvulling is voorzien is de bestemming "maatschappelijke doeleinden" gegeven. Ook hier is door middel van een beschrijving in hoofdlijnen aangegeven op welke wijze die doeleinden worden nagestreefd. In de omgeving van de achtertoegang van het NS-station is, mede om reden van sociale veiligheid, op bepaalde plaatsen een woonfunctie ingebracht.

Op het plandeel dat nog eigendom is van de Nederlandse Spoorwegen en dat eveneens voor herinvulling in aanmerking komt is deels een gedetailleerde bestemming "verkeersdoeleinden" gelegd en deels een "uit te werken bestemming Maatschappelijke doeleinden". Binnen dit deel van de betreffende bestemming wordt eveneens een woonfunctie opgenomen. Daarmee kan te zijner tijd adequaat worden ingespeeld op de situatie die dan is ontstaan.

De hoofdontsluitingsstructuur is, voorzover gelegen op reeds door de gemeente verworven gronden, aangegeven door middel van een bestemming verkeersdoeleinden.

Op verschillende plaatsen zijn in het plan enkele nieuwe c.q. vervangende groengebieden opgenomen. Enkele bestaande gebieden zijn als zodanig bestemd. Met name dient in dit verband gewezen te worden op het groengebied met waterpartij ten zuiden van de westelijke ontsluitingsweg. Als gevolg van inspraakreacties zal dit gebied niet voor bebouwing worden benut.

Tot slot is aan de gronden die benut worden voor de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen de bestemming Spoorwegdoeleinden gegeven.

## **MILIEU-SITUATIE**

Het onderstaande heeft geen betrekking op het oostelijk deel van het plangebied. Dat deel omvat een bedrijfsbestemming en enige woonbestemmingen die hoofdzakelijk slechts continuering van het huidige gebruik mogelijk maken.

Uit bodemonderzoek is bekend dat in sommige delen van het plangebied verontreinigende stoffen in concentraties boven de C-waarde aanwezig waren. Met uitzondering van het perceel dat de nu nog aanwezige koelhuizen omvat, het groengebied aan de westzijde en het spoorwegemplacement, zijn de verontreinigingen volledig verwijderd. Zodra de koelhuizen worden afgebroken en dit planonderdeel een andere functie krijgt, zal ook hier de resterende bodemverontreiniging worden verwijderd. Voorshands is er geen gevaar voor de volksgezondheid of het milieu. Evenmin wordt de realisering van de omringende nieuwe bestemmingen er door beperkt. Naar de omvang en de ernst van de verontreinigingen in het groengebied en het (voormalige) spoorwegemplacement zal eerst nader onderzoek moeten worden gedaan.

Voor de aanwezige geluidniveaus tengevolge van wegverkeer, railverkeer en industrielawaai vanwege bronnen, aanwezig in de directe omgeving van het plangebied zij verwezen naar het rapport Akoestisch Onderzoek Bestemmingsplan "Stationsgebied-Zuid".

Voor de onmiddellijke omgeving van de koelhuizen moet rekening worden gehouden met geluid afkomstig van de ventilatoren. Deze situatie zal voortduren tot het moment waarop aan de koelhuizen of, na sloop, aan de grond een andere functie wordt gegeven.

De koelhuizen zijn voorzien van ammoniakinstallaties. Deze leveren echter geen gevaar op voor de gebruikers of bezoekers van functies in het plangebied.

De fundering van de wegen rondom het plangebied zijn berekend op het verkeer dat van deze wegen gebruik maakt, zodat niet verwacht mag worden dat trilling-hinder zal optreden tengevolge van dit verkeer.

Voor oppervlaktewaterverontreiniging van de in het plangebied aanwezige vijver zijn geen aanwijzingen. Een visuele inspectie van deze vijver doet verwachten dat daarin slechts regenwater aanwezig is.

In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen bronnen van luchtverontreiniging of bronnen die tot stankhinder kunnen leiden.

De treinen die langs de noordzijde van het plangebied het transport van gevaarlijke stoffen verzorgen en het tijdelijk parkeren van deze treinen aan de noordzijde van het plangebied vormen een risicofactor binnen nader in het plan aangegeven zones. De (bouw) activiteiten binnen deze zones worden, zolang de geschetste situatie voortduurt, beperkt op de daarvoor geëigende wijze.

Rekening houdend met de aard en de omvang van de nieuwe situatie kan gesteld worden dat de aanwezigheid van de nieuwe bestemmingen niet de oorzaak zal mogen zijn van onevenredige milieuhinder voor de bestemmingen in de omgeving.

## **SOCIALE VEILIGHEID**

Gebieden als de onderhavige vragen om een specifieke benadering op het punt van sociale veiligheid. Bij de planopzet is daarmee op adequate wijze rekening gehouden.

Door toepassing van het radiaalmodel ontstaat er met de geprojecteerde straat van circa 160 m lengte zonder bochten vanaf de Van Hertumweg een goed doorzicht naar het concentratiepunt, het zuidelijk stationsgebied. Deze westelijke ontsluiting ligt in een gebied met veel groenvoorzieningen. Aandacht zal moeten worden besteed aan goede openbare verlichting, waarmee met name in dit deel gedacht kan worden aan extra verlichting, hetzij door de vestiging van bepaalde functies, hetzij door extra openbare verlichting.

Bij de beschrijving in hoofdlijnen bij de bestemming maatschappelijke doeleinden is voor deze aspecten een inspanningsverplichting opgenomen. Zoals reeds gezegd worden in de omgeving van het concentratiepunt tevens woon- en andere publieksfuncties voorgestaan. De aanwezigheid van "sociale ogen" is daar gewenst.

Overigens mag niet uit het oog worden verloren dat wonen in zo'n gebied enerzijds positief is vanwege de aanwezigheid van openbaar vervoer, maar anderzijds is de plek geïsoleerd van andere woonwijken en daardoor te klein als zelfstandig woongebied. Programmatisch zal een gering aantal woningen gebouwd kunnen worden. Het karakter van de woonfunctie zal een gestapelde moeten zijn. Een juiste afstemming van het een op het ander is hierbij een noodzaak.

#### **ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

Ten deze wordt verwezen naar de exploitatieopzet die als bijlage bij dit plan is gevoegd.

#### **MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID**

Het voorontwerp van dit plan heeft in het kader van de toepassing van de gemeentelijke inspraakverordening gedurende veertien dagen voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens die periode bestond de mogelijkheid zowel schriftelijk als mondeling te reageren op de beleidsvoornemens die in het plan zijn neergelegd. Bovendien is op 4 juli 1991 een bijeenkomst gehouden waar gelegenheid werd geboden nader van gedachten te wisselen over het voorontwerp. Van beide mogelijkheden is ruimschoots gebruik gemaakt. Er zijn 8 schriftelijke reacties binnengekomen, waarvan 2 met een lijst van respectievelijk 66 en 29 handtekeningen. Op de inspraakbijeenkomst waren ongeveer 30 personen aanwezig.

Alle reacties hadden met name betrekking op de voorgestane aantasting van het groengebied oostelijk van de Van Hertumweg, alsmede op de als gevolg van de invulling van dat gebied onveiligere verkeerssituatie voor de fietser en voetganger. Het groengebied heeft volgens de insprekers een essentiële waarde voor de omgeving en zelfs voor de gehele wijk Zuid.

Aan het eind van de bijeenkomst is de conclusie getrokken dat met een kantorenpark uitsluitend op het voormalige veilingterrein kan worden ingestemd, mits voldoende verkeersveilige voorzieningen worden getroffen. Grote bezwaren blijven bij de insprekers bestaan tegen herinvulling met kantoren van het bewuste groengebied.

Een en ander heeft geleid tot nadere afweging van het al dan niet benutten van dat gebied voor bebouwing. De conclusie is getrokken dat, zeker in eerste aanleg, het ten zuiden van de westelijke ontsluitingsweg gelegen groengebied met waterpartij niet bebouwd dient te worden. Dat plandeel wordt derhalve gehandhaafd in ongeveer de huidige toestand. Met de Stichting Buurtwerk Goes-Zuid is het vorenstaande doorgesproken.

In een schriftelijke reactie geven de Nederlandse Spoorwegen aan dat het voorontwerp niet voldoet aan de meest elementaire voorwaarden voor een goed functionerende achtertoegang van het station. Met name woningbouw en een sociaal veilig klimaat in de directe stationsomgeving, ontbreken.

In een afzonderlijke paragraaf "sociale veiligheid" is aan die opmerking in deze toelichting aandacht besteed.

#### VOOROVERLEG

Het voorontwerp van het plan is ingevolge artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening 1985 voorgelegd aan de hieronder genoemde instanties. De ontvangen opmerkingen en het gemeentelijk commentaar daarop zijn achtereenvolgens verwoord.

##### N.V. Delta Nutsbedrijven

(brief van 29 december 1992, kenmerk 555 Lge/AvR/HJ)

- geen opmerkingen.

##### Waterschap Noord- en Zuid Beveland

(brief van 13 januari 1993, kenmerk 4108/92-4309/92)

- geen aanleiding tot het maken van op- of aanmerkingen.

##### Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden- en Noord-Zeeland

(brief van 13 januari 1993, kenmerk 20/secr/pa/mg)

- In grote lijnen bestaat waardering voor de planopzet, een bedrijven-annex kantorenterrein van een hoogwaardige kwaliteit, gelegen op een A-lokatie. Echter, door het stellen van te hoge eisen aan potentiële vestigingskandidaten kan de snelheid van gronduitgifte nadelig worden beïnvloed waarmee een spoedige realisering van het plan wordt belemmerd. Daarbij wordt met name gedacht aan de eisen als geïntegreerd computergebruik, kleine en geavanceerde productieapparatuur, nadruk op serieproductie, productie met een hoge toegevoegde waarde enz. Daarnaast kan het opnemen van dergelijke criteria in het bestemmingsplan de flexibiliteit van het plan beperken. In overweging wordt gegeven een en ander enigszins te nuanceren.

Het gaat hier om een terrein met een zodanige nadruk op kwaliteit ten opzichte van kwantiteit dat, ook na heroverweging, de gestelde eisen als redelijk moeten worden ervaren. Bovendien blijkt in de praktijk bij de uitgifte van de grond dat deze eisen geen belemmering vormen. Er bestaat derhalve geen aanleiding de gevraagde nuancering aan te brengen.

- Volledige instemming kan worden betuigd met het uitgangspunt dat bestaande bedrijvigheid positief is bestemd en dat detailhandelsvoorzieningen zijn beperkt tot motorvoertuigen, boten en caravans.

Van deze opmerking is kennis genomen.

- Toegestane bedrijfsactiviteiten zijn gebonden aan een staat van inrichtingen. Deze staat is helaas zeer beperkt van opzet; slechts een relatief gering aantal bedrijfsactiviteiten is toelaatbaar. Juist om die reden wordt het noodzakelijk geacht dat in de voorschriften een vrijstellingsregeling wordt opgenomen voor niet in de staat genoemde activiteiten.

Een dergelijke vrijstellingsregeling is vanuit flexibiliteitsoverwegingen nuttig en is dan ook in de voorschriften opgenomen.

- Wat betreft de mobiliteitsnormen, zoals opgenomen in artikel 4, lid 2 onder b, is gesteld dat te vestigen functies enerzijds een matige tot intensieve arbeidsintensiteit moet kennen en bezoekersgevoelig moet zijn, terwijl anderzijds slechts rekening wordt gehouden met een geringe parkeerbehoefte. In de toelichting is echter reeds duidelijk signaleerd dat vanwege het ontbreken van een adequate vorm van openbaar vervoer in de Zeeuwse situatie "de bereikbaarheid per auto niet uit het oog mag worden verloren". Gepleit wordt dan ook voor voldoende parkeercapaciteit, zeker zolang maatregelen gericht op verbetering van het openbaar vervoer niet het gewenste effect hebben gesorteerd.

De filosofie van de planopzet is nadrukkelijk, juist vanwege de ligging van het plangebied, ingegeven door de mobiliteitsproblematiek. Vanuit dat gegeven is het vanzelfsprekend dat dit in de voorschriften tot uitdrukking komt. Alles overziende en daarbij tevens lettend op de Zeeuwse situatie, bestaat de sterke indruk dat de gestelde voorschriften niet onredelijk zijn.

#### Ministerie van Economische Zaken

(brief van 25 februari 1993, kenmerk 048-09B4.B93)

- Het is bekend dat in overleg met de provinciale subcommissie de visie met betrekking van de ontwikkeling van dit gebied is gegroeid. Met diverse overheidspartijen heeft hierover overleg plaats gevonden. Daarbij speelt de aard van de lokatie een rol. In het kader van het mobiliteitsbeleid is een stationslokatie een specifieke lokatie. In het ontwerp-bestemmingsplan wordt hier weinig aandacht aan besteed. Vanuit de economische discipline wordt een afgewogen beleid voorgestaan in het kader van de mobiliteit. Geadviseerd wordt hieraan aandacht te besteden.

De voorschriften zijn het resultaat van een gedegen afweging tussen een verscheidenheid aan invalshoeken. Ook de bereikbaarheid en de mobiliteit maken daarvan deel uit. De voorschriften geven thans het maximaal haalbare aan op dit punt. In de toelichting is op dit onderdeel nog nadrukkelijker ingegaan dan aanvankelijk.

- In vergelijking met de aanvankelijk opzet is sprake van een hogere ambitie wat de functies betreft. Zowel de toelichting als de beschrijving in hoofdlijnen gaan hierop in. In het plangebied "De Poel II" wordt tevens de vestiging van hoogwaardige bedrijven voorgestaan. Verzocht wordt nader in te gaan op de positionering van het thans voorliggende plangebied ten opzichte van "De Poel II".

Het plan kenmerkt zich door twee hoofdbestemmingen, maatschappelijke doeleinden en bedrijfsdoeleinden. Bij de eerste ligt de nadruk hoofdzakelijk op kantorenfuncties met ondergeschikte bedrijfsfuncties, waarbij met name de bezoekersgevoeligheid een rol speelt. In De Poel II is dat juist andersom, zodat wat dat betreft op zich reeds sprake is van een duidelijk verschil in benadering.

Ten aanzien van de in het plan opgenomen bedrijvenbestemming moet worden opgemerkt dat het hier een bestaand terrein betreft waar geen bouwgrond meer beschikbaar is. Er doen zich daar derhalve geen nieuwe ontwikkelingen voor. De bestaande bedrijven zijn als zodanig ingepast, terwijl voorts in beperkte mate uitwisseling van bedrijfsfunctie op basis van de staat van inrichtingen mogelijk is gemaakt. Daarbij zijn met name ook eisen gesteld op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit die toegespitst zijn op de ligging van het terrein. Daarmee wordt een duidelijk onderscheid gemaakt met de op De Poel II voorgestane bedrijfsvestigingen.

Nederlandse Spoorwegen

(brief van 23 maart 1993, kenmerk Mr P/281/18178)

- Verzocht wordt betrokken te worden bij de nadere uitwerking van de bestemming "maatschappelijke doeleinden" als bedoeld in artikel 5 van de voorschriften. Met name de in de toelichting genoemde sociale veiligheid en de nadere invulling van het gebied vergen nadere afstemming tussen de gemeente en de NS. Ook de wens van de gemeente met betrekking tot de ontwikkeling van het Zuidplein (busstation, P+R terrein e.d.) zal in de uitwerking nader overleg met NS vereisen.

Aan dit verzoek zal zeer nadrukkelijk worden tegemoet gekomen.

- Met betrekking tot het geschetste doortrekken van de spoortunnel wordt er op gewezen dat er mogelijk een ongewenste kruising kan ontstaan met de tevens in het plan aangegeven oost-west-verkeersverbinding aan de zuidzijde van het spoor. Een vrijleggen van de verschillende vervoersstromen heeft, mede gezien de plannen tot het verplaatsen van het openbaar vervoersnet naar het plangebied, een duidelijke voorkeur. Bij de doortrekking van de spoortunnel dient tevens aandacht te worden besteed aan het creëren van een logische voetgangersverbinding naar de stoomtreinhalte. Wellicht is het te overwegen naast het fietspad ten zuiden van de spoorbaan een vrijliggend voetpad aan te leggen.

Als eerste wordt opgemerkt dat de plannen niet gericht zijn op het verplaatsen van het openbaar vervoersnet naar de zuidzijde van het spoor. Er wordt naar gestreefd ook aan de zuidzijde van het spoor haltering te doen plaatsvinden. Verder voert het thans te ver uitspraken te doen over de nadere detaillering van de verschillende in het plan opgenomen bestemmingen. Wel zal, zoals eerder gesteld en zodra dat aan de orde is, overleg plaats vinden met alle betrokkenen.

- Indien een deel van het emplacement voor andere dan spoorwegdoeleinden in gebruik wordt genomen, moet voor de afwerking ruimte gereserveerd worden (welke dan tevens kan dienen als onderhoudsweg). Deze strook dient in elk geval buiten de bovenleidingsportalen te vallen en ca. 6 meter breed te zijn.

Deze gronden vallen binnen de nader uit te werken bestemming "maatschappelijke doeleinden". Bij de nadere uitwerking zal met dit aspect rekening worden gehouden.

Provinciale Planologische Commissie

(brief van 6 juli 1993, afdeling subcommissie SGB)

- ALGEMEEN

De aanpak van het stationsgebied uitmondend in een bestemmingsplan wordt gewaardeerd. Het gaat hier om een, in Zeeuwse verhoudingen, toplokatie met goede ontwikkelingsmogelijkheden. De aanzet van het plan is goed te noemen. Voldoende inzicht in de motivering van de keuzes die zijn gemaakt ontbreekt echter nog. Op een aantal onderdelen dient het plan nader te worden aangevuld c.q. te worden toegelicht. Over deze aspecten is de afgelopen tijd enige malen, zowel ambtelijk als bestuurlijk, met de gemeente van gedachten gewisseld. Verzocht wordt de resultaten van deze gedachtenwisselingen in het plan te verwerken.

In het plan is het resultaat van de verschillende overlegsituaties op een aantal punten zeer nadrukkelijk verwoord en verwerkt.

- INRICHTING

Geconstateerd wordt dat qua functies veel mogelijkheden worden geboden. Dit in tegenstelling tot de ruimtelijke vormgeving en inrichting. Het hoofddoel dient te zijn: een ruimtelijke mogelijkheid en reservering voor vestiging van kantoren, bedrijven en voorzieningen, die in het kader van de huidige opvattingen en huidige inzichten van het zogenaamd locatie- en mobiliteitsbeleid, op deze Zeeuwse toplocatie gewenst zijn. De planopzet en inrichting in het zuiden van het plangebied sluit meer aan bij de daar achter gelegen woonwijk dan bij de directe omgeving van het station. Ruimtelijk worden de in dit gebied aanwezige potenties nog onvoldoende benut. Met name de praktische mogelijkheid van een, op termijn, verregaande stedelijke verdichting is onvoldoende gewaarborgd.

In de toelichting is onder andere bij het onderdeel Planopzet een nadere uiteenzetting gegeven van de mogelijkheden en onmogelijkheden die het plangebied in het kader van verscheidene invalshoeken, met name mobiliteit, bereikbaarheid, stedelijke verdichting, biedt. Geconcludeerd kan worden dat van de in het gebied aanwezige potenties een, inderdaad naar Zeeuwse begrippen, een optimaal gebruik wordt gemaakt.

- OPENBAAR VERVOER

Dit onderdeel dient in nauwe relatie met het voorgaande te worden gezien. In de toelichting wordt melding gemaakt dat zodra de mogelijkheid zich voordoet de bereikbaarheid van de achterzijde van het NS-station per bus via het plangebied zal worden geregeld. De benodigde ruimtelijke reservering en noodzaak dient in overleg met de ZWN te worden bepaald. Er wordt op gewezen dat een en ander direct bij de planontwikkeling moet worden betrokken. De resultaten van het overleg met de ZWN kunnen in de toelichting worden vermeld.

Regelmatig vindt overleg plaats met de ZWN over de verschillende vervoersproblematieken. Haltering binnen dit plangebied maakt daarvan ook deel uit. De definitieve overeenstemming daarover is nog niet verkregen. Een en ander is mede afhankelijk van de effectuering van de doortrekking van de spoortunnel. Op beide onderdelen zijn de onderhandelingen op dit moment nog niet in een afrondend stadium terecht gekomen.

- KANTOREN

Het ontwerp-bestemmingsplan gaat uit van solitaire kantoren met open ruimten. Nader zal gemotiveerd moeten worden of een gespreide dan wel een geconcentreerde bebouwing wordt nagestreefd. Een visie waarom op deze locatie solitaire kantoren voorgestaan wordt ontbreekt. Afgevraagd wordt of het goed benutten van deze stationslocatie voor arbeidsintensieve functies niet vraagt om een meer geconcentreerde opzet dan wel een opzet waarbij op termijn mogelijkheden voor verdichting worden opgehouden. Reeds eerder heeft de gemeente het vestigingsbeleid en de vestigingslocaties binnen Goes aan de commissie kenbaar gemaakt. Het lijkt juist dat beleid in de toelichting te verwoorden.

Hiervoor is reeds weergegeven dat in de toelichting nadrukkelijker nog is weergegeven het spanningsveld tussen enerzijds het maximaal benutten van de unieke stationslocatie als knooppunt van arbeidsintensieve en hoge bezoekers-aantrekkende functies en anderzijds de schaal en omvang van het terrein in de Zeeuwse regio. Alles afwegend, mede op basis van de aan het plan ten grondslag liggende onderzoeksrapporten, moet de conclusie worden getrokken dat met het in het plan neergelegde beleid de mogelijkheden zo optimaal mogelijk zijn benut.

- LOCATIEBELEID/PARKEREN

Hoewel in de toelichting op het plan sprake is van een relatie met mobiliteitsaspecten worden de specifieke bereikbaarheidskwaliteiten (openbaar vervoer aan de zuidzijde en parkeren c.q. parkeernorm) van het gebied in de planopzet niet duidelijk uitgebuit. Omdat locaties met genoemde kwaliteit in Zeeland zeer schaars zijn, dient dit in het voorliggende plan ook vanwege het grote bovengemeentelijke belang de nodige nadruk te krijgen. Verzocht wordt dit beleid in de toelichting te verduidelijken. Naast functie- en inrichtingsmaatregelen die de arbeidsintensiteit op deze strategische locatie zouden moeten stimuleren is ook een flankerend parkeerbeleid denkbaar.

Daarbij wordt het volgende aangetekend:

- a. een flankerend parkeerbeleid dient ook volgens het rijksbeleid gelijke tred te houden met verbeteringen in het openbaar vervoer. Een en ander is alleen gerechtvaardigd als er een goed openbaar vervoersalternatief aanwezig is. Uit dit oogpunt bezien verdient het aanbeveling in ieder geval een belangrijk deel van de beperkte parkeergelegenheid als openbare faciliteit in het plan op te nemen teneinde naar de toekomst toe een duidelijker parkeerbeleid te kunnen voeren wanneer betere vervoersalternatieven voorhanden zijn;
- b. een ambitieniveau zoals dat landelijk verbonden is met A-lokaties, ook die buiten de randstad, is in dit geval niet van toepassing. Het niveau van bediening met openbaar vervoer in het (ook voor arbeidsplaatsen) op Goes georiënteerde landelijke gebied is hiervoor te laag;
- c. een zorgvuldige afstemming is vereist tussen parkeerbeleid gericht op het ombuigen van vervoermiddelgebruik in het woon-werkverkeer enerzijds en het gebruik en beheer van de, voor specifieke gebruikersgroepen bedoelde, "park en ride"-faciliteiten anderzijds. Oneigenlijk gebruik dient voorkomen te worden. Doch een pasklare oplossing is ook door de commissie op voorhand niet te geven.

Het moge duidelijk zijn dat een in het gebied, op termijn, te voeren parkeerbeleid zich rekenschap dient te geven van eventuele effecten in de onmiddellijke omgeving. Voorkomen moet worden dat een verschuiving bijvoorbeeld naar de Fruitlaan optreedt.

Terecht wordt opgemerkt dat een evenwicht moet worden gevonden op het punt van parkeren ten aanzien van de mobiliteitsproblematiek in relatie tot schaal en het voedingsgebied als landelijk gebied. In het plan is verwoord op welke wijze gestreefd wordt naar een dergelijk evenwicht. Daarmee wordt in de gegeven omstandigheden afdoende weergegeven op welke wijze van de beschikbare mogelijkheden gebruik gemaakt wordt.

- LANGZAAM VERKEER

Het stationsgebied zal een belangrijke schakel worden in het langzaam verkeer. In de toelichting wordt melding gemaakt van het doortrekken van de voetgangerstunnel. Voorts wordt enige aandacht besteed aan het fietsverkeer. In verband met de verwachte toename van het fietsverkeer o.a. vanwege de ontwikkeling van de wijk "Overzuid" zal de afstand tot het station toenemen. Dit maakt de noodzaak voor korte, aantrekkelijke en veilige fietsverbindingen met het noordelijk deel van de stad groter. Het is opvallend dat geen uitdrukkelijke aandacht geschonken wordt aan speciale voorzieningen c.q. routes ten behoeve van dit fietsverkeer. Met name verdienen de kruispunten met de Van Hertumweg en Fruitlaan nadere aandacht. Aangezien kennelijk niet gekozen wordt voor een gecombineerde voet/ fietstummelverbinding is het noodzakelijk aan te geven welke verbeteringen zullen worden uitgevoerd ten behoeve van een verkeersveilige afwikkeling van het fietsverkeer.

Gepleit wordt voor een logische fiets/voetgangersstructuur met voor de hand liggende routes zowel door als om het stationsgebied. Gewezen wordt nog op het gestelde in de toelichting bij het punt "planoverschrijdende belangen".

Aan de fietser en de voetganger is bij de planopzet ruime aandacht besteed. Met name het streven naar een zuidelijke ontsluiting van het stationsgebied vormt daar onderdeel van. In de gehele planstructuur is dit aspect tot uitdrukking gebracht. De hoofdroutes van fietser en voetganger in noord-zuid-richting zijn gelegen direct westelijk en oostelijk van het plangebied. Met name bij de westelijke route zal de veiligheid voor de fietser extra aandacht krijgen. De aanleg van een vrijliggend fietspad maakt deel uit van de te treffen maatregelen. Bij de oostelijke route is een dergelijke ingreep niet noodzakelijk.

Deze twee hoofdfietsroutes hebben een directe aansluiting op de radiaalstructuur van het plangebied. Vervolgens moet worden gewezen op de geprojecteerde fietsroute in oost/west richting met duidelijke zichtlijnen naar het centrale deel, de zuidelijke stationsontsluiting. Deze routes zijn er op berekend dat de als gevolg van het te ontwikkelen uitbreidingsgebied Overzuid veroorzaakte vermeerdering van het fietsverkeer kan worden opgevangen. Met deze handelwijze wordt een situatie gecreëerd die voldoende recht doet aan adequate fietsverbindingen mogen worden gesteld.

- WONINGEN/SOCIALE VEILIGHEID

In het noordwestelijk plandeel wordt woningbouw mogelijk gemaakt. Als reden hiervoor wordt gegeven het verhogen van de sociale veiligheid van de route naar de achteringang van het station. Verzocht wordt dit aspect nader te verduidelijken in het kader van de stedenbouwkundige vormgeving en inrichtingseisen. De suggestie wordt gedaan te kiezen voor intensieve bebouwing die gebaseerd is op en sterkere menging van kantoren en woningen.

Het aspect sociale veiligheid is mede door de Nederlandse Spoorwegen ingebracht ten behoeve van de geprojecteerde zuidelijke stationsontsluiting. In het onderdeel "sociale veiligheid" in deze toelichting zijn de redenen voor de aanwezigheid van zogenaamde "sociale ogen" voldoende duidelijk gemaakt. Eveneens is hiervoor op verschillende wijzen reeds nadrukkelijk weergegeven het spanningsveld tussen het gewenste stedelijke milieu en de relatie met het zuidelijk stadsdeel, met name op het punt van het mobiliteitsvraagstuk.

- VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN

In de toelichting wordt summier ingegaan op het transport van gevaarlijke stoffen per spoor. Problemen kunnen er ontstaan als de treinen met een gevaarlijke lading geruime tijd wachten dan wel stilstaan in deze omgeving. Deze activiteiten kunnen vergaande consequenties hebben voor de inrichting van het plangebied. Verzocht wordt over dit onderdeel in overleg met de NS te treden en de resultaten in de toelichting te vermelden.

In opdracht van de Nederlandse Spoorwegen is door het Ingenieursbureau/ adviesbureau Save te Apeldoorn een risico-analyse opgesteld voor het NS-goederenemplacement te Goes. Deze risico-analyse is begeleid door een commissie, waarin vertegenwoordigers zitting hadden van de NS, de Ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat, de betrokken gemeente en het Interprovinciaal Overleg. Het rapport is in september 1993 uitgebracht. In de samenvatting van het rapport is het volgende vermeld.

In Goes is nu (september 1993) en in de toekomst geen sprake van een extern veiligheidsrisico ten gevolge van activiteiten met gevaarlijke stoffen op het goederenemplacement. In de in 1992 verleende Hinderwetvergunning is namelijk vastgelegd dat na 1 juni 1993 geen wagens met gevaarlijke stoffen meer mogen stilstaan op het emplacement (bijzondere omstandigheden buiten beschouwing gelaten). De betreffende goederentreinen passeren Goes alleen en komen dus niet meer op het Hinderwetplichtige deel van het emplacement.

- BEDRIJVENLIJST

Deze lijst is een mengeling van detailhandel, bedrijfsmatige activiteiten en bedrijven met tevens een kantoorfunctie. Deze lijst dient afdoende gescreend te worden op het mobiliteitsprofiel en op milieuhinderniveau. Dit laatste is van belang in verband met de in de nabijheid gelegen bestaande en nog te bouwen woningen.

De bedrijvenlijst omvat uiteraard uitsluitend het plandeel dat bestemd is voor bedrijven. Het gaat hier om een bestaand bedrijventerrein waar geen uit te geven bouwgrond meer beschikbaar is. Op de lijst is inderdaad een mengeling van bedrijvenfuncties opgesomd. Dat zijn evenwel hoofdzakelijk bedrijven die reeds op het terrein gevestigd zijn. Een enkele bedrijfscategorie die voor wat betreft milieuhinderniveau vergelijkbaar is met de aanwezige functies is daaraan toegevoegd. Er zullen dienaangaande derhalve geen negatieve effecten optreden voor de aanwezige woonbebouwing. Voor alle duidelijkheid dient nog te worden gesteld dat, in tegenstelling tot wat in de provinciale reactie wordt gesuggereerd, nabij de bedrijvenbestemming geen nieuwbouw van woningen is voorzien.





# **VOORSCHRIFTEN**

