

TOELICHTING

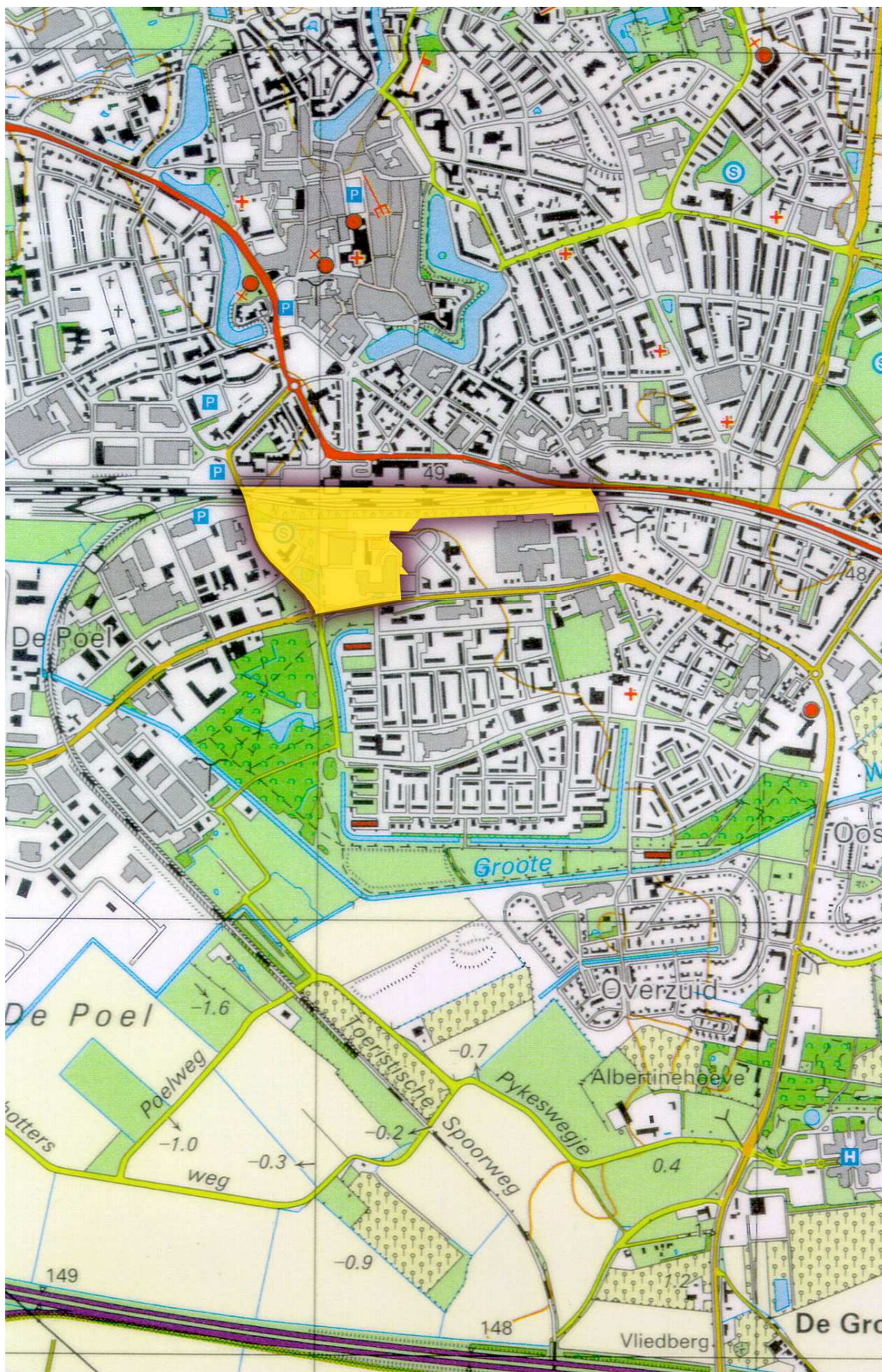
behorende bij het bestemmingsplan "Stationspark 2003" in de gemeente Goes.

INHOUD

1.	INLEIDING	5
2.	BELEIDSKADER	6
2.1	Rijksbeleid	6
2.2	Provinciaal beleid	13
2.3	(Boven)gemeentelijk beleid	15
2.4	Conclusie	17
3.	ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF KANTOREN- EN WONINGMARKT	19
3.1	De kantorenmarkt	19
3.2	De woningmarkt	23
4.	RUIMTELIJKE CONTEXT PLANGEBIED	26
5.	HET STEDENBOUWKUNDIG PLAN	31
5.1	Ruimtelijke beschrijving van het plan	31
5.2	Beeldkwaliteit	41
5.3	Functionele beschrijving van het plan	46
6.	MILIEU EN DUURZAAMHEID	50
6.1	MER railontsluiting Sloe	50
6.2	Geluidhinder	50
6.3	Externe veiligheid	51
6.4	Bodemverontreiniging	54
6.5	Archeologie	55
6.6	Duurzaam bouwen	56
6.7	Water	57
6.8	Overige milieuaspecten	59
7.	JURIDISCHE VORMGEVING	60
7.1	Planvorm	60
7.2	Toelichting op de bestemmingen	60
8.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	65
9.	MAATSCHAPPELIJKE TOETSING EN OVERLEG	65
9.1	Maatschappelijke toetsing	65
9.2	Overleg	73

BIJLAGEN:

1. Kwaliteitskader
2. Akoestisch onderzoek + beschikking Gedeputeerde Staten
3. Inspraakrapport + inspraakreacties
4. Reacties in het kader van het artikel 10-overleg



Figuur 1: Ligging plangebied

1. INLEIDING

Voor het gebied ten zuiden van het station Goes is in 1994 het bestemmingsplan "Stationspark" opgesteld. Dit plan voorziet in de juridische regeling voor een herinvulling van het destijds vrijkomende fruitveilingterrein. Gezien de centrale ligging van dit terrein in de stad en de optimale bereikbaarheid, zowel per auto als per openbaar vervoer, werd ter plaatse de vestiging van kantoren, gecombineerd met woningen, voorgestaan. Aan het bestemmingsplan is op 9 augustus 1994 door Gedeputeerde Staten gedeeltelijk goedkeuring verleend. Goedkeuring is onder meer onthouden aan het in het plan opgenomen uit te werken deel. Het college van GS was van mening dat de vastgelegde bebouwingsdichtheid voor dit centraal in het stationsgebied gelegen gedeelte te laag is. De provincie beschouwt het stationsgebied in Goes als één van de twee toplocaties in Zeeland. Een hogere bebouwingsdichtheid acht zij voor dergelijke locaties noodzakelijk.

Voorliggend bestemmingsplan "Stationspark 2003" heeft onder meer betrekking op die gronden waarvoor eerder aan de juridische regeling goedkeuring is onthouden. In figuur 1 is het plangebied weergegeven. De gemeente beoogt, evenals in het verleden, voor dit gebied een hoogwaardige invulling met kantoren en woningen. Verder bevindt zich binnen de plangrenzen een parkeerterrein met een bovenplanse functie en het Groencollege. Om tegemoet te komen aan de eerder genoemde bezwaren van de provincie en aan de opmerkingen van de IRO ten aanzien van het bestemmingsplan "Stationspark" is een stedenbouwkundig plan ontwikkeld dat voorziet in een hoge bebouwingsdichtheid. Dit plan is 'juridisch vertaald' in voorliggend bestemmingsplan.

In hoofdstuk 5 wordt het stedenbouwkundig plan voor de kantoor- en woonlocatie toegelicht. Daarvoor wordt echter eerst ingegaan op het beleidskader (hoofdstuk 2), het ontwikkelingsperspectief van de kantoren- en woningmarkt in Goes (hoofdstuk 3) en de ruimtelijke context van het plangebied (hoofdstuk 4). Deze geven de context aan waarbinnen de beoogde ontwikkeling plaatsvindt. Hoofdstuk 6 van de toelichting gaat in op milieu- en duurzaamheidsaspecten. Hierin worden onder meer geluidhinder, bodemverontreiniging, archeologie en water aan de orde gesteld. De juridische vormgeving van het bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 7 toegelicht. De economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke toetsing en overleg staan tot slot in respectievelijk hoofdstuk 8 en 9 centraal.

2. BELEIDSKADER

De ontwikkelingen die in het plangebied plaatsvinden, dienen in overeenstemming te zijn met het ruimtelijk beleid dat voor Goes wordt gevoerd. In het volgende wordt kort ingegaan op relevante rijks-, provinciale en (boven)gemeentelijke nota's.

2.1 Rijksbeleid

Vijfde nota Ruimtelijke Ordening (in ontwikkeling¹)

In november 2001 is deel 3 van de *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening* verschenen (Pkb, kabinetsstandpunt). De Vijfde Nota betreft een strategische nota op hoofdlijnen, die de hoofdkeuzes van het rijk bevat voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Nederland, mede gezien in Europees verband.

Het richtjaar van de nota is 2020, maar er wordt ook een doorkijk geboden naar 2030. In tegenstelling tot de Vinex worden geen plekken aangegeven waar en in welke volumes gebouwd dient te worden. Provincies, regio's en gemeenten bepalen die zelf. Het rijk geeft alleen de spelregels mee op grond van de hoofdlijnen van het beleid en van de criteria voor ruimtelijke kwaliteit. De zeven criteria van ruimtelijke kwaliteit die richting geven aan de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland in de komende dertig jaar betreffen de ruimtelijke diversiteit, economische en maatschappelijke functionaliteit, culturele diversiteit, sociale rechtvaardigheid, duurzaamheid, aantrekkelijkheid en menselijke maat.

Als nationaal ruimtelijk ordeningsinstrument wordt een contourenbeleid geïntroduceerd. Om het buitengebied te vrijwaren van extra bebouwing, wordt het gebouwde gebied voorzien van een rode contour. De rode contour vormt de begrenzing van het gebouwde gebied met daarbij toegevoegd de tot 2015 benodigde uitbreidingsruimte. In provinciale of regionale structuurvisies - die ter voorbereiding op een Streekplan worden opgesteld - worden zoekgebieden voor de rode contouren aangegeven. Op basis hiervan doen de betrokken gemeenten voorstellen over de exacte ligging van de rode contouren. In het Streekplan wordt met de rode contouren de uitbreidingsruimte voor verstedelijking voor tien jaar vastgelegd. Verlegging van de contour kan alleen geschieden via herziening van het Streekplan. In deel 3 van de Vijfde Nota zijn criteria geformuleerd ter bepaling van de rode contour. Zo gaat benutting van het bestaande stedelijke gebied vóór nieuwe uitbreidingen waarbij bijzondere stedenbouwkundige, cultuurhistorische en groene kwaliteiten in het bebouwde gebied niet mogen worden aangetast. Tot 2015 is het streven om tenminste 50% van de vraag naar stedelijke functies zoals wonen en werken binnen de grenzen van het bebouw-

¹ Overgangsbeleid

In het kader van de totstandkoming van de Vijfde Nota is door het kabinet overgangsbeleid vastgesteld. Dit houdt in dat tot de periode dat het kabinetsstandpunt over het nieuwe rijksbeleid bekend wordt, ruimtelijke plannen niet alleen aan het geldend beleid (Vinex, wat is doorvertaald naar het Streekplan Zeeland) maar ook aan de beleidsdoelstellingen van de Vijfde Nota getoetst moeten worden.

de gebied 1996 te realiseren. Het contourenbeleid ondersteunt het streven naar behoud en versterking van de ruimtelijke verscheidenheid.

In de Vijno is de Zeeuws- Zuid-Hollandse Delta aangewezen als Nationaal Landschap. In een Nationale Landschap mag in beginsel ter bescherming van de karakteristieke openheid maar zeer beperkt uitbreiding van het stedelijk ruimtebeslag en het bebouwd oppervlak plaatsvinden. De kern Goes maakt echter geen onderdeel uit van dit gebied, maar is gelegen in het regionaal stedelijk netwerk Zeeland.

De verstedelijkingsopgave dient, volgens de Vijno, in de stedelijke netwerken geconcentreerd te worden. Stedelijke netwerken dienen een sociaal, economisch en cultureel vestigingsklimaat te bieden en te beschikken over een compleet scala van woon/werkmilieus en voorzieningen. Centrumvorming rond knooppunten van openbaar vervoer wordt essentieel geacht. Binnen het invloedsgebied van vervoersknooppunten wordt ingezet op verdere verdichting door intensivering, herstructurering en stedelijke vernieuwing. Het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen (ABC-locatiebeleid; zie onder het kopje "Structuurschema Verkeer en Vervoer II") zal tezamen met het locatiebeleid voor Perifere en Grootschalige Detailhandelsvestiging (PDV/GDV-beleid) worden vervangen door een integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen, inclusief detailhandel. Provincies en gemeenten dienen dit beleid te concretiseren. Het rijk formuleert daarvoor onder meer de volgende uitgangspunten:

- gemeenten zorgen gezamenlijk voor een voldoende gevarieerd aanbod van vestigingsmogelijkheden voor bedrijven, waarbij zij elkaar aanvullen;
- intensief ruimtegebruik is het uitgangspunt. Waar hoogbouw qua maat en schaal past in de omgeving verdient het aanbeveling in bestemmingsplannen minimum bouwhoogten op te nemen;
- in alle vestigingsmilieus wordt een goede architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit gerealiseerd.

Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid

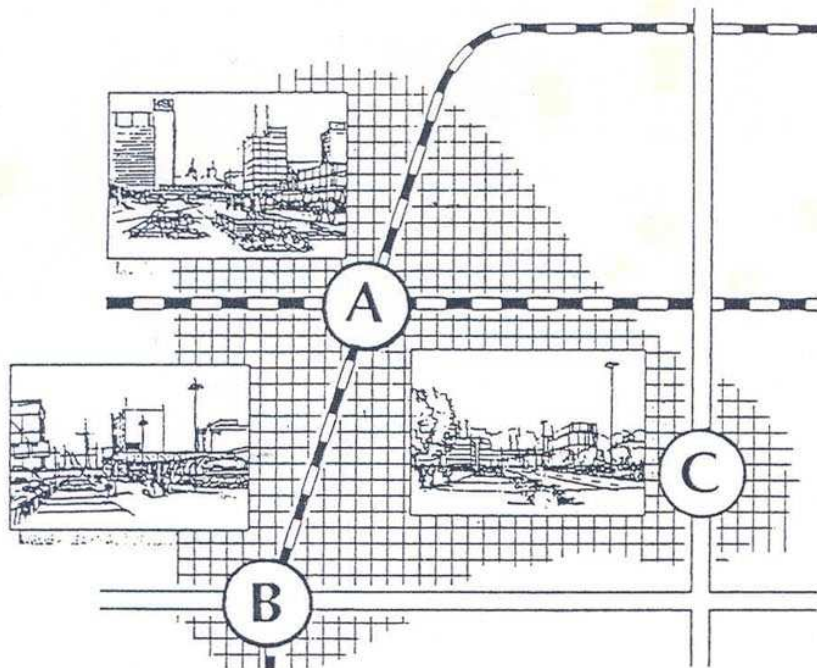
De Vijfde Nota zal in de huidige vorm de eindstreep niet halen. De vorige minister heeft eind juli 2002 laten weten niet in te kunnen stemmen met belangrijke beleidsdoelstellingen van de Vijfde Nota. Hij wil de Vijfde Nota niet over doen, maar wel aanpassen aan het strategisch akkoord. Na de val van het kabinet is de Vijfde Nota echter controversieel verklaard, waardoor de behandeling uitgesteld is.

Inmiddels is op 1 november 2002 de *Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid* vastgesteld door de Ministerraad. Hierin zijn de beleidsaanpassingen van het nationaal ruimtelijk beleid aangegeven, die voortvloeien uit het strategisch akkoord. De analyses, hoofddoelstellingen en beleidsconcepten van de huidige Vijno, het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en het Tweede Structuurschema Groene Ruimte zullen samen met de aanpassingen geïntegreerd worden in de nieuwe Nota Ruimte.

In het algemeen komen er minder 'Haagse' regels voor het ruimtelijk beleid en worden de bestaande beleidskaders verruimd. Verder krijgen de provincies en de gemeenten een sterkere positie. De belangrijkste aanpassingen worden hieronder vermeld:

- de precieze invulling van de balans tussen stedelijk en landelijke gebieden kan het best gemaakt worden door de provincies. De gemeenten hebben het voor-

touw bij het bepalen van het precieze aantal woningen. Gemeenten hebben een eigen verantwoordelijkheid om de eigen bevolkingsgroei op te vangen en aan de woonwensen van de eigen bevolking tegemoet te komen;



	type A	type B	type C
arbeidsintensiteit	< 40 m ² per werknemer	40-100 m ² per werknemer	> 100 m ² per werknemer
bezoekersintensiteit	dagelijkse stroom bezoekers, baliefuncties e.d. < 400 m ² per bezoeker.	regelmatig contact met klanten of relaties die het bedrijf bezoeken 100-300 m ² per bezoeker.	incidenteel contact met klanten of relaties die het bedrijf bezoeken > 300 m ² per bezoeker.
afhankelijkheid van zakelijk autovervoer	< 20% van het personeel is afhankelijk v.d. auto	20-30% van het personeel is afhankelijk van de auto	> 30% van het personeel is afhankelijk v.d. auto.
belang van wegontsluiting voor goederenvervoer	nauwelijks belangrijk	mogelijk belangrijk	belangrijk

Figuur 2: Locatiebeleid voor bedrijven: A-, B- en C-profiel

- in Nationale Landschappen kunnen woningen worden gebouwd voor tenminste de eigen bevolkingsgroei;
- de Nationale en Provinciale Landschappen uit de huidige Vijfde Nota en het Tweede Structuurschema Groene Ruimte worden samengevoegd tot één categorie Nationale Landschappen;
- het areaal van door het rijk aangewezen stringent beschermde groene gebieden wordt verminderd. Alleen voor natuurgebieden (Ecologische Hoofdstructuur, Vogel- en Habi-tatrictlijngebieden en gebieden die vallen onder de Natuurbeschermingswet) schrijft het rijk nog een planologische regeling voor. Alleen deze gebieden worden aangegeven met een groene contour;
- de rode contour zal alleen nog in specifieke situaties van toepassing zijn. Het is per definitie niet meer nodig de kern met een rode contour te omsluiten. De kwaliteitseisen voor de rode contour worden sterk beperkt. Rode contouren worden wel aangegeven in kustgemeenten, in Nationale Landschappen, in natuurgebieden en eventueel in noodoverloop- en retentiegebieden;
- het streven naar een intensivering van 50% van de ruimte in bestaand bebouwd gebied komt te vervallen;
- door gevarieerder te bouwen moeten steden aantrekkelijker worden voor midden- en hoge inkomens.

Structuurschema Verkeer en Vervoer II

De ontwikkelingsmogelijkheden van bedrijventerreinen (kantorenlocaties hieronder inbegrepen) worden in belangrijke mate bepaald door het zogenaamde locatie- en mobiliteitsbeleid zoals vastgelegd in het *Structuurschema Verkeer en Vervoer II*.² De doelstelling van dit rijksbeleid is om het woon-werkverkeer te beperken en de toename van het autogebruik in te dammen. In dit kader wordt in algemene zin gestreefd naar een concentratie van wonen, werken, recreatie en voorzieningen. Uitgangspunt van het locatiebeleid is dat de invulling van een bedrijventerrein wordt afgestemd op de bereikbaarheid van de betreffende locatie. Daartoe is een drietal zogenaamde bereikbaarheidsprofielen gedefinieerd, waarmee bedrijventerreinen kunnen worden getypeerd, namelijk A-, B- en C-locaties. Factoren die bepalend zijn voor de indeling van een terrein in één van deze profielen zijn: de arbeids- en bezoekersintensiteit van de bedrijven en voorzieningen én de afhankelijkheid van zakelijk auto- en/of goederenvervoer (zie figuur 2). Het rijksbeleid is verder uitgewerkt in het Streekplan Zeeland.

Vogelrichtlijn

De *Vogelrichtlijn* is niet van toepassing op het plangebied.

² Het Structuurschema Verkeer en Vervoer II is geldig tot 17 januari 2004. Volgens de Planwet Verkeer en Vervoer moet een nieuw plan het SVVII opvolgen; dit is het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP). In de Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid van november 2002 is aangegeven dat de analyses, hoofddoelstellingen en beleidsconcepten van de Vijno, het NVVP en het Tweede Structuurschema Groene Ruimte geïntegreerd worden in de nieuwe Nota Ruimte.

Habitatrichtlijn/Flora- en Faunawet

In mei 1992 is de *Habitatrichtlijn* van kracht geworden. Deze richtlijn behelst de instandhouding van natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. De richtlijn is mede bedoeld voor het realiseren van een Europees ecologisch netwerk dat gericht is op de instandhouding van een groot aantal bedreigde habitats en soorten op Europees niveau. Rijk, provincie en gemeenten hebben de gezamenlijke verantwoordelijkheid de natuur te beschermen. Tot die natuur behoren alle natuurgebieden, maar ook de beschermde planten- en diersoorten binnen en buiten deze gebieden. Het behoud van de soortenrijkdom is een belangrijk onderdeel van het (rijks)natuurbeleid. Die gezamenlijke verantwoordelijkheid is gebaseerd op nationale en internationale afspraken, onder andere vastgelegd in voornoemde *Europese Habitatrichtlijn* en de *Vogelrichtlijn*. Deze internationale verplichtingen zijn voor een groot deel verankerd in de Nederlandse regelgeving, met name in de Flora- en Faunawet (april 2002) en de Natuurbeschermingswet (thans in ontwikkeling).

De Flora- en Faunawet bepaalt onder meer dat het verboden is om beschermde planten- en diersoorten zonder noodzaak te verontrusten of zijn voortplantings- of rustplaats te verstoren dan wel te beschadigen (artikel 2). In artikel 3 en artikel 4 is aangegeven welke planten- en diersoorten beschermd zijn.

De Minister van LNV kan ontheffing verlenen van de opgenomen verboden (artikel 75) mits:

- er geen andere bevredigende oplossing bestaat;
- er geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan;
- er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten. Ook al is er sprake van een groot openbaar belang, een ontheffing of vrijstelling kan niet worden verleend ten aanzien van vogels behorende tot een beschermde inheemse diersoort (artikel 2, Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten; Stb. 525).

Zoals uit het voorgaande blijkt is het van belang om bij de ruimtelijke planvorming vooraf te onderzoeken of en welke dier- en plantensoorten er voorkomen, wat hun beschermingsstatus is en wat de effecten zijn van de ingreep op het voortbestaan van de gevonden soorten.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een potentieel door de *Habitatrichtlijn* beschermd gebied. De *Habitatrichtlijn* heeft evenwel ook betrekking op beschermde dier- en plantensoorten buiten de aangewezen gebieden. Aangezien het plangebied onderdeel uitmaakt van het stedelijk gebied en grotendeels reeds voor stedelijke functies in gebruik is geweest, is het niet waarschijnlijk dat de beoogde kantoor- en woningbouwontwikkeling significante negatieve effecten oplevert voor dier- en plantensoorten. Om dit nader te onderzoeken heeft de gemeente Goes een 'natuurscan' uitgevoerd. Het accent van deze scan ligt met name op de aanwezige groen-/waterpartij op de hoek van de Van Hertumweg en de Fruitlaan.

Op stedelijk niveau maakt het betreffende groen geen onderdeel uit van de hoofd-groenstructuur in Goes. De momenteel vigerende (conserverende) bestemming "Groenvoorzieningen" (bestemmingsplan "Stationspark", gedeeltelijk goedgekeurd door GS bij besluit van 9-8-1994) was destijds mede ingegeven vanwege het planologisch en ruimtelijk uitgangspunt dat veel openbaar groen een belangrijk ruimtelijk kenmerk is van een kantorenpark in ontwikkeling. Dit ruimtelijk uitgangspunt is herzien, mede omdat vanwege een te lage bebouwingsdichtheid voor de spoorzone en koelhuizenlocatie goedkeuring is onthouden aan het bestemmingsplan "Stationspark". Gelet op dit besluit is ruimtelijk/ stedenbouwkundig een voor een ander uitgangspunt gekozen, te weten een bebouwingsintensieve en kwalitatief hoogwaardige invulling met woon- en werkfuncties.

Het bestaande groen met 'vijver' ligt geïsoleerd van het stedelijke (grootschalige) openbare groen. De groen-/ waterpartij ligt tussen doorgaande stedelijke ontsluitingswegen en de bestaande bebouwing van het "Stationspark". De oever van de vijver bestaat uit ruw gras en een gedeelte bosplantsoen. In de grasberm aan de zijde van de Van Hertumweg staat een laanbeplanting van jonge eiken en aan de zijde van het Stationspark staat een aantal knotwilgen. Uit onderzoek is gebleken dat er geen beschermde planten en / of dieren aanwezig zijn.

De groen-/ waterpartij vormt ook geen potentieel leefgebied voor beschermde dieren en plantensoorten. De waterkwaliteit is onderzocht en gebleken is dat deze vijver vervuild is en grondig uitgebaggerd moet gaan worden. In de planning van het Baggerplan zijn deze werkzaamheden gepland voor 2008. In dit plan zijn de resultaten van de bemonstering opgenomen. Met de geplande baggerwerkzaamheden zal de vijver sterk worden vergroot. Hiermee wordt ruimte gecreëerd voor de benodigde waterberging (zie paragraaf 6.7). In feite is een vergroting van de waterpartij al mogelijk op grond van de nu geldende bestemming "Groenvoorzieningen". Daar een stedelijk karakter wordt nagestreefd, dat passend is voor een stationsomgeving, is gekozen om een 'stedelijk aandoende waterpartij (vijver)' te realiseren.

2.2 Provinciaal beleid

Streekplan Zeeland

Het ruimtelijk beleid van de provincie is verwoord in het *Streekplan Zeeland* (september 1997). In het streekplan wordt ten aanzien van de vestiging en uitbreiding van bedrijvigheid benadrukt dat er voldoende aanbod van bedrijfsterreinen van de juiste kwaliteit beschikbaar moet zijn. De volgende typen bedrijfsterreinen en werklocaties worden onderscheiden: zeehaventerreinen, kantoren/ stationslocaties, stedelijke bedrijfsterreinen, bedrijfsterreinen bij dragende kernen en lokale bedrijfsterreinen. Per type bedrijfsterrein wordt het vestigingsbeleid nader uitgewerkt.

Kantoren/ stationslocaties

Het plangebied maakt onderdeel uit van de stationslocatie Goes. De provincie is van mening dat de knooppunten van openbaar vervoer, evenals de binnensteden,

aangewend dienen te worden voor de vestiging van zelfstandige kantoren en voorzieningen met een publieksgericht karakter. Bij stationslocaties staat volgens haar een arbeidsintensieve en ruimte-intensieve invulling voorop. Ten behoeve van deze knooppuntlocaties wordt een geïntegreerde aanpak op het gebied van ruimtelijk beleid, economisch beleid en verkeer en vervoer noodzakelijk geacht.

Locatiebeleid en mobiliteit

In het streekplan is het locatie- en mobiliteitsbeleid vertaald en uitgewerkt naar de regionale situatie. Het plangebied maakt onderdeel uit van een A-locatie. A-locaties zijn knooppunten van openbaar vervoer die tevens goed bereikbaar zijn met de fiets. Het ontwikkelen en invullen van de stationsgebieden dient, volgens de provincie, plaats te vinden vanuit een integrale visie waarin aandacht moet worden besteed aan de volgende onderwerpen: voorrang voor voetgangers, de fiets en het openbaar vervoer, de aantallen bezoekers en werknemers, de verhouding tussen publiek en privaat parkeren, de relatie tot P+R-faciliteiten en de mogelijkheid of de wenselijkheid om tot een prijsbeleid te komen.

2.3 (Boven)gemeentelijk beleid

Regiovisie stedelijke ontwikkelingszone Goes

In het streekplan is een bewuste keuze gemaakt voor een beperking van het ruimtelijk beleid op hoofdlijnen. De invulling wordt gezien als een gemeentelijke verantwoordelijkheid. De gemeenten Borsele, Goes en Kapelle worden in het streekplan 'uitgenodigd' om, samen met de provincie, een regiovisie op te stellen voor de gronden die deel uitmaken van de zogenaamde 'stedelijke ontwikkelingszone Goes'. Deze *Regiovisie stedelijke ontwikkelingszone Goes* (november 1999), die dient als basis voor een streekplanuitwerking, doet onder meer uitspraken over de vestiging en uitbreiding van bedrijvigheid. In deze paragraaf wordt derhalve op de inhoud van de visie ingegaan.

Binnen de ontwikkelingszone streven de gemeenten Borsele, Goes en Kapelle naar een compleet en gedifferentieerd aanbod van bedrijvigheid. Voor het efficiënt en duurzaam benutten van de aanwezige locatiefactoren – het juiste bedrijf op de juiste plaats – is naar de mening van de gemeenten onderlinge afstemming gewenst. De gemeenten zullen zich als één vestigingsgebied voor bedrijven naar buiten toe profileren.

Daarnaast is het volgens de gemeenten van groot belang om de aantrekkingskracht van een concentratie van bedrijven in dezelfde branche maximaal te benutten. Door het onderscheiden van verschillende profielen voor de bedrijventerreinen zal een dergelijke concentratie worden bevorderd. Hierdoor zullen krachtige netwerken kunnen ontstaan die zich als één geheel naar buiten toe kunnen profileren.

Door de verdergaande profilering van de bedrijventerreinen, zoals volgens de regiovisie wordt voorgestaan, zijn de gemeenten beter in staat de inrichting en de ontsluiting van de terreinen af te stemmen op het specifieke karakter van de aanwezige bedrijvigheid. Uit het oogpunt van het beperken van de automobiliteit hebben de gemeenten bij deze profilering besloten om arbeidsintensieve bedrijven nabij de grotere bevolkingsconcentraties te plaatsen. Hierbij wordt zowel gedacht aan zakelijke dienstverlening als aan productie- en handelsbedrijven.

Voor het Stationspark is in de regiovisie het volgende terreinprofiel opgesteld: *"De ligging van het Stationspark maakt dit gebied optimaal geschikt voor arbeidsintensieve en openbaar vervoerafhankelijke vormen van bedrijvigheid. Vestiging van deze vormen van bedrijvigheid, zoals kantoren en regionale scholen, worden overeenkomstig het rijks- en provinciaal beleid op deze locatie voorgestaan"*.

Nota Ruimtelijke Ordening Gemeente Goes 1990

In de *Nota Ruimtelijke Ordening Gemeente Goes 1990* wordt reeds melding gemaakt van het vrijkomen van het veilingterrein en de noodzaak het gebied een nieuwe functie en inrichting te geven. De gunstige situering van het terrein ten opzichte van infrastructuur, station en binnenstad maakt het terrein geschikt voor een veelheid van functies. De goede bereikbaarheid, die recent nog is verbeterd doordat de voetgangerstunnel onder het spoor in zuidelijke richting is doorgetrokken, geeft volgens de nota aanleiding vooral uit te zien naar functies die een intensief bezoek met zich meebrengen. Daarbij is sprake van het aanwenden van een gedeelte van het terrein voor onderwijsdoeleinden, met name scholen van regionale allure³. Het tweede, oostelijk gelegen, deel van het 'park' is, volgens de nota, gereserveerd voor kantoren en een uitbreiding van een bestaand bedrijf⁴. Het derde gedeelte, het gedeelte waarop voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft, zal *"in uitvoering worden genomen nadat het rangeeremplacement zal zijn geamoveerd"*⁵. De voetgangers- en fietsverbinding die ter plekke onder de spoorlijn is geprojecteerd, alsmede een voet- en fietsverbinding naar de Kloetingseweg zullen ook eerst dan in uitvoering worden genomen". De genoemde infrastructuur is inmiddels gerealiseerd. In de nota is, gezien de uitkomst van een toen recent uitgevoerd distributie-planologisch-onderzoek, nog sprake van de vestiging van een bouwmarkt op het voormalige veilingterrein. Het zwaartepunt wordt echter gelegd op kantoorontwikkeling.

Raamwerk Werkdocument Goes

Op 11 april 2000 is in de Goese gemeenteraad het *Raamwerk Werkdocument Goes* vastgesteld. Dit raamwerk loopt vooruit op een nader op te stellen werkdocument. Het werkdocument zal een integratiekader gaan vormen voor een aantal zogenaamde 'dragende projecten'. Dit zijn projecten die de toekomstvisie op Goes dragen c.q. ondersteunen en daarmee van grote betekenis zijn voor de gewenste ontwikkeling van de stad en de gemeente. In het werkdocument zal een prioritering en verdere specificering van de projecten worden opgenomen. In het *Raamwerk Werkdocument Goes* zijn de projecten, zonder de prioriteitsstelling, reeds beschreven. Eén van de genoemde projecten is de 'Kantoorlocatie Stationspark'.

In de beschrijving wordt de geschiktheid van de locatie voor de vestiging van arbeidsintensieve en OV-afhankelijke vormen van bedrijvigheid wederom naar voren gebracht. Het (toentertijd) ontbreken van een directe toegang tot het station vanuit het gebied wordt daarbij wel als een knelpunt ervaren. De locatie is ook relatief goed

³ Het Groencollege (agrarisch onderwijs) is inmiddels op het Stationspark gevestigd.

⁴ Ook dit deel van het Stationspark is inmiddels reeds gerealiseerd.

⁵ Het amoveren van het rangeeremplacement heeft inmiddels plaatsgevonden.

bereikbaar over de weg, hetgeen, zo staat in het raamwerk, een combinatie mogelijk maakt van bedrijvigheid die gebaat is bij zowel een goede auto- als een treinverbinding. Gedacht wordt onder meer aan zakelijke dienstverlening, scholen en andere regionaal georiënteerde voorzieningen.

In het *Raamwerk Werkdocument Goes* wordt reeds ingegaan op het stedenbouwkundig plan dat aan voorliggend bestemmingsplan ten grondslag ligt. De volgende passage is opgenomen: *"Er is een stedenbouwkundig plan voor het gebied opgesteld, waarbij naast kantoren ook een woontoren is gepland. Een wezenlijk onderdeel van het plan is het realiseren van een tunnelverbinding tussen de kantoorlocatie en het NS-station. Bij de toegang ervan zullen kleinschalige voorzieningen worden gerealiseerd, passend bij de publieksfunctie van het te creëren voorplein, zoals een winkel, daghoreca, een kiosk, een parkeerterrein en een fietsenstalling".*

Melding wordt gemaakt van het onderzoek van Twijnstra Gudde (verwezen wordt naar hoofdstuk 3) waaruit is gebleken dat om de toekomstige behoefte aan kantoorruimte op te kunnen vangen, ontwikkeling van het Stationspark evenals andere (potentiële) kantorenlocaties in Goes (Bekhof, Hollandiaplein en Piet Heinstraat) noodzakelijk is.

Woningbouwplanning gemeente Goes

De opgave in de volkshuisvesting is aan verandering onderhevig. De traditionele opgave van veel bouwen en het oplossen van de woningnood is volbracht. De vraag van de woonconsument bepaalt nu het aanbod. De woningbouwmarkt is kwantitatief nagenoeg in evenwicht. Daarentegen blijkt dit in kwalitatief opzicht steeds minder het geval. Daardoor is de vraag naar nieuwbouw aanzienlijk. Voldoen aan deze marktvraag zal onherroepelijk leegstand elders tot gevolg hebben (verwezen wordt naar paragraaf 3.2). Vandaar dat de gemeente in een planning heeft vastgelegd hoeveel woningen er waar en wanneer moeten worden gebouwd. In de Goese woningbouwplanning is bepaald dat er in de periode 2003- 2005 op het Stationspark 110 woningen (appartementen) worden gebouwd.

2.4 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het plangebied, gezien de goede ontsluitingsmogelijkheden van de locatie zowel per openbaar vervoer als per auto, bij uitstek geschikt is voor de vestiging van arbeidsintensieve en OV-afhankelijke vormen van bedrijvigheid. De realisatie van kantoren, maatschappelijke voorzieningen (scholen) en woningen (appartementen), zoals door de gemeente wordt voorgestaan, past binnen het vigerende én toekomstige rijks-, provinciaal en (boven)gemeentelijk beleid. Zo is er bijvoorbeeld sprake van herstructurering binnen het bebouwde gebied, van intensief ruimtegebruik en is een hoge stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit het uitgangspunt. Verder levert de beoogde ontwikkeling geen significante negatieve effecten op voor dier- en plantensoorten

3. ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF KANTOREN- EN WONINGMARKT

3.1 De kantorenmarkt

In opdracht van de gemeente is door het onderzoeksbureau Twijnstra Gudde in 1999 onderzoek verricht naar de mogelijke kantoorontwikkeling in Goes, en in het bijzonder de kantoorontwikkeling op het Stationspark. In het onderzoek zijn ook externe ontwikkelingen, zoals de aanleg van de Westerscheldetunnel, betrokken. De onderzoeksresultaten zijn vastgelegd in de notitie *Gemeente Goes; Ontwikkelingsperspectief kantorenmarkt* (Twijnstra Gudde, 25 augustus 1999). In deze paragraaf wordt ingegaan op deze notitie.

Kenmerken van de Goese kantorenmarkt

De kantorenmarkt van Goes wordt, door een relatief laag transactievolume en een geringe dynamiek, in belangrijke mate gekenmerkt door eigenaar-gebruikers. Door het achterwege blijven van een structurele vraag naar kantoorruimte is de Goese kantorenmarkt meer een eigenaar-gebruikersmarkt dan een beleggersmarkt. Starters die verhuizen en andere niet al te grote bedrijven uit de handel en de dienstverlenende sector, zoals bijvoorbeeld administratiekantoren en accountants, bepalen de lokale markt. Per transactie gaat het veelal om kantoren met een bedrijfsvloeroppervlak (b.v.o.) van 250-300 m², voor bedrijven met 5 à 10 werknemers.

Belangrijkste kenmerk is de relatief geringe omvang van de lokale kantorenmarkt. Hierdoor kunnen incidentele, relatief omvangrijke transacties op korte termijn behoorlijke fricties opleveren. De schoksgewijze groei van kantoorruimte is immers in een kleine markt moeilijker op te vangen dan in een grote markt. De totale kantoorvoorraad in Goes wordt op 120.000-140.000 m² b.v.o. geschat (ca. 4.750 werknemers). De nieuwbouwbehoefte (uitbreiding en vervanging) in de afgelopen jaren komt, volgens het onderzoek, uit op ruim 3.000 m² op jaarbasis. Daarbij wordt opgemerkt dat het niet reëel is om over *jaargemiddelden* te spreken, aangezien er van jaar tot jaar zeer grote schommelingen zichtbaar zijn. Het leegstandspercentage aan kantoorruimte bedraagt 3%, hetgeen beduidend lager is dan het algemeen geaccepteerde frictieleegstandspercentage van 5%.

Toekomstige vraagontwikkeling

Door Twijnstra Gudde is voor de periode 2000 tot 2010 de werkgelegenheidsgroei geprognoseerd en op basis daarvan de verwachte uitbreidingsbehoefte voor de Goese kantorenmarkt bepaald. De (autonome) uitbreidingsbehoefte voor deze periode van 10 jaar zal uitkomen op ca. 24.000-29.000 m² b.v.o., afhankelijk van de ruimtebehoefte per werknemer. In onderstaande tabel is de uitbreidingsbehoefte per jaar weergegeven.

Ruimtegebruik	2000-2005	2005-2010
25 m ² per werknemer	2.600 m ²	2.200 m ²
30 m ² per werknemer	3.100 m ²	2.700 m ²

Bron: Twijnstra Gudde op basis van RIBIZ-gegevens

Twijnstra Gudde heeft aan TNO-Inro gevraagd om een modelmatige berekening uit te voeren voor Goes en voor de gehele regio Zuid-Beveland. TNO-Inro prognosticeert een uitbreidingsbehoefte van 25.000 m² kantoorruimte in Goes voor de periode 2000-2010.

Naast de uitbreidingsbehoefte is er sprake van een vervangingsbehoefte. Deze ontstaat doordat bestaande kantoorpanden door veroudering aan de kantorenvoorraad worden onttrokken. Doorgaans wordt een vervangingspercentage van 1% van de totale kantorenvoorraad aangehouden. Voor Goes betekent dit theoretisch dat jaarlijks gemiddeld 1.000 tot 1.500 m² aan de voorraad zal worden onttrokken en vervangen dient te worden.

Twijnstra Gudde verwacht dat het directe effect van de realisatie van de Westerscheldetunnel voor de kantorenmarkt, als gevolg van bedrijfsverplaatsingen vanuit de omliggende regio's naar Goes, zeer gering zal zijn. Vooralsnog geeft deze ontwikkeling geen aanleiding om een (extra) groei van de kantorenmarkt te verdisconteren.

Naast de hiervoor genoemde autonome groei is, zeker gezien het provinciale streven om de kantoorontwikkeling tot een aantal locaties (waaronder het Stationspark) te beperken, een groei te verwachten doordat Goes een sterkere positie op het gebied van kantoren gaat innemen in de regio. Uitgaande van de veronderstelling dat Goes in staat is om een kwart van de geprognosticeerde uitbreidingsbehoefte van de buurgemeenten aan te trekken, dan betekent dat een 'extra' groei van de Goese kantorenmarkt van ca. 10.000 m² in de periode 2000-2010.

De totale vraag naar kantoren in Goes in de periode 2000-2010 bedraagt naar schatting 50.000-55.000 m² b.v.o., opgebouwd uit de lokale uitbreidings- en vervangingsbehoefte en de (potentiële) vraag vanuit de direct aangrenzende buurgemeenten.

Het Stationspark biedt ruimte voor de realisering van minimaal 18.000 m² kantoor-/woonruimte. Hierbij wordt uitgegaan van een FSI⁶ van 1. De potentiële (her)ontwikkelingscapaciteit bedraagt voor de gehele stationsomgeving (Stationspark tezamen met de locaties Piet Heinstraat, Hollandia-plein en Bekhof) 44.800-50.800 m² b.v.o. Geconcludeerd kan worden dat de verwachte groei van de kantorenmarkt van Goes in de komende 10 jaar in theorie in de stationsomgeving opgevangen kan worden. De noodzaak om op het Stationspark in een substantieel hogere dichtheid te gaan bouwen lijkt daarmee niet aanwezig. Twijnstra Gudde plaatst daarbij wel de kanttekening dat een uitgiftereserve op het Stationspark aanbevelingswaardig is om schommelingen in de kleine kantorenmarkt, en ook een (potentiële) extra werkgelegenheidsgroei (bijvoorbeeld als spin-off van de aanleg van de Westerscheldetunnel), op te kunnen vangen. Door een hogere FSI voor het Stations-

⁶ FSI = Floor Space Index: de verhouding tussen oppervlakte van het (uitgeefbare) terrein en het kantoorvolume.

park te hanteren kan in deze uitgiftereserve worden voorzien. Bovendien kunnen met hogere dichtheden, hogere opbrengsten worden gegenereerd.

Ontwikkelingsperspectief Stationspark

Voor het Stationspark wordt de realisering van (tenminste) 16.000-20.000 m² b.v.o. kantoorruimte voor de periode 2000-2010 haalbaar geacht, oftewel gemiddeld 1.600-2.000 m² op jaarbasis. Als doelgroepen worden de zakelijke, financiële en overige dienstverlening genoemd, waarbij de belangrijkste doelgroep de eerstgenoemde is. In de notitie wordt een aantal trends ten aanzien van de zakelijke dienstverlening genoemd, te weten:

- het toenemend belang van de autobereikbaarheid (inclusief parkeervoorzieningen);
- de toenemende behoefte aan eigen identiteit en representativiteit, ook in grotere complexen;
- de toenemende aandacht voor de directe kantooromgeving.

Om de potenties van het Stationspark optimaal te kunnen benutten is het, volgens Twijnstra Gudde, van belang om:

- voldoende parkeergelegenheid aan te bieden aan kantoorgebruikers (minimaal 1 parkeerplaats per 50 m² b.v.o.);
- een goede bereikbaarheid van de Fruitlaan te (blijven) garanderen;
- een zo hoog mogelijk kwaliteitsniveau van OV-voorzieningen na te streven: een zo groot mogelijk aantal lijndiensten, een zo hoog mogelijk frequentieniveau, een aantrekkelijk vormgegeven verblijfs-/transferruimte, zo kort mogelijke loopafstanden tussen Stationspark, station en binnenstad;
- zuivere kantoorwerkgelegenheid elders zoveel mogelijk te remmen.

Daarnaast wordt het belangrijk genoemd om het Stationspark te ontdoen van het 'achterkant-van-het-station'-imago. Een goede stedenbouwkundige invulling en het realiseren van een directe verbinding van het station door middel van een tunnel worden in dat verband als mogelijkheden genoemd. De directe verbinding is inmiddels gerealiseerd.

3.2 De woningmarkt

In opdracht van de provincie Zeeland heeft een woningmarktanalyse plaatsgevonden (Woningmarktanalyse Zeeland, ABF Research, juni 2001). Doel van deze analyse was inzicht te verwerven in de ontwikkelingen op de woningmarkt, zowel op het kwantitatieve als kwalitatieve vlak, om daarmee zicht te krijgen op mogelijke beleidslijnen en hun effecten voor de woningmarkt tot 2010. In het onderzoek worden vier woningmarktgebieden (regio's) onderscheiden. Goes behoort tot de regio Midden-Zeeland. Daarnaast wordt een indeling naar woonmilieus gehanteerd. Goes is onderverdeeld in de milieus "centrum stedelijk", "stedelijk buiten centrum" en "groen stedelijk".

In de regio Midden-Zeeland is anno 2001 de (rest)vraag naar duurdere koopwoningen behoorlijk groot. De vraag is groter dan het aanbod. Ook middeldure huurwoningen zou men in alle woonmilieus, met uitzondering van de "stedelijk buiten centrum"-

milieus, kunnen toevoegen. In de "stedelijk buiten centrum"-milieus (waartoe in Goes onder meer het gebied ten zuiden van het spoor wordt gerekend) dreigt juist een overaanbod aan goedkope en middeldure huurwoningen.

In het onderzoek wordt een beeld geschetst van de mogelijkheden om beleidsmatig te sturen. Daartoe zijn per regio vijf varianten voor bouwprogramma's doorgerekend. Deze programma's zijn onder meer afkomstig van de rijksoverheid, de provincie Zeeland en de Zeeuwse gemeenten. De verschillende bouwprogramma's betekenen voor de regio Midden-Zeeland allemaal een afname van de huursector en een toename van de koopsector. De verhouding huur – koop verandert daardoor in het voordeel van de koopsector. Kijkend naar de woningmarkt in 2010 en daarbij uitgaand van het gemeentelijke bouwprogramma, blijkt dat de vraag redelijk geaccommodeerd wordt. De groeiende behoefte wordt goed opgevangen en de restvraag in het duurdere koopsegment is in 2010 kleiner dan nu in 2001 het geval is. Ook bij de meeste andere segmenten is dat het geval en gaat de woonconsument er op vooruit. Tegelijk ontstaat echter een probleem in de huursector en goedkope koopsector. In de goedkope en middeldure huursector blijken vooral de "stedelijk buiten centrum"-milieus kwetsbaar.

Uit het onderzoek komt een dilemma naar voren. Wanneer meer ruimte op de woningmarkt wordt gecreëerd om tegemoet te komen aan de vraag van de woonconsument, dan krijgen de kwalitatief minder aantrekkelijke delen van de woningvoorraad het moeilijk en dreigt daar een steeds groter overaanbod te gaan ontstaan. Voor een deel valt dit probleem op te vangen via sloop en verkoop van huurwoningen, maar er zal, volgens de doorgerekende varianten, een overaanbod aan goedkope en/of middeldure huurwoningen (met name in de "stedelijk buiten centrum"-milieus) blijven bestaan.

4. RUIMTELIJKE CONTEXT PLANGEBIED

In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke context beschreven waarin het plangebied zich bevindt. Verwezen wordt naar figuur 3.

De historische binnenstad

De Goese binnenstad, die op loopafstand van het Stationspark is gelegen, kent een diversiteit aan functies en is qua verzorgingsniveau van regionale betekenis. Het beleid voor de historische binnenstad is erop gericht de typische centrumfuncties (kleinschalige detailhandel, cultuur, horeca) verder te versterken in combinatie met een verdere ruimtelijke verdichting en een opwaardering van de openbare ruimte. Daarnaast wordt in de binnenstad een versterking van de woonfunctie voorgestaan.

De zuidelijke woongebieden

Ten zuiden van de Fruitlaan liggen de naoorlogse woongebieden Goes Zuid en Overzuid. De eerstvolgende woningbouwuitbreidingen van de stad vinden ook aan de zuidrand van de stad plaats. Plannen voor de nieuwe woonbuurten Ouverture en Aria alsmede de tweede fase van het Oostmolenpark worden momenteel uitgevoerd. De komende jaren zullen hier in totaal circa 800 woningen worden gerealiseerd. De buurt Ouverture zal voor autoverkeer ontsloten worden door een verlenging van de Van Hertumweg.

De zuidelijke bedrijfsterreinen

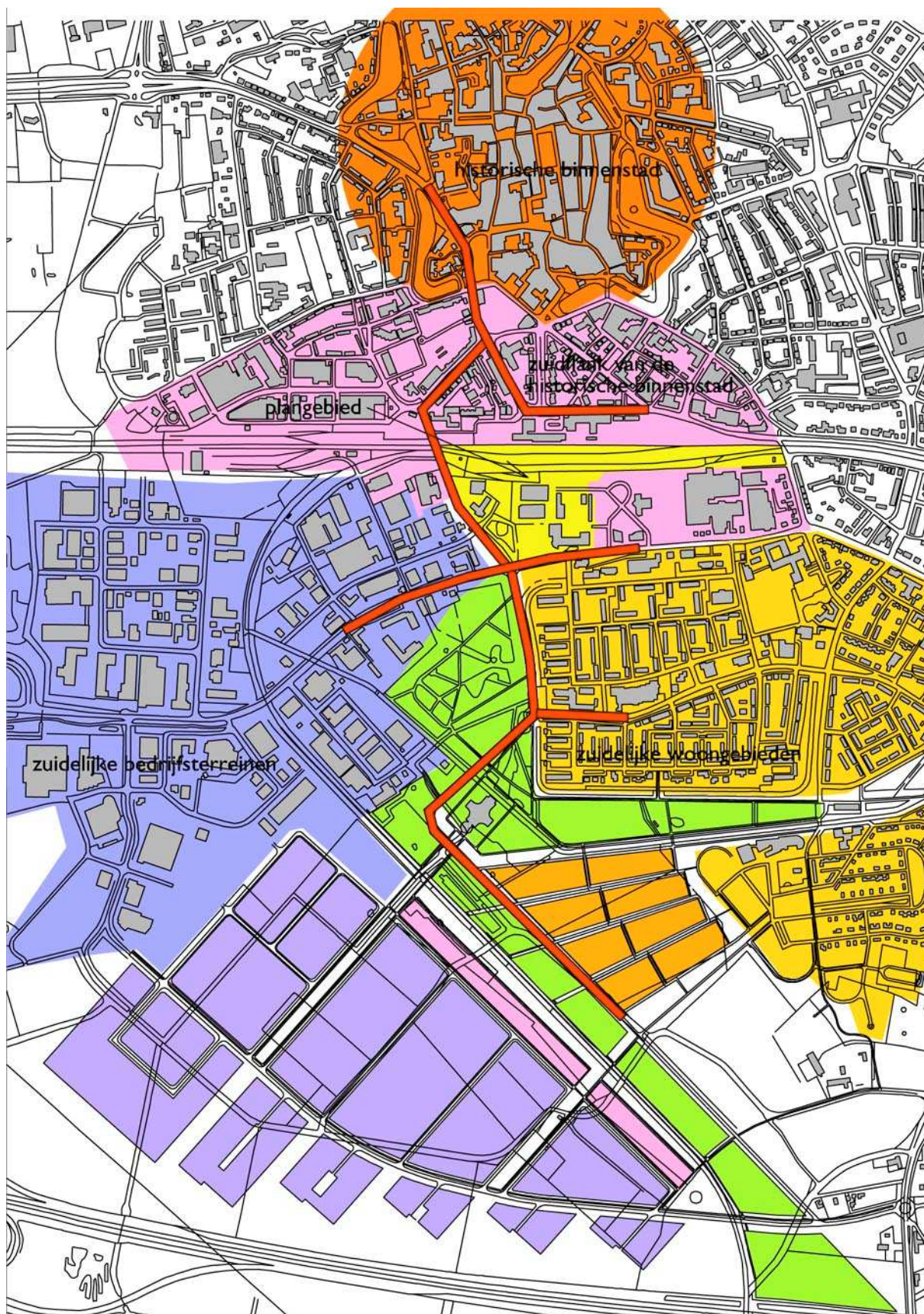
In de oksel van de A58 en de Deltaweg is verdere uitbreiding van het bedrijventerrein de Poel II voorzien. Deze uitbreiding voorziet in het aanbieden van verschillende werkmilieus. Er zijn zones die zich richten op nieuwe regionaal georiënteerde bedrijven die hechten aan grote kavels en een moderne representatieve omgeving. Tevens is een aanzienlijk deel bestemd voor meer lokale stedelijke bedrijvigheid; kleiner van schaal en minder afhankelijk van regionale representatie. Dit kan zowel gaan om nieuwe bedrijven als om bedrijven die op hun huidige plek in de stad, om welke reden dan ook, geen duurzame toekomst meer hebben. De Poel II biedt dus ook ruimte aan bedrijven die binnen Goes verplaatsen. Daarmee verschuift het zwaartepunt van de bedrijvigheid in Goes in zuidelijke richting en zal er een nieuwe dynamiek ontstaan op bestaande bedrijfsterreinen en -locaties die meer noordelijk in de stad liggen.

De zuidflank van de Goese binnenstad

De zuidflank van de binnenstad, waar het Stationspark onderdeel vanuit maakt, is sterk in ontwikkeling. In dit kader kunnen genoemd worden:

- *Bekhofterrein*
Op dit terrein, dat pal ten zuiden van de binnenstad ligt, worden anno 2003 kantoren, appartementen en een ondergrondse parkeergarage ontwikkeld.
- *Stationsomgeving*
Oostelijk van het station zijn de laatste jaren enkele nieuwe kantoren gevestigd (o.a. Belastingkantoor en kantoor van de CZ-groep). Dit past uitstekend binnen het rijksbeleid waar grootschalige kantoren in verband met het terugdringen van de automobiliteit gestimuleerd worden om zich te vestigen in de directe omgeving van knooppunten van openbaar vervoer. Ten westen van het station ligt langs de

Piet Heinstraat een terrein braak. De verwachting is dat dit terrein op termijn herontwikkeld wordt ten behoeve van de kantoor-/woonfunctie.



Figuur 3: Ruimtelijke context plangebied

- *Hollandiaplein en omgeving*

Dit gebied dat ten westen van het Bekhofterrein ligt, ontwikkelt zich als een woon- / kantorenlocatie. Hier zal onder meer het nieuwe stadskantoor van de gemeente worden gebouwd. Het gebied ligt op loopafstand van het station en de binnenstad.

- *Marconiplein*

Dit gebied rondom de Marconistraat is bestemd voor detailhandel die voor wat betreft de eisen aan huisvesting en parkeergelegenheid naar aard en schaal niet passen in een historische binnenstad.

Conclusie

Omvangrijke stedelijke ontwikkelingen voltrekken zich in de zuidelijke helft van de stad tussen het centrum en de A58. Het zwaartepunt van de bedrijventerreinen verschuift in zuidelijke richting, in het zuidelijk stadsdeel zijn de grote nieuwe woongebieden gepland en het Goese centrum 'breekt uit' haar historische jasje eveneens in zuidelijke richting. De betekenis van de Van Hertumweg als verbindende route tussen verschillende stedelijke territoria neemt verder toe.

Op de "zuidflank van de binnenstad" hebben deze processen de nodige invloed. Die processen zijn nu al waarneembaar en zullen leiden tot intensivering van het stedelijk grondgebruik, functionele veranderingen, herstructurering, herontwikkeling van bestaande functies etc. Niet alleen de hiervoor genoemde ontwikkelingen in de zuidelijke helft van de stad zijn hier de oorzaak van, ook de ligging direct naast het OV-knooppunt (trein & bus) in dit gebied zorgt voor een eigen dynamiek, die als extra aanjager voor veranderingen lijkt te werken.



Figuur 4: De stedenbouwkundige opzet

5. HET STEDENBOUWKUNDIG PLAN

5.1 Ruimtelijke beschrijving van het plan

Gestreefd wordt naar een goede aansluiting op de omgeving en een hoogwaardige invulling van het plangebied. Zoals uit de voorgaande hoofdstukken blijkt, heeft de locatie gezien haar ligging potentie voor de realisering van een bijzonder werk- en woonmilieu. Voorwaarde hiervoor is dat het 'achterkant-van-het-station'-imago kan worden opgeheven. Dit is dan ook een belangrijk uitgangspunt van het stedenbouwkundig plan.

In 2002 is de voetgangerstunnel, die vanuit het stationsgebouw naar het perron liep, verder in zuidelijke richting doorgetrokken. De entree van deze tunnel is ter plaatse van het Stationspark gesitueerd. Voor het goed functioneren van de verbinding met het station is een goede herkenbaarheid en toegankelijkheid van deze entree een voorwaarde. Om deze reden wordt aansluitend aan de tunnelentree een plein aangelegd, het zogenaamde 'Voorplein'. Verkeersbewegingen die het station genereert en waarvan de afwikkeling nu enkel aan de noordzijde (centrumzijde) van het stationsgebouw plaatsvindt, kunnen deels aan de zuidzijde van het spoor, op het Voorplein, gaan plaatsvinden. Hiermee wordt de verkeersbelasting verspreid en de bereikbaarheid van het station verbeterd. Om de spreiding te stimuleren, en tegelijkertijd de levendigheid van het Stationspark te vergroten, worden op het Voorplein taxistandplaatsen en zogenaamde 'kiss-and-ride'-voorzieningen (ophalen en brengen van reizigers) gecreëerd. Ook de realisatie van een bushalte, waarvan een aantal streekbussen gebruik gaat maken, draagt hieraan bij. 'Gekoppeld' aan de tunnelentree zal voldoende fietsparkeergelegenheid (bewaakte en onbewaakte stalling) worden geboden. Terzijde wordt opgemerkt dat het qua inrichting niet mogelijk was om de voetgangersverbinding ook voor fietsverkeer geschikt te maken. De optie van een gecombineerde voetgangers-/fietsstunnel, waarover in diverse beleidsstukken is gesproken, is derhalve vervallen.

Het autoparkeren is losgekoppeld van het Voorplein. Het ruimtegebruik en de uitstraling van een parkeerterrein zouden afbreuk doen aan de gewenste ruimtelijke kwaliteit van het plein en de gewenste hoge bebouwingsdichtheid nabij het station. Aan de oostzijde van het plangebied is voor deze functie echter ruimte beschikbaar in de vorm van een strook grond ingeklemd door het spoor, de Kloetingseweg en het bestaande gedeelte van het Stationspark. De afstand tussen dit langgerekte terrein, dat ruimte biedt voor het parkeren van ± 260 auto's, en het Voorplein bedraagt circa 250 meter. Het parkeerterrein is, naast parkeren ten behoeve van het station, met name bestemd als overlooph gebied voor de wijk Goes-Oost en voor de binnenstad.

Uit oogpunt van intensief ruimtegebruik wordt in voorliggend bestemmingsplan de mogelijkheid geboden een deel van het parkeerterrein te overbouwen. Door een langgerekte kantooruimte (één à twee bouwlagen) boven het parkeerterrein te

creëren wordt bovendien, vanaf de spoorzijde gezien, een deel van de bestaande bedrijfsbebouwing, die een matige ruimtelijke kwaliteit kent, aan het zicht onttrokken.



Figuur 5: Mogelijke inrichting plangebied

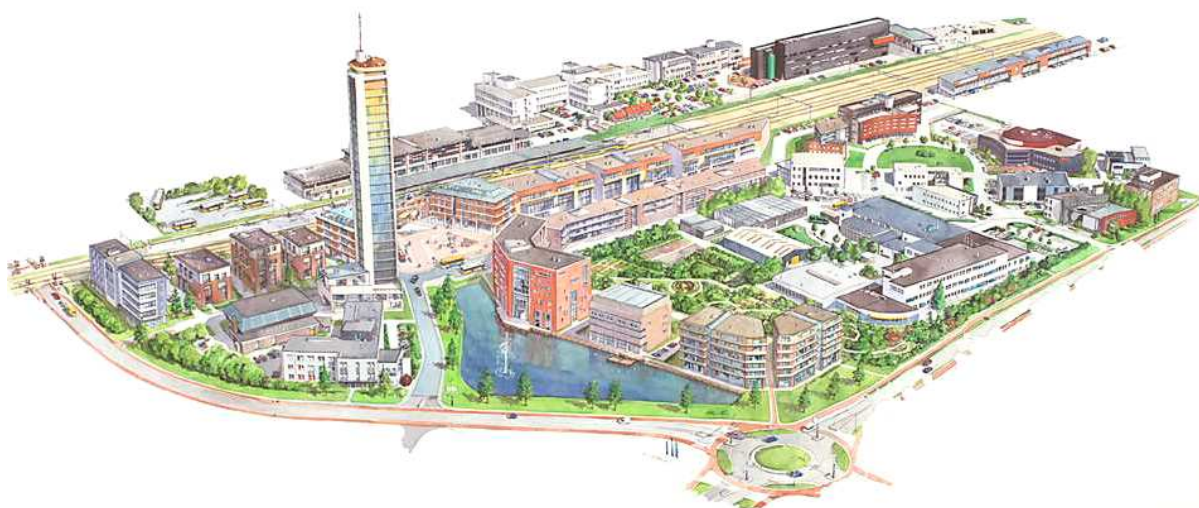
Voor de ontsluiting van het nieuwe werk- en woongebied, alsmede voor de ontsluiting van het Voorplein, wordt het bestaande weggedeelte in het Stationspark met een ruime boog doorgetrokken tot aan de Van Hertumweg. De aansluiting ligt ter hoogte van de Industriestraat. De ontsluitingsweg zal het Voorplein 'doorsnijden'. Ter plaatse van het plein wordt de inrichting van de weg echter aangepast: de weg zal integraal onderdeel uit gaan maken van de pleininrichting. De weg wordt zo gesitueerd dat verkeer komend van de Van Hertumweg bij het inrijden van het Stationspark direct zicht heeft op het Voorplein en meer specifiek op de daaraan gelegen tunnelentree. Doordat de toegang tot het station in één oogopslag herkenbaar is, zal een overzichtelijke, sociaal veilige situatie ontstaan en zal het 'achterkantgevoel' achterwege blijven. Door het bestaande groengebied dat aan de Van Hertumweg grenst door te trekken tot aan het plein wordt de herkenbaarheid en overzichtelijkheid nog meer versterkt. Hiermee wordt de tunnelentree al vanaf de rotonde van de Fruitlaan zichtbaar. Vice versa wordt met het groengebied, dat overwegend uit een grote waterpartij zal bestaan, aan het Voorplein een extra kwaliteit gekoppeld.

Het Voorplein vormt de drager van het stedenbouwkundig plan. Een representatieve uitstraling van dit plein wordt nagestreefd, aangezien deze het visitekaartje van het zuidelijke stationsgebied vormt. Zowel de inrichting van het Voorplein zelf als de daaraan gesitueerde bebouwing dragen bij aan de beoogde ruimtelijke kwaliteit. Naast de eerder genoemde functie voor de verkeersafwikkeling, dient het plein als een ontmoetingsplek te gaan functioneren. Het reizigersvervoer, de intensieve werkgelegenheid en het wonen in de directe omgeving vragen om een plein met een prettig verblijfsklimaat.

De bebouwing die aan het Voorplein is gesitueerd dient op dit plein te zijn georiënteerd. Dit houdt in dat de gevels representatief zijn en voorkomen wordt dat de pleinwanden over de gehele breedte bestaan uit bebouwing met 'dode' onderkanten (zoals parkeren en bergruimte op maaiveldniveau). Gestreefd wordt naar de realisatie van stevige pleinwanden. De direct aan het Voorplein gelegen bebouwing zal aan de noordzijde uit minimaal 3 bouwlagen bestaan en aan de zuidoostzijde 6 bouwlagen. De maximaal toelaatbare bouwhoogte aan het plein, de voorgestane woontoren niet meegerekend, bedraagt respectievelijk 5 en 8 bouwlagen.

De menging van wonen en kantoren in het Stationsgebied komt de sociale veiligheid van het gebied, en met name het Voorplein, ten goede. Het wonen wordt echter, mede gelet op de (toekomstige) geluidsbelasting op het plangebied, niet overal toegestaan. Enkel aan de zuidzijde van het plein kan bebouwing voor een woonfunctie worden aangewend. Hier wordt onder meer de realisatie van een woontoren voorgestaan. Deze toren, die een maximale hoogte van 22 bouwlagen kent, dient het Stationspark en het nabij gelegen station 'op de kaart te zetten'; de woontoren zal vanuit de verre omgeving de ligging van het stationsgebied markeren. De stad Goes kent, uit oogpunt van bescherming van het historische silhouet van haar stadshart, overigens weinig hoge bebouwing. Realisatie van een woontoren in het Stationspark doet, gezien de ligging van de locatie, geen afbreuk aan dit silhouet. De eerste 2 lagen van de toren kunnen eventueel voor parkeren worden aangewend, waarbij het

hiervoor geschrevene, een representatieve gevel aan de pleinzijde, in acht moet worden genomen. De parkeerruimte zal dan ook niet direct aan het plein gerealiseerd worden, maar achter de op het plein doorgetrokken gevels. In verband met de sociale



Figuur 6: Vogelvluchtperspectief mogelijke inrichting plangebied

veiligheid en de leefbaarheid geeft de gemeente er overigens sterk de voorkeur aan om de benodigde parkeervoorzieningen zoveel mogelijk ondergronds te realiseren. In het kader van de bouwplanontwikkeling zal het parkeeraspect nader worden uitgewerkt.

Het fietsparkeren ten behoeve van het station kan in de kantoorbebouwing die de tunnelentree flankiert, worden geïntegreerd. Ook is de mogelijkheid aanwezig om meer westelijk, direct ten zuiden van het spoor, stallingsplaatsen voor fietsen aan te bieden. Om de verblijfsfunctie van het Voorplein te versterken, is, ondergeschikt aan de kantoor- en woonfunctie, de vestiging van kleinschalige detailhandel- en daghorecavoorzieningen aan het plein gewenst. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan een kiosk, een thee-/koffiehuis en/of een restaurant. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om in het gebied één hotel te vestigen.

Het ten oosten van het Voorplein gelegen gedeelte van de (hoofd)ontsluitingsweg zal worden begeleid door panden met een hoogte van minimaal 2 bouwlagen en maximaal 5 bouwlagen. Het gaat daarbij om kantoren en aan de zuidzijde eventueel ook om een school (De Vliedberg). De ontsluitingsweg dient door representatieve gevels te worden begeleid. De beoogde nieuwbouw ten noorden van deze weg, grenst eveneens aan het spoor en dient ook aan die zijde van een representatieve gevel te worden voorzien. De bebouwing langs de ontsluitingsweg dient, om samenhang tussen de individuele panden te verkrijgen, strak in de rooilijn te worden gebouwd. Deze rooilijn is op 5 meter uit de weggrens geprojecteerd. Met deze beperkte maat wordt, omwille van een aantrekkelijk straatbeeld, de aanleg van parkeergelegenheid aan de 'voor'zijde van de bebouwing uitgesloten. In principe moet het parkeren wel op eigen terrein worden opgelost: achter de 'voorgevel'rooilijn en/of in een parkeergarage.

Vanaf het Voorplein loopt ook in westelijke richting, vrijwel evenwijdig aan het spoor, een weg ter ontsluiting van de daar geplande kantoorbebouwing. Om het gemotoriseerd verkeer terug te voeren naar het plein kunnen om de kantoorbebouwing heen lussen worden aangelegd. Voor fietsers en voetgangers zal aan het einde van de weg een doorsteek naar de Van Hertumweg worden gecreëerd. De bouwhoogte van de binnen de lussen gesitueerde panden zal maximaal 5 bouwlagen bedragen. De gebouwen dienen ook hier aan de weg- én spoorwegzijde hoogwaardig te worden vormgegeven. Ook wordt aan de wegzijde een strakke rooilijn gehanteerd, deze is wederom op 5 meter uit de weggrens gelegen.

De westflank van het plangebied wordt ingevuld door nieuwbouw langs de Van Hertumweg. Deze bebouwing, die de weg ruimtelijk begeleidt en bestaat uit 3 tot 5 lagen, wordt op ruime afstand van de weg gesitueerd. De onbebouwde én parkeervrije zone tussen de bebouwing en Van Hertumweg krijgt een groene inrichting en de weg navenant een groen karakter. Ontsluiting van de nieuwbouw zal vanaf de Stationsparkzijde plaatsvinden. Aan deze zijde dient ook het parkeren te worden opgelost. De bebouwingswand langs de Van Hertumweg wordt begrensd dan wel

doorbroken door de eerder genoemde langzaam verkeersdoorsteek. Deze doorsteek kan ook eventueel als poort in de bebouwingswand worden vormgegeven.

De zuidoostelijke bebouwingswand van het Voorplein wordt met een bocht voortgezet langs de oostzijde van het nieuwe groengebied en verder, met een knik, over een beperkte lengte langs de Fruitlaan. De bebouwingswand zal bestaan uit meerdere gebouwen die strak in de rooilijn zijn geplaatst. Wel kan op enkele plaatsen de bebouwing vanaf de 1^e bouwlaag enkele meters door de rooilijn steken (overkraging). Een hoogwaardige architectonische vormgeving wordt wederom nagestreefd. Zeker aan de pleinzijde, de zijde van het groengebied en de zijde van de Fruitlaan dienen aantrekkelijk vormgegeven gevels te verrijzen. De toegestane bebouwingshoogte loopt af van 6 à 8 bouwlagen aan het plein tot 4 à 6 bouwlagen richting de Fruitlaan. Ook deze nieuwbouw zal grotendeels dienst doen als kantoorruimte. Op één punt, daar waar het Voorplein overgaat in het groengebied, zijn ook woningen (appartementen) toegestaan. Het groengebied, dat overwegend uit water zal bestaan, loopt (vrijwel) tot aan de bebouwing. De ontsluiting van de nieuwbouw zal derhalve vanaf de 'achterzijde' plaatsvinden. Ook het parkeren zal, voor zover dit niet ondergronds dan wel geïntegreerd in de bebouwing plaatsvindt, aan deze zijde worden gesitueerd. De toegang tot deze ontsluitings-/ parkeerruimte komt aan het Voorplein te liggen. Deze zal overigens ook toegang bieden tot het terrein van het Groencollege.

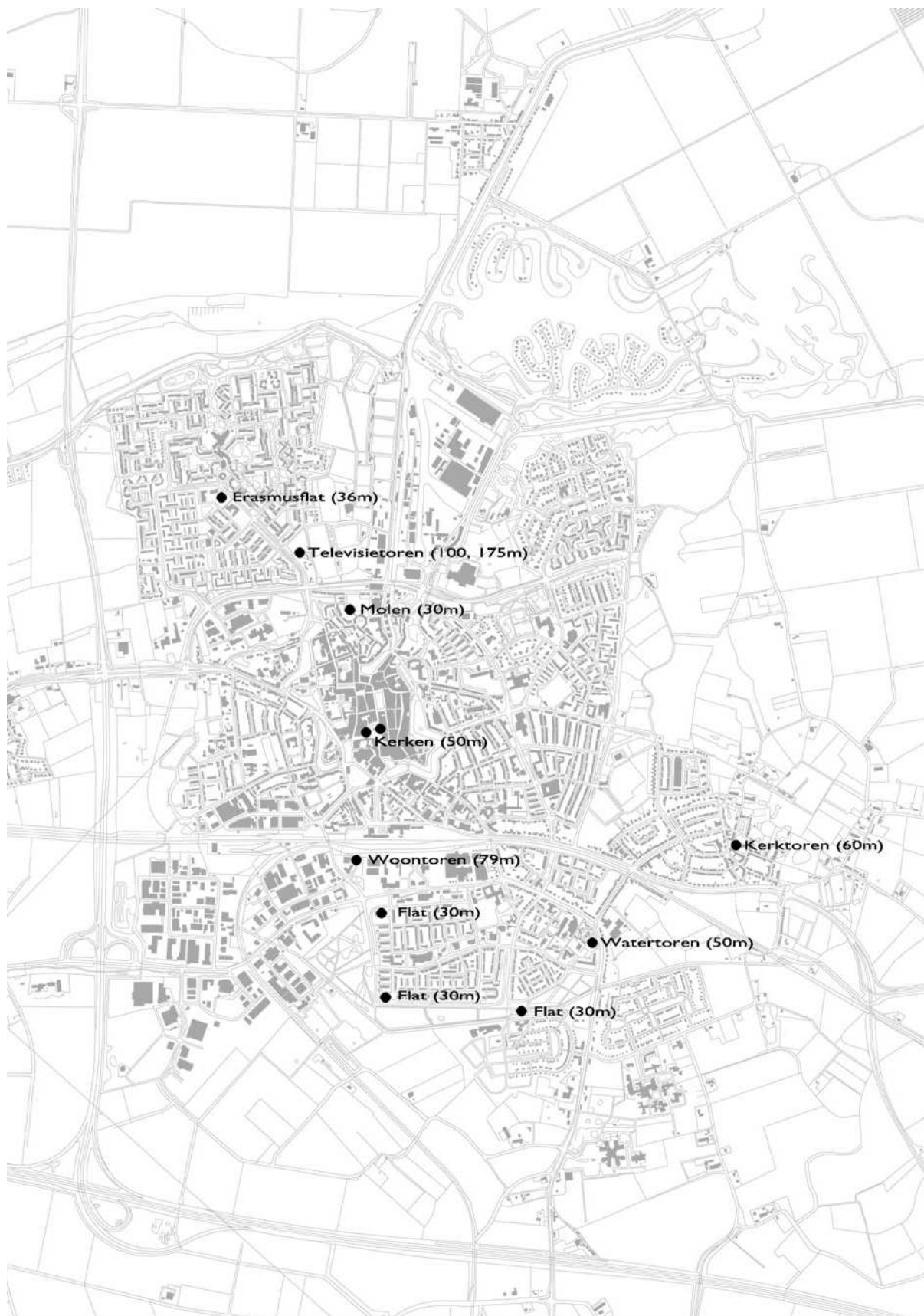
Om de hiervoor beschreven kantorenbouw mogelijk te maken, heeft een grondruil met het Groencollege plaatsgevonden. Gronden aan de westzijde van het schoolgebouw (tuingronden) zijn geruild tegen gronden aan de noordwestzijde (gronden veilinghallenterrein). Voor fietsers/ voetgangers zal een directe verbinding vanaf de rotonde (Poelplein) tot het schoolterrein worden aangelegd. Dit fiets-/ voetpad doorkruist de kantorenzone en kan eventueel met kantoren worden overbouwd.

Mogelijk wordt het scholenareaal in het plangebied uitgebreid door de vestiging van de school De Vliedberg ten noorden van het Groencollege. De scholen onderhouden een nauwe samenwerkingsrelatie. De Vliedberg komt mogelijk aan de gebiedsontsluitingsweg te liggen en dient dan te voldoen aan het eerder voor deze weg beschreven ruimtelijk beeld.

Zoals eerder is aangegeven, wordt in het plangebied, vanwege het gunstige bereikbaarheidsprofiel van de locatie, een hoge bebouwingsdichtheid nagestreefd. Per m² voor kantoren uitgegeven grond dient minimaal 1 m² b.v.o. te worden gerealiseerd. Deze verhouding van 1:1 is voor Goese begrippen hoog. De bebouwingswanden aan het plein dienen vrijwel geheel gesloten te zijn. Hierbij zijn overbouwde doorgangen ten behoeve van de ontsluiting van het achterliggende terrein toegestaan. De gebouwen langs de 'wegen' dienen 5 meter uit één van de zijdelingse perceelsgrenzen te worden gebouwd. De voorgevelbreedte van deze gebouwen bedraagt, als visuele begeleiding van de 'wegen', minimaal 60% van de totale kavelbreedte. Langs de spoorweg dient een strook onbebouwd te blijven. Parkeren is in deze strook wel toelaatbaar. De aan weerszijden van de tunnelentree geplande bebouwing moet, in tegenstelling tot het hiervoor gestelde, op de spoorweggrens worden gebouwd.

Immers, gestreefd wordt naar een gesloten pleinbeeld en het afstand nemen met de gebouwen tot de tunnelentree zou dit beeld ondermijnen. Aan het Voorplein grenzen de kantoor- dan wel woongebouwen (vrijwel) direct aan de openbare ruimte. Bij voorkeur wordt hier het parkeren ten behoeve van de betreffende functies inpandig dan wel aan de achterzijde van de bebouwing opgelost.

De parkeernorm van een vervoersknooppunt ligt lager dan op andere, minder goed per openbaar vervoer bereikbare locaties. Het rijk hanteert, voor A-locaties gelegen buiten de Randstad, stedelijke knooppunten of andere stadsgewesten, een norm van 20 parkeerplaatsen per 100 arbeidsplaatsen. Dit komt overeen met circa 1 parkeerplaats per 125-150 m² b.v.o. Zeeland, een provincie die slechts 375.000 inwoners kent, is een plattelandsgebied met veel open ruimte, relatief veel dorpen en weinig steden. Het openbaar vervoersnetwerk is, in vergelijking met dichter bebouwde gebieden in het land, zwak ontwikkeld. Een groot deel van de Zeeuwse bevolking is daardoor aangewezen op de auto. Een hogere parkeernorm is voor het goed functioneren van het Stationspark een voorwaarde. In het Stationspark zal, overeenkomstig het advies van Twijnstra Gudde (zie hoofdstuk 3), een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 50 m² b.v.o. kantoren/ maatschappelijke voorzieningen worden gehanteerd. Indien het parkeren inpandig plaatsvindt, bedraagt de gehanteerde norm 1:25. Voor de woningen wordt een parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per woning aangehouden.



Figuur 7:
Positie woontoren ten opzichte overige hoge objecten

5.2 Beeldkwaliteit

Algemeen

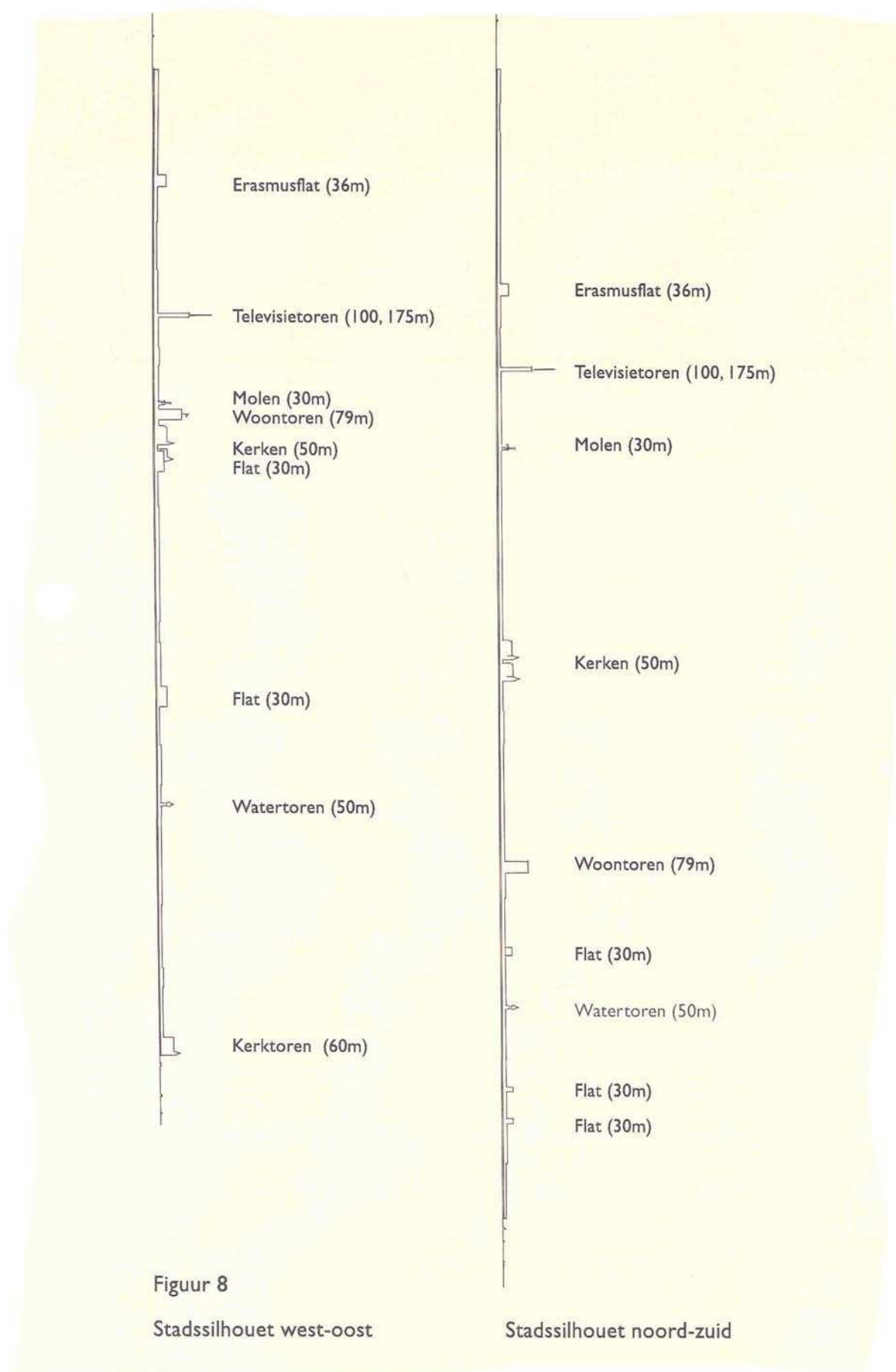
De gemeente Goes hecht grote waarde aan een hoogwaardige vormgeving van het Stationspark. Om die reden is er, door stedenbouwkundig adviesbureau Wissing, een kwaliteitskader opgesteld. Verwezen wordt naar bijlage 1. In dit kwaliteitskader zijn aanwijzingen en richtlijnen voor de nagestreefde kwaliteit opgenomen die fungeren als toetsingskader bij het beoordelen van bouw aanvragen. Naast beeldkwaliteit van de architectuur wordt in het kwaliteitskader ook aandacht besteed aan de gewenste kwaliteit voor de (openbare) ruimte. Bebouwing en buitenruimte bepalen immers tezamen het ruimtelijk beeld en daarmee de beeldkwaliteit. Integrale afstemming van kwaliteiten is hierbij belangrijk, daarop zullen bouwplannen getoetst gaan worden. De totstandkoming van de aanwijzingen en richtlijnen is vooral gelegen in het planconcept. Ruimtelijk is het van belang dat dit stadsdeel een eigen identiteit kan ontwikkelen. Daar dit plandeel een tweede ontwikkelingsfase is, is een relatie gelegd met de omgeving voor zover dat mogelijk was. Het kwaliteitskader zoekt qua architectuur, (menselijke) schaal en materiaalgebruik aansluiting bij de individuele architectuur van het reeds gerealiseerde deel van het Stationspark. Om het gebied een eigen identiteit te geven, met eigentijdse vormgeving, is een integrale ontwikkeling voorzien van omgeving en gebouwen (inclusief architectuur). Het intensieve gebruik van de privé – en openbare ruimte vereist eveneens een dergelijke aanpak.

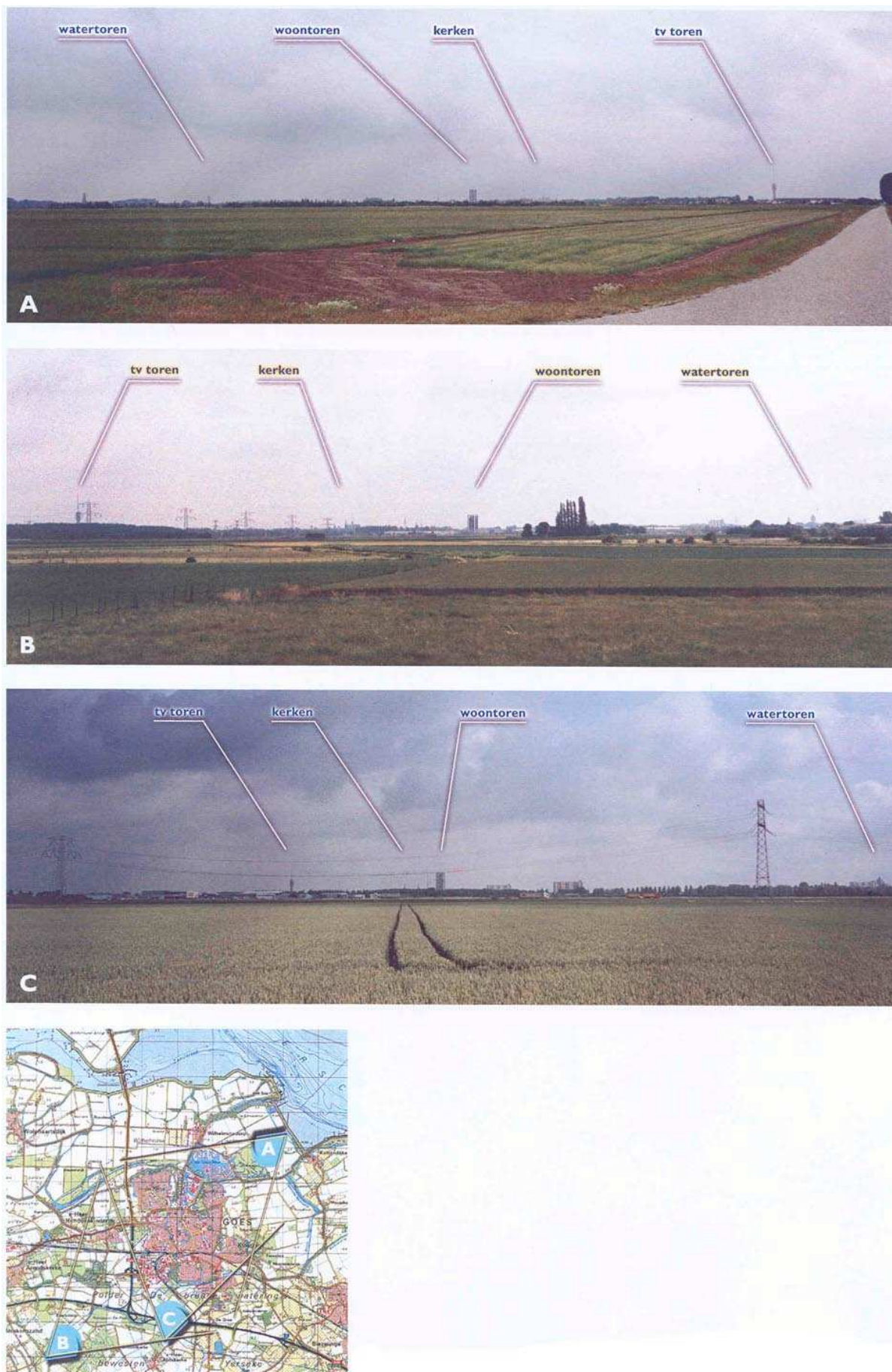
Woontoren

De gemeente heeft met interesse kennisgenomen van het in voorbereiding zijnde provinciale beeldkwaliteitbeleid. Daarop zal zij te zijner tijd reageren. Vooruitlopend op deze reactie wil de gemeente, gelet op de ogenschijnlijke strijdigheid met voorliggend plan (de 22 lagen hoge woontoren), het volgende opmerken. De maximale bouwhoogte van 25 meter voor Goes, die in het concept van het provinciale beeldkwaliteitplan wordt genoemd, is een nieuwe beleidsrichting en lijkt een afgeleide te zijn van de bestaande bouwhoogte in de stad. Het vaststellen van een algemene maximale bouwhoogte zal een wezenlijke planologische beperking gaan vormen voor de ruimtelijke ontwikkeling in 'verticale zin' van Goes. In het concept-beeldkwaliteitplan worden hoogteaccenten, zoals de beoogde woontoren in het Stationspark, weliswaar niet uitgesloten, maar de (beleids)ruimte om deze, uiteraard daar waar dit passend is, te realiseren wordt drastisch ingeperkt.

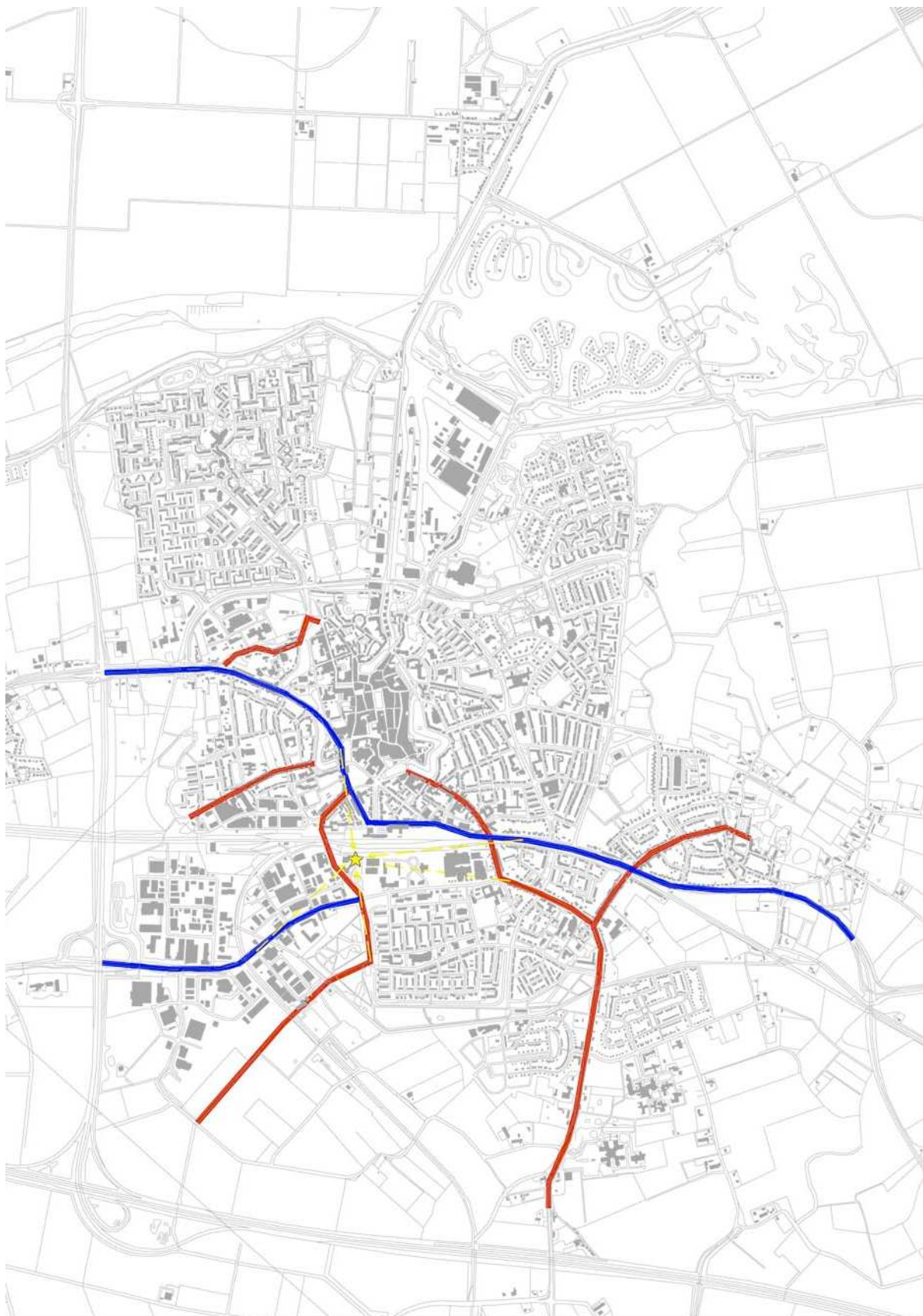
De gemeente is zich er zeer van bewust dat de hoogte van de woontoren de schaal van het plangebied overstijgt, dat deze duidelijk van invloed is op het beeld van de totale stad en daarmee in groter verband dient te worden gezien en afgewogen. Van oudsher zijn er in het Goese stadssilhouet gebouwen aanwezig die uitschieten in hoogte en daarmee een stempel drukken op het stadsbeeld: de kerktorens, de watertoren, de flats en, meer recent, de TV-toren. Op figuur 7 zijn deze hoogteaccenten aangegeven. De gemeente staat op het standpunt dat ook door de huidige generatie, met de nodige zorgvuldigheid, incidenteel aan de derde dimensie van de stad mag worden gebouwd. Die zorgvuldigheid zit onder meer in het afgeven van het juiste signaal. Door de bouwhoogte wordt een plek immers vanuit de weide omtrek gemarkeerd en ontstaat het beeld dat het daar te doen is. Goes is de hoofdkern van

de Bevelanden. Door het ruimtelijk beleid dat wordt gevoerd, waarbij de woningbouw en bovenlokale voorzieningen bij Goes worden geconcentreerd, neemt de regionale betekenis van de stad verder toe. Dit mag ook ruimtelijk waarneembaar zijn.





Figuur 9: Montage woontoren in stadssilhouet Goes



Figuur 10:
Positie woontoren ten opzichte van een aantal belangrijke oude en
nieuwe structuurdragers van de stad

Daarbij wordt nadrukkelijk opgemerkt dat geen structureel hogere stad wordt voorgestaan. Anders gezegd: met de realisatie van de woontoren wordt geen tendens tot het plegen van 'torenbouw' in Goes ingezet.

De vrees dat de weidsheid van de Oosterschelde door de bouw van de toren wordt aangetast, deelt de gemeente niet. De hoogte komt immers overeen met de hoogte van de reeds bestaande TV-toren en door de rankheid van de woontoren zal geen enkel gevoel van wandvorming ten aanzien van de grootschalige open ruimte optreden. In zijn algemeenheid bevestigen incidentele torens juist de weidsheid van het landschap. Verwezen wordt naar figuur 8 waarin oostwest en noorzuidprofielen zijn opgenomen en figuur 9 waarin foto's met een montage van de woontoren zijn opgenomen, zoals die beleefd wordt vanuit verschillende gezichtspunten vanuit het landschap.

Op een lager schaalniveau (stadsniveau) wordt naar de mening van de gemeente een juist signaal afgegeven door de woontoren te plaatsen op een knooppunt van belangrijke routestructuren, te weten het spoor (met het station) en de Van Hertumweg, die een belangrijke historische en infrastructurele lijn in de stad vormt. Zie figuur 10. Doordat de bouwlocatie duidelijk los staat van de historische binnenstad, en het om de realisatie van slechts één toren gaat, komt het beschermd stadsgezicht niet in het gedrang. Bovendien wordt de woontoren door de compacte structuur van de binnenstad vanuit het beschermd stadsgezicht nauwelijks ervaren.

De gemeente is van mening dat de realisatie van de beoogde woontoren geen afbreuk doet aan de beeldkwaliteit van Goes. De bouw van een woontoren met 22 lagen uniek en mogelijk blijft het bij deze ene toren. De optelsom van zaken, zoals de bijzondere locatie (bij het vervoersknooppunt, buiten het centrumgebied, enz.), de vereiste bebouwingsdichtheid (voortkomend uit het streven naar intensief ruimtegebruik), de gewenste rankheid van de toren, hebben geleid tot de conclusie dat in het Stationspark een woontoren van deze hoogte ruimtelijk wenselijk én acceptabel is.

5.3 Functionele beschrijving van het plan

Kantoren

Het Stationspark is primair een kantorenlocatie. Het gunstige bereikbaarheidsprofiel maakt de locatie bij uitstek geschikt voor intensieve vormen van werkgelegenheid. Volgens het onderzoek van Twijnstra Gudde (zie hoofdstuk 3) wordt voor het Stationspark de realisering van (tenminste) 16.000-20.000 m² b.v.o. kantoorruimte voor de planperiode 2000-2010 haalbaar geacht, oftewel gemiddeld 1.600-2.000 m² op jaarbasis. Met het plan wordt tegemoet gekomen aan deze vraag. Als doelgroepen worden de zakelijke, financiële en overige dienstverlening genoemd, waarbij de belangrijkste doelgroep de eerstgenoemde is. De Goese kantorenmarkt wordt gekenmerkt door een hoog percentage eigenaar-gebruikers. Ook voor het Stationspark ligt het in de lijn der verwachting dat met name deze groep, die over het algemeen behoefte heeft aan kantoren met een oppervlak van 250-300 m² b.v.o., zich in het gebied vestigt. Een eigen identiteit en representativiteit, ook in grotere complexen, is, volgens Twijnstra Gudde, voor de genoemde doelgroep van belang. Evenals een goede autobereikbaarheid en een hoogwaardige uitstraling van de

directe kantooromgeving. Middels het stedenbouwkundig plan én het kwaliteitskader wordt, voor zover mogelijk, aan deze componenten inhoud gegeven.

Wonen

Naast kantoren biedt het plan ruimte voor de realisering van woningen (appartementen). Aan het Voorplein zal, als markeringspunt, een woontoren worden gerealiseerd. Deze toren bestaat uit maximaal 22 bouwlagen, waarvan de eerste bouwlagen eventueel voor parkeren en/of (ondergeschikt) horeca/ detailhandel kunnen worden aangewend. Verder kan op een locatie ten oosten van het groengebied een appartementencomplex worden gerealiseerd. In totaal zal het aantal wooneenheden in het gebied 80 woningen bedragen.

Onderwijsvoorzieningen

Binnen de plangrenzen bevindt zich het Groencollege, een school voor groene opleidingen (beroepsonderwijs). Mogelijk wordt De Vliedberg, een school voor speciaal voortgezet onderwijs, mede gezien de samenwerking tussen beide scholen, naar het Stationspark verplaatst. De goede bereikbaarheid van het Stationspark maakt het gebied uitermate geschikt voor onderwijsvoorzieningen.

Horeca en detailhandel

Aan het Voorplein wordt in beperkte mate daghoreca en (aan de spoorweg gelieerde) detailhandel, zoals een kiosk, thee-/koffiehuis en/of restaurant, toegestaan. Dit om de verblijfswaarde van het plein te vergroten. Wachtende reizigers en andere gebruikers van het Stationspark (waaronder kantoorpersoneel) kunnen van de betreffende voorzieningen gebruik maken. De vestiging van horeca en detailhandel is aan strikte voorwaarden gebonden. Deze functies mogen enkel op de begane grond worden gevestigd, het b.v.o. mag per vestiging niet groter zijn dan 300 m² en in het totale gebied mogen slechts 3 vestigingen worden geopend. Daarnaast mag zich in het plangebied één hotel vestigen.

Verkeer

De infrastructuur, meer specifiek het spoor met station, bepaald in sterke mate de bestemming en inrichting van het plangebied. De entree van de voetgangerstunnel onder het spoor ligt in het plangebied. Op het Voorplein, dat aan deze tunnelentree grenst, zal het verkeer ten behoeve van het station worden afgewikkeld. Op dit plein worden taxistandplaatsen en zogenaamde 'kiss-and-ride'-voorzieningen gecreëerd. Daarnaast komt er een bushalte, waarvan een aantal streekbussen gebruik gaat maken. 'Gekoppeld' aan de tunnelentree zal voldoende fietsparkeergelegenheid, zowel bewaakt als onbewaakt, worden geboden. Ter ontsluiting van het station, en het Stationspark in het algemeen, zal vanaf de Van Hertumweg een fiets-/voetverbinding naar het Voorplein worden aangelegd. Een tweede te realiseren fiets-/voetverbinding verbindt de rotonde (Poelplein) met het terrein van het Groencollege.

Voor de ontsluiting van het plangebied zal het bestaande weggedeelte in het Stationspark worden doorgetrokken tot aan de Van Hertumweg. Het wegprofiel van het nog te realiseren gedeelte van de onsluitingsweg sluit aan op het bestaande deel.

Deze bestaat uit een 10 meter breed profiel (6 meter rijweg met aan weerszijden een 2 meter breed trottoir). Daar waar de ontsluitingsweg het Voorplein 'doorsnijdt' maakt deze integraal onderdeel uit van de pleininrichting.

Aan de oostzijde van het plangebied is een parkeerterrein aangelegd. Dit terrein wordt op de hiervoor genoemde ontsluitingsweg ontsloten.

Parkeren

Uitgangspunt is dat het parkeren zoveel mogelijk op het eigen terrein plaatsvindt. Gezien de doelgroep (eigenaar-gebruikers) én de Zeeuwse situatie zijn eigen parkeerplaatsen onontkoombaar. Dat heeft ondermeer te maken met het feit dat voor deze bedrijven nog relatief veel vestigingsmogelijkheden zijn op het platteland (concurrentiepositie) en het ontbreken van grote stedelijke concentraties in de directe omgeving waardoor het aanbod en de intensiteit van het openbaar vervoer in de provincie zeer laag is. In voorliggend bestemmingsplan is bepaald dat de kavelomvang gelijk moet zijn aan het bedrijfsvloeroppervlak van het te ontwikkelen kantoor (1:1). De bebouwingsdichtheid mag hoger zijn, maar niet lager. De parkeernorm voor kantoren is, mede gelet op de ligging nabij het station, op 1 parkeerplaats per 50 m² gesteld. Dit is voor Zeeuwse begrippen laag. Voor maatschappelijke voorzieningen bedraagt de norm eveneens 1 parkeerplaats per 50 m² vloeroppervlak en voor wonen 1,2 parkeerplaats per woning. Gelet op de hoge bebouwingsdichtheid zal het parkeren op eigen terrein al snel in de bebouwing of (half- dan wel geheel verdiept) onder de bebouwing worden gerealiseerd. Uit oogpunt van beeldkwaliteit wordt parkeren voor de rooilijn niet toegestaan.

In de directe omgeving van de stationsingang (voetgangerstunnel) zijn geen openbare parkeerplaatsen gepland in de openbare ruimte. Bij de ingang worden wel taxistandplaatsen gerealiseerd, evenals enkele 'kiss en ride'-plaatsen en de mogelijkheid voor het halteren van maximaal twee buslijnen. Op circa 250 meter van de ingang is, zoals eerder aangegeven, een groot parkeerterrein aangelegd. Deze parkeervoorziening biedt ruimte voor circa 260 auto's. Het parkeerterrein heeft een functie voor de reizigers van het openbaar vervoer en vormt een overloopgebied voor de wijk Goes-Oost en de binnenstad.

Groen

Binnen de plangrenzen bevinden zich twee structurele groenelementen. Het eerste 'element' omvat een groenzone die langs de Van Hertumweg en Fruitlaan wordt aangelegd en daarmee deze wegen van een groen karakter voorziet. Het tweede structurele groenelement is het (gedeeltelijk reeds bestaande) groengebied dat tussen de Van Hertumweg en het Voorplein wordt aangelegd. Dit gebied zal een functie gaan vervullen in het kader van de waterhuishouding en zal derhalve voor het grootste gedeelte uit water bestaan.

De bebouwingsdichtheid in het Stationspark is hoog. De beoogde parkuitstraling staat daardoor onder druk. Om, buiten het structurele groen, enig groen in het 'park' aan te brengen, zullen daar waar ruimte is bomen worden aangeplant. Op de erfgrans en rond de parkeervakken kunnen hagen aan de kwantiteit van het groen bijdragen. De mate waarin in het Stationspark groen aanwezig is, wordt verder met name bepaald door de mate waarin groen op privé-terrein wordt aangeplant. In het

kwaliteitskader (bijlage 1) zijn nadere eisen ten aanzien van de inrichting van de percelen opgenomen.

6. MILIEU EN DUURZAAMHEID

6.1 MER railontsluiting Sloe

De noordzijde van het plangebied wordt gevormd door een gedeelte van de spoorlijn Roosendaal – Vlissingen. De Sloelijn, het goederenspoor naar het Sloegebied (het zeehaven- en industrieterrein "Vlissingen-Oost"), sluit op deze spoorlijn aan. Door de economische groei van het Sloegebied zullen in de nabije toekomst meer goederentreinen van deze lijn gebruik gaan maken. Een aanpassing van de Sloelijn is, om te kunnen voldoen aan de gestelde milieu-eisen, noodzakelijk. Bij de planning van een mogelijk nieuw infrastructuurproject treedt de Tracéwetprocedure in werking. In dit kader heeft een m.e.r. (milieu effect rapportage) plaatsgevonden. De invloeden van diverse tracévarianten op aspecten als verkeer, milieu, ruimtelijke ordening en kosten zijn daarbij in beeld gebracht. In de *Trajectnota/MER Optimalisatie Railontsluiting Sloe* zijn de onderzoeksresultaten vastgelegd.

In de MER worden, naast de gevolgen van de diverse tracévarianten voor de Sloelijn, ook de milieuconsequenties van een toename van het goederenvervoer over het gedeelte van de spoorlijn Roosendaal – Vlissingen in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat de milieubelasting op het plangebied als gevolg van de groei van het aantal goederentreinen toeneemt. In het volgende wordt kort hierop ingegaan.

Naar verwachting zullen in 2005, door autonome groei, wekelijks 55 goederentreinen van en naar het Sloegebied rijden. In 2015 gaat het om 78 treinen. Met de mogelijke aanleg van de Westerschelde Containerterminal (WCT) in het Sloegebied neemt het aantal treinbewegingen drastisch toe. Verwacht wordt dat als gevolg van deze ontwikkeling in 2005 wekelijks 75 goederentreinen van en naar het Sloegebied gaan rijden. In 2015 is dit aantal zelfs toegenomen tot 178. Meer treinbewegingen heeft consequenties voor de productie van geluid en trillingen. Ook is het aantal treinbewegingen van invloed op de veiligheid (externe veiligheid en veiligheid op overwegen). Geluidhinder en externe veiligheid komen in de volgende paragrafen nader aan bod.

6.2 Geluidhinder

Wegverkeerslawaaï

Ingevolge artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn in principe alle wegen gezoneerd. Uitzondering op deze regel zijn wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt en wegen waarvan vaststaat dat de 50 dB(A)-contour op maximaal 10 meter uit de wegas ligt. Als een geluidszone geheel of gedeeltelijk binnen het plangebied valt, moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek worden verricht naar de geluidsbelasting op nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen die geluidszone (artikel 77 Wgh). Dit heeft echter slechts betrekking op nieuwe ontwikkelingen die binnen 10 jaar worden voorzien.

Het plangebied is gelegen binnen de zones van de Fruitlaan en de Van Hertumweg. Door de afdeling Milieu van de gemeente is akoestisch onderzoek verricht naar de te verwachten geluidsbelasting op de gevels van de woonbebouwing. Verwezen wordt naar bijlage 2. Uit dit onderzoek blijkt dat de wettelijk voorgeschreven voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)) niet wordt overschreden.

Spoorweglawaaai

De noordelijke grens van het plangebied wordt gevormd door de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen. Deze spoorlijn kent een geluidszone. Deze zone beslaat gedeeltelijk het plangebied. In het genoemde akoestische onderzoek is derhalve ook het spoorweglawaaai meegenomen. De wettelijk voorgeschreven voorkeursgrenswaarde vanwege spoorweglawaaai bedraagt 57 dB(A) (woningen) en 55 dB(A) (schoolgebouwen). Deze voorkeursgrenswaarde wordt op de gevels van de woontoren met maximaal 10 dB(A) overschreden en op de gevels van de nieuwe school met maximaal 9 dB(A). Het treffen van geluidsbeperkende maatregelen aan de bron dan wel in het overdrachtsgebied is niet mogelijk.

Voor de gevels waarop de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, heeft de gemeente een procedure verzoek hogere grenswaarden spoorlawaaai gevoerd als bedoeld in artikel 16 van het Besluit geluidhinder spoorwegen. Op 5 augustus 2003 heeft het college van Gedeputeerde Staten positief beschikt op dit verzoek en de gevraagde hogere grenswaarden vastgesteld. De beschikking is in bijlage 2 toegevoegd.

Industrielawaai

Het plangebied ligt niet binnen de (toekomstige) zone van een industrieterrein waarop A-inrichtingen gevestigd zijn dan wel gevestigd kunnen worden. Verder zijn/ worden binnen en in de onmiddellijke nabijheid van het plangebied geen bedrijven, recreatie- en horeca-inrichtingen gesitueerd die als geluidbronnen (kunnen) optreden voor de nabijgelegen geluidsgevoelige bestemmingen. Voor de rond het Voorplein (op de begane grond) geplande horeca-inrichtingen gelden de regels van het "Besluit horeca- en recreatie-inrichtingen". Bij de daadwerkelijke vestiging van horeca ter plaatse zal door de afdeling Milieu van de gemeente worden nagegaan of het betreffende bedrijf aan de regels van dit besluit voldoet en vervolgens of deze worden nageleefd.

6.3 Externe veiligheid

De Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen van 15 december 1996 (TK, vergaderjaar 1995-1996, 24 611 nr. 2) bevat het beleid voor de toepassing van de risicobenadering in verband met de besluitvorming over het vervoer van gevaarlijke stoffen. De risicobenadering wordt onder meer toegepast bij de besluitvorming voor nieuwbouw langs bestaande spoorwegen. Voor de toetsing aan de norm voor externe veiligheid is de kwetsbaarheid van de omgeving van belang. Deze wordt bepaald door de (potentiële) aanwezigheid van kwetsbare bestemmingen. Daarbij

wordt onderscheid gemaakt tussen kwetsbare en minder kwetsbare bestemmingen. De norm voor minder kwetsbare bestemmingen is minder stringent.

De grootste risicofactor ter plaatse van het plangebied wordt gevormd door het transport van LPG.

Als gevolg van een mogelijke realisatie van de Westerschelde Container Terminal (WCT) zal een groter aantal treinen gaan rijden. De eventuele komst van de WCT heeft geen effect op de externe veiligheid als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor.

Door Raadgevend ingenieursburo F. Koch zijn berekeningen uitgevoerd om het Plaatsgebonden Risico (PR), voorheen aangeduid als Individueel risico, en het Groepsrisico (GR) te bepalen. Voor de berekening van de optredende veiligheidsrisico's is een rekenmodel gehanteerd en zijn kwantitatieve berekeningen gemaakt in overeenstemming met de praktijkrichtlijn CPR18. Het bureau heeft daarvoor gebruik gemaakt van het rekenprogramma SAVE II.

Het PR geeft de kans op een dodelijke situatie voor een bepaalde plaats in dit geval door het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het PR is alleen afhankelijk van de intensiteit van het vervoer en de kans van het optreden van een calamiteit en kan worden weergegeven als een contour langs de transportroute. Binnen de PR 10^{-6} contour mogen geen kwetsbare bestemmingen worden gebouwd.

Her GR geeft een schatting van de kans op een ramp met een bepaald aantal dodelijke slachtoffers. Het aantal personen dat in de omgeving van een route verblijft, bepaalt mede de hoogte van het GR. De oriënterende waarde voor het GR is per kilometer tracé bepaald op 10^{-4} voor een ongeval met 10 slachtoffers, op 10^{-6} voor een ongeval met 100 slachtoffers, enz.

Bij het gebruik van het GR wordt het lokaal bevoegd gezag de mogelijkheid geboden om gemotiveerd van de oriënterende waarde af te wijken.

Momenteel is het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Zeeuwse lijn aan een maximum gebonden, dat wordt bepaald door de maximale door de provincie Zeeland vergunde capaciteit van het emplacement Sloe. Uit het eindbeeldonderzoek van ROBEL en uit vervoersgegevens van Prorail zijn ook andere vervoersprognoses af te leiden. Bij alle bekende prognoses bedraagt de afstand van de PR 10^{-6} contour tot het hart van de spoorlijn zo'n 30 tot 40 meter. Binnen deze afstand zijn in het plangebied geen kwetsbare bestemmingen voorzien.

Berekeningen gebaseerd op de maximale door de provincie Zeeland vergunde vervoersbewegingen op het emplacement Sloe hebben aangetoond dat de PR-grenswaarde voor 2015 een contour heeft die op 34 meter uit het hart van het spoor ligt. Binnen deze contour wordt bebouwing zoveel mogelijk uitgesloten. Enkel waar dit vanuit ruimtelijk oogpunt noodzakelijk wordt geacht (aan weerszijden van de tunnelentree) staat het bestemmingsplan bebouwing binnen de contour toe. Hier zullen echter geen kwetsbare bestemmingen als bedoeld in de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen worden gebouwd. Uit jurisprudentie blijkt dat kantoren (of een hotel) die bestemd zijn voor 50 of minder personen niet aangemerkt wordt als een kwetsbare bestemming als bedoeld in de Nota en derhalve binnen de contour opgericht kunnen worden. In de voorschriften is dan ook bepaald dat binnen de contour geen gebouwen opgericht mogen worden met een bedrijfsvloeropervlak

bestemd voor meer dan 50 personen. Woningbouw is binnen de contour geheel uitgesloten.

De kans dat het GR ten opzichte van de oriëntatienorm wordt overschreden varieert tussen 2,2 en 5,6 afhankelijk van de prognoses waarvan voor de toekomst uitgegaan wordt. Gelet op de effectafstand van ongevallen met gevaarlijke stoffen is het vrijwel onontkoombaar dat bij nieuwbouw in de directe omgeving van een spoor waarop deze stoffen worden vervoerd de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden. Zeker in Goes, waar de spoorlijn het stedelijk gebied dwars doorkruist (het groepsrisico wordt mede bepaald door de bevolkingsdichtheid aan weerszijden van het spoor), is dit het geval. Het plangebied, een herstructureringslocatie, grenst direct aan het station. Zowel het rijks- als het provinciale beleid sturen, uit oogpunt van mobiliteit en intensief ruimtegebruik, aan op een hoge bebouwingsdichtheid in het gebied. Uit oogpunt van levendigheid en sociale veiligheid wordt, naast kantoren en maatschappelijke voorzieningen (scholen), de realisatie van woningbouw in het gebied gewenst geacht. De hoge bebouwingsdichtheid, waardoor (zeker in de dagperiode) een groot aantal mensen in het gebied aanwezig zullen zijn, staat op gespannen voet met het groepsrisico. Gelet op ruimtelijke motieven, het feit dat zal worden voldaan aan de wettelijke voorschriften omtrent het individuele risico én het gegeven dat geen situatie wordt gecreëerd die noemenswaardig afwijkt van andere, langs het spoor gelegen delen van Goes, acht de gemeente de beoogde ontwikkeling echter acceptabel.

Overigens zullen begin 2004 nieuwe prognose bekend worden gemaakt. Nu al staat vast dat het aantal vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen beduidend lager zal zijn dan waarmee hierboven rekening is gehouden. Daarmee zullen de breedte van de PR-contour en de oriënterende waarde van het GR afnemen.

Als aanbevelingen hoe kan worden omgegaan met de resterende overschrijding van het GR kan worden omgegaan, kunnen worden genoemd:

1. communicatie over de aanwezige en toekomstige risico's met de toekomstige bewoners en gebruikers van het bestemmingsplan (binnen het effectgebied);
2. het volgen van en anticiperen op ontwikkelingen in de transportintensiteiten van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het toepassen van maatregelen aan de bron is bij toenemende vervoersintensiteiten een mogelijkheid om het veiligheidsrisico te kunnen reduceren. Bij dit type maatregelen wordt gedacht aan:
 - het instellen van een maximale snelheid voor goederentreinen met gevaarlijke stoffen van 40 km per uur in combinatie met een nieuwe generatie ATB (beveiliging). Indien de snelheidsverlaging alleen 's avonds en 's nachts zou gelden, geeft dit geen extra belemmering bij de overwegen. Deze maatregel is tevens gunstig voor de geluids- en trillingsoverlast;
 - het vervangen van een gelijkvloerse overweg door een ongelijkvloerse overweg. Dit bevordert tevens de bereikbaarheid van het gebied voor hulpdiensten (met name de brandweer);
 - aanwezige wissels saneren om de transporten te optimaliseren met zo min mogelijk conflictpunten;

- het vervoer van gevaarlijke stoffen voor een groter deel 's nachts te laten plaatsvinden. De aanwezige bevolkingsdichtheid in het plangebied is 's nachts kleiner en voor een groter deel binnenshuis (en daardoor beter beschermd) dan overdag, waardoor het groepsrisico afneemt. Dit houdt niet in dat het totaal van het goederenvervoer per spoor 's nachts moet toenemen;
 - een 'VIP'-behandeling instellen voor het LPG transport;
 - het beëindigen van LPG transport door Goes;
3. het opnemen van voorschriften voor gebouwen binnen het effectgebied langs het spoor in privaatrechtelijke overeenkomsten: in de koopcontracten een kwalitatieve verplichting als bedoeld in artikel 6:252 van het Burgerlijk Wetboek opnemen, inclusief een ketting en boetebeding. Het gaat hierbij om brandwerendheid van gevels, aantal en locatie nooduitgangen/vluchtwegen (niet aan de spoorzijde), situering bebouwing op het perceel, etcetera;
 4. het uitvoeren van maatschappelijk aanvaard beleid van de rijksoverheid. Het overheidsbeleid streeft naar het realiseren van nieuwe projecten binnen de bestaande stedelijke ruimte, een intensief ruimtegebruik en het bevorderen van gebruik van openbaar vervoer (mobiliteitsvraagstuk);
 5. op korte termijn een situatiegerichte invulling geven aan de formele taak om goed voorbereid te zijn op een ramp. Het gebied is snel en goed toegankelijk is voor hulpdiensten. Evacuatie van de bevolking uit het gebied is door de geplande wegenstructuur relatief eenvoudig. Daarnaast zal voor het plangebied een specifiek scenario opstellen bij het bestaande rampenplan opgesteld worden.

6.4 Bodemverontreiniging

Gedeelte NS emplacement

Bij bodemonderzoeken in het verleden zijn verspreid over het studiegebied lichte tot sterke bodemverontreinigingen aangetroffen. Daardoor bleek het noodzakelijk dat er een aantal verontreinigingsgevallen gesaneerd dienden te worden. Inmiddels zijn een groot deel van de saneringen uitgevoerd, waarbij deze deels waren afgestemd op de herinrichtingwerkzaamheden, zoals de aanleg van het parkeerterrein en de voetgangerstunnel. Aan de westzijde van het gebied zijn twee sloten gesaneerd en gedempt. Voor zover nodig zijn voor de saneringen beschikkingen afgegeven door de provincie.

Elders binnen het studiegebied zijn overwegend nog lichte verontreinigingen aanwezig die in principe de verdere ontwikkelingen niet in de weg staan. Voornamelijk is sprake van zware metalen, pak's, minerale olie en eox. Bij het bouwrijp maken dient daarmee wel rekening gehouden te worden. Eventueel vrijkomende grond kan op de locatie worden hergebruikt. Indien de betreffende grond van het terrein moet worden afgevoerd, zal ten behoeve van toetsing aan het Bouwstoffenbesluit aanvullend onderzoek moeten plaatsvinden.

Op incidentele plaatsen zijn in het verleden matige tot sterke verontreinigingen gevonden, die om technische redenen nog niet zijn verwijderd. Vooral is dit aan de

orde nabij enkele nog in takt zijnde elektriciteitsleidingen. Zodra betreffende leidingen vervallen c.q. omgelegd gaan worden, kan de restverontreiniging aangepakt worden.

Het slib van de vijver in het zuidwesten is gekwalificeerd als klasse-4. Dit kan niet worden hergebruikt, maar zal gestort moeten worden. Nabij de vijver zijn plaatselijk sterke pakverontreinigingen aangetroffen in zowel de grond als het grondwater. Uit de uitgevoerde bodemonderzoeken kan geconcludeerd worden dat de omvang van beide verontreinigingen zodanig zijn dat er géén sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging. Bij verdere ontwikkelingen aldaar dienen wel de nodige saneringsmaatregelen te worden getroffen.

In het grondwater van het westelijk deel van het studiegebied is plaatselijk een zeer sterke arseenverontreiniging gemeten. In de regio worden vaker zeer sterk verhoogde arseenwaarden gemeten. Momenteel wordt in een groter verband onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van deze parameter in de bodem. Daarom zal nu op de locatie nog geen aanvullend onderzoek naar het arseen worden opgestart. Bij de verder ontwikkelingen ter plaatse zullen de risico's hiervan wel worden bepaald, zodat zonodig doeltreffende maatregelen kunnen worden genomen om de risico's weg te nemen.

Gedeelte veilinghallenterrein

Voor het veilinghallenterrein zijn een drietal verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit deze rapportages blijkt dat plaatselijk in de bodem lichte tot matige verontreinigingen aan slakken en/ of puin zijn aangetroffen. Men is op enkele plaatsen tijdens het boren op een zodanige harde laag gestuit, dat men niet verder kon boren. Vermoedelijk is hier sprake van harde slakken- en/ of puinlagen.

In de bovengrond zijn plaatselijk lichte verontreinigingen aan zware metalen, pak's en minerale olie aangetroffen. In de ondergrond zijn incidenteel lichte verontreinigingen aan zware metalen en pak's gevonden. De aangetroffen verontreinigingen vormen geen belemmering voor de voorgenomen bestemmingen. Wel dient na sloop van de koelcellen en verwijdering van de verhardings- en funderingslagen een aanvullend/ afrondend onderzoek uitgevoerd te worden. Tevens dient bij het eventueel afvoeren van grond van de locatie rekening gehouden te worden met het feit dat er géén sprake is van schone grond. Eventueel af te voeren grond dient onderzocht en getoetst te worden overeenkomstig het Bouwstoffenbesluit.

Overigens zijn in de het grondwater licht verhoogde waardes aan zink en chroom aangetroffen. De hoogte van de waardes vormen geen belemmering voor de voorgenomen bestemmingen. Verder zijn er lichte tot matige arseenverontreinigingen gevonden. Mogelijk is hier sprake van van nature aanwezige achtergrondgehalten. In de omgeving komen namelijk meer verhoogde waardes voor arseen voor.

6.5 Archeologie

In Europees verband is het zogenaamde "Verdrag van Malta" tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag is het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk te behouden. Waar dit niet mogelijk is, dient het bodemarchief met zorg ontsloten worden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf

het begin meewegen in de besluitvorming. Om dit meewegen te laten plaatsvinden wordt, naast de in ontwikkeling zijnde regelgeving en beleid, een economische factor toegevoegd. De kosten voor het zorgvuldig omgaan met het bodemarchief, dus de kosten voor inventarisatie, (voor)onderzoeken, bodemonderzoek en documentatie, worden door de initiatiefnemer betaald. In navolging op het verdrag is het provinciale beleid gericht op het bevorderen dat archeologisch onderzoek een vast onderdeel wordt van de planvoorbereiding van ingrepen in en om de bodem (Streekplan Zeeland, 1997). Plannen worden getoetst aan het belang van het behoud van het archeologisch erfgoed en de consequenties voor het archeologisch bodemarchief worden nagegaan.

Met behulp van de Archeologische Monumentenkaart (AMK) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) kan worden nagegaan of de gronden binnen het plangebied archeologisch van betekenis zijn. Op de AMK zijn alle bekende archeologische terreinen (monumenten) aangegeven. De IKAW geeft aan wat de verwachtingswaarde is dat binnen een gebied archeologische vondsten worden gedaan.

Het plangebied kent, volgens de AMK, geen archeologische vindplaatsen. De IKAW geeft aan dat de kans dat in het gebied archeologische vondsten worden gedaan middelhoog tot hoog is. Naar aanleiding hiervan heeft een onderzoek naar de bouwhistorie en bodemverstoring in het plangebied plaatsgevonden. De onderzoeksresultaten zijn ter beoordeling voorgelegd aan de provinciaal archeoloog (Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland). Uit het onderzoek blijkt dat in de afgelopen 50 jaar de bodem in het gehele gebied zeker tot funderingsdiepte grondig verstoord is, onder andere door de bouw van de veiling, de koelhuizen, de bouw van een sporthal, een kantoor, de aanleg van een tunnel, de sloop van de veilinggebouwen, de aanleg van een railverbinding (het rangeerterrein), de verharding rond de bedrijfsgebouwen en de sanering van de bodem. Voor de bodemsanering is de bodem zelfs 1 meter of dieper verstoord.

De provinciaal archeoloog heeft te kennen gegeven dat, gezien de verstoringsgeschiedenis van het plangebied, archeologisch vooronderzoek in de vorm van een Archeologische Aanvullende Inventarisatie (AAI) achterwege kan blijven. Ook voor archeologische begeleiding bestaat zijn inziens geen noodzaak. De aanwezigheid van archeologische resten is echter niet helemaal uit te sluiten. Indien tijdens de sloop-, sanerings-, graaf- en bouwwerkzaamheden archeologische resten worden aangetroffen, dient dit, volgens artikel 47 van de Monumentenwet 1988, gemeld te worden aan de Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland (SCEZ) te Middelburg.

6.6 Duurzaam bouwen

De gemeente Goes heeft op 5 juni 2002 het "Zeeuws convenant Integrale Woningkwaliteit" ondertekend. Dit convenant is de opvolger van het "Zeeuws convenant duurzaam bouwen". Zij heeft zich daarmee verplicht om bij het bouwproces zoveel mogelijk rekening te houden met milieuaspecten. Deze milieuaspecten staan

vermeld in het zogenaamde "Nationale pakket duurzaam bouwen". Hierin zijn 46 milieumaatregelen opgenomen, waarvan circa 11 vaste maatregelen. Deelnemers aan het convenant nemen deze 11 maatregelen mee in het bouwproces. De gemeente zal het maatregelenpakket actief onder ogen brengen bij diegenen die betrokken zijn bij het bouwproces.

6.7 Water

De laatste jaren dient in ruimtelijke plannen steeds meer aandacht besteed te worden aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of een dorp ligt. Een goede afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening, ook in het direct aangrenzende gebied, is daarom noodzakelijk.

De integratie van water in ruimtelijke plannen worden landelijk ondersteund. In de Startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw tussen rijk, provincies, waterschappen en gemeenten (d.d. 14 februari 2001) is overeengekomen dat vanaf de ondertekening van deze overeenkomst op alle voor de waterhuishouding relevante nieuwe ruimtelijke plannen een zogenaamde watertoets uitgevoerd dient te worden. Concreet betekent de invoering van de watertoets, dat een plan een zogenaamde waterparagraaf dient te bevatten, die keuzes ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschrijft. Daarin dient een wateradvies van de waterbeheerder te worden meegenomen.

Waterhuishoudingsplan Zeeland 2001-2006

De provincie heeft het rijksbeleid uitgewerkt in het Waterhuishoudingsplan Zeeland 2001-2006 'Samen slim met water'. De provincie wil in Zeeland bereiken dat er duurzame 'watersystemen' ontstaan. Hiertoe zijn waterkansenkaarten opgesteld. Deze zijn samengesteld uit de resultaten van verschillende deelkaarten (infiltratie, zettingsgevoeligheid en aandachtsgebied waterhuishouding). Op de waterkansenkaart is aangegeven welk inspanningsniveau vanuit water- en bodemaspecten vereist is voor de stedelijke ontwikkeling. Op de waterkansenkaart staat het plangebied aangegeven als een gebied dat minder geschikt/minst geschikt is voor stedelijke uitbreiding. Er zijn geen infiltratiemogelijkheden, de zettingsgevoeligheid van de grond is sterk en het betreft een aandachtsgebied waterhuishouding. Er is derhalve sprake van een hoog tot zeer hoog inspanningsniveau.

De gemeente is er zich van bewust dat er sprake is van een plangebied waar vanuit waterhuishoudkundig oogpunt een hoog tot zeer hoog inspanningsniveau geldt om te ontwikkelen. Het betreft echter een binnenstedelijke locatie die, gezien de goede ontsluitingsmogelijkheden van de locatie zowel per openbaar vervoer als per auto, bij uitstek geschikt is voor de vestiging van arbeidsintensieve en OV-afhankelijke vormen van bedrijvigheid. Daarnaast past de realisatie van kantoren, maatschappelijke voorzieningen (scholen) en woningen (appartementen), zoals door de gemeente wordt voorgestaan, binnen het vigerende én toekomstige rijks-, provinciaal en (boven)gemeentelijk beleid. Zo is er bijvoorbeeld sprake van herstructurering binnen

het bebouwde gebied, van intensief ruimtegebruik en is een hoge stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit het uitgangspunt. Verder levert de beoogde ontwikkeling geen significante negatieve effecten op voor dier- en plantensoorten. Bij de ontwikkeling van het plangebied zullen de benodigde uitvoeringsmaatregelen worden genomen om te voldoen aan de bodem- en waterhuishoudkundige aspecten.

Het overleg met het waterschap is verwerkt in onderstaande tabel. Hierbij is gebruik gemaakt van tabel 5.2 uit de Bestuurlijke notitie voor de Watertoets (oktober 2001). In deze tabel wordt per thema indicatieve ontwerprichtlijnen en toetsingscriteria gegeven, waarbij onderscheid is gemaakt tussen locatiecriteriën en inrichtingscriteria.

<u>Veiligheid</u>	In het plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig. Het betreft bestaand stedelijk gebied. Bij het realiseren van het plan worden geen watergerelateerde veiligheidsnormen overschreden c.q. aangetast. Veiligheid vereist geen extra maatregelen, dan de gebruikelijke kindvriendelijke oevers.
<u>Wateroverlast</u>	In het plangebied is 1100 m ³ waterberging nodig, wat overeenkomt met 1100 m ² uitgaande van een maximale peilstijging van 1 m. Hiertoe wordt de bestaande stadsvijver bij de entree van het plan vergroot. Overigens heeft de vergroting eveneens plaats om esthetische redenen. Na het vergroten is er voldoende wateroppervlak c.q. bergingscapaciteit. De realisatie van de berging zal gelijke tred houden met de toename van het verhard oppervlak in het plangebied. In het kader van de benodigde ontheffingverlening zal het bestek aan het waterschap voorgelegd worden. Over het onderhoud van de waterberging zullen in het kader van het stedelijk waterplan met het waterschap afspraken gemaakt worden.
<u>Riolering</u>	Het bestemmingsplan "Stationspark 2003" is de afronding van het plan waarmee in 1993 een aanvang is gemaakt. Toen was de basisinspanning voor nieuwe uit- en inbreidingsplannen de toepassing van een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel hetgeen is aangelegd. Vanwege het belang van duurzaam stedelijk waterbeheer is het plan aangepast. De beheers- en onderhoudsaspecten moeten een logisch geheel vormen binnen het plan. De bestaande riolering wordt verder geoptimaliseerd. In sommige situaties zal eveneens het verharde oppervlak afgekoppeld kunnen worden. Dit is mede afhankelijk van het bestaande rioleringsstelsel (helderheid en liever geen twee systemen door elkaar) en het effect van de omgevingsvervuiling. In de hoofdontsluitingsweg door het Stationspark (en het voorplein) zal het bestaande verbeterd gescheiden stelsel worden doorgetrokken. Aan de vijver gelegen kantoren moeten de hemelwaterafvoer direct lozen op het oppervlaktewater. Het duurzaam bouwen van kantoren zal waar mogelijk gestimuleerd worden, o.a. voor het hergebruik van water. Door de planopzet c.q. het wegenbeloop kan en zal bij de nadere uitwerking van het rioleringsplan rekening worden gehouden met de doelstellingen op dit onderdeel van de watertoets.

<u>Watervoorziening</u>	Er zijn geen maatregelen vereist gezien het stedelijke karakter van het gebied en de ligging tegen het centrum. Een eigen watervoorziening is daarom praktisch uitgesloten.
<u>Volksgezondheid</u>	Er zijn geen maatregelen vereist. Het ontwerp en inrichtingsplan wordt ontworpen zodra het bestemmingsplan is goedgekeurd. Gezien de ligging zal het ontwerp nadrukkelijk aandacht besteden aan de veiligheid en de waterkwaliteit. Koppelingen en /of overloop worden dan eveneens uitgewerkt.
<u>Bodemdaling</u>	Er zijn geen maatregelen noodzakelijk c.q. mogelijk. De functie c.q. bestemming wordt in hoge mate bepaald door de stedelijke ligging. Plannen worden daarop technisch afgestemd.
<u>Grondwateroverlast</u>	Voorzien wordt in een drainage, die geloosd wordt op de vijver. Het gebied waar een drainage komt zal zo groot worden als technisch mogelijk is. Technische uitwerking van dit plan volgt na de goedkeuring van het bestemmingsplan.
<u>Oppervlaktewaterkwaliteit</u>	Voldoende waterdiepte, gemiddeld 1 meter, het midden van de vijver 1,5 tot 2 meter.
<u>Verdroging</u>	De bestemming en inrichting van dit ontwikkelingsplan wordt in feite bepaald door de stedelijke ligging. De hydrologische beïnvloeding van de omgeving of vanuit dit plan op de omgeving vereist geen nadere maatregelen.
<u>Natte natuur</u>	De Provincie Zeeland heeft in het gebied binnen het bestemmingsplan geen bijzondere natuurdoeltypen toegekend. In het Waterhuishoudingsplan 2001-2006 heeft het huidige gebied de functie bebouwing.

6.8 Overige milieuaspecten

Bedrijfshinder

Slechts een klein gedeelte van het plangebied kent een hindergevoelige bestemming, te weten "Woondoeleinden" en "Maatschappelijke doeleinden" (scholen). De dichtstbijzijnde bedrijvigheid ligt op dusdanig grote afstand dat deze geen belemmering oplevert voor de beoogde ontwikkeling.

Kabels en leidingen

Door het plangebied lopen enkele leidingen waaronder een 10KV-leiding. Waar nodig zullen deze leidingen worden omgelegd.

7. JURIDISCHE VORMGEVING

7.1 Planvorm

Het bestemmingsplan heeft tot doel het juridisch-planologisch kader te geven voor de verdere ontwikkeling van het kantoor- en woongebied Stationspark. Dit plan bestaat uit de volgende onderdelen:

- **de toelichting**, waarin het beleids- en ontwikkelingskader, de ruimtelijke context, het stedenbouwkundig plan en milieu- en duurzaamheidsaspecten zijn omschreven. Tot slot bevat de toelichting een onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid van het plan en een verslag van de inspraak- en overlegresultaten;
- **de voorschriften**, waarin het gewenste ruimtelijk-functionele streefbeeld in juridische termen zijn vastgelegd. Hierin worden drie rubrieken onderscheiden. De algemene en technische bepalingen, de bestemmingsbepalingen en de overige bepalingen. Tevens is bij de voorschriften een voorschriftenkaart opgenomen, waarop de verschillende functies indicatief zijn aangegeven;
- **de plankaart**, bestaande uit één kaartblad.

7.2 Toelichting op de bestemmingen

I. Algemene en technische bepalingen

Begripsbepalingen (artikel 1)

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

Wijze van meten (artikel 2)

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

Beoordeling van gronden in verband met verstrekken bouwvergunning (artikel 3)

Om misbruik van de bouwvoorschriften te voorkomen, is in dit artikel bepaald dat gronden, die al eens als berekeningsgrondslag voor een bouwvergunning hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen.

Gecombineerde bestemmingen (artikel 4)

In het bestemmingsplan zijn verschillende gecombineerde (dubbel)bestemmingen opgenomen. Het betreft een combinatie van de bestemmingen "Kantoordoeleinden" en "Verkeers- en verblijfsdoeleinden", "Kantoordoeleinden" en "Maatschappelijke doeleinden", "Kantoordoeleinden" en "Detailhandel + Horecadoeleinden" en "Woon-doeleinden" en "Detailhandel + Horecadoeleinden". De gezamenlijke bepalingen van beide bestemmingen zijn voor zowel het bouwen als het gebruik van toepassing.

II. Bestemmingsbepalingen

Algemene beschrijving in hoofdlijnen (artikel 5)

De algemene beschrijving in hoofdlijnen bevat de uitgangspunten voor de inrichting van het plangebied. Ingegaan wordt op de hoofdstructuur van het plangebied die ter verduidelijking eveneens is aangegeven op een bij de beschrijving in hoofdlijnen behorende voorschriftenkaart "Ruimtelijke hoofdstructuur". Daarnaast wordt specifiek ingegaan op de inrichting van het gebied, het parkeren en de beeldkwaliteit. Ten behoeve van de beeldkwaliteit is door de gemeenteraad een apart kwaliteitskader vastgesteld dat samen met het voorliggende bestemmingsplan het toetsingskader vormt voor de ruimtelijke en visuele kwaliteit in het gebied. Van de beschrijving in hoofdlijnen hebben overigens alleen de objectieve bepalingen een toetsende werking bij de beoordeling van bouwaanvragen en voor de toepassing van flexibiliteitsbepalingen.

Kantoordoeleinden (artikel 6)

Het grootste gedeelte van het plangebied is bestemd voor kantoordoeleinden. Binnen deze bestemming wordt de bouw van kantoren voorgestaan. Binnen de bestemming "Kantoordoeleinden" mogen gebouwen, ondergrondse parkeervoorzieningen en andere bouwwerken opgericht worden. Bij de gebouwen mogen geen bijgebouwen opgericht worden. Ten aanzien van de situering van de gebouwen is bepaald dat de gebouwen binnen de op de plankaart aangegeven bebouwingsvlakken opgericht dienen te worden. De plaats van de voorgevel is op de plankaart veelal vastgelegd door de opname van een bebouwingsgrens waarin de voorgevel van gebouwen opgericht dient te worden. Verder zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van hoogtematen en afstanden tot de zijdelingse perceelsgrenzen.

In verband met de aanwezigheid van een veiligheidscontour in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is bepaald dat binnen deze contour geen gebouwen opgericht mogen worden met een bedrijfsvloeroppervlak bestemd voor meer dan 50 personen.

Een specifieke bouwbeeping is opgenomen voor het bouwen van een kantoor 'boven' het in het oosten van het plangebied aangelegde parkeerterrein. Hier is sprake van een gecombineerde bestemming "Kantoordoeleinden" en "Verkeers- en verblijfsdoeleinden". De gronden ter plaatse van deze gecombineerde bestemming mogen uitsluitend overbouwd worden. Dit houdt in dat het kantoorgebouw dat hier gerealiseerd wordt zodanig gebouwd dient te worden, dat de gronden op maaiveldniveau, onder het gebouw, gebruikt kunnen blijven worden als parkeerterrein.

Ondergrondse parkeergarages kunnen overal binnen het bestemmingsvlak gebouwd worden, derhalve ook buiten de bebouwingsvlakken. Ten behoeve van het aantal parkeerplaatsen is een norm van 1 parkeerplaats per 50 m² bedrijfsvloeroppervlak opgenomen.

In de voorschriften zijn voorts een aantal nadere eisen opgenomen die het college van Burgemeester en wethouders bevoegd is te stellen. Het plan biedt het college van Burgemeester en wethouders verder de mogelijkheid om door middel van een vrijstellingsbevoegdheid toe te staan dat een gedeelte van de voorgevel achter de bebouwingsgrens die de plaats van de voorgevel aangeeft te bouwen en om te bouwen buiten het bebouwingsvlak. De laatste vrijstellingsbevoegdheid mag

uitsluitend worden toegepast in de op de plankaart aangegeven gebieden. Tevens zijn een aantal gebruiksvormen van onbebouwde gronden en gebouwen expliciet verboden.

Woondoeleinden (artikel 7)

Binnen het plangebied zijn maximaal 80 gestapelde woningen toegestaan. Deze mogen uitsluitend worden opgericht buiten de op de plankaart aangegeven veiligheidszone ten behoeve van de spoorbaan. Binnen de bestemming "Woondoeleinden" mogen gestapelde woningen (appartementen) en andere bouwwerken opgericht worden. Bij de gebouwen mogen geen bijgebouwen opgericht worden. Ten aanzien van de situering van de woningen is bepaald dat deze binnen de op de plankaart aangegeven bebouwingsvlakken opgericht dienen te worden. De plaats van de voorgevel is op de plankaart veelal vastgelegd door de opname van een bebouwingsgrens waarin de voorgevel opgericht dient te worden. Verder zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van hoogtematen en afstanden tot de zijdelingse perceelsgrenzen. Ondergrondse parkeergarages kunnen overal binnen het bestemmingsvlak gebouwd worden, derhalve ook buiten de bebouwingsvlakken. Ten behoeve van het aantal parkeerplaatsen is een norm van 1,5 parkeerplaats per woning opgenomen.

In de voorschriften zijn voorts een aantal nadere eisen opgenomen die het college van Burgemeester en wethouders bevoegd is te stellen. Tevens zijn een aantal gebruiksvormen van onbebouwde gronden en gebouwen expliciet verboden. Het plan biedt het college van Burgemeester en wethouders verder de mogelijkheid om door middel van een vrijstellingsbevoegdheid toe te staan dat een gedeelte van de voorgevel achter de bebouwingsgrens die de plaats van de voorgevel aangeeft te bouwen en om te bouwen buiten het bebouwingsvlak. De laatste vrijstellingsbevoegdheid mag uitsluitend worden toegepast in de op de plankaart aangegeven gebieden. Tot slot is een vrijstellingsbevoegdheid voor het college van Burgemeester en Wethouders opgenomen ten behoeve van de uitoefening van beroepsmatige en/of bedrijfsmatige activiteiten in een woning.

Maatschappelijke doeleinden (artikel 8)

De bestaande school in het oostelijk deel van het plangebied en een eventueel nieuw te vestigen school zijn bestemd tot "Maatschappelijke doeleinden". Ten aanzien van de situering van de gebouwen is bepaald dat deze binnen de op de plankaart aangegeven bebouwingsvlakken opgericht dienen te worden. De plaats van de voorgevel is op de plankaart veelal vastgelegd door de opname van een bebouwingsgrens waarin de voorgevel opgericht dient te worden. Verder zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van hoogtematen en afstanden tot de zijdelingse perceelsgrenzen. Het plan biedt het college van Burgemeester en wethouders verder de mogelijkheid om door middel van een vrijstellingsbevoegdheid toe te staan dat een gedeelte van de voorgevel achter de bebouwingsgrens die de plaats van de voorgevel aangeeft te bouwen.

Detailhandel + Horecadoeleinden (artikel 9)

Ter verlevendiging van het plein worden in de aangrenzende bebouwing langs het plein maximaal 3 vestigingen ten behoeve van detailhandels- en/of horecabedrijven toegestaan. Daarnaast is een hotel toegestaan. Een en ander is geregeld door middel van het opnemen van een gecombineerde bestemming. In verband met de functie en aard van het plangebied dienen de horecabedrijven zich te richten op

daghoreca. Te denken valt aan bedrijven, zoals een restaurant, een koffie-/theehuis en een broodjeszaak, waar treinreizigers en personeel van de kantoren enige tijd kunnen vertoeven. Gezien de aard, functie en ruimtelijke uitstraling van het gebied is een discotheek/bar-dancing niet toegestaan. Het maximaal aantal toegestane detailhandels- en horecabedrijven en het bedrijfsvloeroppervlak per bedrijf is strak in de voorschriften vastgelegd. Bovendien is vastgelegd dat de detailhandels- en/of daghorecabedrijven zich uitsluitend op de begane grond mogen vestigen.

Verkeers- en verblijfsdoeleinden (artikel 10)

De wegen, het plein, het parkeerterrein en een gedeelte waar een toekomstige fietsenstalling is gepland, zijn bestemd voor "Verkeers- en verblijfsdoeleinden". Het parkeerterrein biedt ruimte aan circa 260 auto's en is bedoeld als overloopgebied voor de wijk Goes-Oost en voor de binnenstad. Binnen de bestemming "Verkeers- en verblijfsdoeleinden" mogen uitsluitend andere bouwwerken opgericht worden, met uitzondering van het gebied op de plankaart waar is aangegeven dat tevens fietsenstallingen opgericht mogen worden. Ten aanzien van verschillende met name genoemde bouwwerken is een maximale hoogtemaat opgenomen. De hoogte van de overige andere bouwwerken mag maximaal 2,5 meter bedragen. Ten aanzien van de fietsenstallingen is nog een maximale oppervlaktemaat opgenomen. Tot slot is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming "Verkeers- en verblijfsdoeleinden" ter plaatse van het gebied waar fietsenstallingen zijn toegestaan te wijzigen in een bestemming "Kantoordoeleinden", met de nadere aanwijzing 'geen gebouwen toegestaan'.

Spoorwegdoeleinden (artikel 11)

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de spoorlijn. Deze is expliciet tot "Spoorwegdoeleinden" bestemd. Binnen deze bestemming valt ook de voetgangerstunnel die recent richting het kantoor- en woongebied is doorgetrokken. Binnen de bestemming "Spoorwegdoeleinden" mogen niet voor bewoning bestemde gebouwen (zoals bijvoorbeeld wachtruimten op het perron) en andere bouwwerken opgericht worden.

Naast het in het bestemmingsplan bepaalde is op en ter weerszijden van het op de plankaart aangegeven gebied met de bestemming "Spoorwegdoeleinden" de artikelen 36 t/m 40 Spoorwegwet (Stb. 1875, 67) en artikel 15 van het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen van toepassing.

Groenvoorzieningen (artikel 12)

Een zone tussen de Van Hertumweg en de kantoren is bestemd voor "Groenvoorzieningen". Deze zone heeft een representatieve functie. Door het opnemen van een specifieke bestemming "Groenvoorzieningen" wordt voorkomen dat deze zone in gebruik genomen gaat worden ten behoeve van parkeren.

Water (artikel 13)

De aan te leggen waterpartij is bestemd tot "Water". Binnen de bestemming zijn uitsluitend andere bouwwerken toegestaan.

III. Overige bepalingen

Vrijstellingen (artikel 14)

In artikel 14 zijn een aantal algemene vrijstellingen opgenomen. Deze vrijstellingen betreffen het bouwen van 'nutsgebouwtjes', beperkte verschuivingen van de bestemmingsgrenzen, beperkte overschrijdingen van de voorgeschreven hoogtematen én het oprichten van masten en antennes tot een bepaalde hoogte.

Gebruiksbeperkingen (artikel 15)

In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod gegeven voor gebruik in strijd met de bestemming. Het gebruik van gronden, gebouwen, en andere bouwwerken ten behoeve van de exploitatie van een seksinrichting, een escortbedrijf en (straat)prostitutie is expliciet uitgesloten. Lid 2 bevat de zogenaamde 'toverformule', door middel waarvan vrijstelling van het gebruiksverbod kan worden verleend voor die gevallen waarin een strikte toepassing van het verbod zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Overgangsbepalingen (artikel 16)

Artikel 16 betreft de overgangsbepalingen met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor niet wordt vergroot.

Strafbaarheid van overtredingen (artikel 17)

Het gebruik van gronden en bouwwerken in strijd met de bestemming, alsmede het verrichten van vergunningplichtige werken of werkzaamheden zonder vergunning, is strafbaar en kan worden bestraft met een geldboete van de derde categorie, dan wel een hechtenis van ten hoogste zes maanden.

Slotbepaling (artikel 18)

De voorschriften kunnen worden aangehaald onder de naam "Stationspark 2003".

8. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Conform artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. Hierbij is vastgesteld dat het plan financieel haalbaar is.

9. MAATSCHAPPELIJKE TOETSING EN OVERLEG

9.1 Maatschappelijke toetsing

Ingevolge artikel 6a Wet op de Ruimtelijke Ordening dient de gemeente de bevolking te betrekken bij de voorbereiding van plannen op ruimtelijk gebied. Het concept van het bestemmingsplan heeft in verband hiermee vanaf 17 april tot 15 mei 2003 op het gemeentesecretariaat ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn was er gelegenheid voor het indienen van schriftelijke reacties bij het college van Burgemeester en Wethouders. Daarnaast is op 6 mei 2003 een inspraakbijeenkomst gehouden. Het inspraakrapport is als bijlage 3 achter deze toelichting toegevoegd.

Bij de hierna volgende behandeling van de reacties is steeds een puntsgewijze samenvatting gegeven van de betreffende reactie.

Mondelinge inspraakreacties

Voor een volledige weergave van de mondelinge reacties op het bestemmingsplan verwijzen wij naar het inspraakrapport dat als bijlage 3 bij dit bestemmingsplan is opgenomen.

Reactie

1. Insprekers maken opmerkingen over de rol van de projectontwikkelaar bij de ruimtelijke ontwikkeling.
2. De onderbouwing voor een woontoren bij het station wordt in zijn algemeenheid als te summier ervaren. De benadering is te veel vanuit de stad en niet vanuit de omgeving c.q. het Bevelandse landschap. Gevreesd wordt voor meerdere torens in het Zeeuwse landschap. Markering met een hoog gebouw is op zich niet verkeerd, maar vanaf welk punt in de Bevelanden is (on)zichtbaarheid wenselijk. Het ruimtelijke effect van de toren op het Bevelandse landschap kan ervaren worden als een verschrompeling van afstand en ruimte. De andere torens in Goes zijn "technisch nuttige" torens. Gesuggereerd wordt om eventueel twee lagere torens te maken. Behalve de toren wordt het plan als positief ervaren.

Beantwoording

ad 1. De rol, invloed van de projectontwikkelaar is planologisch niet relevant en heeft geen

betrekking op het voorontwerp-bestemmingsplan.

ad 2. De gemeente is zich er zeer van bewust dat de hoogte van de woontoren het plangebied overstijgt, dat deze duidelijk van invloed is op het beeld van de totale stad en daarmee in groter verband dient te worden gezien en afgewogen. Van oudsher zijn er in het Goese stadssilhouet gebouwen aanwezig die uitschieten in hoogte en daarmee een stempel drukken op het stadsbeeld: de kerktorens, de watertoren en, meer recent, de TV-toren. De gemeente staat op het standpunt dat ook door de huidige generatie, met de nodige zorgvuldigheid, incidenteel aan de derde dimensie van de stad mag worden gebouwd. Die zorgvuldigheid zit onder meer in het afgeven van het juiste signaal. Door de bouwhoogte wordt een plek immers vanuit de weide omtrek gemarkeerd en ontstaat het beeld dat het daar te doen is. Goes is de hoofdkern van de Bevelanden. Door het ruimtelijk beleid dat wordt gevoerd, waarbij de woningbouw en bovenlokale voorzieningen bij Goes worden geconcentreerd, neemt de regionale betekenis van de stad nog verder toe. Dit mag ook ruimtelijk waarneembaar zijn. Daarbij wordt nadrukkelijk opgemerkt dat geen structureel hogere stad wordt voorgestaan. Anders gezegd: met de realisatie van de woontoren wordt geen tendens tot het plegen van 'torenbouw' in Goes ingezet. Vanwege de regionale betekenis van de stad Goes, deelt de gemeente de vrees niet dat her en der in Zeeland landmarks zullen verschijnen.

De vrees voor een aantasting van het Zeeuwse landschap door de bouw van de toren, deelt de gemeente niet. De hoogte komt immers overeen met de hoogte van de reeds bestaande TV-toren en door de rankheid van de woontoren zal geen enkel gevoel van wandvorming ten aanzien van de grootschalige open ruimte optreden. In zijn algemeenheid bevestigen incidentele torens juist de weidsheid van het landschap.

Op een lager schaalniveau (stadsniveau) wordt naar de mening van de gemeente een juist signaal afgegeven door de woontoren te plaatsen op een knooppunt van belangrijke routestructuren, te weten het spoor (met het station) en de Van Hertumweg, die een belangrijke historische en infrastructurele lijn in de stad vormt. Doordat de bouwlocatie duidelijk los staat van de historische binnenstad, en het om de realisatie van slechts één toren gaat, komt het beschermd stadsgezicht niet in het gedrang.

Diversen

Door diverse personen en instanties is een eensluidende inspraakreactie ingediend.

Deze

reactie is vergezeld van een lijst van personen die deze reactie hebben ingediend
achter deze

toelichting als bijlage 3 toegevoegd.

Reactie

1. Insprekers kunnen instemmen met een bestemming voor kantoren, wonen en enkele andere bedrijfstypen. Een nadere onderbouwing van bepaalde aspecten wordt in het plan gemist.
2. Kantorenbouw
Insprekers zijn van mening dat het rapport van Twijnstra en Gudde uit 1999 achterhaald is en niet meer als onderbouwing kan dienen voor de behoefte aan kantoorruimte.
3. Parkeerbeleid en Verkeersbeleid
Insprekers vragen zich af of het uitgangspunt dat parkeren op eigen grond en/of in een parkeergarage dient te worden opgelost, recht doet aan de parkeerproblematiek omdat nog onbekend is welke bedrijven zich vestigen en wat de te verwachten verkeersstromen zullen zijn. Gevreesd wordt voor een 'overvraag' naar parkeerruimte en een overloop van parkeren naar de omgeving van het plangebied. Indien een oplossing op eigen grond en in parkeergarages gegarandeerd kan worden is geen nader onderzoek nodig. Anders pleiten insprekers voor een nadere analyse.
4. Huursector
Insprekers begrijpen de opmerkingen niet over huurwoningen en de verhouding tot deze sector. Uit recente gegevens blijkt dat er een stijgende vraag is naar huurwoningen in verband met de prijzen van koopwoningen. Onbegrijpelijk is hoe men in deze context spreekt over een overaanbod aan goedkope en/of middeldure huurwoningen.
5. Grondruil
Insprekers hebben vernomen dat de bouwhoogte van de toren voortvloeit uit een grondruil van een bij het project betrokken projectontwikkelaar en dat een lagere toren de financiële haalbaarheid van het gehele plan onder druk zet. Een dergelijke invloed op het ruimtelijk ordeningsbeleid is onaanvaardbaar.
6. Woontoren
In het plan wordt geen of slechts een zwakke argumentatie gegeven voor de noodzaak van een woontoren van 22 bouwlagen die het stationsgebied dient te markeren. Hierdoor wordt een ongewenst precedent geschapen om tientallen landmarks op te richten in de provincie.
Het plan schenkt noch aandacht aan de landschappelijke gevolgen van de uitstraling van de toren, noch aan de uitstraling op Goes zelf. Ook wordt niets vermeld over de privacy van mensen in een zeer ruim gebied rondom de toren. Een en ander dient onderzocht te worden. Duidelijkheid moet verschaft worden over de landschappelijke invloed en inpasbaarheid van de toren en het gevaar voor ongewenste precedentvorming in andere gemeenten. Tevens is studie vereist naar de invloed van de toren op Goes zelf.
7. Maatschappelijk draagvlak
Insprekers spreken het vermoeden uit dat het niet onwaarschijnlijk is dat het plan het niet zal halen als het aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. Ook wijzen ze er op dat een substantieel deel van de Goese bevolking afwijzend staat tegenover de komst van een landmark. Aanbevolen wordt een alternatief plan zonder landmark te ontwikkelen.

8. Concluderende opmerkingen

Het landmarkplan tast de structuur in de ruimtelijke ordening aan, het tast de harmonie tussen stad en landschap aan en tast de identiteit van het landschap aan. Door landmarks gaat de beeldkwaliteit van Zeeland verloren. Insprekers achten het wenselijk dat Zeeuwse gemeenten met spoed een convenant sluiten met betrekking tot bebouwing op het landschap. De nota Beeldkwaliteit geeft hiertoe een goede aanzet.

Beantwoording

ad 1. Met instemming wordt kennisgenomen dat de insprekers kunnen instemmen met de beoogde bestemming.

ad 2. Met insprekers zijn wij het eens dat de economische omstandigheden inmiddels zijn

veranderd. Dat dit ook zijn weerslag zal hebben op de Goese markt achten wij onontkoombaar, doch wij denken dat de impact relatief gering zal zijn. Dit beeld is ook herkenbaar uit recente cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek en uit de jaarlijkse ERBO-enquete van de Kamer van Koophandel over de Zeeuwse economie. Uit deze cijfers blijkt dat Zeeland minder last heeft van de economische teruggang dan landelijk. In Zeeland is sprake van een langzame, maar gestage groei. Er is sprake van een redelijk stabiele markt, die zich ondanks de economische teruggang in stand houdt. Dit beeld sluit aan bij de kenmerken van de Goese kantorenmarkt zoals die door het onderzoeksbureau Twijnstra Gudde zijn beschreven. De kantorenmarkt van Goes wordt, door een relatief laag transactievolume en een geringe dynamiek, in belangrijke mate gekenmerkt door eigenaar-gebruikers. Belangrijkste kenmerk is de relatief geringe omvang van de lokale kantorenmarkt, met een laag leegstandspercentage. Er is sprake van een stabiele markt waar weinig schoksgewijze veranderingen plaatsvinden. De invloed van de economische teruggang is slechts beperkt voelbaar. Derhalve zijn wij van mening dat de onderzoeksresultaten in het rapport van Twijnstra en Gudde nog voldoende actueel zijn om als onderbouwing te dienen. Bovendien biedt het rapport een doorkijk tot 2010, waarbij geconcludeerd wordt dat in het Stationspark slechts een deel van de toekomstige vraag opgevangen kan worden. Van belang hierbij is de regionale positie van de stad Goes. De provincie en de gemeente streven er naar om de kantoorontwikkeling in Zeeland tot een beperkt aantal locaties te beperken. Het Stationspark van Goes is een van deze locatie. Om aan dit streven tegemoet te komen dienen wel de planologische mogelijkheden gecreëerd te worden.

Overigens bevestigen in het verleden uitgevoerde rapporten het beeld dat door Twijnstra Gudde wordt geschetst.

ad 3. In artikel 5 "Algemene beschrijving in hoofdlijnen" is het uitgangspunt opgenomen

dat parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein plaats dient te vinden. Dit beleidsuitgangspunt is vertaald in concrete normen voor kantoor- en woondoeleinden, maatschappelijke doeleinden en woningen, die bij het indienen van bouwplannen getoetst zullen moeten worden. Door de opname in de

beschrijving in hoofdlijnen is namelijk sprake van juridisch bindende normen. Dit uitgangspunt is vervolgens doorvertaald in verschillende bestemmingsbepalingen waarin bepaald is dat de gronden, naast de hoofdbestemming, tevens bestemd zijn voor (ondergrondse) parkeervoorzieningen.

ad 4. De betreffende passages betreffen conclusies uit de Woningmarktanalyse Zeeland die in

2001 in opdracht van de provincie Zeeland is uitgevoerd. Doel van deze analyse was

inzicht te verwerven in de ontwikkelingen op de woningmarkt, zowel op het kwantitatieve als kwalitatieve vlak, om daarmee zicht te krijgen op mogelijke beleidslijnen en hun effecten voor de woningmarkt tot 2010. Een van de conclusies was dat in de "stedelijk buiten centrum"-milieus (waartoe in Goes onder meer het gebied ten zuiden van het spoor wordt gerekend) een overaanbod aan goedkope en middeldure huurwoningen dreigt. In de overige in het rapport beschreven milieus kunnen juist middeldure huurwoningen toegevoegd worden. Overigens is het niet uitgesloten dat in het plangebied ook huurappartementen zullen worden gebouwd.

ad 5. Ingevolge artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening dienen ruimtelijke plannen

economisch uitvoerbaar te zijn. Bij de aanbidding aan de provincie in het kader van het vooroverleg ex. artikel 10-Bro dient dit te worden aangetoond. De provincie is voor wat betreft het voorliggende plan akkoord gegaan met de economische uitvoerbaarheid. Aangezien een plan op basis van de wet economisch uitvoerbaar dient te zijn, is dit één van de aspecten die meegewogen dient te worden in de planvorming. Andere aspecten die meespelen zijn bijvoorbeeld de aanwezigheid van planologische belemmeringen, volkshuisvestingsaspecten, stedenbouwkundige aspecten, etc. Vanuit volkshuisvestingsoogpunt is in de woningbouwplanning van de gemeente Goes reeds bepaald dat in de periode 2003-2005 op het Stationspark 110 woningen (appartementen) worden gebouwd. Overigens worden in het plan 80 woningen gerealiseerd. Akoestische belemmeringen hebben er toe geleid dat de woningen niet overal in het plangebied opgericht kunnen worden. Enkel aan de zuidzijde van het plein kan bebouwing voor een woonfunctie worden aangewend. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is er voor gekozen de een deel van de woningen in de vorm van een ranke woontoren te realiseren. Deze toren dient het stationspark en het nabijgelegen station 'op de kaart te zetten'. De hoogte van de toren vormt derhalve met name een resultaat vanuit volkshuisvestings-, akoestisch en stedenbouwkundig oogpunt. Daarnaast wordt vanuit het rijk een intensief ruimtegebruik van gronden gestimuleerd. Ook het economische aspect heeft een rol gespeeld. De gemeente is van mening dat de (hoogte) van de beoogde woontoren geen afbreuk doet aan de beeldkwaliteit van Goes. Een verlaging van de toren met enkele bouwlagen heeft voor wat betreft de uitstraling op en de beleving van de toren vanuit de omgeving nauwelijks effect.

De stelling dat de bouwhoogte voortkomt uit een grondruil van een betrokken ontwikkelaar is onjuist. Het tegenovergestelde is waar. Eerst heeft de gemeente beleid geformuleerd, en daarna zijn afspraken gemaakt met de ontwikkelaars.

ad 6. De gemeente is zich er zeer van bewust dat de hoogte van de woontoren de schaal van

het plangebied overstijgt, dat deze duidelijk van invloed is op het beeld van de totale stad en daarmee in groter verband dient te worden gezien en afgewogen. Van oudsher zijn er in het Goese stadssilhouet gebouwen aanwezig die uitschieten in hoogte en daarmee een stempel drukken op het stadsbeeld: de kerktorens, de watertoren en, meer recent, de TV-toren. De gemeente staat op het standpunt dat ook door de huidige generatie, met de nodige zorgvuldigheid, incidenteel aan de derde dimensie van de stad mag worden gebouwd. Die zorgvuldigheid zit onder meer in het afgeven van het juiste signaal. Door de bouwhoogte wordt een plek immers vanuit de weide omtrek gemarkeerd en ontstaat het beeld dat het daar te doen is. Goes is de hoofdkern van de Bevelanden. Door het ruimtelijk beleid dat wordt gevoerd, waarbij de woningbouw en bovenlokale voorzieningen bij Goes worden geconcentreerd, neemt de regionale betekenis van de stad nog verder toe. Dit mag ook ruimtelijk waarneembaar zijn. Daarbij wordt nadrukkelijk opgemerkt dat geen structureel hogere stad wordt voorgestaan. Anders gezegd: met de realisatie van de woontoren wordt geen tendens tot het plegen van 'torenbouw' in Goes ingezet. Vanwege de regionale betekenis van de stad Goes, deelt de gemeente de vrees niet dat her en der in Zeeland landmarks zullen verschijnen.

De vrees voor een aantasting van het Zeeuwse landschap door de bouw van de toren, deelt de gemeente niet. De hoogte komt immers overeen met de hoogte van de reeds bestaande TV-toren en door de rankheid van de woontoren zal geen enkel gevoel van wandvorming ten aanzien van de grootschalige open ruimte optreden. In zijn algemeenheid bevestigen incidentele torens juist de weidsheid van het landschap.

Op een lager schaalniveau (stadsniveau) wordt naar de mening van de gemeente een juist signaal afgegeven door de woontoren te plaatsen op een knooppunt van belangrijke routestructuren, te weten het spoor (met het station) en de Van Hertumweg, die een belangrijke historische en infrastructurele lijn in de stad vormt. Doordat de bouwlocatie duidelijk los staat van de historische binnenstad, en het om de realisatie van slechts één toren gaat, komt het beschermd stadsgezicht niet in het gedrang.

ad 7. Het bestemmingsplan zal de wettelijke procedure zoals opgenomen in de Wet op de

Ruimtelijke Ordening doorlopen. Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft hiertoe gedurende bovengenoemde periode op de gebruikelijke wijze gedurende vier weken ter inzage gelegen. Tijdens deze inzage-periode kan een ieder gebruik maken om tegen het plan inspraakreacties in te dienen. Dit heeft geleid tot twee inspraakreacties, waaronder de onderhavige die door 70 personen is ondertekend. In tegenstelling tot inspreker zijn ons geen signalen bekend dat een substantieel deel van de Goese bevolking afwijzend staat tegenover het plan. De conclusie dat dit het gevolg zou zijn van de overtuiging 'dat je er toch niets aan kan doen' en onbegrip van procedures, deelt de gemeente niet en acht de

gemeente een diskwalificatie van de Goese burgers. De inspraakreacties geven ons geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

Het ontwerp-bestemmingsplan zal zo spoedig mogelijk opnieuw ter inzage worden gelegd conform de wettelijk voorgeschreven procedure. Een ieder heeft dan de mogelijkheid om zienswijzen tegen het plan kenbaar te maken. Daarna zal het ontwerp-bestemmingsplan met de ingediende zienswijzen aan de gemeenteraad ter vaststelling aangeboden worden.

ad 8. Op grond van bovengenoemde redenen deelt de gemeente de conclusies van insprekers

niet dat de woontoren de structuur in de ruimtelijke ordening, de harmonie tussen stad en landschap en de identiteit van het landschap aantast.

Edudelta Onderwijsgroep

Westsingel 58

4460 AA Goes

Brief van 15 mei 2003

Reactie

1. Binnen de bestemming "Maatschappelijke doeleinden" is zakelijke dienstverlening mogelijk, inclusief een kantorenbestemming en hoogwaardige dienstverlenende activiteiten.
2. Betreffende de milieuaspecten zijn er mogelijkheden voor het planten en houden van dieren voor educatieve doeleinden, het repareren van tuinbouwmachines en hoveniersactiviteiten. Binnen de nieuwe bestemming worden geen belemmeringen geconcludeerd.
3. De vereiste beeldkwaliteit heeft geen gevolgen voor bestaande gebouwen. Er wordt vanuit gegaan dat technische vernieuwing c.q. vervanging gewoon mogelijk is.
4. Geconcludeerd wordt dat bij bestaande gebouwen geen aanpassingen nodig zijn naar aanleiding van duurzaam bouwen.
5. Er wordt van uitgegaan dat de minimum goothoogte van 3 meter niet geldt voor bestaande gebouwen.
6. Parkeren. Geen veranderingen in de situatie. De norm voor nieuwbouw op de geplande kavels is 1:50. Voor het Groen College Goes verandert er niets dan al was afgesproken en blijven deze voorzieningen in stand.
7. Voor de kavel van de Vliedberg wenst inspreker dat de bebouwingshoogte wordt aangepast aan de daar geldende kantorenbestemming met een minimum van 2 bouwlagen.

Antwoord

ad 1. In de doeleindenomschrijving van de bestemming "Maatschappelijke dienstverlening" is

aangegeven dat de gronden bestemd zijn voor educatieve, medische, culturele, levensbeschouwelijke voorzieningen, alsmede voorzieningen ten behoeve van openbare en zakelijke dienstverlening. Het begrip dienstverlening is bij de begripsbepalingen gedefinieerd als 'het verlenen van diensten'. Onder zakelijke dienstverlening valt eveneens een kantoorbestemming. De planologische

mogelijkheden op grond van het vigerende bestemmingsplan zijn in het voorliggende bestemmingsplan derhalve gecontinueerd.

ad 2. Op grond van de gebruiksbepalingen is het verboden gronden, gebouwen en andere

bouwwerken te gebruiken, te doen of laten gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de in dit plan aan de grond gegeven bestemmingen. Dat wil zeggen dat het houden en planten van dieren mogelijk is mits dit ten dienste is van de bestemming "Maatschappelijke doeleinden", in dit geval derhalve ten dienste van educatieve activiteiten. Een en ander staat overigens los van eventuele beperkingen in het kader van andere wetgeving, bijvoorbeeld op het gebied van milieu.

ad 3. Met betrekking tot bouwactiviteiten gelden de bouwbeperkingen die bij de bestemming

"Maatschappelijke doeleinden" zijn opgenomen. Het kwaliteitskader is met name gericht op de nieuw op te richten bebouwing. Vergunningsplichtige bouwwerken worden wel getoetst aan de redelijke eisen van welstand.

ad 4. De gemeente Goes heeft op 5 juni 2002 het "Zeeuws convenant Integrale

Woningkwaliteit" ondertekend. Het convenant omvat een pakket afspraken. In deze afspraken beloven alle deelnemers aan het bouwproces dat zij zoveel mogelijk rekening zullen houden met milieu-aspecten. Deze milieu-aspecten staan vermeld in het zogenaamde "Nationale Pakket". Hierin zijn 46 milieumaatregelen opgenomen, waarvan circa 11 vaste. De deelnemers aan het convenant nemen deze 11 maatregelen mee in het bouwproces. Iedereen krijgt met het convenant te maken bij het eerste contact met de architect, met de aannemer of de gemeente. De gemeente vraagt bij het kopen van grond of bij het aanvragen van de bouwvergunning aan te geven welke milieumaatregelen worden genomen. Zij toets dit aan het convenant Duurzaam Bouwen. Het eerste toetsmoment is bij de welstandsbeoordeling van het plan.

ad 5. Ter plaatse van de bestemming "Maatschappelijke doeleinden" geldt een minimale

bouwhoogte van 2 en een maximale bouwhoogte van 5 bouwlagen. De hoogte van een

bouwlaag bedraagt maximaal 3,60 meter. Binnen de bestemming wordt geen onderscheid gemaakt in goot- en totale hoogte. De maximale hoogte van 3 meter waaraan inspreker refereert is de maximale hoogte van andere bouwwerken. Deze is gelimiteerd tot maximaal 3 meter. Andere bouwwerken zijn overigens geen gebouwen.

ad 6. Voor maatschappelijke doeleinden geldt een norm van 1 parkeerplaats per 50 m²

vloeroppervlak. Deze norm geldt ook voor het Groen College Goes. Bij toekomstige bouwactiviteiten zal deze norm gehanteerd worden. Dit doet overigens niets af aan in het verleden gemaakte afspraken.

ad 7. Abusievelijk is voor de kavel van de Vliedberg het aantal bouwlagen voor de bestemming "Maatschappelijke doeleinden" op de plankaart beperkt tot maximaal 2. In plaats van maximaal 2 bouwlagen zijn ter plaatse, evenals bij de "Kantoren"-bestemming maximaal 5 bouwlagen toegestaan ten behoeve van

maatschappelijke doeleinden. Hiervan is bij de berekeningen in het akoestisch onderzoek ook steeds uitgegaan, getuige de genoemde bouwhoogtes in bijlage 2 bij het akoestisch rapport. Uit deze bijlage blijkt dat de overschrijding tot 64 dB(A) plaats heeft op de 5^e bouwlaag. Op basis van dit rapport is door gedeputeerde staten ontheffing verleend tot maximaal 64 dB(A) voor het schoolgebouw. De discrepantie tussen de plankaart en het akoestisch rapport is aangepast, door op de plankaart de bestemming K3-5/M2-2 te wijzigen in K3-5/M2-5.

Overigens is ook het akoestisch rapport aangepast omdat ook op pagina F4 abusievelijk is uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 2 bouwlagen voor de schoolgebouwen. Teneinde verwarring te voorkomen is de laatste zinsnede uit het rapport geschrapt.

9.2 Overleg

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, waar nodig, overleg gepleegd te worden met besturen van gemeenten, met Rijks- en Provinciale diensten etc. Voor dit plan is overleg gepleegd met:

- Provinciale Commissie Omgevingsbeleid, subcommissie voor de gemeentelijke bestemmingsplannen;
- Waterschap Zeeuwse Eilanden;
- N.V. Delta Nutsbedrijven;
- Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeland;
- Ministerie van Economische Zaken;
- NS Vastgoed;
- ProRail regio Zuid.

De ingekomen reacties zijn als bijlage 4 opgenomen achter deze toelichting. Bij de hierna volgende behandeling van de reacties is steeds een puntsgewijze samenvatting gegeven van de betreffende reactie.

Provinciale Commissie Omgevingsbeleid, subcommissie voor de gemeentelijke bestemmingsplannen

Brief van 7 juli 2003

Reactie:

1. De commissie waardeert dat het plan tegemoet komt aan haar kritiek op het in 1994 door de gemeenteraad vastgestelde plan Stationspark. Daarnaast constateert zij dat de beoogde planontwikkeling past binnen het streekplan en de ontwerp-streekplanuitwerking "Stedelijke ontwikkelingszone Goes".
2. De commissie acht het gewenst dat in de toelichting afzonderlijk aandacht wordt besteed aan het aspect parkeren (categorie 2).

3. De commissie acht het gewenst dat in het plan wordt aangegeven vanuit welke overwegingen en argumenten de beeldkwaliteitsrichtlijnen zijn geformuleerd (categorie 3).
4. De commissie geeft aan niet op voorhand bezwaren te hebben tegen een hoogteaccent in het plangebied, maar acht het noodzakelijk om in het plan op een hoger schaalniveau aandacht te besteden aan deze hoogte. De commissie vraagt om aandacht voor:
 - a. het totale silhouet van Goes; de wijze waarop de woontoren zich in een wijdere omgeving (waaronder de Oosterschelde en het Waardevol Cultuur Landschap in de Zak van Zuid-Beveland) toont (categorie 1);
 - b. de vraag of een woontoren afbreuk doet aan het historische stadssilhouet. Daar de binnenstad aangewezen is als beschermd stadsgezicht kan overleg dan wel een advies van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg op dit punt van belang zijn (categorie 2);
 - c. de vraag of en zo ja op welke wijze andere ontwikkelingen met betrekking tot hoogbouw in Goes aan de orde zijn en hoe die zich verhouden tot dit plan en het silhouet op de langere termijn (categorie 2).
5. De commissie constateert strijdigheid tussen de aspecten leefbaarheid/ sociale veiligheid en de realisatie van parkeerdekken op de onderste lagen van de woontoren. Zij vraagt hieraan aandacht te besteden en het parkeren waar mogelijk onder het maaiveld te brengen (categorie 2).
6. De tekst van het kwaliteitskader (gebouw van 12 lagen nabij de spoorwegovergang) strookt niet met de plankaart. Dit dient aangepast te worden (categorie 3).
7. De toelichting dient uitsluitsel te geven over de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij het berekenen van de geluidsbelasting vanwege spoorweglawaai. Onduidelijk is of de verwachte toename van het goederenverkeer ten gevolge van de WCT verwerkt zijn (categorie 1).
8. De tekst van de toelichting aangaande het akoestisch onderzoek (overschrijding van 12 dB(A)) strookt niet met de tekst van het akoestisch rapport (overschrijding van 13 dB(A)). Dit dient te worden aangepast (categorie 3).
9. Volgens het streekplan mogen geen gevoelige bestemmingen binnen de 10^{-6} contour worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan maakt een overschrijding van deze contour ter plaatse van het aan te leggen plein mogelijk. Dit dient te worden aangepast. De commissie is niet overtuigd dat het aanhouden van deze contour leidt tot een onaanvaardbare stedenbouwkundige oplossing (categorie 1).
10. De vereiste afweging van de overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico ontbreekt. Deze afweging dient expliciet en gemotiveerd in het plan te worden opgenomen (categorie 1).
11. Aanbevolen wordt de waterparagraaf op te stellen aan de hand van de concept-circulaire Duurzame Stedenbouw (categorie 3).
12. In de voorschriften wordt voor een vrijstellingsregeling verwezen naar een gebied aangegeven op de plankaart. De betreffende aanduiding op de plankaart ontbreekt echter. De commissie vraagt dit te bezien (categorie 3).
13. De hoogte van andere bouwwerken onder de bestemming spoorwegdoeleinden bedraagt maximaal 2,5 meter. De commissie verzoekt te bezien of een meer flexibele regeling (eventueel middels een vrijstelling) doelmatiger is (categorie 3).

Antwoord:

ad 1. Met instemming wordt hiervan kennisgenomen.

- ad 2. Conform het verzoek van de commissie is in paragraaf 5.3 (functionele beschrijving van het plan) nu afzonderlijk aan parkeren aandacht besteed.
- ad 3. Paragraaf 5.2 (beeldkwaliteit) zal worden aangepast.
- ad 4. De gemeente is zich er zeer van bewust dat de hoogte van de woontoren de schaal van het plangebied overstijgt, dat deze duidelijk van invloed is op het beeld van de totale stad en daarmee in groter verband dient te worden gezien en afgewogen. Van oudsher zijn er in het Goese stadssilhouet gebouwen aanwezig die uitschieten in hoogte en daarmee een stempel drukken op het stadsbeeld: de kerktorens, de watertoren en, meer recent, de TV-toren. De gemeente staat op het standpunt dat ook door de huidige generatie, met de nodige zorgvuldigheid, incidenteel aan de derde dimensie van de stad mag worden gebouwd. Die zorgvuldigheid zit onder meer in het afgeven van het juiste signaal. Door de bouwhoogte wordt een plek immers vanuit de weide omtrek gemarkeerd en ontstaat het beeld dat het daar te doen is. Goes is de hoofdkern van de Bevelanden. Door het ruimtelijk beleid dat wordt gevoerd, waarbij de woningbouw en bovenlokale voorzieningen bij Goes worden geconcentreerd, neemt de regionale betekenis van de stad nog verder toe. Dit mag ook ruimtelijk waarneembaar zijn. Daarbij wordt nadrukkelijk opgemerkt dat geen structureel hogere stad wordt voorgestaan. Anders gezegd: met de realisatie van de woontoren wordt geen tendens tot het plegen van 'torenbouw' in Goes ingezet.

De vrees van de provincie dat de weidsheid van de Oosterschelde door de bouw van de toren wordt aangetast, deelt de gemeente niet. De hoogte komt immers overeen met de hoogte van de reeds bestaande TV-toren en door de rankheid van de woontoren zal geen enkel gevoel van wandvorming ten aanzien van de grootschalige open ruimte optreden. In zijn algemeenheid bevestigen incidentele torens juist de weidsheid van het landschap.

Op een lager schaalniveau (stadsniveau) wordt naar de mening van de gemeente een juist signaal afgegeven door de woontoren te plaatsen op een knooppunt van belangrijke routestructuren, te weten het spoor (met het station) en de Van Hertumweg, die een belangrijke historische en infrastructurele lijn in de stad vormt. Doordat de bouwlocatie duidelijk los staat van de historische binnenstad, en het om de realisatie van slechts één toren gaat, komt het beschermd stadsgezicht niet in het gedrang. Bovendien wordt de woontoren door de compacte structuur van de binnenstad vanuit het beschermd stadsgezicht nauwelijks ervaren. De gemeente acht het derhalve niet noodzakelijk om de Rijksdienst voor de Monumentenzorg bij het vooroverleg ex. artikel 10 te betrekken.

Bovengenoemde visie is in paragraaf 5.3 vergezeld van verschillende visualisaties opgenomen.
- ad 5. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat aan de openbare ruimte 'doodse' onderkanten worden gerealiseerd. Dit zou inderdaad de leefbaarheid/ sociale veiligheid van het gebied niet ten goede komen. De eventueel te realiseren parkeerdekken op de onderste lagen van de woontoren zullen derhalve niet tot aan het openbaar gebied doorlopen, maar achter een 'schil' van appartementen dan wel horeca-/ detailhandelvoorzieningen worden gerealiseerd. Ook biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid om onder de woontoren en het aangrenzende plein ondergrondse parkeervoorzieningen te realiseren. In het kader van de bouwplanontwikkeling zal het parkeren, onder genoemde voorwaarden, verder worden uitgewerkt. De toelichting van het bestemmingsplan

zal overigens worden aangepast om de mogelijkheid én wenselijkheid om de benodigde parkeervoorzieningen ondergronds te realiseren, sterker tot uitdrukking te laten komen. Overigens verwachten wij door de hoeveelheid appartementen en de aanwezigheid van het openbaar vervoer een intensief gebruik van de buitenruimte, hetgeen een positief effect op de sociale veiligheid heeft.

- ad 6. Tekst in beeldkwaliteitskader is aangepast.
- ad 7. Het akoestisch onderzoek is op verzoek van de provincie aangepast. De WCT is hier alsnog in verwerkt. De procedure verzoek hogere grenswaarden spoorweglawaaai is inmiddels afgerond. Het college van Gedeputeerde Staten heeft op 5 augustus positief op het verzoek van de gemeente beschikt en de hogere grenswaarden vastgesteld. De tekst van de toelichting is aangepast. Overigens is Railon verantwoordelijk voor het ongedaan maken van de toename van de geluidsbelasting als gevolg van de toename van de spoorwegintensiteit door de Optimalisatie Railontsluiting Sloe inclusief de komst van de WCT. De autonome groei van het goederenvervoer, gebaseerd op het akoestisch spoorboekje, is meegenomen. Vaststaat dat, wanneer de goederenspoor niet verlegd wordt, de houten dwarsliggers vervangen zullen worden door betonnen dwarsliggers. Tezamen met een aanvullende toepassing van tuned raildempers zou daarmee de toename van de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de WCT volledig teniet worden gedaan.
- ad 8. Het akoestisch onderzoek is op verzoek van de provincie aangepast. De WCT is hier alsnog in verwerkt. De procedure verzoek hogere grenswaarden spoorweglawaaai is inmiddels afgerond. Het college van Gedeputeerde Staten heeft op 5 augustus positief op het verzoek van de gemeente beschikt en de hogere grenswaarden vastgesteld. De tekst van de toelichting is aangepast.
- ad 9. De Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen van 15 december 1996 (Nota RNVGS) (TK, vergadererjaar 1995-1996, 24 611 nr. 2) bevat het beleid voor de toepassing van de risicobenadering in verband met de besluitvorming over het vervoer van gevaarlijke stoffen. De risicobenadering wordt onder meer toegepast bij de besluitvorming voor de nieuwbouw langs bestaande spoorwegen. Voor de toetsing aan de norm voor het individueel risico is de kwetsbaarheid van de omgeving van belang. Deze wordt bepaald door de (potentiële) aanwezigheid van kwetsbare bestemmingen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen kwetsbare en minder kwetsbare bestemmingen. De norm voor het individuele risico voor minder kwetsbare bestemmingen is minder stringent. In de praktijk bleek onduidelijkheid te bestaan over de toepassing van de nota. Directe aanleiding hiertoe was een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake de Kortsluitroute (EO1.97.0319). De Afdeling had in deze uitspraak een kantoorgebouw bestemd voor minder dan 50 personen, vanuit de Nota RNVGS geïnterpreteerd als een kwetsbare bestemming. Hierbij maakte de Afdeling geen onderscheid tussen kantoren met meer of minder dan 50 personen. Naar aanleiding van deze uitspraak heeft de minister in een brief aan de Tweede Kamer van 15 december 2000 (TK vergaderjaar 2000-2001, 24 611, nr. 3) het begrip kwetsbare bestemmingen uit de Nota verduidelijkt. In de brief verwijst de minister betreffende het begrip 'kwetsbare bestemmingen' naar het beleid voor stationaire installaties, zoals het Besluit LPG-tankstations milieubeheer. Steeds worden daarin bestemmingen als kantoorgebouwen bestemd voor meer dan vijftig personen als kwetsbaar beschouwd. Indien deze zijn bestemd voor vijftig

of minder personen, dan moeten zij als minder kwetsbaar worden beschouwd. De capaciteit van de vaste gebruikers (zoals werknemers) van een kantoor is daarbij bepalend. Met de incidentele aanwezigheid van bijvoorbeeld bezoekers hoeft geen rekening gehouden te worden. Deze zienswijze is later bevestigd door de Afdeling in een uitspraak van 16 oktober 2002.

Overigens is de discussie over de begrippen 'kwetsbaar' en 'beperkt kwetsbaar' nog niet afgerond. Het ontwerp-besluit vaststelling milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van inrichtingen deelt alle kantoren in bij de kwalificatie 'beperkt kwetsbaar'. Voor 2004 is een concept AmvB milieukwaliteitseisen externe veiligheid transport in het vooruitzicht gesteld. Het vermoeden is dan in deze transport AmvB kantoren in dezelfde categorie zullen worden ingedeeld als in de inrichtingen AmvB. Deze ontwikkeling steunt de opvatting dat kantoorgebouwen voor minder dan 50 personen niet in de categorie 'kwetsbaar' vallen.

Bovenstaande leidt ons tot de conclusie dat binnen de veiligheidszone van de spoorbaan geen kwetsbare bestemmingen, doch wel minder kwetsbare bestemmingen als bedoeld in de nota RNVGS opgericht mogen worden. Het bestemmingsplan is derhalve zodanig aangepast dat binnen de op de plankaart aangegeven 'grens veiligheidszone spoorbaan' geen kantoren opgericht mogen worden voor meer dan 50 personen. Hiertoe is artikel 5 "Algemene beschrijving in hoofdlijnen" en artikel 6 "Kantoordoeleinden" aangepast.

- ad 10. Aan paragraaf 6.3 is, conform het verzoek van de commissie, een afweging voor de overschrijding van het groepsrisico toegevoegd.
- ad 11. De waterparagraaf (paragraaf 6.7) is in overleg met het Waterschap aangepast. Aandacht is besteed aan de waterkansenkaart uit het Provinciale Waterhuishoudingsplan.
- ad 12. De betreffende vrijstellingsregeling zal bij nader inzien komen te vervallen.
- ad 13. Conform het advies van de commissie zal aan artikel 11 een vrijstellingsregeling worden toegevoegd, waarmee andere bouwwerken met een hoogte van maximaal 10 meter kunnen worden opgericht.

Waterschap Zeeuwse Eilanden

Brief van 10 juni 2003

Reactie:

1. Op 5 juni jl. is tussen de gemeente, provincie en waterschap gesproken over de opzet van de waterparagraaf. Van provinciezijde werd verzocht meer aandacht te besteden aan de waterkansenkaart en ten aanzien van de waterthema's meer uitgebreid toe te lichten welke keuzes zijn gemaakt. Paragraaf 6.7 dient vanuit dit oogpunt aangevuld te worden. Voor de thema's waarvoor gesteld is dat geen maatregelen vereist zijn, dient aangegeven te worden hoe tot die conclusie is gekomen.
2. Aangegeven dient te worden hoeveel berging noodzakelijk is (namelijk 1.100 m³). Dit dient in artikel 5 (algemene beschrijving in hoofdlijnen) te worden vastgelegd. In paragraaf 6.7 kan voorts ingegaan worden op de in de waterpartij gehanteerde peilen en de verbindingen met het afwateringssysteem. In het kader van het stedelijk waterplan zullen afspraken gemaakt worden over het onderhoud van de waterpartij.

3. Aanbevolen wordt om concreet aan te geven welk verhard oppervlak, buiten de aan de vijver gelegen kantoren, nog meer afgekoppeld wordt van de riolering, en hoe het afgekoppelde water geloosd wordt op het oppervlaktewater.
4. Niet duidelijk is waar de drainage gelegd wordt en hoe/ waar die loost op de vijver.
5. Voor zaken als het graven van de waterpartij en het daarop (met een werk) lozen van hemelwater is een ontheffing van het waterschap vereist.

Antwoord:

- ad 1. Paragraaf 6.7 is aangepast.
- ad 2. Paragraaf 6.7 is voor wat betreft het aspect wateroverlast aangepast. Met betrekking tot
de in de waterpartij gehanteerde peilen en de verbindingen met het afwateringsstelsel is de gemeente de mening toegedaan dat het hier met name uitvoeringstechnische aspecten betreft, die niet in het bestemmingsplan geregeld kunnen worden. Een en ander zal bij de verdere uitwerking van de plannen met het waterschap besproken worden.
- ad 3. Het betreft hier met name uitvoeringstechnische aspecten, die niet in het bestemmingsplan geregeld kunnen worden. Een en ander zal bij de verdere uitwerking van de plannen met het waterschap besproken worden
- ad 4. Zie beantwoording onder ad 3.
- ad 5. De benodigde ontheffingen zullen bij het waterschap aangevraagd worden.

N.V. Delta Nutsbedrijven

Geen reactie ontvangen.

Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeland

Brief van 9 juli 2003

Reactie

Inspreker is van mening dat de stad Goes, als één van de stedelijke gebieden van Zeeland en als belangrijk economisch centrum, mogelijkheden dient te hebben om zich als zodanig te profileren. De geprojecteerde woontoren is een landmark waarmee die profilering verder inhoud gegeven kan worden.

De woontoren zal in het silhouet van Goes wel een dominante rol spelen. Het is daarom van belang dat veel aandacht geschonken wordt aan de ruimtelijke inpassing van het bouwwerk in haar omgeving. Door zaken als vormgeving en kleurstelling kan het effect van de toren op de beeldkwaliteit van Goes binnen de juiste proporties blijven en deze zelfs versterken.

Voor het overige wordt ingestemd met de inhoud van het bestemmingsplan.

Beantwoording

Met instemming wordt van de reactie kennisgenomen. Verwezen wordt naar de beantwoording onder ad 3 en 4 betreffende de reactie van de PCO.

Ministerie van Economische Zaken

Geen reactie ontvangen.

NS Vastgoed

Brief van 19 mei 2003

Reactie:

1. Ingestemd wordt met de hoofdlijnen van het plan.
2. Op basis van het plan kan geen beoordeling plaatsvinden of de ruimte voor taxistandplaatsen, kiss and ride-voorzieningen, bussen en fietsparkeren voldoende is. NS Vastgoed wenst hierover nader geïnformeerd te worden.

Antwoord:

- ad 1. Van deze opmerking wordt met instemming kennisgenomen.
- ad 2. In opdracht van de gemeente Goes heeft Holland Railconsult in het voorjaar 2000 de studie 'Goes, Stationspark: stedenbouwkundig advies' opgesteld. Als vervolg hierop heeft Holland Railconsult een schetsontwerp gemaakt voor de stationsentree. In het schetsontwerp is rekening gehouden met enkele functionele uitgangspunten betreffende de benodigde ruimte voor taxistandplaatsen, kiss and ride-voorzieningen, bussen en fietsparkeren. Bij de definitieve planvorming zal dit verder uitgewerkt worden.
De afwikkeling van verkeersbewegingen die het station genereert vindt op dit moment uitsluitend plaats aan de noordzijde (centrumzijde) van het

stationsgebouw. Dit verloopt momenteel zonder noemenswaardige problemen. Door de afwikkeling tevens aan de zuidzijde van het spoor, op het Voorplein plaats te laten vinden, wordt de verkeersbelasting verspreid en de bereikbaarheid van het station verbeterd. Ten behoeve van het fietsparkeren is langs het spoor ten westen van het plein een strook aangewezen waar overdekte fietsenstallingen gebouwd mogen worden.

ProRail regio Zuid

Brief van 26 mei 2003

Reactie:

1. In de toelichting op de bestemming "Spoorwegdoeleinden" dient verwezen te worden naar relevante bepalingen van de Spoorwegwet en de RDHL.
2. De bouwhoogte ten aanzien van de bestemming "Spoorwegdoeleinden" dient gemeten te worden vanaf de bovenkant spoorstaaf en niet vanaf het peil.
3. In verband met de aanwezigheid van bovenleiding en seinportalen dienen de maximale hoogten voor gebouwen en bouwwerken in de bestemming "Spoorwegdoeleinden" 10 meter + bovenkant spoor te bedragen.
4. In het akoestisch onderzoek dient, wat betreft de treinintensiteitenprognose voor 2015, de WCT te worden meegenomen. Verzocht wordt om aan te geven in hoeverre de plaatsing van geluidsschermen effectief is om de gevelbelasting terug te dringen.
5. Verzocht wordt om in artikel 6 een voorschrift op te nemen waarmee kwetsbare bestemmingen in de zin van de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen binnen 34 meter uit het hart van het spoor (IR-contour) wordt uitgesloten.
6. De in paragraaf 6.3 genoemde maatregelen om te voldoen aan de norm voor het groepsrisico kunnen niet door de gemeente worden getroffen. Een mogelijke maatregel die niet wordt genoemd is het aanpassen van het stedenbouwkundig plan.
7. Met betrekking tot de externe veiligheid is gerekend met de zogenaamde IPORBM-software. Deze software is niet geschikt voor de betreffende situatie (waar een kans op aanrijdingen tussen het doorgaande verkeer en het emplacementsverkeer aanwezig is). Er zal een QRA opgesteld moeten worden om de risico's met betrekking tot externe veiligheid in beeld te krijgen.

Antwoord:

- ad 1. De toelichting is conform het verzoek van inspreker aangepast.
- ad 2. De voorschriften zijn conform het verzoek van inspreker aangepast.
- ad 3. Aan artikel 11 is een vrijstellingsbevoegdheid voor het college van burgemeester en wethouders toegevoegd om vrijstelling te verlenen van de maximaal toegestane hoogtemaat tot een hoogte van 10 meter.
- ad 4. Het akoestisch rapport is aangepast in de zin dat de WCT nu is meegenomen. Bij de berekening van de geluidsbelasting is uitgegaan van gegevens van het DGMR-rapport
-

L.02.1029 voor 2015 waarin is rekening gehouden met de komst van de WCT en het

toepassen van betonnen dwarsliggers. Tezamen met een aanvullende toepassing van

tuned raildempers zou daarmee de toename van de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de WCT volledig teniet worden gedaan. Het plaatsen van geluidsschermen is niet onderzocht, omdat op voorhand duidelijk is dat deze niet effectief zullen zijn voor het terugbrengen van de geluidsbelasting van onder andere de woontoren. De woontoren kijkt namelijk over elk scherm heen.

ad 5. Verwezen wordt naar de beantwoording onder ad 9 betreffende de reactie van de

PCO.

ad 6. Verwezen wordt naar de beantwoording onder ad 10 betreffende de reactie van de

PCO.

ad 7. Met betrekking tot de berekening van de externe veiligheid zijn gegevens gebruikt uit de

Trajectnota/MER Optimalisatie Railontsluiting Sloe, waarin inderdaad gebruik is gemaakt

van de IPORBM-software. In dit rapport wordt geen melding gemaakt van de aanwezigheid van een emplacement.

22 januari 2004