



Rothuizen van Doorn 't Hooft Architecten Stedenbouwkundigen Goes Middelburg Breda Terneuzen

GEMEENTE GOES

Bestemmingsplan "Afronding bedrijventerrein De Poel II"

Vastgesteld door de raad van de gemeente Goes
bij besluit van 15 januari 2009



, voorzitter

, griffier

onherroepelijk en in werking getreden op 9 april 2009



Rothuizen van Doorn 't Hooft



Architecten
Stedenbouwkundigen



Frans den Hollanderlaan 12
Postbus 233 4460 AE Goes
telefoon (0113) 276868
fax (0113) 214420

www.rdh.nl

Goes Middelburg Breda Terneuzen

gemeente
titel

Goes
Bestemmingsplan "Afronding bedrijventerrein De Poel II"

projectnummer
datum

GO 2013
15 januari 2009

Voorontwerp
Ontwerp
Vastgesteld

11 juni 2007
14 augustus 2008
15 januari 2009



TOELICHTING

TOELICHTING

behorende bij het bestemmingsplan "Afronding bedrijventerrein De Poel II" in de gemeente Goes

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Opzet	3
2	BELEIDSKADERS	5
2.1	Rijksbeleid	5
2.2	Provinciaal beleid	6
2.3	Gemeentelijk beleid	8
3	BESTAANDE SITUATIE	11
4	HET STEDENBOUWKUNDIG PLAN	12
4.1	Ruimtelijke hoofdstructuur van het plan	12
4.2	Functionele beschrijving van het plan	16
4.3	Inrichting van de kavels	20
5	KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING	23
5.1	Geluidhinder	23
5.2	Bodemverontreiniging	24
5.3	Flora en fauna	25
5.4	Archeologie	26
5.5	Water	27
5.6	Milieuhinder	32
5.7	Externe veiligheid	34
5.8	Luchtkwaliteit	36
5.9	Duurzaamheid	42
5.10	Beheer	45
6	JURIDISCHE VORMGEVING	47
6.1	Planvorm	47
6.2	Toelichting op de bestemmingen	47
7	HANDHAVING	52
8	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	55
9	VOOROVERLEG	56
10	GEWIJZIGDE VASTSTELLING	61

SEPARATE BIJLAGEN:

Onderzoeksrapporten en vooroverlegreacties



Figuur 1: Ligging plangebied

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Reeds in de jaren 90 van de vorige eeuw heeft de gemeente de ambitie uitgesproken om De Poel II te ontwikkelen tot een modern en hoogwaardig bedrijventerrein. De locatie De Poel II maakt deel uit van een grotere bedrijvenlocatie - bestaande uit de terreinen De Poel I, II, III en IV - gesitueerd ten zuidwesten van de stad Goes.

De ruimtelijke ontwikkelingsvisie met betrekking tot deze gronden is vastgelegd in het "Structuurbeeld Goes-Zuid". Dit structuurbeeld omvat de ontwikkeling van een gebied voor wonen, werken en recreëren van ongeveer 170 hectare. In 2000 heeft is het bestemmingsplan "Bedrijventerrein De Poel II" goedgekeurd op basis waarvan een groot deel van het bedrijventerrein inmiddels is gerealiseerd. Ter afronding van de Poel II zal in de zone langs de A58 zal nog circa 35 hectare bedrijventerrein ontwikkeld worden.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de afronding van de Poel II. De doelen zijn nog hetzelfde, namelijk het opzetten van een modern, duurzaam bedrijfsterrein van een hoogwaardige kwaliteit. De doelstelling van het onderhavige bestemmingsplan "Afronding Bedrijventerrein De Poel II" is het bieden van een juridisch kader voor de verdere uitbreiding c.q. afronding van het bestaande bedrijventerrein De Poel II. De gemeente Goes streeft hierbij naar de ontwikkeling van een modern bedrijventerrein met een hoogwaardige uitstraling en een regionale functie. Bovendien zijn in voorliggend bestemmingsplan de bestaande juridische regelingen afgestemd op het meest gewenste ontwikkelingsprofiel.

Voor de doortrekking van de Nansenbaan en de aansluiting op de 's-Gravenpolderseweg, die essentieel is voor de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein De Poel II vanuit de zuidelijke richting, heeft de gemeente - voortuitlopend op dit plan- een procedure ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening opgestart. In dit bestemmingsplan is het tracé van de Nansenbaan opgenomen.

Het plangebied wordt globaal begrensd door het toekomstige woongebied Aria en de historische spoorlijn in het noorden, de A58 in het zuiden en het bedrijventerrein de Poel II in het westen. Momenteel vigeert voor dit plangebied het bestemmingsplan "Landelijk gebied", dat is vastgesteld op 20 december 2001. Binnen dit bestemmingsplan hebben de betreffende gronden de bestemming agrarische doeleinden klasse L.

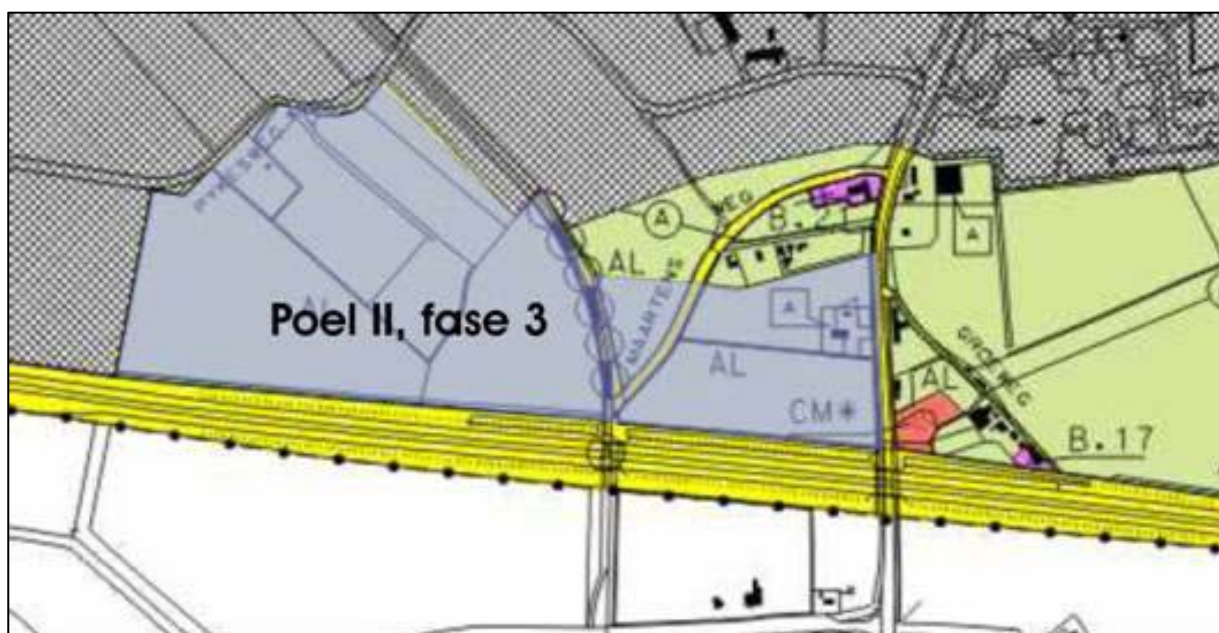
1.2 Opzet

In hoofdstuk 2 wordt toegelicht welke beleidskaders aan het stedenbouwkundig plan (hoofdstuk 4) ten grondslag liggen. In hoofdstuk 3 wordt de bestaande situatie beschreven en in hoofdstuk 5 wordt ingegaan op een aantal milieu-aspecten die samenhangen met de planvorming. Aan de opzet van het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan wordt aandacht besteed in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 en 8 behandelen

tenslotte respectievelijk de economische uitvoerbaarheid én de resultaten van het vooroverleg.



Figuur 2 Structuurbeeld Goes-Zuid



Figuur 3 Vigerende planologische situatie

2 BELEIDSKADERS

2.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte; Ruimte voor ontwikkeling (2004)

De Nota Ruimte, vastgesteld door de Ministerraad d.d. 23 april 2004 en inmiddels inwerking getreden, bevat het nationaal ruimtelijk beleid tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies. Daarbij richt het kabinet zich op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en borging van de veiligheid.

In de Nota Ruimte is ten aanzien van bedrijventerreinen bepaald dat naast herstructurering van verouderde terreinen in de aanleg van nieuwe terreinen moet worden voorzien. Een zeer groot deel van de nationale behoefte voor nieuwe ruimte kan alleen worden ingevuld met de aanleg van nieuwe terreinen. De ervaring leert namelijk dat herstructurering maar in zeer beperkte mate extra terreinwinst oplevert. Tot en met het jaar 2020 is daarom naar verwachting nog ruim 23.000 hectare nieuwe bedrijventerreinen nodig.

In de Nota Ruimte zijn 6 stedelijke netwerken en 13 economische kerngebieden aangewezen, waarbinnen het rijk veel kansen ziet voor economische ontwikkeling. Vooral door hun strategische ligging bevinden zich in deze gebieden de belangrijkste concentraties van en potenties voor stuwende bedrijvigheid en werkgelegenheid en wordt de meeste toegevoegde waarde gerealiseerd. Ter versterking van de kracht van de steden en ter verbetering van de internationale economische concurrentiepositie en de daarbij behorende ruimtelijk-economische structuur van Nederland, geeft het rijk prioriteit aan de ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en van veelal binnen deze netwerken gelegen economische kerngebieden. Goes valt buiten de aangeduide economische kerngebieden.

Daarnaast worden in de Nota Ruimte nationale landschappen aangewezen. In Zeeland gaat het om Walcheren, de Zak van Zuid-Beveland en West-Zeeuws-Vlaanderen. Goes, en daarmee het plangebied valt niet binnen deze gebieden.

Conclusie

Het rijk beschrijft in de Nota Ruimte het nationaal ruimtelijk beleid op hoofdlijnen. Daarbij wordt met betrekking tot bepaalde gebieden en kernpunten specifiek richtinggevend beleid voorgestaan. Het betreft hier met name de bundelingsgebieden voor verstedelijking, economische kerngebieden en nationale landschappen. Goes valt buiten al deze gebieden, hetgeen betekent dat de afweging voor ontwikkeling met name bij de lokale (gemeentelijke) en regionale (provinciale) overheid ligt.

Algemene richtlijnen uit de Nota Ruimte waarbij de lokale en regionale overheid aan kunnen sluiten, betreffen versterking van de internationale concurrentiepositie en het bevorderen van krachtige steden. De afronding van het bedrijventerrein De Poel II draagt bij aan deze richtlijnen uit de Nota Ruimte.

2.2 Provinciaal beleid

Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 (vastgesteld 30 juni 2006)

In het omgevingsplan zijn drie voormalige provinciale plannen (streekplan, milieubeleidsplan en waterhuishoudingsplan) geïntegreerd tot één plan. Het plan bevat de provinciale visie op de ruimtelijke toekomst van Zeeland.

Goes

Goes is in het omgevingsplan aangewezen als stedelijke ontwikkelingszone. Hiermee vervult Goes de taak als sociaal-culturele en economische motor van Zeeland en speelt de stad een centrale rol wanneer het gaat om wonen, werken en voorzieningen binnen de provincie. In het omgevingsplan wordt deze rol bevestigd doordat wordt vastgehouden aan het principe van bundeling van deze functies.

Bedrijventerreinen

Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen moet worden gezocht naar een locatie met een goede ontsluiting, nabij afzetgebied en arbeidsmarkt en op voldoende afstand tot bijvoorbeeld woongebieden. De hoofddoelstelling met betrekking tot bedrijventerreinen luidt als volgt: "het in kwantitatief en kwalitatief opzicht optimaliseren van vraag en aanbod van bedrijventerreinen (exclusief zeehaventerreinen) in Zeeland." De kwaliteit van bedrijventerreinen heeft betrekking op het kwaliteitsprofiel van het terrein, waarbij de uitstraling en speciale voorzieningen van belang worden geacht. Andere aspecten die hierbij een rol spelen zijn duurzaam ruimtegebruik, landschappelijke inpassing, parkmanagement en milieudoelstellingen. Bij de oprichting van een nieuw bedrijventerrein dient tevens een beheerplan te worden overlegd waaruit blijkt hoe het beheer op de lange termijn verricht en gefinancierd zal worden.

In het verlengde van de hoofddoelstelling kunnen de volgende operationele doelstellingen worden onderscheiden:

- Ontwikkeling van bedrijventerreinen vindt, zoveel mogelijk, geconcentreerd plaats in de stedelijke ontwikkelingszones;
- Bieden van voldoende ruimte voor economische dynamiek aansluitend op het door de markt gewenste kwaliteitsprofiel;
- Bevorderen van duurzaam en intensief gebruik van de ruimte;
- Bevorderen van herstructurering en revitalisering van bedrijventerreinen.

De bedrijventerreinstrategie is gericht op het verder ontwikkelen van een beperkt aantal grote bedrijventerreinen. Hierbij wordt onder meer ingezet de Poel als regionaal/stedelijk terrein met een accent op handel, industrie en commerciële dienstverlening.

Functiemenging

In het omgevingsplan wordt geconstateerd dat steeds meer kleinschalige bedrijven met een kantoorachtige uitstraling en een lage milieuhindercategorie hun plek vinden op bedrijventerreinen. Deze tendens heeft twee gevolgen: enerzijds kunnen bestaande

bedrijven belemmerd worden in hun bedrijfsactiviteiten door de aanwezigheid van milieugevoelige objecten in de nabijheid. Anderzijds kan 'meebewegen' met deze tendens een kans opleveren om de problematiek rond de ruimtelijke kwaliteit aan te pakken. Een oplossing kan gevonden worden door een manier te vinden om wonen, werken en voorzieningen meer te mengen dan nu het geval is waarbij bedrijfsactiviteiten geen hinder ondervinden in hun bestaande en toekomstige bedrijfsactiviteiten.

Infrastructuur

Infrastructurele voorzieningen hebben een grote invloed op de ruimtelijke structuur en ontwikkelingen in de (fysieke) leefomgeving. Enerzijds worden verbindingen gelegd tussen gebieden en locaties met alle ontwikkelingsmogelijkheden van dien. Anderzijds kunnen dergelijke voorzieningen ook leiden tot barrièrewerking, onveiligheid en verandering in de beeldkwaliteit. Door op een afgewogen manier met dit spanningsveld om te gaan kan het verkeer- en vervoersysteem een bijdrage leveren aan een duurzame ontwikkeling van de leefomgeving.

Uitgangspunt daarbij is het zo optimaal mogelijk benutten, (landschappelijk) inrichten en 'verknopen' van de aanwezige infrastructurele netwerken. Dit versterkt niet alleen de waarde en betekenis van die netwerken, maar biedt tevens ontwikkelingsmogelijkheden voor de fysieke leefomgeving in termen van een optimale milieu-, beeld-, ecologische en cultuurhistorische kwaliteit(en) en zorgvuldig en effectief ruimtegebruik. In de stedelijke centra kan dit worden versterkt door gericht locatiebeleid, bundeling van functies en de ontwikkeling en inrichting van infraknooppunten.

Conclusie

Zoals blijkt uit het bovenstaande, past de afronding van het bedrijventerrein De Poel II goed in het provinciale beleid zoals dat is neergelegd in het omgevingsplan.

Brede verkeersvisie Zuid-Beveland/A58 (voorlopig vastgesteld 26 september 2006)

De verkeersvisie beschrijft de gewenste verkeersstructuur voor de interne en externe ontsluiting van Zuid-Beveland voor alle modaliteiten (auto, fiets, openbaar vervoer, landbouwverkeer) en het doorgaande (auto)verkeer. De visie wordt opgezet vanuit de verschillende relaties in het gebied, vanuit het gebied "naar buiten" (en omgekeerd) en dóór het gebied. De visie houdt rekening met ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen die relevant zijn voor het verkeerskundig management in Zuid-Beveland, zoals de aanpassing van de N57 bij Middelburg en ontwikkeling van bedrijvigheid en woningbouw in de regio.

In de Brede Verkeersvisie is een goede ontsluiting van de economische kerngebieden één van de uitgangspunten.

Provinciaal Verkeers- en vervoersplan Zeeland (PVVP)

Het mobiliteitsbeleid in het PVVP is opgezet vanuit twee sporen:

1. het basisbeleid dat provinciebreed wordt ingezet
2. het gebiedsbeleid dat gerelateerd aan gebiedsspecifieke eisen wordt ingezet

Een van de elementen van het basisbeleid is de bereikbaarheid per auto: Daar waar het kan, wordt de autoafhankelijkheid erkend en geacommodeerd. Hoe belangrijker een kern of bedrijventerrein, hoe beter de ontsluiting per auto moet zijn.

In Zeeland zijn duidelijke (typen) gebieden te onderscheiden met elk hun eigen karakteristiek. Gezien de gebiedsspecifieke situatie bestaat er aanleiding om lokaal of in een bepaald gebied accenten aan te brengen in het basisbeleid. Om de juiste afweging te kunnen maken, vertrekt het verkeers- en vervoersbeleid daarom vanuit het niveau van (typen) gebieden. Juist op lokaal niveau is het mogelijk om integraal beleid te voeren.

Onderhavige locatie is gelegen in het gebiedstype stedelijke netwerk. Het stedelijk netwerk wordt gekenmerkt door een sterke functiemenging, relatief hoge dichtheden en een concentratie van inwoners en voorzieningen. Belangrijk is om aantrekkelijke en gedifferentieerde vestigingsmilieus in het stedelijk netwerk te creëren. Het belangrijkste aspect daarbij is de bereikbaarheid. Beleidsmatig is een goede externe bereikbaarheid van de onderdelen zowel nationaal als regionaal dan ook leidend voor het verkeers- en vervoerssysteem. Het stedelijk netwerk dient dan ook direct bereikbaar te zijn per auto. Daarbij wordt ingezet op sterke bovenregionale openbaarvervoersverbindingen. Vanuit het streven naar een kwalitatief goede en veilige leefomgeving wordt voor de interne verbindingen in het stedelijk netwerk ingezet op de fiets en op openbaar vervoer. Het gebruik van de auto wordt binnen en tussen steden zo veel mogelijk gereguleerd door parkeerbeleid en bundeling op grotere wegen. Aandachtspunt is de bereikbaarheid van de hoofdknopen en van de stedelijke centra en nevencentra. Deze kan positief worden beïnvloed door, gekoppeld aan deze knopen en centra, locatiebeleid te ontwikkelen binnen het stedelijk netwerk.

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurbeeld Goes-Zuid (vastgesteld 20 januari 2000)

Het "Structuurbeeld Goes-Zuid" vormt het stedenbouwkundig kader voor een stapsgewijze uitwerking van het gebied aan de zuidzijde van Goes in onder meer verkavelings-, inrichtings- en bestemmingsplannen en kan worden gezien als een samenhangende ruimtelijk-functionele visie op hoofdlijnen. In het Structuurbeeld Goes-Zuid is de Nansenbaan, die aantakt op de Anthony Fokkerstraat als aanvulling op de stedelijke hoofdwegenstructuur doorgetrokken tot aan de 's Gravenpolderseweg. De nieuwe functies in Goes Zuid zullen verkeer genereren wat consequenties heeft voor de bestaande hoofdwegenstructuur. Om de stroomfunctie van de Nansenbaan te waarborgen, is zoveel mogelijk voorkomen dat de aangrenzende bedrijfskavels direct op deze stadsdeelontsluitingsweg ontsluiten. De stroomfunctie van de Nansenbaan komt ruimtelijk tot uitdrukking in het ruime en groene wegprofiel. De Nansenbaan heeft met name een functie in de ontsluiting van het bedrijventerrein De Poel II.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP, vastgesteld 25 augustus 2005)

In het GVVP worden maatregelen beschreven die in het verlengde liggen van het bestaande verkeersbeleid (verbeteren verkeersveiligheid, verbeteren fietsvoorzieningen, doorstroming autoverkeer, maatregelen die afgestemd zijn op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en maatregelen die mogelijk diep ingrijpen op het bestaande beleid. Er is tevens een beoordelingskader opgenomen om beleidsmatig de vinger aan de pols te houden. Beleid en toekomstige verkeerskwesties in Goes zullen aan dit kader worden getoetst.

In het GVVP is het afronden van de Nansenbaan tot de 's-Gravenpolderseweg als een maatregel opgenomen waardoor de bereikbaarheid van De Poel verder wordt verbeterd. De toevoeging van extra werkgelegenheid aan De Poel kan, gezien het ruimte-extensieve karakter van veel werkgelegenheid, daarmee worden opgevangen.

Bij het zoeken naar oplossingen bleek dat de Nansenbaan (aangesloten op de 's-Gravenpolderseweg) een oplossing biedt voor een structurele verbetering van de verkeerssituatie in het zuidelijke van Goes. Hoewel de Nansenbaan puur is ontworpen voor de bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijventerrein De Poel II en de te realiseren woonwijk Aria, profiteren ook Goes-Zuid en de binnenstad ervan. In de 'simulatiestudie spoorwegkruisend verkeer' is deze optie doorgerekend en als (meest) succesvolle ingreep betiteld.

Verkeersvisie Goes-Zuid

De gemeente heeft een studie laten maken naar de toekomstige wegenstructuur van Goes-Zuid om een duidelijker beeld te krijgen van de ingrepen, varianten en de te verwachten effecten van de oplossingen die in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) aangedragen worden voor het verkeer in Zuid.

Goes Veilig, Kernbeleid Veiligheid en Leefbaarheid (juli 2003)

Op basis van dit kernbeleid zet de gemeente Goes zich in voor het verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid in wijken en kernen. De gemeente heeft zichzelf verplicht om bij nieuwe ontwikkelingen vanaf het ontwerpproces structureel aandacht te schenken aan de mogelijke veiligheidsrisico's. Het gaat hierbij om veiligheidsaspecten voor sociale veiligheid (inclusief het Politiekeurmerk Veilig Wonen®), verkeer, milieu, brandpreventie, brandbestrijding en het voorkomen van rampen, conform het deelplan 'Goes Veilig, het inbouwen van veiligheidsaspecten in het planproces' (2004).

Ontwikkelingsconcept

In verband met de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijventerrein De Poel II is door Kolpron Consultants B.V. in 1989 reeds een marktonderzoek uitgevoerd. In 1998 is dit marktonderzoek op verzoek van de gemeente nog eens geactualiseerd. In deze onderzoeken wordt op basis van een analyse van ruimtelijk economische trends alsmede van vraag en aanbod een uitspraak gedaan over het meest succesvolle ontwikkelingsconcept voor het bedrijventerrein. De conclusie van deze marktonderzoeken is, dat het ontwikkelingsconcept voor het bedrijventerrein De Poel II gericht moet zijn op een combinatie van een moderne en hoogwaardige uitstraling. Op basis van dit ontwikkelingsconcept worden uitspraken gedaan over het te verwachten uitgiftetempo. Deze uitgangspunten zijn mede bepalend voor de economische uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan. Bovendien is de (juridische) planvorm van de bestaande en de nieuwe planologische regeling afgestemd op het meest succesvolle ontwikkelingsconcept.

Welstandsnota (1 juli 2004 in werking getreden)

Het welstandsbeleid van de gemeente Goes is verwoord in de Welstandsnota Goes. Het belangrijkste doel van het welstandsbeleid is het vormen van een toetsingskader voor welstand, waarmee de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten behouden en versterkt kunnen worden. Hiervoor is een aantal beoordelingskaders opgesteld, waaronder gebiedsgerichte beoordelingskaders. Deze dienen altijd in samenhang met de gehele gebiedsom-

schrijving van het desbetreffende deelgebied waarop de bouwaanvraag van toepassing is te worden gehanteerd.

Het voorgestelde plangebied valt in twee verschillende deelgebieden: "Bedrijfsterreinen" en "Kreekruigenlandschap". Het gebied ten westen van de historische spoorlijn valt hoofdzakelijk binnen het gebied "Bedrijfsterreinen". Dit sluit goed aan bij de rest van de Poel II. Het gebied ten oosten van de spoorlijn valt nu in het gebied "Kreekruigenlandschap". Deze gebiedstypering is niet geschikt voor de voorgestane ontwikkeling. Het gebied is echter anders van aard dan de rest van het bedrijventerrein, vanwege onder andere de ligging dichtbij de woningen aan de Maartensweg en de 's Gravenpolderseweg. Hierdoor vraagt dit gebied om een zorgvuldige inpassing. Alleen de criteria voor bedrijfsterreinen zijn daardoor niet voldoende.

Voor het gehele westelijke gedeelte van het plangebied (tot aan de spoorlijn) zullen de criteria van de "Bedrijfsterreinen" gaan gelden na vaststelling van dit bestemmingsplan door de gemeenteraad. Voor het oostelijke gedeelte van het plangebied zullen de criteria voor de "grootschalige objecten en voorzieningen" gaan gelden. Voor de beschrijving van de beoordelingskaders wordt verwezen naar paragraaf 3.2.13 en 3.2.12 uit de Welstandsnota Goes.

3 BESTAANDE SITUATIE

Het plangebied Poel II laatste fase maakt deel uit van de Brede Watering bewesten Yerseke. De polder is in de twaalfde eeuw ingepolderd en vormt een deel van het hart van Zuid-Beveland. Het tracé van de museumspoorlijn Goes -Borsele (SGB) is deels gelegen op een overgang van de kreekrug naar de poelgronden. Onder de kreekrug is zoet water aanwezig. De ontwatering van de poelgronden was slecht en mede daardoor was de grond beperkt bruikbaar voor agrarisch gebruik, alleen als hooi- en grasland.

Met de ruilverkaveling (jaren '70) is dat gebruik sterk verbeterd, maar is ook het landschap danig veranderd. Het kleinschalige en karakteristieke poellandschap heeft plaatsgemaakt voor grote(re) geëgaliseerde percelen, met minder beplanting en een betere ontsluiting (Schottersweg) voor gemengd agrarisch gebruik. In dit gebied zijn de woonwijken Overzuid en Ouverture gerealiseerd en voor ± 50 % het bedrijventerrein Poel II. Aan de basis hiervan ligt o.a. de door de raad vastgestelde Structuurvisie Goes-Zuid, die opgenomen is in het Omgevingsplan 2006-2012. M.b.t. de situering van de woonwijken was al eerder een structuurbeeld vastgesteld.

Het gebied is voorzien van een groen- ecologische structuur vanaf De Poel III tot aan de A 58 met daarin de museumspoorlijn. Deze hoofdgroenstructuur wordt aangelegd vanuit de aangrenzende wijken Ouverture en de in ontwikkeling komende woonbuurt Aria. Het groen aan de museumspoorlijn is een kwaliteit voor het wonen in Ouverture, later ook in Aria en voor de bedrijfswoningen (woon- werkzone) in De Poel II. De ontwikkeling van De Poel II is gevorderd tot de oude Schottersweg (het eerste schiereilanden is inmiddels aangelegd) evenals de Columbusweg en Smithweg.



4 HET STEDENBOUWKUNDIG PLAN

4.1 Ruimtelijke hoofdstructuur van het plan

Dat betreffende plan is een vervolg op het inmiddels gerealiseerde deel van het "Bedrijventerrein Poel II". Dat bestemmingsplan is op 27 juni 2000 goedgekeurd. De doelen zijn nog hetzelfde, het opzetten van een modern, duurzaam bedrijfsterrein van een hoogwaardige kwaliteit.

De kwaliteit is divers en gekoppeld aan de diversiteit van de bedrijfsomgeving. De randzone heeft de hoogste kwaliteit en direct gevolgd door hoofdontsluiting (Nansenbaan). Dit stelt specifieke eisen aan de openbare ruimte en de opzet ten aanzien van de wegen, het groen en water en de inrichting. Modern en hoogwaardig bedoeld in de zin van het maximaal benutten van de voordelen van representatieve werklocaties in samenhang met een fraaie werkomgeving. Daarnaast is de eigen identiteit van belang, een aansprekende vorm, bijvoorbeeld de geplande werkeilanden als onderlegger voor de uitgifte van bouwgrond. Een raamwerk van zo aansprekend mogelijke kwaliteiten is in het plan verwerkt. Dat raamwerk bestaat uit:

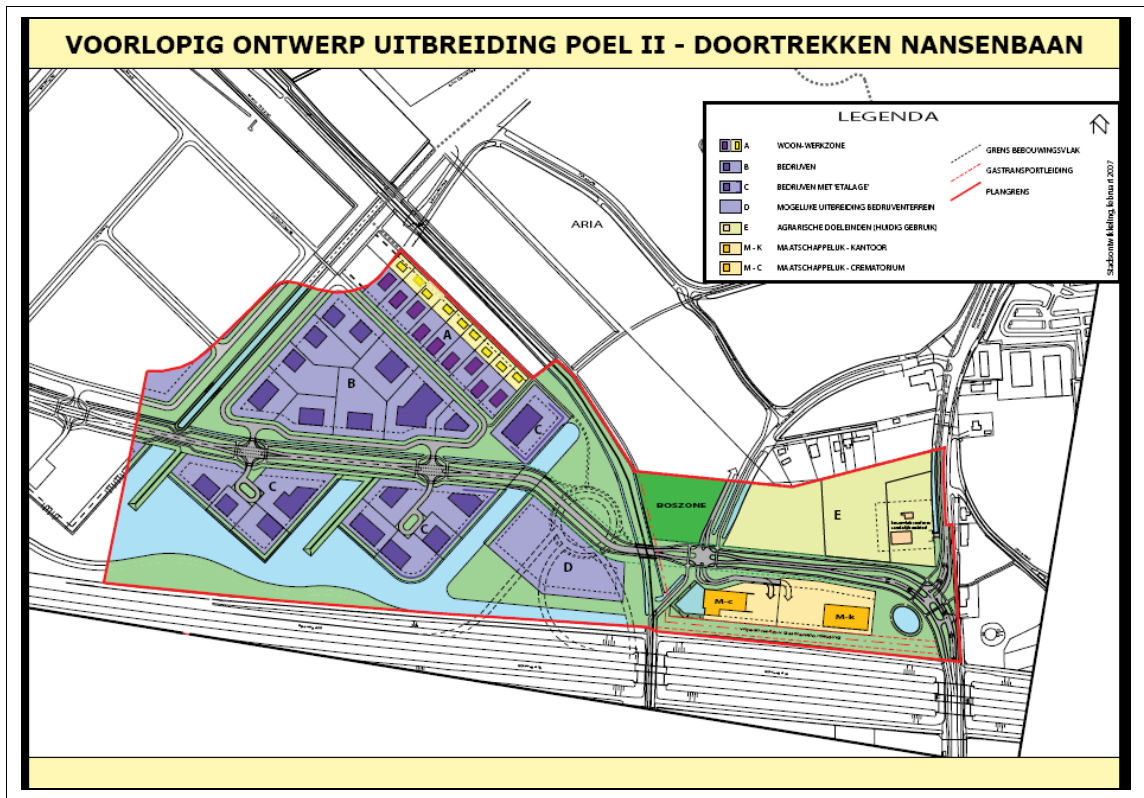
1. de Nansenbaan als hoofdontsluiting in samenhang met een goede bereikbaarheid voor fietsers;
2. de singels;
3. de etalage;
4. een deel van de groenstructuur met de museumspoorlijn.

Nansenbaan

Het bedrijventerrein Poel II is ± 33 ha groot en heeft daarom een zo duidelijk en aansprekend mogelijke verkeersstructuur, waarvan de Nansenbaan de drager is. Deze weg sluit aan op provinciale wegen, te weten de 's-Gravenpolderseweg en via de A. Fokkerstraat naar de N 256. Het ontwikkelen van de laatste fase van De Poel II betekent de aanleg van het laatste deel van de Nansenbaan naar de 's-Gravenpolderseweg. Dit tracé ligt zo dicht mogelijk tegen de A58 aan. Na completering van het tracé zal de Nansenbaan beter kunnen gaan fungeren als een hoofdontsluitingsweg voor de bedrijven in De Poel II. Vermoedelijk zal de Nansenbaan in beperkte mate de verkeersaders (zie GVVP) door zuid ontlasten, maar dat moet blijken uit onderzoek. Er is ruimtelijk rekening mee gehouden dat deze weg ook aangesloten kan worden op de A58 en daardoor kan gaan fungeren als extra ontsluiting van Goes op het hoofdwegennet.

Slechts een deel van deze Nansenbaan is in het bestemmingsplangebied gelegen. Het profiel van de 'baan' is ruim en groen. Aan de noordzijde van de weg ligt in een groene berm met laanbeplanting een vrijliggend fietspad. De hoogwaardig vormgegeven bedrijfsbebouwing die de doorgetrokken Nansenbaan begeleidt, versterkt het voorname karakter van de weg.

Om de verknoping van hoofdstructuurlijnen (de 'elementen' van het raamwerk) extra te accentueren, zal de Nansenbaan de singels middels brugconstructies kruisen.



Singels

De singels vormen een belangrijk beeldmerk van het bedrijfsterrein. De singel(s) is (zijn) na de werkeilanden een ander hoogwaardig duurzaam werkmilieu. Duurzaamheid ontstaat als een openbare ruimte mooi is en voor de lange termijn kan fungeren als bindend ruimtelijk element. De royale en groene profielen, met laanbeplantingen en wegen aan weerszijden van iedere watergang, worden geflankeerd door zorgvuldig ontworpen bedrijfsgebouwen.

Dat is vergelijkbaar met een centrum. De groen-blauwe structuurlijnen vormen de openbare ruimte en zijn - vanaf de A58 tot de museumspoorlijn - diagonaal in het plangebied geprojecteerd, en vormen tevens een zichtlijn. De openbare ruimte van de singel is in zijn verschijningsvorm een singel en is als zodanig ingericht met water en een volle laanbeplanting. Dat maakt deze werkomgeving duurzaam. De singels lopen vanaf de noordoostelijke rand van het plangebied tot aan de Nansenbaan. Daarna gaan zij op in het langs de A58 geprojecteerde werklandschap. De meest noordelijk gelegen singel. Er zijn twee van dergelijke singels in De Poel II. De meer zuidelijk gelegen singel, die binnen de begrenzing van dit plan valt, is in feite een doortrekking van de bestaande waterloop uit het woongebied Overzuid. Het gaat hier om een deels omgelegde bestaande waterloop.

Etalage (I)

De A58 is in de toekomst de nieuwe zuidelijke stadsrand. Deze snelweg is van grote betekenis voor de ontsluiting van de regio. Vanaf de snelweg zien velen Goes voor het eerst liggen. Om een visitekaartje voor de stad af te geven, is een aantrekkelijk beeld gewenst. Bewust is dan ook gekozen om geen visuele barrières, zoals geluidswallen/-schermen op te trekken, maar om de stad te etaleren. In de zone langs de west-/zuidrand van het plangebied presenteert de stad zich naar de buitenwereld. Hier, in de

etalage, zijn (clusters van) hoogwaardig vormgegeven bedrijfsgebouwen in een open en groen werklandschap geplaatst. Het gaat hierbij om een landschappelijk vormgegeven stadsrand waarin de verzameling van gebouwde elementen samen met het decor van de omgeving een integer geheel vormen én niet om het realiseren van een verzameling zichtlocaties waarbij het accent ligt op de presentatie van ieder bedrijf afzonderlijk.

De etalage wordt gekenmerkt door de eenheid in het ruimtelijk beeld langs het totale tracé van de A58 (en Deltaweg). De drager van die eenheid is het landschap.

Een groot wateroppervlak zal een wezenlijk onderdeel zijn van dit landschap. Naast de landschappelijke, representatieve functie van het bedrijventerrein heeft dit wateroppervlak ook een betekenis als berging voor regenwater van zowel de woongebieden als het bedrijventerrein.

De bebouwing in het langs de A58 te ontwikkelen werklandschap vormt geen gesloten front. Tussen de (clusters van) bedrijfspanden liggen onbebouwde ruimten zodat het landschap doorloopt tot aan de Nansenbaan. De clusters bedrijfspercelen liggen als het ware op (schier)eilanden in de landschapszone. Zij worden ontsloten via een op de Nansenbaan aansluitende gemeenschappelijke toegangsweg.

Buitenopslag (zoals containers) is toegestaan tot 3.00 m hoog en voor 50 % van en op het bebouwingsvlak als deze niet zichtbaar is vanaf de openbare weg en de regels in acht genomen worden m.b.t. de rooilijn naar een zijdelingse perceelgrens. Afscherming kan plaatsvinden met toepassing landschappelijk vormgegeven afschermingen.

Het ontwerp c.q. de architectuur zal worden beoordeeld in samenhang met de situering van gebouwen op het bouwperceel, eventueel in samenhang met de situering van wel of geen representatieve functies. De terreininrichting moet qua inrichting en kwaliteit afgestemd worden op de aangrenzende openbare ruimte.

Etalage (II), het gebied tussen de museumspoorlijn en de 's-Gravenpolderseweg

Aan de A 58 ligt een enigszins verborgen gebied, verborgen omdat de A 58 hoger ligt dan het aansluitende maaiveld. De (kleinschalige) woonbebouwing aan de Maartensweg valt buiten dit plangebied. De noordelijke plangrens wordt gevormd door de (afronding) van de Nansenbaan. In het zuiden vormt de A58 de grens en aan de oostzijde de 's-Gravenpolderseweg.

In dit gebied komen samen de geplande structuurlijnen van de boszone langs de museumspoorlijn, de parkzone (vanuit Overzuid, Ouverture, Aria) en de werkeilanden (met water en groen) langs de A58.

Het aangrenzende gehucht De Groe (met vliedberg) ligt buiten het plan. Dat woongebiedje lijkt alleen te handhaven door het fors afschermen van het verkeerslawaaï, maar desondanks kan het geen goed en gezond woonmilieu worden. De kunstwerken van de A 58 liggen op een dijklichaam plaatselijk ± 6.00 m boven het aangrenzende maaiveld en de verkeersintensiteit neemt alleen maar toe.

Gezien het vorenstaande is er geen ruimte voor een bedrijfs- of woonbestemming in dit plangebied Poel II. Het stedenbouwkundige plan gaat uit van een groene onderlegger (bos- en parkzone) met daarin gebouwen.

Ruimtelijk gezien is dit een markante plek langs de A58. Een plek waar de stad zich fysiek duidelijk kan manifesteren met representatieve bebouwing en brede maatschappelijke functies. Daarom is een gebouw toegestaan van maximaal ± 20.00 m hoog, dat daardoor maximaal ± 14.00 m boven de A58 uit komt. Hierbij wordt gedacht aan een gebouw met een kantoorachtige uitstraling. Het gaat hierbij om een maatschappelijke

functie ten behoeve van het gebruik als laboratorium, medische doeleinden en aan deze functies gelieerde of daaraan ten dienste staande kantoren. Opgemerkt dient hierbij te worden dat zelfstandige kantoren met een groter bruto vloeroppervlakte dan 200 m² niet toegestaan zijn.

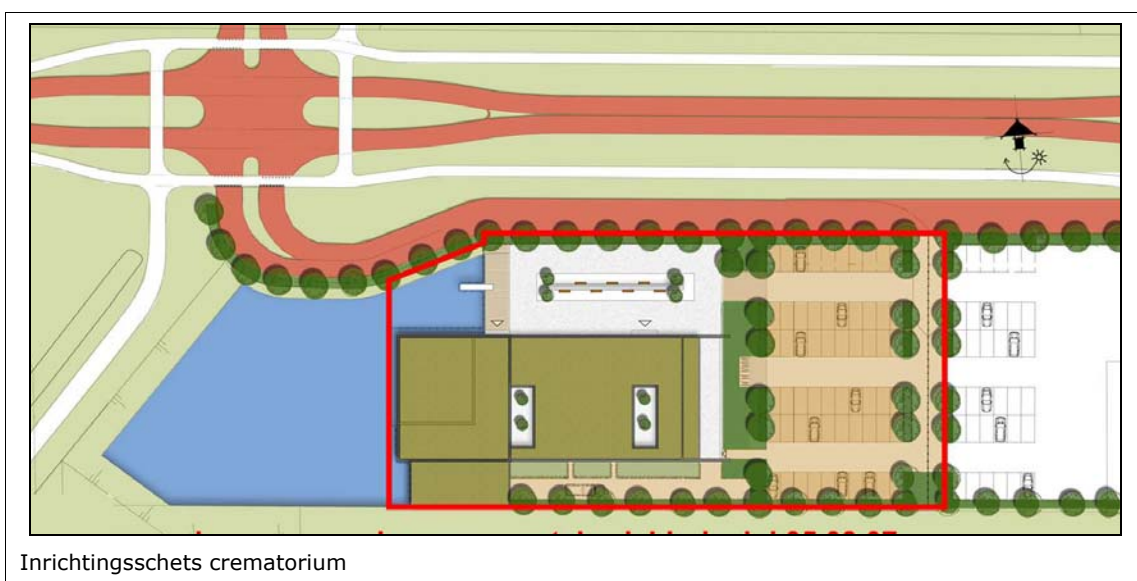
De gemeente Goes is zich ervan bewust dat het Omgevingsplan uitgaat van een zorgvuldig locatiebeleid voor kantoren waarbij de voorkeur uitgaat naar de stationslocatie. Hoewel de beoogde locatie hiervan geen deel, is het een wenselijke locatie omdat:

- De kantoorfunctie een relatie heeft met de nabijheid gelegen maatschappelijke en medische voorzieningen;
- Een kantoorfunctie vanwege z'n uitstraling de entree van het bedrijventerrein kan markeren;
- De locatie direct aansluit bij het openbaar vervoerspunt.

De uitgangspunten voor ontwikkeling van deze zone zijn:

- Eén ontsluiting voor het te ontwikkelen gebied op de Nansenbaan;
- De onderlegger voor het bouw- en inrichtingsplan is het parklandschap. Het bijbehorende erf moet in de beeldvorming de uitstraling krijgen van een park met boombeplanting, heggen enz.;
- De parkeerplaatsen op eigen terrein gemaakt worden. M.b.t. de rijbanen kan een dichte verharding worden gebruikt, zoals asfalt. 50 % van de parkeerplaatsen moet aangelegd worden met een open verharding, bijvoorbeeld graskeien;
- Het terrein moet ingeplant worden met minimaal 25 bomen per ha, bomen van de eerste orde in een kansrijke groeiomgeving. (Dit is een eis vanuit het parklandschap en een middel om de privacy van het crematorium te optimaliseren. Deze bomen vormen samen een bladerdak boven de parkeerruimte);
- De hoogte van het geplande gebouw naast de 's-Gravenpolderseweg is minimaal 15 meter en maximaal 20.00 meter. In verband met de privacy (crematorium) moet het gebouw georiënteerd worden op de A 58 en de Nansenbaan. De hoogte voor het crematorium is maximaal 6.00 m.

Aan weerszijden van de toeristische spoorlijn zal het recreatief groengebied vanuit Overture-Aria worden doorgezet, met dien verstande dat in dit gebied geen gebouwen zijn toegestaan.



Crematorium

Naar aanleiding van een verzoek van Stichting Begraafplaatsen en Crematoria een crematorium (2004) om een crematorium te vestigen in Goes heeft de gemeente een locatieonderzoek verricht. Acht locaties zijn daarbij onderzocht, waaronder bedrijventerrein De Poel II. Aanvankelijk leek dit bedrijventerrein geen reële optie te zijn omdat het terrein niet voor dit soort functies wordt ontwikkeld. Als het gebied echter nader wordt bestudeerd en in relatie met zijn omgeving wordt bekeken, dan blijkt het tracé van de stoomtram de feitelijke begrenzing van het bedrijventerrein te zijn. De locatie waar het crematorium is voorzien, bevindt zich aan de oostzijde van dat tracé en dus buiten het bedrijventerrein. Het wordt opgenomen in het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein omdat het niet efficiënt is daarvoor een apart plan te maken. Het locatie-onderzoek (scan) is als separate bijlage opgenomen.

De locatie voor het crematorium bevindt zich op het snijvlak van een parkzone (ten westen van de 's-Gravenpolderseweg) voor de stoomtramzone (tussen Ouverture/Aria en De Poel II) en de zichtlocaties van De Poel II. In dit gebied wil de gemeente in een parkachtige setting met alzijdige gebouwen realiseren. Gelet op de ligging aan de 's-Gravenpolderseweg is het logisch qua functie aan te sluiten bij maatschappelijke en kantoorfuncties die daar momenteel al zitten (Emergis, Oosterschelde ziekenhuis) en die daar op grond van bestemmingsplan Ouverture/Aria in de toekomst kunnen komen (kerk, kantoren). Wat de gekozen locatie verder uitermate geschikt maakt voor de vestiging van een crematorium is de uitstekende bereikbaarheid voor auto's en fietsers. Ook met het openbaar vervoer is deze locatie goed bereikbaar.

Omgevingsplan

Het omgevingsplan spreekt zich niet expliciet uit over de locatie-eisen voor functies als een crematorium. Functiemenging op bedrijventerreinen wordt evenwel mogelijk geacht indien er geen frictie ontstaat met de ontwikkelingsmogelijkheden van de bedrijven. Gelet op gekozen locatie voor het crematorium -op het snijvlak van een parkzone (ten westen van de 's-Gravenpolderseweg) voor de stoomtramzone (tussen Ouverture/Aria en De Poel II) en de zichtlocaties van De Poel II- in de context van de directe omgeving en de daar gelegen maatschappelijke functies, wordt de vestiging van het crematorium passend geacht binnen het beleid zoals verwoord in het omgevingsplan.

Onderzoeken

De in het kader van het onderhavige bestemmingsplan verrichte onderzoeken hebben eveneens betrekking op de locatie van het crematorium. Gebleken is dat er vanuit het oogpunt van milieu en duurzaamheid geen belemmeringen bestaan. Verwezen wordt naar de betreffende separaat opgenomen bijlagen.

Economische uitvoerbaarheid

Uit onderzoek is gebleken dat de vestiging van het crematorium is economisch uitvoerbaar is.

4.2 Functionele beschrijving van het plan

Voorliggend plan kent een drietal functionele aspecten: bedrijvigheid, natuur en waterhuishouding én verkeer. Deze aspecten worden hieronder achtereenvolgens toegelicht.

Bedrijvigheid

Het in hoofdstuk 4 geschetste ontwikkelingsprofiel gaat uit van een modern bedrijventerrein met een hoogwaardige uitstraling. Alle doelgroepen van bedrijven in de sfeer van industrie, handel en dienstverlening kunnen zich in beginsel op dit terrein vestigen. Alleen zware industrie, havengebonden bedrijvigheid, agrarische bedrijvigheid en kantoren horen in dit profiel niet thuis. Ook detailhandel past, met uitzondering van de zogenaamde ABCM-goederen, niet op het bedrijventerrein.

Er is een specifieke doelgroep te onderscheiden, die zich met name tot een modern bedrijventerrein met een hoogwaardige uitstraling aangetrokken voelt. In het algemeen zijn dit alle vormen van bedrijvigheid die een bepaalde mate van bezoekersintensiteit kennen en daardoor aandacht besteden en eisen stellen aan een hoogwaardige uitstraling in de huisvesting. Tot deze specifieke doelgroep horen: kleine tot middelgrote handelsondernemingen, communicatiebedrijven, researchinstellingen en kleinschalige industrie.

Conform de aanbeveling van Kolpron uit 1998 wordt bij de terreinindeling een ruimtelijke scheiding aan gebracht tussen een hoogwaardig segment (in de etalage tussen de Nansenbaan en A58 en langs de singel) en het moderne segment (in de overige planden).

De zone tussen de Nansenbaan en de Deltaweg/A58 (de etalage) is bestemd voor hoogwaardige bedrijvigheid. De kavels voor deze hoogwaardige bedrijven zijn groen en ruim. De hoogwaardige uitstraling van de omgeving vormt een onderdeel van het bedrijfsimago.

Een ander gebied met een eigen karakteristiek is de zone langs de singel. Hier wordt de bouw van moderne, representatieve bedrijven voorgestaan. De hoogwaardige uitstraling van de gebouwde omgeving is voor deze bedrijven van gemeenschappelijk belang. De overige gebieden zijn bestemd voor binnen het terreinprofiel passende, moderne bedrijven. Zowel de bebouwing als de buitenruimte van deze, op de lokale en regionale economie gerichte, bedrijven hebben een verzorgde uitstraling.

Natuur en waterhuishouding

De zone tussen de A58 en de doorgetrokken Nansenbaan wordt ingericht als een zogenaamd werklandschap. Binnen de voorgestane uitbreiding heeft dit werklandschap een omvang van ruim 33 hectare. De term 'landschap' geeft reeds aan dat een groot deel van dit gebied, ruim 45%, als groengebied zal worden ingericht. De bebouwing wordt in clusters geconcentreerd op schiereilanden, die ieder een centrale ontsluiting op de Nansenbaan krijgen. Langs de nieuwe stadsrand ontstaat op deze wijze een aaneengesloten en rustig groengebied. Bij de meer gedetailleerde uitwerking op verkavelings- en inrichtingsniveau zal onderzocht worden of een extensieve vorm van recreatie (wandelen langs de randen) tot de mogelijkheden in het gebied behoort. Uiteraard mag dit niet ten koste gaan van de dubbele functie van het gebied: natuur/waterhuishouding en bedrijvigheid.

Aansluitend op de voormalige karakteristiek van het poelgebied krijgt het landschap een nat en drassig karakter. Waterpartijen behoren tot de voornaamste inrichtingselementen. Het regenwater afkomstig uit bestaande stadsdelen en de nieuwe woon- en werk-

gebieden wordt in dit werklandschap tijdelijk geborgen. Mede omwille van de nagestreefde waterkwaliteit is op het bedrijventerrein de opslag van goederen/materialen in de open lucht niet toegestaan. Zo wordt vervuiling van het schone regenwater door uitspoeling van stoffen die in de buitenlucht zijn opgeslagen voorkomen. Milieuaspecten (geen vervuiling) en economische aspecten (moderne en hoogwaardige uitstraling) gaan hier hand in hand.

De natte zone van het werklandschap langs de A58 staat in directe verbinding met de stoomtramzone zoals die is benoemd in het "Structuurbeeld Goes-zuid" en is vastgelegd in het bestemmingsplan "Ouverture/Aria". Deze beide elementen van de ruimtelijke hoofdstructuur van het nieuwe stadsdeel vormen tevens de dragers van het stedelijke ecologische systeem en het groenstructuurplan. De stadsuitbreiding aan de Goese zuidflank (de realisering van het uitbreidingsplan "Ouverture/Aria") had consequenties voor enkele natuurwaardevolle percelen gelegen nabij het spoor. Verlies aan natuurwaarden is in het "groen-blauwe raamwerk", ondermeer in de betreffende zone en langs de A58 ruimschoots gecompenseerd. Tevens vindt compensatie plaats in de zone ten zuiden van het spoor, tussen de woonwerkzone en het spoor.

Verkeer

Het verkeer kan ingedeeld worden in drie vervoersvormen: gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer. Relevante aspecten ten aanzien van verkeer zijn hieronder per categorie vermeld.

Gemotoriseerd verkeer

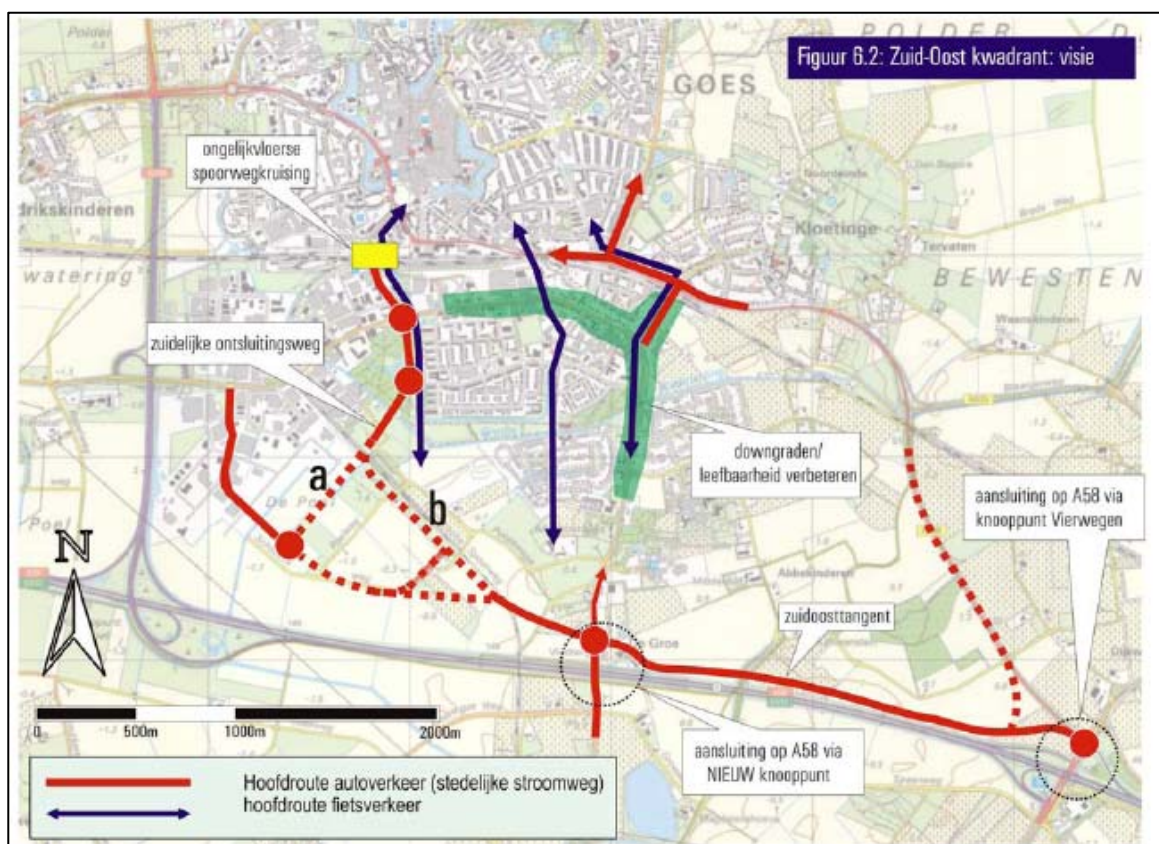
De huidige verkeersontsluiting c.q. de bereikbaarheid van De Poel II en Goes is matig en moet zo snel mogelijk verbeteren. Dat is in het belang van alle regionale voorzieningen, de bedrijventerreinen en het centrum. Het autoverkeer kan in de spitsperiode niet vlot genoeg meer worden verwerkt. Ondanks de groei van Goes en de toename van het autoverkeer zijn er nog steeds slechts vier aansluitingen op het omliggende provinciale wegennet. Dat zijn er twee aan de westzijde (Middelburgsestraat en Fokkerstraat), één in het zuiden (de 's-Gravenpolderseweg) en één vanuit het oosten (Kloetinge). Een aansluiting op de A58 en/of extra aansluitingen en verbetering van het provinciale wegennet zijn nodig om de verkeerstoeiname te verwerken.

Gezien deze verkeersproblematiek heeft de raad op 25 augustus 2005 op basis van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) besloten om de knelpunten op hoofdlijnen aan te pakken (met o.a. de zogenaamde Zuid-Oost kwadrant, variant a en b en een aansluiting op de A58). Dat beleid is er op gericht om Goes bereikbaar te houden en de verkeersdruk te doen verminderen ten gunste van de leefbaarheid en verkeersveiligheid aan de 's-Gravenpolderseweg, de Kloetingseweg, de Buys Ballotstraat, de Fruitlaan en de A. Fokkerstraat. In genoemde delen moeten nu maatregelen getroffen worden om de verkeersintensiteit te doen afnemen om ingrijpendere maatregelen in de toekomst te voorkomen.

De aansluiting sec van de Nansenbaan op de 's-Gravenpolderseweg zal de bereikbaarheid van De Poel II verbeteren, maar de 's-Gravenpolderseweg niet of nauwelijks ontlasten van autoverkeer. Daar zijn dan verkeersremmende maatregelen voor nodig, zoals drempels en versmallingen. Een aansluiting van Goes op de A 58 in samenhang met de Zuid-Oostkwadrant zijn structurele oplossingen om de verkeersdruk te doen afnemen. Het verlengen van de Nansenbaan naar Kapelle (de zogenaamde zuidoosttangent) is een variant. Overleg over een aansluiting van Goes op de A58 heeft nog niet geleid

tot het gewenste resultaat. Het kunnen maken van een dergelijke aansluiting is ruimtelijk wel voorzien in het bestemmingsplan. Er zijn twee reële aansluitplekken van Goes op de A58: óf westelijk van het viaduct over de museumspoorlijn óf oostelijk van het viaduct over de 's-Gravenpolderseweg. Bij het maken van het stedenbouwkundig plan is er rekening mee gehouden dat deze locaties daarvoor op termijn benut kunnen worden. Dit stedenbouwkundig plan heeft als onderlegger gediend voor het bestemmingsplan (plankaart). De ruimtereservering is door de gemeente bepaald. Het tracé van de Nansenbaan, welke inmiddels is aangelegd, is hierop afgestemd. Over de aansluiting op de A58 zal nog nadere afstemming plaatsvinden met de betrokken partijen. Gelet op het bovenstaande wordt een aansluiting op de A58 in ieder geval niet belemmerd door de situering van het crematorium.

Om hiervoor geschetste redenen (verkeersdruk en woonmilieu) zal Aria zal op de Nansenbaan worden aangesloten, conform het Structuurbeeld Goes-Zuid.



Ten opzichte van het Structuurbeeld komt de Nansenbaan iets zuidelijker te liggen, waardoor de weg die richting Aria leidt voor een deel binnen het plangebied van De Poel II komt te liggen. Deze volgt het eerste deel van de Maartenweg.

De overige straten in het plan zijn te typeren als bedrijfstoegangswegen. De singels verdelen de uitbreiding van het bedrijventerrein in een drietal segmenten. Tussen de segmenten zijn geen directe autoverbindingen aanwezig. Om zich van het ene naar het andere segment te verplaatsen dient het gemotoriseerde verkeer gebruik te maken van de Nansenbaan.

Langzaam verkeer

De gemeente stimuleert het fietsverkeer. Daarom is ook het bedrijventerrein De Poel II voorzien van goede fietspaden en goede verbindingen met Goes en de regio. Aan de

Nansenbaan en de singel(s) zijn vrijliggende fietspaden gesitueerd en verbindingen gemaakt met de bestaande of nog te maken hoofdfietsroutes. Door de continuïteit van dit beleid ontstaat een fijnmazig netwerk van fietsverbindingen, zodat de fiets een aantrekkelijk alternatief wordt voor de auto.

Openbaar vervoer

De Nansenbaan is geschikt voor het conventionele vormen van openbaar vervoer. Vooral nog zijn er geen plannen om daar het openbaar vervoer te laten gaan rijden. De hoofdstructuur biedt wel ruimte om dat later toe te voegen. Dit sluit goed aan bij de opbouw van het bedrijventerrein waarbij de kantoorachtige bedrijvigheid – waarvoor de bezoekers- en arbeidsintensiteit het hoogst is – met name gelegen is tussen de Nansenbaan en de A58 (het werklandschap) en zich dus op korte afstand van eventuele openbaar vervoershaltes bevindt.

4.3 Inrichting van de kavels

Het nieuwe bedrijfsterrein zal in een aantal fasen worden ontwikkeld en uitgegeven. Binnen de hiervoor in paragraaf 4.1 beschreven ruimtelijke hoofdopzet is het mogelijk per fase marktgerichte verkavelingen (een breed aanbod aan kaveltypes) te maken. Het orthogonaal opgezette stratenplan is een afgeleide en een verfijning van de hoofdstructuur. Tussen de straten liggen de uitgeefbare gebieden. Afhankelijk van de situering van een uitgeefbaar gebied gelden bepaalde inrichtingseisen ten aanzien van het kavel. Daarbij is een onderscheid gemaakt naar kavels gelegen:

- in het werklandschap (de tussen de Nansenbaan en de A58 gelegen etalage);
- aan weerszijden van de singel;
- in het overige gebied.

Per gebiedstype worden de spelregels in het volgende weergegeven.

Werklandschap

In het werklandschap liggen in een overwegend nat gebied, op een onderlinge afstand van circa 50 meter, schiereilanden waarop bedrijven zijn gesitueerd. Deze schiereilanden worden ontsloten vanaf de Nansenbaan. In het binnen de bestemmingsplangrenzen gelegen deel van de bedrijfsterreinitbreiding zijn de schiereilanden relatief groot, waardoor er sprake zal zijn van een clustering van bedrijven. Kenmerkend voor de clusters is de veelheid aan zichtrelaties. Immers, er is sprake van zichtrelaties richting de autosnelweg, de Nansenbaan en de gemeenschappelijke toegangsweg tot het schiereiland. Deze prominente situering van bedrijven in de 'etalage van Goes' vraagt om een toegesneden set van regels voor bebouwing en een kavelinrichting waarbij representativiteit een gemeenschappelijk belang én een gemeenschappelijk kenmerk is. Daartoe zijn in dit bestemmingsplan de volgende harde randvoorwaarden opgenomen:

- er is geen bebouwing binnen een afstand van 10 meter tot een omringende perceelsgrens toegestaan;
- voor het resterende deel van de kavel kan naar eigen inzicht een invulling worden gemaakt met bebouwing, parkeergelegenheid en groen;
- de maximale bouwhoogte bedraagt 15 meter;
- buitenopslag is onder voorwaarden toegestaan;
- parkeervoorzieningen worden uitsluitend op eigen terrein gerealiseerd.

De etalage biedt ruimte voor de bouw van o.a. garages, showrooms, handelsondernemingen e.a. bedrijven. Kantoren en detailhandel zijn niet toegestaan.

Zowel de arbeidintensiteit als de bezoekenintensiteit zullen eisen stellen aan de inrichting van de kavel (parkeerruimte, representativiteit). Uit de praktijk blijkt dat dit veelal leidt tot een bebouwingspercentage van maximaal 40%.

Singel

Bedrijfskavels die gesitueerd zijn aan de singel hebben voor wat betreft de inrichting eveneens een set eisen waardoor een hoge ruimtelijke kwaliteit van de buitenruimte bewerkstelligd wordt. De harde randvoorwaarden die daartoe in dit bestemmingsplan zijn opgenomen zijn:

- de afstand van bebouwing tot aan de voorste perceelsgrens bedraagt minimaal 12 meter;
- de afstand van bebouwing tot aan een perceelsgrens gelegen aan de Nansenbaan bedraagt eveneens minimaal 12 meter;
- buitenopslag is onder voorwaarden toegestaan;
- de maximale bouwhoogte bedraagt 15 meter;
- het maximaal te bebouwen oppervlak per kavel bedraagt 60%;
- de minimale perceelsbreedte bedraagt 30 meter;
- aan één zijde wordt tot de zijdelingse perceelsgrens een afstand van minimaal 10 meter in acht genomen;
- parkeervoorzieningen worden op eigen terrein gerealiseerd.

Evenals in het werklandschap wordt gestreefd naar de vestiging van bedrijven die nadrukkelijk aandacht hebben voor hun 'corporate identity' en waarbij de uitstraling van de huisvesting een belangrijke rol speelt. De bedrijfspanden aan de singel zijn bij voorkeur te typeren als kantoorachtige al dan niet met hal of als bedrijfshallen zonder open opslag, maar waarbij wel duidelijk sprake is van een herkenbare oriëntatie naar de openbare ruimte. Het gewenste ruimtelijke beeld voor de singel wordt voorts gekenmerkt door kavels met verzorgd ingerichte voorterreinen. Hierbij zijn terreinafscheiding, groen, parkeren, hoofdentree en toegang tot het achterste deel van de kavel op elkaar zijn afgestemd.

Overige kavels

Voor de overige delen van het bedrijfsterrein zijn de eisen ten aanzien van de verschijningsvorm van gebouwen en de inrichting van de kavel minder verreichend. Hoewel ook hier het doel is het imago van een schoon en modern bedrijventerrein op te bouwen, zijn de eisen ten aanzien van representatie minder van belang. Dit leidt tot de volgende set van eisen:

- de afstand van een bedrijfsgebouw tot de voorste perceelsgrens bedraagt minimaal 10 meter;
- een maximaal bebouwingspercentage van 80%;
- buitenopslag is onder voorwaarden toegestaan;
- de maximale bebouwingshoogte is 15 meter;
- parkeervoorzieningen worden op eigen terrein gerealiseerd;
- de minimale perceelsbreedte bedraagt 30 meter;
- aan één zijde wordt tot de zijdelingse perceelsgrens een afstand van minimaal 10 meter in acht genomen;

- de afstand van bebouwing tot aan een perceelsgrens gelegen aan de Nansenbaan bedraagt minimaal 12 meter.

Voor bedrijfsgebouwen die enerzijds grenzen aan een reguliere bedrijfsstraat en anderzijds aan de Nansenbaan wordt gestreefd naar representativiteit van de naar de hoofd-ontsluitingsweg toegekeerde gevel én representativiteit van het aansluitende maaiveld.

5 KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING

5.1 Geluidhinder

Wegverkeerslawaaï

Sinds 1 januari 2007 geldt de nieuwe Wet geluidhinder (Wgh). Ingevolge artikel 74 Wgh zijn in principe alle wegen gezoneerd. Uitzondering op deze regel zijn wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt en woonerven. Voor gezoneerde wegen geldt een grenswaarde van 48 dB. Deze waarde wordt berekend op basis van L_{den} . Als een geluidzone 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 geluidzone (artikel 77 Wgh). Dit heeft echter slechts betrekking op nieuwe ontwikkelingen die binnen 10 jaar worden voorzien. Aangezien de aanleg van de Nansenbaan binnen een periode van 10 jaar voorzien is, is hiervoor een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Uit het verrichte onderzoek is gebleken dat wegverkeerslawaaï geen belemmering vormt voor de ontwikkeling en omgeving. Voor het onderzoek wordt verwezen naar de separaten bijlage. Het onderzoek geeft de volgende resultaten te zien:

Wegverkeerslawaaï

Uit een toetsing van de berekende geluidsbelasting(en) vanwege de Nansenbaan, Opealaan en Hudsonweg aan de wettelijke grenswaarden blijkt dat de voorkeursgrenswaarde voor geen van de woningen in de nabijheid van de wegaansluiting wordt overschreden.

Uit een toetsing of bij de aansluiting van de Nansenbaan op de 's-Gravenpolderseweg voor deze laatste weg geen sprake is van een reconstructie in de zin van artikel 99 Wet geluidhinder blijkt dat de geluidsbelasting niet toeneemt, maar afneemt. Er is dus geen sprake van een toename met 2 dB(A) of meer en dus ook niet van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Omdat, ook zonder dat geluidsreducerende maatregelen worden toegepast, de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, is het niet nodig over te gaan tot het toepassen van maatregelen ter vermindering van de geluidsbelasting buiten. Evenmin is het nodig het college van burgemeester en wethouders te verzoeken een hogere waarde toe te staan.

Gevelisolatie

Omdat, ook zonder dat geluidsreducerende maatregelen worden toegepast, de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, is het niet nodig extra geluidwerende maatregelen te treffen.

Overige akoestische aspecten

Op korte afstand ten zuiden van de aansluiting van de Nansenbaan op de 's-Gravenpolderseweg wordt de laatste weg ongelijkvloers gekruist door rijksweg A58. De 's-Gravenpolderseweg heeft echter geen aansluiting op de A58, zodat ook de Nansenbaan geen relatie heeft met deze weg.

Hoe dichters de woningen gelegen zijn nabij de A58, hoe meer de geluidsniveaus vanwege de Nansenbaan en de 's-Gravenpolderseweg worden gemaskeerd door dat van de A58. Uit een toetsing van de berekende geluidsbelasting(en) vanwege de Nansenbaan, Operalaan en Hudsonweg aan de wettelijke grenswaarden blijkt dat de voorkeursgrenswaarde voor geen van de woningen in de nabijheid van de wegaansluiting wordt overschreden.

Spoorweglawaaï

In het oosten van het plangebied ligt de historische spoorlijn Goes - Borsele. Per 1 januari 2004 heeft ook deze spoorlijn een zone. Deze is 100 meter breed. De dichtstbijzijnde woning, Maartensweg 7, ligt op 190 meter van deze spoorlijn en dus buiten de zone ervan. De Wet geluidhinder blijft daarom buiten toepassing en er hoeft geen akoestisch onderzoek te worden verricht.

Industrielawaai

Een strook grond van circa 60 meter breed, evenwijdig aan de A. Fokkerstraat, valt binnen de geluidszone van het bedrijfsterrein De Poel I. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting vanwege het bedrijfsterrein De Poel I, niet meer bedragen dan 50 dB(A). Voor de inrichting van het bedrijventerrein De Poel II heeft de ligging van deze zone geen consequenties. Alleen moet de ligging van deze zone voorzover binnen het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan, wel op de plankaart aangegeven worden.

5.2 Bodemverontreiniging

Wettelijk is bepaald dat een bouwvergunningsplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu. Op betreffende percelen is ten behoeve van de bodemkwaliteitskaart de Poel II (BKK, Poel II) een onderzoek uitgevoerd naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bovengrond (tot maximaal 1 m-mv) door DHV Milieu en Infrastructuur BV (nummer V-1677, d.d. juni 2000).

Ten behoeve van de voorgenomen herinrichting en aankoop / verkoop zijn de meeste percelen onderzocht op de milieuhygiënische kwaliteit voor zowel ondergrond als grondwater. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd in de periode 2002 - 2004 door Oranjewoud en Sagro Milieu Advies Zeeland B.V.

Uit het bodemonderzoek ten behoeve van de BKK, Poel II blijkt dat in de bovengrond plaatselijk licht verhoogde gehalten aan parameters uit het standaard NEN 5740-pakket zijn geconstateerd. Plaatselijk werden ook verhoogde gehalten aan EOX en DDT, DDE en DDD aangetroffen. Uit de onderzoeken naar de ondergrond blijkt dat er plaatselijk een licht verhoogd gehalte aan PAK totaal (som 10) aangetroffen. In het grondwater is er sprake van een overschrijding van de streefwaarde voor chroom en vluchtige aromaten. In het plangebied ligt er een inrichting (baggerdepot) waar momenteel een provinciale milieuvergunning op van kracht is. Op de percelen (V 129, 563 en 564) zijn onderzoeken uitgevoerd voor transactie van de grond en aanleg van het baggerdepot (nulsituatie). Bij beëindiging van inrichting dient er nog een eindsituatie onderzoek uitgevoerd te worden.

Uit deze onderzoeken (periode 1998 tot 2004) blijkt dat er in de bovengrond een licht verhoogd gehalte aan PAK totaal (som 10) en koper aangetoond. In het grondwater is

er een overschrijding van de streefwaarde geconstateerd voor chroom, nikkel, zink, arseen en vluchtige aromaten geconstateerd.

De onderzoeksresultaten geven voorts (afhankelijk van eindsituatie baggerdepot) geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek of sanerende maatregelen, omdat de gemeten concentraties kleiner zijn dan de betreffende tussen- en interventiewaarde. Opgemerkt dient te worden dat de milieuhygiënische kwaliteit van de baggerspecie in de sloten niet bekend is.

Uit het bodemrapport kan worden geconcludeerd dat de gevonden concentraties in de huidige situatie geen risico's opleveren voor mens of milieu.

Verder is aangegeven dat wanneer er grondafvoer plaatsvindt, het Bouwstoffenbesluit van kracht is, het verkennend bodemonderzoek door het bevoegd gezag niet als afdoende kan worden beschouwd.

Bij eventuele grondaanvullingen dient men de toe te passen grond te toetsen aan de toetsingswaarden uit bodemkwaliteitskaart buitengebied, tevens dient men rekening te houden met de bodemgebruikswaarden. Het bodemonderzoek is als separate bijlage opgenomen.

5.3 Flora en fauna

Op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet (in ontwikkeling) is het van belang 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.

In 29 mei 2006 is een natuurscan voor het plangebied uitgevoerd, waarvan een veldonderzoek deel uitmaakte. In de rapportage (14 december 2006) wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling tot gevolg zal hebben dat de beplanting langs de spoorlijn, alsmede 55m aan struweel langs de snelweg gerooid worden. De beplanting rondom het baggerdepot zal in fases gerooid worden. Het rooien zal plaatsvinden buiten het broedseizoen waardoor geen bepalingen uit de Flora- en faunawet worden overtreden. In de huidige inrichting van het plangebied is een groenzone opgenomen ten noorden van de spoorlijn, die een buffer vormt tussen de woonwijk Ouverture en De Poel II. De noorkant van de groenzone krijgt een parkachtige inrichting met bosbeplanting, hagen, open ruimtes, wandelpaden en waterpartijen. Aan de zuidkant van de spoorlijn wordt een landschappelijke invulling nagestreefd met oorspronkelijke landschapselementen als Zeeuwse hagen, poelen, knotwilgen en boomgaarden. De groenzone zal aansluiten op het bestaande bosgebied ten noordwesten van het plangebied. Door de geplande groenzone worden geen negatieve effecten verwacht op het mogelijke voorkomen van vleermuizen als gevolg van het rooien van de lijnvormige elementen langs de snelweg en het spoor. Verwacht wordt dat vleermuizen kunnen profiteren van de geplande inrichting doordat een nieuw foerageergebied wordt gerealiseerd.

Aanbevolen wordt om in de groenzone verlichting van straatlantaarns zoveel mogelijk te vermijden ten behoeve van de geschiktheid voor vleermuizen. Indien verlichting noodzakelijk wordt geacht, wordt aanbevolen om lantaarns met aangepaste armatuur te plaatsen om lichtverstoring te voorkomen. Tevens wordt aanbevolen om in het beplan-

tingsplan zoveel mogelijk inheemse bomen en struiken op te nemen. Het gebruik van inheemse soorten zal leiden tot een hogere soortenrijkdom. De natuurscan is als separate bijlage opgenomen.

5.4 Archeologie

In Europees verband is in 1999 het zogenaamde Verdrag van Malta tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag is het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk te behouden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Om dit 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. Archeologie wordt een vast onderdeel van de planvoorbereiding van ingrepen in en om de bodem. Plannen worden getoetst aan het belang van het behoud van het archeologisch erfgoed en de consequenties voor het archeologisch bodemarchief worden nagegaan. Op 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg van kracht geworden. Hiermee worden de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De eigen rol van de overheden wordt nu echter officieel. Gemeenten moeten rekening houden met archeologie bij nieuwe bestemmingsplannen en provincies gaan archeologische attentiegebieden aanwijzen waarvoor gemeenten de bestemmingsplannen moeten aanpassen. Indien het bestemmingsplan de mogelijkheid van verstoring creëert van op grond van de Archeologische Monumentenkaart (AMK) bekende, of de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) te verwachten archeologische waarden, dient aangegeven te worden hoe te zijner tijd bij feitelijke verstoring met die archeologische waarden wordt omgegaan. Op de AMK zijn alle bekende archeologische terreinen en monumenten aangegeven. De IKAW geeft de verwachtingswaarde op archeologische waarden aan. In gebieden met een middel-hoge en hoge verwachtingswaarde moet onderzoek uitgevoerd worden. In gebieden waar de verwachtingswaarde laag is, is het uitvoeren van onderzoek niet noodzakelijk. Uit de IKAW blijkt dat vrijwel het gehele plangebied van hoge verwachtingswaarde is voor wat betreft archeologische resten.

In overleg met het Provinciaal Archeologisch Centrum Zeeland is door archeologisch adviesbureau RAAP een archeologisch onderzoek in de vorm van een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI) uitgevoerd. Op basis van eerder onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan "bedrijventerrein de Poel II" zijn 2 archeologische vindplaatsen binnen het plangebied relevant (de zogenaamde RAAP-Vindplaats 8 en 10). Uit de rapportage van onderzoeksbureau RAAP volgt dat deze vindplaatsen als behoudenswaardig zijn te kwalificeren. De overige vindplaatsen liggen of niet binnen het plangebied van onderhavig bestemmingsplan of zijn reeds eerder afgehandeld danwel komen niet meer in aanmerking voor aanvullend onderzoek. Dit is bevestigd in de brief van 27 november 2006 van de Provinciaal Archeoloog aan de Gemeente Goes.

Op vindplaats 8 zijn laatmiddeleeuwse sporen aan het licht gekomen. Het gaat om afvalkuilen met onder meer aardewerkfragmenten. De informatiewaarde van deze vondsten is niet heel groot, omdat ze gerelateerd kunnen worden aan de rand van een bewoningsplaats. De eigenlijke nederzetting, voor zover bewaard gebleven, vertegen-

woordigt een grotere waarde, doch deze ligt waarschijnlijk hoger op de inversierug, mogelijk meer in noordwestelijke richting. De aangetroffen sporen zijn voldoende gedocumenteerd, maar verder niet behoudenswaardig. Verder archeologisch onderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht. Dit betekent dat verdere uitvoering van het voorgenomen plan niet op archeologische bezwaren stuit.

In 2008 is met betrekking tot vindplaats 10 door SOB Research het vervolgonderzoek "Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek door middel grondboringen Bestemmingsplan Aria, Vindplaats 10, Goes, Gemeente Goes" uitgevoerd. Bij dit onderzoek werden zeven proefsleuven aangelegd. In verschillende sleuven werden sporen uit de Late Middeleeuwen aangetroffen (hoofdzakelijk kuilen en/of greppeltjes). In het oosten kwamen de restanten van de voormalige 's-Gravenpolderseweg en flankerende sloten of kuilen en een drinkpoel aan het licht. Eveneens in het oostelijke onderzoeksgebied is mogelijk een laatmiddeleeuwse waterput aangetroffen. Naast enkele laatmiddeleeuwse greppeltjes werden in het noordwestelijke deel van het onderzoeksgebied sporen of verstoringen uit de Nieuwe Tijd aangetroffen die samenhangen met de functie van dit terrein als erf bij boerderij Hof Welgelegen, daterend uit de zeventiende eeuw. Ter plaatse van de sporen (greppels en waterput) in het oostelijke deel van het onderzoeksgebied wordt in het stedenbouwkundige plan de aanleg van groen voorzien. De hier aanwezige archeologische resten lijken hierdoor niet bedreigd te worden. Geconcludeerd kan worden dat op basis van de resultaten van het Inventariserend Veldonderzoek verder archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is in het oostelijk deel van het terrein. Indien toch bodemingrepen zouden plaatsvinden in dit deel van het onderzoeksgebied dient ter plaatse wel verder archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden. Ter plaatse van het de boerderij Hof Welgelegen is echter één gebouw gepland waardoor de daar aanwezige archeologische resten wel bedreigd worden. Daar waar gebouwd zal worden wordt de uitvoering van een vervolgonderzoek eveneens niet noodzakelijk geacht, maar echter wel aanbevolen.

Hoewel uit vooronderzoek is geconstateerd dat in het tracé van de weg geen belangrijke archeologische resten aanwezig zullen zijn is het niettemin toch mogelijk dat alsnog archeologische resten te voorschijn zullen komen bij de uitvoering van de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg. Voor het aantreffen van dergelijke vondsten en sporen, waarvan vermoed kan worden dat het (delen van) (on)roerende monumenten zijn, bestaat een wettelijke meldingsplicht ex. art. 47 van de Monumentenwet 1988.

De gemeente verplicht de aannemer(s) dan ook bij het aantreffen van archeologische resten deze direct te melden aan de stichting Cultureel Erfgoed Zeeland. De betreffende archeologische rapportage is als separate bijlage opgenomen.

5.5 Water

Inleiding

Per 1 november 2003 is door een wijziging van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO) een watertoets in ruimtelijke plannen verplicht geworden. In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze in het plangebied met water en watergerelateerde aspecten wordt omgegaan. Het is één van de instrumenten om het waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven.

Water en Ruimtelijke Ordening hebben met elkaar te maken. Enerzijds is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik. Anderzijds kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding. Een goede afstemming tussen beide is derhalve noodzakelijk om problemen, zoals wateroverlast, slechte waterkwaliteit en verdroging te voorkomen.

Watersysteembeschrijving huidige situatie

Algemeen

Op basis van de waterkansenkaart kan verder vermeld worden dat:

1. er geen sprake is van zoute kwel in het plangebied;
2. er in het plangebied geen zoete waterbel aanwezig is;
3. het plangebied sterk zettingsgevoelig is;
4. de bodem van het plangebied ongeschikt is voor infiltratie;
5. het plangebied in een aandachtsgebied voor waterhuishouding ligt.

Volgens de kaart van het grondwaterbeheersplan 2002 - 2007 Provincie Zeeland ligt het plangebied in niet kwetsbaar gebied.

Bodem

Volgens de bodemkaart van de Provincie Zeeland is het plangebied sterk zettingsgevoelig de bodem bestaat uit veen en klei.

Grondwatersysteem

Volgens de gegevens van de gemeente ligt het huidige maaiveld van het plangebied op een niveau van gemiddeld ca. NAP - 1,00 m (in de nieuwe situatie wordt het terrein opgehoogd naar -0,20 m). Het grondwaterpeil bedraagt ongeveer NAP - 2,00 m.

Geohydrologische opbouw

In het nader uit te voeren geotechnisch onderzoek zullen de hierna te noemen aspecten onderzocht worden: sondering en boringen ten behoeve van de bodemopbouw, een geotechnisch profiel van de bodemopbouw, de grondwaterstanden, het chloridegehalte, maaiveldzakkingen door terreinophoging, indicatief grondmechanisch- en wegbouwkundig advies.

Waterhuishouding oppervlaktewatersysteem

In het plangebied ligt het zomerpeil op -2,50 m NAP en het winterpeil op -2,70 NAP in de hoofdwaterloop. De hoofdafvoer is het tracé langs de Poel. Het plangebied maakt onderdeel uit van het afvoergebied De Poel. Het oppervlaktewater van het plangebied wordt via waterlopen afgevoerd, richting de waterberging de Poel.

Het onderbemalingsgebied de Poel maakt onderdeel uit van het afvoergebied Maelstede.

Waterkwaliteit

In het gebied is geen meetpunt van het waterkwaliteitsmeetnet aanwezig. Het oppervlaktewater heeft de functie landbouw / natuur. Hieraan is het laagste ecologische ambitieniveau toegekend.

Hoogteligging

Het huidige plangebied heeft een maaiveldhoogte van NAP - 0,20 m na ophoging.

Watersysteembeschrijving toekomstige situatie

Ontwatering/grondwateroverlast

De gewenste grondwaterstand ter plaatse van de bedrijven, wegen en plantsoenen bedraagt op zijn minst 0,70 beneden maaiveld, om voldoende draagkracht te waarborgen en vorstschade te voorkomen. De drooglegging bedraagt -2,30 m en is ruim voldoende. De ontwateringsdiepte (afstand grondwaterstand-maaiveld) bedraagt 1,80 meter.

Waterhuishouding/waterkwantiteit (waterberging)

Gezien de wateroverlast in 1998 is het wenselijk dat er zoveel mogelijk berging wordt aangelegd. Het Waterschap heeft in het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water, het regionale watersysteem getoetst aan de werknormen voor wateroverlast. De werknorm voor bebouwd gebied is 1:100 wat inhoudt dat bebouwd gebied slechts mag inunderen bij een regenbui die statisch gezien één keer in de 100 jaar voorkomt. Een dergelijke bui moet in principe binnen het plangebied kunnen worden geborgen. In het plangebied zullen een aantal sloten gedempt worden. Een gedeelte van de bestaande waterberging zal verloren gaan. Het gaat over een oppervlak van circa. 300 m². In het gehele plangebied is / zal komende jaren in totaal ruim 25 ha waterberging gerealiseerd worden. Destijds is met het waterschap afgesproken dat er minimaal 14 hectare waterberging gerealiseerd zou worden. Met de totale waterberging van 25 hectare in de Poel II wordt ruimschoots voldaan aan de bergingseis van het waterschap. Voor het graven en dempen van oppervlaktewater is een ontheffing van het waterschap nodig.

Riolering

In de huidige situatie loost het hemelwater afkomstig van de Nansenbaan op het regenwaterriool van het bedrijventerrein De Poel. Het water afkomstig van de fietspaden loopt via de berm in de naast het fietspad gelegen greppel. Via een verhoogde afvoer wordt het overtollige regenwater geloosd op het regenwaterriool. De aangrenzende delen van de Poel zijn uitgevoerd als gescheiden rioleringsstelsel.

Voor het nieuwe gedeelte tot aan de 's-Gravenpolderseweg zal het water afkomstig van de rijbaan middels kolken gaan lozen op het regenwaterriool van het nog aan te leggen verbeterd gescheiden rioolstelsel. Na ontwikkeling van de bedrijventerreinen, zal dit water op het aan te leggen verbeterd gescheiden stelsel lozen. Het water van de fietspaden wordt rechtstreeks afgevoerd naar de sloten en waterpartijen in de directe omgeving.

Het hemelwater afkomstig van de daken zal zoveel als mogelijk rechtstreeks op het oppervlaktewater worden geloosd. Dit water zal vervolgens worden afgevoerd naar de sloten en waterpartijen in de directe omgeving. De terreinverhardingen en een gedeelte van de dakoppervlakken worden op het regenwaterriool gezet. De particuliere terreinen moeten zodanig worden ingericht dat het overtollige regenwater tijdelijk op eigen terrein kan worden geborgen. Het vloerpeil van de bedrijven wordt 0,50 m boven de as van de weg aangelegd. De gemeente heeft een afnameverplichting van 75 l/s/ha ter voorkoming van wateroverlast. Bij een piekafvoer van 300 l/sec/ha neerslag met een overschrijdingsfrequentie van 1x per 10 jaar dient een berging van 120 m³/bruto per ha bedrijfsterrein op eigen terrein te worden gerealiseerd om wateroverlast te voorkomen. De gemeentelijke riolering is niet gedimensioneerd op een bui die eenmaal per 10 jaar voorkomt. De buffering dient te worden aangebracht om de kans op wateroverlast (in het pand) te beperken tot eenmaal per 10 jaar. Als de eigenaar deze buffering niet aan-

brengt, dan zal hij moeten accepteren, dat de kans op wateroverlast groter is. De buffering van 120 m³ is dus noodzakelijk. Deels zal het regenwater wel op de openbare weg kunnen worden geborgen, maar niet alle neerslag van de terreinen kan onbelemmerd afstromen naar de weg. Het oppervlak aan de openbare weg is maar een klein deel van het totaal aanwezige verhard oppervlak. Hierdoor is de berging op de openbare weg beperkt.

Het bufferen kan door de aanleg van een vijver of een bergingskelder. Een andere mogelijkheid is het water te bufferen op de daken van de bedrijfsgebouwen mits hiervoor voorzieningen zijn getroffen en de constructie op deze extra belasting berekend is.

Via het rioolgemaal wordt het vervuilde afstromende water (first flush) van de bedrijventerreinen via de Van Hertumweg afgevoerd naar het rioolgemaal aan de Edisonstraat. Voor de bedrijven die rechtstreeks op open water lozen, geeft de afkoppelbeslisboom van het Waterschap aan of er al dan niet een filtervoorziening nodig is.

Onderhoud oppervlaktewater

Ten aanzien van het onderhoud van het oppervlaktewater moeten tijdig nadere afspraken gemaakt worden tussen de initiatiefnemer en het waterschap. Ook over de manier waarop onderhoud uitgevoerd zal worden en hoe omgegaan wordt met de opslag en afvoer en verwerking van maaisel en baggerspecie is overleg nodig met het waterschap.

Overleg waterbeheerder

In overleg met het Waterschap Zeeuwse Eilanden is aan de hand van het "Overzicht van indicatieve ontwerprichtlijnen en toetsingscriteria" uit de "Handreiking Watertoets" een advies voor de Nansenbaan en de verdere uitbreiding van het bedrijventerrein De Poel gegeven. In de onderstaande tabel is het wateradvies verwerkt.

Thema	Waterdoelstelling	Toetsing
Veiligheid (Waterkering)	Waarborgen veiligheidsniveau	n.v.t.
Wateroverlast	- Reductie wateroverlast - Het plangebied is op de provinciale waterkanskaart aangegeven als aandachtsgebied voor waterhuishouding	er is voldoende waterberging
Riolering	TRITS (vasthouden, bergen en afvoeren)	Voor dit uitbreidingsplan geldt afkoppelen door: 1. direct afvoeren naar oppervlaktewater in omgeving (met name de daken); 2. via hemelwatertransportbuis. (gezamenlijk en met name wegen en terreinen) <i>Dakwater</i> zoveel mogelijk hergebruiken. Voor het afstromend hemelwater van o.a. de parkeervakken/bestratingen geeft de afkoppelbeslisboom van het waterschap aan dat er een filtervoorziening nodig is. Het water afkomstig van de Nansenbaan, wordt afgevoerd via het verbeterd gescheiden stelsel (VBS). Voor "<i>blijvend schone</i>" bedrijven dient afstromend terreinwater naar het oppervlaktewater geloosd te worden via een filterput of (wadi-achtige) constructie. Ten aanzien van bedrijven die "<i>wel of niet schoon</i>" zijn dient een keuze mogelijkheid te zijn om te lozen via een filter of op het VBS.
Watervoorziening	Het tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebrek op de behoefte aan water.	Geen nadelige effecten voorzien.
Volksgezondheid	Minimaliseren risico water gerelateerde ziekten en plagen;	Geen nadelige effecten voorzien. Afsluiters op de hemelwaterlozingen moeten zoveel als mogelijk voorkomen dat bij calamiteiten (bijv. brand) verontreinigingen op oppervlaktewater terechtkomen.
Bodemdaling	Tegengaan van verdere bodemdaling.	Het peilregiem van het plangebied is afgestemd op bebouwd gebied. Geen veranderingen voorzien
Grondwateroverlast	Tegengaan van grondwateroverlast	Er zijn geen problemen met wateroverlast bekend. Er worden geen nadelige effecten voorzien. Ter plaatse van de weg is ontwateringsdiepte van 70 cm haalbaar.

Thema	Waterdoelstelling	Toetsing
Oppervlakte - water kwaliteit	Goede waterkwaliteit voor mens en natuur	Het oppervlaktewater van de sloten/ waterlopen is zoet/brak. Het gebruik van uitlogende bouwmaterialen bij lozing van afgekoppeld hemelwater op het oppervlaktewater dient vermeden te worden.
Grondwater kwaliteit	Behoud en realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur	Geen beïnvloeding
Verdroging	Bescherming karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden	Verdroging hier niet aan de orde
Natte Natuur		Er is geen natuurgebied/beheersgebied in het plangebied aanwezig.
Onderhoud wateren		De Keur waterschap Zeeuwse Eilanden 2007 schrijft voor dat langs waterlopen een onderhoudsstrook vrijgehouden dient te worden van bebouwing en opgaande beplanting. Dit om de toegankelijkheid van de waterlopen voor het onderhoudsmaterieel te waarborgen. Afhankelijk van de bovenbreedte van de waterloop is de vrij te houden strook 5 of 7 meter. De waterpartijen en waterlopen worden gemiddeld 1x in de 8 jaar gebaggerd.

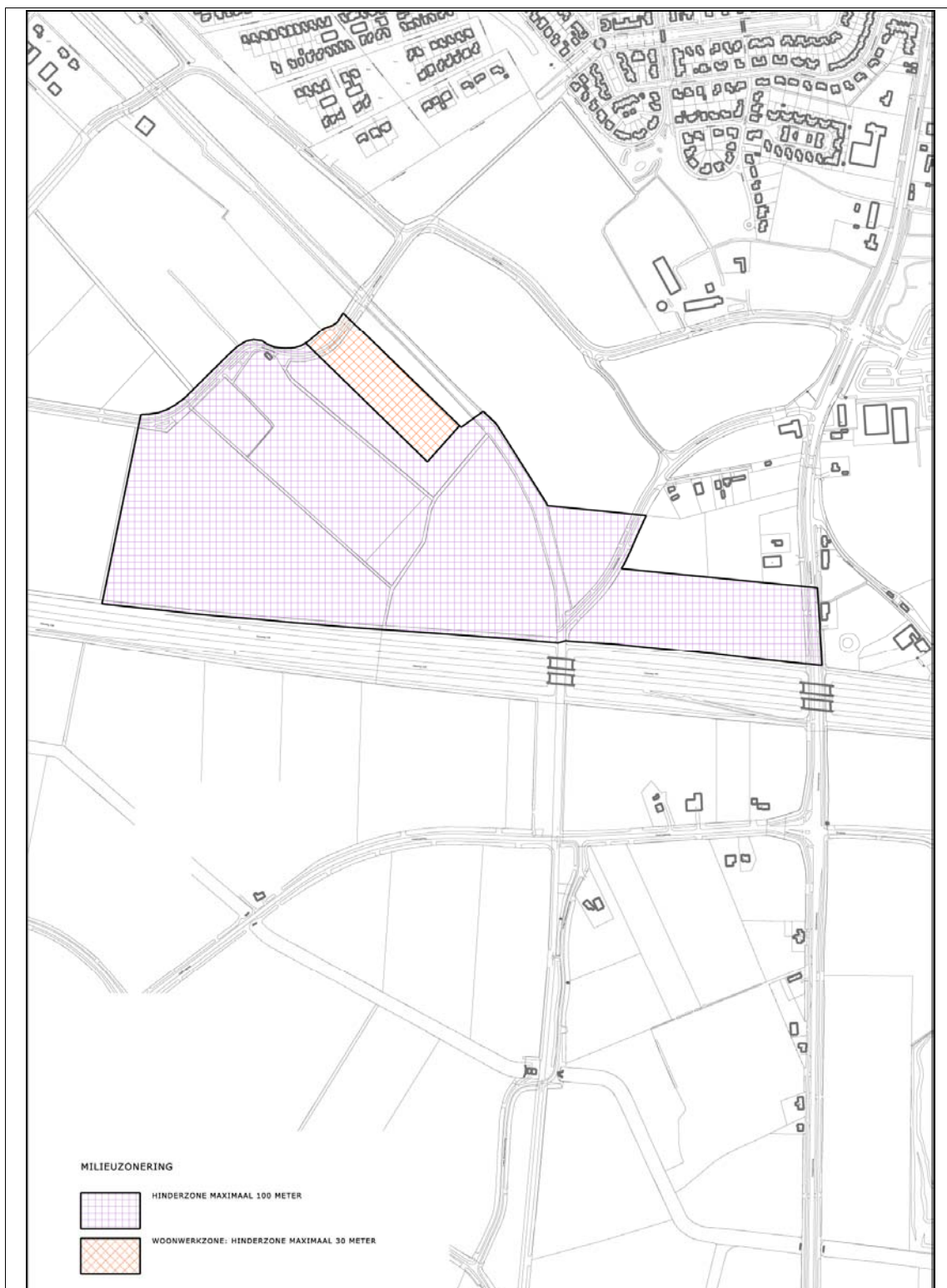
5.6 Milieuhinder

Milieuzonering

De milieuzonering is een belangrijk aspect voor de ruimtelijke inrichting van het onderhavige bedrijventerrein. Uitgangspunt hierbij is een goede overgangssituatie te creëren tussen het werkgebied De Poel II en het nieuwe woongebied Ouverture/Aria. Daarnaast is rekening gehouden met de milieuhinder die bedrijven onderling kunnen veroorzaken.

De woonbuurten Ouverture en Aria liggen op een afstand van meer dan 100 meter van het nieuwe bedrijventerrein. Dit betekent dat vanaf deze zone op dit bedrijventerrein bedrijven in de milieucategorieën 1, 2 en 3 kunnen worden toegelaten. Vanaf een afstand van 300 meter van de nieuwe woonbuurten zouden op De Poel II ook categorie 4-bedrijven toegelaten kunnen worden (de hinderzone van deze bedrijven bedraagt immers maximaal de genoemde afstand van 300 meter). Vanwege de milieuhinder die bedrijven onderling kunnen veroorzaken is in De Poel II echter afgezien van een directe vestigingsmogelijkheid van categorie 4-bedrijven (en hoger). Deze uitsluiting is er namelijk op gericht te voorkomen dat bijvoorbeeld een voedselproducerend bedrijf zich vestigt naast een bedrijf dat stofoverlast kan veroorzaken of een trillingenproducerend bedrijf zich vestigt naast een bedrijf waarin fijne elektronica wordt geproduceerd. Wel is in het bestemmingsplan een ontheffingsbevoegdheid voor Burgemeester en Wethouders

opgenomen, om bedrijfsactiviteiten die niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn genoemd toe te laten, mits de betreffende bedrijfsactiviteiten naar aard en invloed op de omgeving gelijkgesteld kan worden aan bedrijfsactiviteiten die wel toelaatbaar zijn. Zogenaamde A-inrichtingen zijn geheel van vestiging op het bedrijventerrein uitgesloten.



Zonering

In een groene strook grenzend aan de noordzijde van het spoor, de Recreatieve groenzone (rg1) in het bestemmingsplan "Ouverture/Aria", zijn incidenteel woningen toegestaan. Omdat de afstand van deze woningen tot het bedrijventerrein kleiner is dan 100 meter is aan de noordzijde van het plangebied in het verlengde van de woonwerkzone een zone opgenomen waarin uitsluitend bedrijven zijn toegelaten in de milieucategorieën 1 en 2. Dit zijn bedrijven met een milieu-uitstraling van maximaal 30 meter. Overigens zijn ook in de woonwerkzone uitsluitend bedrijven in de milieucategorie 1 en 2 toegestaan.

Het resultaat van de zonering wordt geïllustreerd in de figuur. Deze zonering is 'vertaald' in de bestemmingen, de Staat van Bedrijfsactiviteiten en de plankaart.

Milieu-effectrapportage

Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein De Poel II" is destijds (2000) een m.e.r. beoordeling uitgevoerd. Conclusie van de beoordeling was dat het opstellen van een MER niet noodzakelijk is voor bedrijventerrein De Poel II. Deze beslissing van het bevoegd gezag is bekend gemaakt en heeft terinzage gelegen, waarna belangstellenden bezwaar hebben kunnen aantekenen bij het bevoegd gezag volgens artikel 7.1 Awb. Er is geen bezwaar aangetekend, zodat De Poel II kan worden aangelegd zonder dat hiervoor een MER hoeft te worden opgesteld.

5.7 Externe veiligheid

Het Besluit van 27 mei 2004, houdende milieukwaliteitsnormen voor externe veiligheid van inrichtingen milieubeheer (Besluit externe veiligheid inrichtingen) is in werking getreden per 27 oktober 2004. Doel van dit besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen beperken tot een aanvaardbaar minimum. Het BEVI is van toepassing op vergunningsplichtige (op grond van de Wm) risicovolle bedrijven en de nabijgelegen gevoelige objecten. Zogenaamde 8.40 Wm-(meldingsplichtige) inrichtingen vallen niet onder de werking van het Besluit. Bij vaststelling van een besluit op grond van de Wro moet met de externe afstanden die voortvloeien uit dergelijke 8.40 amvb's wel rekening worden gehouden.

Op of in de directe omgeving van De Poel zijn geen risicovolle inrichtingen gelegen (of beoogd). Derhalve vormt dit aspect geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Transportroutes

De wettelijke regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ligt vast in de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS) en het Reglement Vervoer over de Spoorweg van Gevaarlijke Stoffen (VSG). De beoordeling van de risico's veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen dient plaats te vinden aan de hand van de nota "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 2^e kamer 1995-1996", de handreiking "Externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen, VNG 1998" en de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, Min V&W 2004".

Op basis van de nota "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 1996" dient de bijdrage van nieuwe ontwikkelingen indien deze gelegen zijn binnen een zone van 200 meter van de as van de transportroute te worden getoetst aan de oriënterende waarde van het groepsrisico (GR). Het GR moet kleiner zijn dan 10^{-2} . Dit is een kans van één op tienduizend (per jaar per kilometer) op een ongeluk met 10 slachtoffers, een kans van

één op een miljoen (per jaar per kilometer) op een ongeluk met 100 slachtoffers, enz. bij vertienvoudiging van het aantal slachtoffer neemt de kans met een factor 100 af. Tevens mogen er binnen de plaatsgebonden risico (PR) contour van 10^{-6} /jaar (kans op overlijden van één op een miljoen per jaar) geen nieuwe kwetsbare objecten (zoals woningen) worden gerealiseerd. Voor bestaande situaties geldt de 10^{-6} /jaar als streefwaarde. De grenswaarde voor bestaande situaties is 10^{-5} /jaar. Voor beperkt kwetsbare objecten (zoals bedrijfsgebouwen) geldt de 10^{-6} /jaar als richtwaarde en de 10^{-5} /jaar als grenswaarde.

Op basis van de provinciale risicokaart is de A58 aangewezen als een route voor gevaarlijke stoffen. Uit de "Risico-inventarisatie wegtransport gevaarlijke stoffen Zeeland" (Adviesgroep AVIV BV, februari 2006) blijkt dat op het wegvlak van de A58 niet het plaatsgebonden risico een niveau van 10^{-6} per jaar bereikt. Daarnaast overschrijdt het berekende groepsrisico de oriënterende waarde niet. Het wegtransport van gevaarlijke stoffen geeft derhalve geen aanleiding tot risicoaandachtspunten.

Inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) in werking getreden. Doel van dit besluit is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het besluit legt eisen op aan bedrijven waarvan het plaatsgebonden risico (PR) hoger is of kan zijn dan 10^{-6} per jaar, waaronder inrichtingen die vallen onder BRZO '99 en CPR 15. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan LPG-stations, bedrijven die gevaarlijke stoffen opslaan voor vervoer of die een koel- of vriesinstallatie met een inhoud van meer dan 400 kg ammoniak hebben. Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die permanent op een plaats aanwezig is, overlijdt als gevolg van een ongeluk. Dit risico wordt uitgedrukt in de overlijdenskans per jaar. Er zijn verschillende normen voor risico's als gevolg van risicovolle activiteiten bij bedrijven en het transport van gevaarlijke stoffen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en in bestaande en in nieuwe situaties. Voor kwetsbare objecten zoals woningen, ziekenhuizen en scholen gelden de strengste eisen.

Ingeval er sprake is van kwetsbare objecten waarbij het plaatsgebonden risico groter is dan 10^{-5} dan dient binnen drie jaar het object gesaneerd te worden.

Het groepsrisico (GR) geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval worden getroffen. Voor het groepsrisico gelden oriënterende waarden. Over elke overschrijding van de oriënterende waarde en over de toename van het groepsrisico moet verantwoording worden afgelegd. Het besluit verplicht gemeenten en provincies wettelijk bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Het bedrijf van Bison DC aan de Columbusweg is een BRZO (PBZO) bedrijf. Op basis van de provinciale risicokaart zijn er evenwel geen risicovolle inrichtingen in en/of nabij het plangebied aanwezig. Bij de vestiging van nieuwe bedrijven zal de externe veiligheidscontour de perceelsgrenzen niet mogen overschrijden.

Buisleidingen

De belangrijkste buisleidingen in Zeeland zijn gebundeld in zogenaamde buisleidingenstroken. Voor buisleidingenstroken dient aan weerszijden een afstand te worden aangehouden, die als een buffer dient bij calamiteiten. Hiervoor geldt een toetsings- en veilig-

heidsafstand van respectievelijk 175 en 55 meter aan weerszijden van een leidingenstrook. Om een risicocontour exact te berekenen dient een risicoanalyse uitgevoerd te worden. De toetsingsafstand is erop gericht het toetsingsgebied vrij te houden van woonbebouwing en bijzondere objecten. Binnen de veiligheidsafstand mogen geen woonwijken, flatgebouwen en andere bijzondere gevoelige objecten voorkomen. Afwijkingen van planologische, technische en economische belangen kunnen ertoe leiden dat in dit gebied bebouwing kan worden gerealiseerd. Verwezen wordt naar provinciale nota "Buisleidingen Zeeland".

Op basis van de kaart buisleidingen en leidingstroken uit het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 zijn er geen planologisch relevante buisleidingen in of nabij het plangebied aanwezig.

Overige leidingen

Evenwijdig aan de historische spoorlijn, op een afstand van circa 13 meter van het spoor, en langs de A58 is een aardgas regionale transportleiding gelegen tot aan het reduceerstation aan de Van Doornestraat met veiligheidszone. Dit betreft een "40 bar" leiding met een diameter van 8 inch (200 millimeter). Daarnaast ligt er langs de 's-Gravenpolderseweg een leiding met een diameter van 6 inch (150 millimeter) en vanaf de 's-Gravenpolderseweg richting de Groeweg een leidingaftakking met een diameter van 4 inch (100 millimeter). Deze leidingen worden geëxploiteerd door de N.V. Nederlandse Gasunie. Voor deze leidingen zijn bepaalde richtlijnen van kracht. Zo worden er bij voorkeur geen bestemmingen die voorzien in regelmatig verblijf van personen binnen de zogenaamde toetsingsafstand van 20 meter gerealiseerd. Echter, in het onderhavige geval is het (op grond van de leidingspecificaties) mogelijk om op kortere afstand te bouwen. De bebouwingsafstand tot het hart van de leidingen bedraagt dan minimaal 4 meter. Binnen deze afstand zijn bovendien, uit oogpunt van veiligheid en bedrijfsvoering, geen werkzaamheden toegestaan die het gastransport in gevaar brengen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het aanbrengen van verhardingen, ophogingen, ontgrondingen, graafwerkzaamheden (anders dan normale spit- en ploegwerk), het aanbrengen van diepwortelende beplanting en het indrijven van voorwerpen in de grond. Vanwege het leidingbelang worden genoemde activiteiten, over een strook van 8 meter (boven het hart van de leidingen), aan een aanlegvergunningstelsel gekoppeld.

Overig

Het bedrijventerrein wordt ontwikkeld volgens het concept van integrale veiligheid.

5.8 Luchtkwaliteit

Algemeen

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Hierdoor zijn overheden bij besluiten, waarbij het aspect luchtkwaliteit aan de orde is, verplicht de grenswaarden, genoemd in het Besluit luchtkwaliteit, in acht te nemen ten aanzien van voor luchtverontreiniging gevoelige bestemmingen.

Het bestemmingsplan "Poel II uitbreiding" voorziet o.a. in het doortrekken van de Nansenbaan vanaf de plaats waar de huidige weg eindigt tot aan de 's-Gravenpolderseweg (deze weg is inmiddels in gebruik genomen), de aanleg van de ontsluitingsweg van de woonwijk Aria (Operalaan) en de aanleg van de Hudsonweg.

Wet luchtkwaliteit

In de nabijheid van wegen kan sprake zijn van lokale luchtverontreiniging. Deze luchtverontreiniging kan negatieve effecten hebben op de gezondheid. Bij nieuwe bestemmingen langs wegen mag geen sprake zijn van een overschrijding van de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet luchtkwaliteit. Ook indien wijzigingen in de bestaande verkeersstructuur of structurele veranderingen in de verkeersintensiteiten plaatsvinden, mag dit niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden niet alleen bij bestaande (gevoelige) functies, maar ook dicht bij de weg.

De Wet luchtkwaliteit is op 15 november 2007 van kracht geworden. De nieuwe wet is nodig omdat de aanleg van een groot aantal bouwprojecten en bestemmingsplannen is stilgelegd door uitspraken van de afdeling Bestuursrecht van de Raad van State. De nieuwe wet geeft meer armslag om ruimtelijke plannen die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit uit te voeren.

De nieuwe wet regelt net als zijn voorganger, het Besluit luchtkwaliteit 2005, dat zeezout in de lucht niet meegerekend hoeft te worden bij vaststelling van de concentraties fijn stof. Zeezout is van natuurlijke oorsprong en ongevaarlijk voor de gezondheid. In de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 staat hoeveel zeezout mag worden afgetrokken van de fijn stof-concentratie.

Het overgrote deel van het fijn stof in Nederland is van natuurlijke oorsprong of waait over vanuit het buitenland. Soorten fijn stof van natuurlijke oorsprong zijn bijvoorbeeld opstuivend zand, zeezout, bodemstof en plantmateriaal (bijvoorbeeld stuifmeel). Slechts eenzesde wordt veroorzaakt door menselijke activiteiten (antropogene fijn stof) in Nederland. Daardoor kan Nederland zelfs met alle denkbare maatregelen niet op tijd voldoen aan de Europese normen voor fijn stof.

De Raad van State heeft aangegeven dat het voor de hand ligt alleen te kijken naar het fijn stof dat door mensen wordt veroorzaakt. VROM heeft een Meetregeling luchtkwaliteit 2005 gemaakt. Door deze regeling hoeft zeezout niet te worden meegeteld in fijn stof. Zeezout is een natuurlijk fijn stof dat onschadelijk is voor de gezondheid. De norm zal ook met de zeezout-af trek nog vaak worden overschreden. Het niet meerekenen van zeezout zal dus wat meer mogelijkheden geven voor ruimtelijke projecten.

De Meetregeling luchtkwaliteit 2005, gebaseerd op het Besluit luchtkwaliteit 2005, regelt hoeveel fijn stof van natuurlijke oorsprong mag worden afgetrokken van de fijn stof-concentraties in de lucht. Dit wordt wel de 'zeezout-af trek' genoemd. De meetregeling is in juli 2005 in de Staatscourant gepubliceerd en is tegelijkertijd met het Besluit luchtkwaliteit 2005 in werking getreden. Hiervoor in de plaats komt de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. De regeling staat voor fijn stof een vaste af trek toe van 6 dagen van de berekende waarde. De dagnorm houdt in dat de norm voor fijn stof maximaal 35 dagen mag worden overschreden.

Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke af trek voor de jaargemiddeldenorm voor fijn stof. De af trek varieert van 3 microgram per kubieke meter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) tot 7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor de gemeente Goes bedraagt deze af trek 6 microgram per kubieke meter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Gevoelige bestemmingen

De staatssecretaris van VROM merkt bij brief van 30 september 2004 de volgende locaties aan als voor luchtverontreiniging gevoelige bestemmingen:

1. woningen of bouwwerken die voor bewoning worden gebruikt,
2. gebouwen voor kinderopvanginstellingen,
3. gebouwen voor gezondheidszorginstellingen,
4. gebouwen voor onderwijsinstellingen of
5. sportterreinen.

Woningen behoren tot de genoemde voor luchtverontreiniging genoemde bestemmingen.

Een nieuw Besluit gevoelige bestemmingen behorend bij de Wet luchtkwaliteit is in voorbereiding en zal naar verwachting in 2008 in werking treden.

Bepalen van het onderzoeksgebied

De verkeersintensiteiten op de bestaande wegen binnen het plangebied zijn zeer beperkt. Het onderzoek is beperkt tot de nieuwe wegen in het plangebied (Nansenbaan, Operalaan en Hudsonweg). Ook de 's-Gravenpolderseweg is in het onderzoek meegenomen.

In het plangebied of in de nabijheid daarvan bevinden zich geen inrichtingen die in betekenende mate bijdragen tot de concentraties van luchtverontreinigende stoffen, noch is vestiging van dergelijke inrichtingen bestemmingsplanmatig toegestaan.

Beoordelingspunten

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

Wijziging verkeersstructuur/intensiteiten

Het voltooien van de Nansenbaan, het wijzigen van de verkeersstromen op de 's-Gravenpolderseweg, waarop de Nansenbaan aansluit en de aanleg van de Operalaan en de Hudsonweg zullen mogelijk bijdragen tot de uitstoot van verontreinigende stoffen naar de lucht.

Maatgevende stoffen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂) het meest maatgevend, omdat deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde in het Besluit luchtkwaliteit veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof van belang. De grenswaarde voor fijn stof (24-uursgemiddelde) wordt als gevolg van de hoge achtergrondconcentraties in grote delen van Nederland overschreden. Het terugdringen van deze hoge concentraties is in de eerste plaats een taak van de rijksoverheid. Volgens recente jurisprudentie moet de lokale overheid wel die maatregelen treffen die binnen haar bevoegdheden passen.

Van belang is daarbij dat een planologische ontwikkeling, gezien in groter verband, de verdergaande reductie van luchtverontreinigende stoffen door het rijk niet in gevaar brengt.

Ruimtelijke maatregelen (bij voorbeeld het hanteren van een grotere afstand tussen gevoelige bestemmingen en verkeerswegen) hebben slechts een effect op de concentra-

ties ter plaatse van de gevoelige bestemming. De uitstoot van luchtverontreinigende componenten en de bijdrage aan de achtergrondconcentratie blijft verder gelijk.

Daarnaast is een hoge concentratie fijn stof slechts in geringe mate verkeersgerelateerd.

Andere stoffen uit het Besluit luchtverontreiniging (benzeen en dergelijke) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom ook buiten beschouwing gelaten (zie Handreiking Meten en Rekenen Luchtkwaliteit, p. 23). De concentraties van deze stoffen zijn overigens wel berekend (zie de rekenresultaten in de bijlagen).

Er is in het plangebied geen sprake van grote parkeerterreinen of parkeergarages.

Door TNO zijn met het model CAR II testberekeningen uitgevoerd voor een situatie waarin intensiteiten en het aandeel vrachtverkeer sterk zijn overschat. Uit deze berekeningen op basis van het Referentiescenario volgt dat de concentraties koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide zich ruim onder de grenswaarden bevinden. Voor de testberekening is uitgegaan van de volgende aannames, die de Nederlandse situatie (en zeker de Goese situatie) qua intensiteiten en samenstelling sterk overschatten: 350.000 motorvoertuigen per etmaal, 12,5% middelzwaar vrachtverkeer, 12,5% zwaar vrachtverkeer, toetsing op 15 meter van de middenlijn van de weg. Onder deze omstandigheden worden door het programma CAR II versie 5.0 voor de jaren 2004, 2010 en 2015 geen overschrijdingen voor koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide gerapporteerd. Omdat de achtergrondconcentraties voor de genoemde stoffen in Nederland niet sterk variëren is bovenstaande algemeen geldig.

CAR biedt geen mogelijkheden voor berekeningen van de concentraties lood, maar in het Jaaroverzicht Luchtkwaliteit 2002 van het RIVM is aangegeven dat de concentraties lood langs wegen al jaren geen probleem meer zijn door de invoering van loodarme en loodvrije benzine.

De berekende concentraties benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en benzo(A)pyreen (BaP) zijn overigens wel terug te vinden in de separaat opgenomen bijlagen met de rekenresultaten van CAR II.

De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel: Grenswaarden van maatgevende stoffen

grenswaarde NO ₂ vanaf 2010 (jaargemiddelde in µg/m ³)	grenswaarde fijn stof (PM ₁₀) vanaf 2005 (jaargemiddelde in µg/m ³)	maximaal aantal overschrijdingen van grenswaarde voor fijn stof vanaf 2005 (van het 24-uursgemiddelde, 50 µg/m ³)*
40	40	35

*35 dagen plus zes extra dagen i.v.m. de zeezoutcorrectie

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit langs de Nansenbaan en de 's-Gravenpolderseweg is berekend met behulp van het CAR II-programma (versie 7.0.0). Dit programma is ontwikkeld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in opdracht van het Directoraat-Generaal milieubeheer, Directie Lucht en energie. Het CAR II-programma geldt als het standaardrekenprogramma voor luchtkwaliteit. Het programma kan onder meer berekeningen uitvoeren voor de maatgevende stoffen fijn stof en stikstofdioxide. Hierdoor is

het programma slechts geschikt voor het verkrijgen van een algemeen beeld van de luchtkwaliteit en voor het opsporen van knelpunten. Deze methode is toegepast omdat de situatie voldoet aan de volgende eisen:

- de wegen liggen in een stedelijke omgeving
- de rekenafstand ligt binnen de maximale rekenafstand van 30 meter t.o.v. de wegas
- er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de weg en de omgeving
- langs de weg bevinden zich geen afscherpende constructies
- de weg is vrij van tunnels.

Voor de berekeningen van concentraties met het CAR II-programma is de afstand tot de wegas van 5 meter gebruikt voor zowel NO₂ als fijn stof. Dit is binnen de maximale afstanden tot de wegrand genoemd in de Handreiking Meten en Rekenen Luchtkwaliteit, p. 20. De berekende concentraties gelden voor een hoogte van 1,5 meter boven maaiveld. De invloed van de hoogte van de bebouwing is verwerkt in de verschillende wegtypes die in het programma ingevoerd kunnen worden.

Onderzoek

Voor de toekomstige verkeersintensiteiten en -samenstellingen op de Nansenbaan en de 's-Gravenpolderseweg is uitgegaan van het verkeersprognosemodel van de gemeente Goes voor 2010, waarbij de intensiteiten zijn geëxtrapoleerd naar 2017 (10 jaar na nu). Voor de weggedeelten van de 's-Gravenpolderseweg ten noorden en ten zuiden van de aansluiting van de Nansenbaan (op 5 meter vanaf de wegas) en de nog aan te leggen Nansenbaan, Operalaan en Hudsonweg (op 5 meter vanaf de wegas) zijn berekeningen naar de concentraties luchtverontreinigende stoffen uitgevoerd voor de zichtjaren 2010, 2015 en 2020.

Uit deze berekeningen (zelfs bij ongunstige meteorologische omstandigheden) blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarden en/of plandrempels voor stikstofdioxide en fijn stof niet worden overschreden (zie ook het separate bijlageboek).

Berekeningsresultaten luchtverontreiniging 2010

	NO ₂ (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)
Straatnaam	Jaargemiddelde	Jaargem. achtergrond	Over-schrijdingen grenswaarde	Over-schrijdingen plan-drempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Over-schrijdingen grenswaarde	Over-schrijdingen plan-drempel
Nansenbaan	20,0	16,7	0	0	18,5	23,8	9	0
's-Gravenpolderseweg-noord	22,4	16,7	0	0	19,2	23,8	10	0
's-Gravenpolderseweg-zuid	23,5	16,7	0	0	19,5	23,8	11	0
Hudsonweg	17,9	16,7	0	0	18,0	23,8	8	0
Operalaan	17,3	16,7	0	0	18,0	23,8	8	0

Berekeningsresultaten luchtverontreiniging 2015

	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Straatnaam	Jaargemiddelde	Jm achter- grond	Over- schrijdin- gen grens- waarde	Over- schrijdin- gen plan- drempel	Jaargemiddelde	Jm achter- grond	Over- schrijdin- gen grens- waarde	Over- schrijdin- gen plan- drempel
Nansenbaan	17,9	15,2	0	0	17,5	23,0	7	0
s-Gravenpolderseweg- noord	19,9	15,2	0	0	18,0	23,0	8	0
's-Gravenpolderseweg- zuid	20,9	15,2	0	0	18,2	23,0	8	0
Hudsonweg	16,1	15,2	0	0	17,2	23,0	6	0
Operalaan	15,7	15,2	0	0	17,1	23,0	6	0

Berekeningsresultaten luchtverontreiniging 2020

	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Straatnaam	Jaarge- middelde	Jm achter- grond	Over- schrijdin- gen grens- waarde	Over- schrijdin- gen plan- drempel	Jaargemiddelde	Jm achter- grond	Over- schrijdin- gen grens- waarde	Over- schrijdin- gen plan- drempel
Nansenbaan	15,8	13,9	0	0	16,8	22,3	5	0
s-Gravenpolderseweg- noord	17,3	13,9	0	0	17,2	22,3	6	0
's-Gravenpolderseweg- zuid	18,0	13,9	0	0	17,4	22,3	6	0
Hudsonweg	14,6	13,9	0	0	16,4	22,3	5	0
Operalaan	14,3	13,9	0	0	16,4	22,3	5	0

De jaargemiddelde waarden zijn zover van de grenswaarden verwijderd dat niet mag worden verwacht dat grenswaarden binnen een periode van 5 tot 15 jaar zullen worden overschreden. De prognose is dat de concentraties steeds verder zullen afnemen.

Conclusie

Het voltooiën van bedrijventerrein De Poel II, inclusief het doortrekken van de Nansenbaan (is inmiddels een feit) en het aanleggen van de Operalaan en Hudsonweg leidt op een afstand tot 5 meter vanaf de wegas van die wegen en van de 's-Gravenpolderseweg waarop Nansenbaan aansluit zeker niet tot overschrijding van de grenswaarden of plan-drempels voor stikstofdioxide en fijn stof in 2010, 2015 en 2020. Ook vindt op die plaatsen zeker geen overschrijding plaats van het aantal malen dat de grenswaarde van het 24-uursgemiddelde van fijn stof mag worden overschreden.

5.9 Duurzaamheid

Inleiding

De gemeente Goes acht het van belang dat het aspect duurzaamheid bij bedrijventerrein De Poel II een belangrijke rol vervult. Tevens acht zij het van belang dat dit aspect een breed draagvlak heeft. Daarom is de gemeente met een aantal partijen rond de tafel gaan zitten om aan het aspect duurzaamheid bij De Poel II een concrete uitwerking te geven. De volgende partijen (binnen en buiten de gemeente) hebben aan het gesprek deelgenomen:

- verschillende gemeentelijke afdelingen: Stadsontwikkeling, Milieu en Technische Zaken
- Provincie Zeeland, afdeling Stedelijke Planologie
- Kamer van Koophandel, afdeling Economische Stimulering
- Zeeuwse Milieu Federatie
- Waterschap de Zeeuwse Eilanden
- Energiemaatschappij Delta Nutsbedrijven
- MTD Buys & van der Vliet Landschapsarchitecten

Inventarisatie van de maatregelen

Uit de bijeenkomst zijn een aantal duurzaamheidsmaatregelen naar voren gekomen die bij bedrijventerrein De Poel II zouden kunnen worden toegepast. Deze maatregelen zijn geclusterd in thema's. In het schema hieronder is een overzicht gegeven van de thema's met bijbehorende maatregelen.

Thema	Maatregel
Ruimte/gezamenlijk beheer	- parkmanagement (privaat) - gezamenlijk beheer open ruimte (beheersplan) - effectief ruimtegebruik/collectief ruimtegebruik - hoge belevingswaarde van de openbare ruimte - goede hoofdstructuur i.v.m. fasering - interne zonering
Water	- optimalisatie van de waterkringloop - waterkwaliteitbeheer
Energie	- alternatieve energie door gezamenlijke inkoop - energie-optimalisatie
Materialen	- collectieve afvalinzameling - beheer en gebruik van reststoffen - duurzaam bouwen
Verkeer & Vervoer	- bereikbaarheid - efficiënte routes, veilige fietspaden

Niet al deze ideeën kunnen in het bestemmingsplan worden opgenomen: alleen als de ideeën een ruimtelijke invloed hebben is dat mogelijk. Ideeën die geen ruimtelijke invloed hebben komen bijvoorbeeld in de realisatie- en beheerfase aan de orde. Bij een duurzame ontwikkeling gaat het dus om het combineren van ontwerp kwaliteit, milieu-

kwaliteit en proceskwaliteit. Deze kwaliteitsthema's zijn van belang bij ieder thema en in elk stadium van de planvorming.

Uitwerking van de maatregelen

Hieronder zijn per cluster de duurzaamheidsmaatregelen benoemd die voor het onderhavige bestemmingsplan van belang kunnen zijn. Ook zijn aandachtspunten geformuleerd die van belang zijn bij de verdere uitwerking van dit globale bestemmingsplan in stedenbouwkundige plannen en bouwplannen.

Cluster ruimte

Effectief ruimtegebruik

Door effectief ruimtegebruik kan veel ruimtewinst geboekt worden. Hierbij kan gedacht worden aan de volgende maatregelen:

- Flexibele bedrijfsgebouwen en compact bouwen (denk hierbij aan verstelbare wanden, de mogelijkheid van opsplitsen van gebouwen voor meerdere gebruikers en het creëren van flexibele werkplekken);
- Restricties voor het toelaten van werkzaamheden op de begane grond c.q. bedrijven stimuleren om de bouwhoogte te benutten.

Hoge belevingswaarde openbare ruimte

Het werkklimaat op De Poel II dient van een hoge kwaliteit te zijn. Dit heeft niet alleen betrekking op de werkvloer binnen de afzonderlijke bedrijven, maar zeker ook op de werkomgeving buiten. Op De Poel II is daarom voldoende ruimte gereserveerd voor aanleg van groen, waterpartijen, etc.

Interne zonering

Bij uitgifte van de grond op De Poel II dient rekening te worden gehouden met het type bedrijven. Zo dienen bedrijven met overlast zo ver mogelijk van Ouverture en Aria te worden geplaatst. Tevens dient rekening te worden gehouden met het clusteren van bedrijven, zodat bedrijven met dezelfde grondstoffen met eenzelfde soort afvalstroom in elkaars nabijheid staan (gezaamenlijk toeleveren).

Cluster water

Optimalisatie waterkringloop

In paragraaf 5.5 is reeds gesproken over een gescheiden watersysteem. Aangezien van diffuse infiltratie nauwelijks sprake is, is bij de ruimtelijke opzet van De Poel II veel ruimte gereserveerd voor open waterberging. Het water uit deze open waterberging kan worden ingezet als secundaire watervoorziening, bijvoorbeeld voor gebruik van sanitair water, water voor schoonmaakwerkzaamheden en bluswater. Tevens zou ruimte voor een gesloten waterbekken kunnen worden gereserveerd waardoor ook restwater van bepaalde bedrijven kan worden opgevangen. Bij de verdere uitwerking dient nagegaan te worden in hoeverre open waterberging met de opslag van secundair water gecombineerd kan worden vanwege te verwachten peilfluctuaties.

Waterkwaliteitbeheer

Door het plaatsen van helofytenfilters langs de oevers van de waterpartijen, wordt het oppervlaktewater dat hier inspoelt op een natuurlijke wijze gezuiverd en kan het gebruikt worden als secundaire watervoorziening.

Cluster energie

Energie-optimalisatie

Energie-optimalisatie kan op een aantal manieren bereikt worden:

- Bevorderen gebruik van restenergie. Waterpompen kunnen ingezet worden om rest-energie om te zetten in bruikbare energie. Reststoffen waaraan gedacht kan worden zijn afvalwaterstromen, koelwater en ventilatielucht.
- Noord/oost oriëntatie van vertrekken met een koelbehoefte. Mechanische koeling vraagt om veel energie. Uit energie-oogpunt is het daarom wenselijk ruimten met een koelbehoefte op het noorden/noordoosten te situeren. Bij de gronduitgifte en bouwplanontwikkeling van De Poel II dient hiermee rekening te worden gehouden.

Alternatieve energie

- Windenergie. Door het plaatsen van windmolens kan schone energie opgewekt worden. Dit kan tevens de identiteit van Zeeland als kustprovincie versterken. Het oprichten van windmolens dient niet te dicht bij bebouwing plaats te vinden, en mag daarom alleen op de locaties die als zondanig in een bestemmingsplan zijn aangegeven. Op de Poel II zijn op dit moment nog geen locaties voor windenergie aangegeven.
- Zonne-energie.
- Centrale energievoorziening, zoals een Warmte/Kracht-installatie,

Cluster materialen

Collectieve afvalinzameling

Afvalinzameling en afvoer kunnen centraal op het niveau van De Poel II worden geregeld. Dit kan ondergebracht worden in het takenpakket van het parkmanagement als beheerorganisatie.

Beheer en gebruik reststoffen

Op regionaal niveau kunnen afspraken gemaakt worden om ruimte te reserveren voor het plaatsen van een recyclingbedrijf/verwerker. Vanwege de milieubelasting is een dergelijk bedrijf op dit moment in het bestemmingsplan niet mogelijk.

Duurzaam bouwen

Conform het provinciale convenant duurzame ontwikkeling zullen bij de bouw van De Poel II de maatregelen uit het nationaal pakket duurzaam bouwen worden toegepast.

Cluster Verkeer en vervoer

Bereikbaarheid per openbaar vervoer

Het merendeel van de toekomstige werknemers zal per openbaar vervoer en/of fiets naar De Poel II komen. Bij het ontwerp van het stratenpatroon en de dwarsprofielen zal rekening moeten worden gehouden met aantrekkelijkheid en bruikbaarheid voor/van eventuele busverbindingen en bedrijfsbussen.

Efficiënte routes, veilige fietspaden

Bij het ontwerp van het stratenpatroon en de dwarsprofielen zal rekening moeten worden gehouden met de aanleg van vrijliggende fietspaden. Deze dienen zodanig te worden aangelegd dat barrières op voldoende plaatsen oversteekbaar zijn.

5.10 Beheer

Het beheer van bedrijventerreinen is opgenomen in het zogenaamde IBORG (integraal beheerplan openbare ruimte Goes). Dit model wordt reeds toegepast op bedrijventerrein De Poel II.

In het IBORG staat vooral voor een vernieuwde benadering waarmee de gemeente meer open kan gaan communiceren over de gewenste kwaliteiten van de openbare ruimte en de keuzes die zij daarvoor moet maken ten aanzien van de inrichting van het beheer en onderhoud. Bij deze benadering staat een aantal doelen centraal. Voor bedrijventerrein zijn de volgende relevant:

Leefbaarheid:

In Goes zal de komende jaren steeds meer de aandacht komen te liggen op de instandhouding van de bestaande openbare ruimte. Het op peil houden van de kwaliteit is van groot belang voor de leefbaarheid. Tijdig onderhoud moet voorkomen dat achterstallig onderhoud ontstaat. Een schoon, heel en veilig woon - en leefmilieu staat hierbij centraal. Via wijkgericht werken wordt gestreefd de burger te betrekken bij de inrichting en het beheer van de fysieke leefomgeving. Daarnaast wordt vanuit de houding van vraaggericht werken nagestreefd, te komen tot een proactieve en integrale aanpak van de leefbaarheid.

Efficiëntie:

Het beheer en onderhoud van de openbare ruimte kost veel geld. In Goes zijn per jaar ettelijke miljoenen euro's nodig om de wegen, riolen, de plantsoenen en pleinen te kunnen onderhouden. De verwachting is dat de gemeentelijke budgetten de komende jaren eerder af dan toe zullen nemen. In 2004 zijn ook bij de afdeling stadsbeheer bezuinigingsmaatregelen doorgevoerd op het gebied van weg- en groenonderhoud. De beschikbare middelen zullen ingezet moeten worden waar de nood het hoogst is of waar de uitstralingseffecten voor de leefbaarheid of economische vitaliteit het grootst zullen zijn. Een brede afweging op stedelijk niveau is noodzakelijk om de ambities ten aanzien van de inrichting en het beheer en onderhoud van de openbare ruimte voor diverse gebieden weloverwogen vast te stellen. Het streven is hierbij niet om te werken met inspanningsverplichtingen, maar in heldere kwaliteitsbeelden die de gewenste resultaten praktisch illustreren.

IBORG - model

Gebiedsgerichte benadering

Het IBORG - model gaat uit van een gebiedsgerichte benadering waarbij 8 gebieden of areaaltypen zijn onderscheiden. Deze areaaltypen zijn direct gerelateerd aan de indeling van vigerende plannen als het groenstructuurplan en het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan het GVVP. De onderscheidende areaaltypen zijn als volgt:

- woongebieden (conform de CBS-wijkindeling)
- bedrijventerreinen
- parken
- kernwinkelgebieden
- hoofdverkeerswegen incl. structuurgroen
- overige groenlanen
- sport en spel

- begraafplaatsen

Naast de verschillende gebieden worden areaalonderdelen onderscheiden. Dit zijn zaken als verhardingen, groen, straatvegen, openbare verlichting en straatmeubilair e.d.

Kwaliteitsniveaus

Bij de bepaling van de kwaliteitsniveaus is gekozen voor twee te onderscheiden niveaus:

1. GOESstandaard: Standaardonderhoudsniveau geldend voor het gehele Goese areaal aan beheerelementen.
2. GOESplus: Verbijzondering van het standaardonderhoudsniveau op een hoger niveau. Geldend voor met name het winkelareaal in de binnenstad en de hoofdverkeerswegen (inclusief alle onderdelen) en hoofdgroenstructuren, begraafplaatsen en de sport - en spelvoorzieningen.

Er is rekening gehouden met landelijke gehanteerde uitgangspunten van o.a. de CROW methodiek en subjectieve normen en waarden op het gebied van schoon, heel en veilig.

Daarnaast is er een niveau dat het ingrijpniveau wordt genoemd. Bij dit niveau is de grens van schoon, heel en veilig nadrukkelijk overschreden. Dit niveau wordt na verloop van tijd bereikt als onvoldoende onderhoud wordt gepleegd. De kosten die met herstel gemoeid zijn in de regel een veelvoud van de kosten die gemoeid zijn met structureel onderhoud. Daarnaast zal het bereiken van het ingrijpmoment voor meerdere elementen in de openbare ruimte een negatieve uitstraling hebben op de overige elementen en als zodanig een negatief beeld van de gehele openbare ruimte oproepen.

Door de combinatie van gebiedsgerichte benadering, areaalonderdelen en verschillende ambitieniveaus ontstaat een beslismodel waarmee vooraf het gewenste onderhoudsniveaus met bijbehorend prijskaartje gekozen kan worden.

Op basis hiervan zijn 3 beheerpakketten samengesteld: Mi2Groen (Sygrob), Mi2Wegen(Raweb) en Mi2Riool (Riob).

Mi2 groen

Het pakket Mi2 Groen omvat alle gegevens betreffende het groenonderhoud inclusief zwerfafval en diverse onderdelen van het straatmeubilair zoals; papierbakken, zitbanken en hekwerken in het groen.

Mi2 wegen

Het beheerpakket wegen omvat het gehele areaal aan wegen, voetpaden, fietspaden, straten, pleinen en parkeervoorzieningen.

Mi2 riolen

Riolering is in het kader van IBOR een onderdeel wat meer een indirecte invloed heeft op de kwaliteit van de openbare ruimte. Riolering is omwille van volksgezondheids- en milieutechnische redenen een wettelijke taak van de gemeente waaraan specifieke eisen worden gesteld. Ook zonder een duidelijk beleid voor beheer van de openbare ruimte zal aan deze eisen moeten worden voldaan.

6 JURIDISCHE VORMGEVING

6.1 Planvorm

Het onderhavige bestemmingsplan betreft een globaal eindplan. Hiermee wordt aangesloten op de systematiek van het bestemmingsplan "bedrijventerrein De Poel II".

Dit betekent dat, ter bevordering van de flexibiliteit, aan de diverse gronden in dit plan relatief ruim omschreven bebouwings- en gebruiksmogelijkheden zijn toegekend. Het bedrijventerrein is verdeeld in twee deelgebieden, namelijk een 'puur' bedrijvengebied en een werklandschap.

Op de bij dit plan behorende plankaart is bestaat uit één blad, waarop naast de bestemmingen en de planbegrenzing, ondermeer de verfijningen ten opzichte van de hoofdbestemming door middel van differentiatievlakken zijn aangegeven;

6.2 Toelichting op de bestemmingen

De regels vallen in drie hoofdstukken uiteen. Hoofdstuk I bevat de algemene en technische regels, hoofdstuk II regelt de bestemmingen en hoofdstuk III omvat de algemene regels en hoofdstuk IV de overgangs- en slotregels.

I. ALGEMENE EN TECHNISCHE REGELS

Begrippen (artikel 1)

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

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.

II. BESTEMMINGSREGELS

Bedrijf (B) (artikel 3)

De gronden met de bestemming "Bedrijf" zijn bestemd voor bedrijfsactiviteiten die voorkomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. De Staat van Bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de basiszoneringslijst uit de brochure "Bedrijven en Milieuzonering" (VNG). Uit deze lijst zijn bedrijven geselecteerd die passen in het streefbeeld van een modern bedrijventerrein met een hoogwaardige uitstraling.

Binnen het plangebied is ten aanzien van het te ontwikkelen woongebied "Aria" een externe milieuzonering aangebracht. Op het bedrijfsterrein zijn uitsluitend bedrijven die vallen in de milieucategorieën 1 tot en met 3 toegestaan. Dit zijn kleine tot middelgrote handelsondernemingen, communicatiebedrijven, resarchinstellingen en kleinschalige

industrie met een hinderzone van maximaal 100 meter. Kantoren zijn niet toegestaan. Vanwege de zichtlijnen c.q. zichtbaarheid bieden de singel(s) ruimte aan handelsondernemingen (geen detailhandel). Uit het zicht van de openbare weg is opslag buiten toegestaan tot 5.00 m hoog. Detailhandelsbedrijven zijn op het gehele terrein uitgesloten, met uitzondering van detailhandelsbedrijven die gericht zijn op de verkoop van auto's, motorrijwielen, boten, caravans, badkamers en keukens.

In de bouw- en inrichtingsregels worden regels gegeven met betrekking tot de breedte van een bouwperceel, de hoogte van gebouwen en andere bouwwerken en de afstand van gebouwen tot perceelsgrenzen. Bovendien is een regeling opgenomen met betrekking tot de verhouding bebouwd en onbebouwd terrein. Verder is in de specifieke gebruiksregels bepaald dat buitenopslag, voor zover de opslag geschiedt op onbebouwde gronden tussen de weggrens en (het verlengde) van de voorgevel van de gebouwen aan de singels en langs de hoofdsontsluitingsweg niet is toegestaan.

Werklandschap 1 en 2 (wl 1 en wl 2)

Een gebied ten zuiden van de Nansenbaan, langs de A58, is binnen de bestemming bedrijf aangeduid als "Werklandschap". Binnen de aanduiding wl1 zijn clusters van bedrijven toegestaan in een landschappelijk ingerichte omgeving. De bedrijven die zijn toegestaan hebben een hinderzone van maximaal 100 meter. Ter plaatse van de nadere aanduiding "Werklandschap 2" (wl2) zijn uitsluitend gebouwen toegestaan ten behoeve van doeleinden van natuur, landschap en waterhuishouding ten behoeve van de landschappelijk in te richten zichtstrook, extensieve recreatieve voorzieningen en verkeers- en verblijfsvoorzieningen.

Verbijzondering

Bij de mogelijke aansluiting / entree op de A58 (1) ontstaat er een plein. Uitgifte van bouwgrond aan dat plein kan pas plaatsvinden als de geplande gebouwen en terreinen voldoende hoogwaardige zijn gebleken. Gedacht wordt aan bedrijven met een hoog aandeel (75%) kantoor en aan ondersteunende horeca.

In de bouw- en inrichtingsregels worden regels gegeven met betrekking tot de afstand van gebouwen tot een perceelsgrens, de hoogte van gebouwen en andere bouwwerken. Tot slot is ter bescherming van de landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden van de gronden buiten de bedrijvenclusters een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Groen (G) (artikel 4)

De gronden ten oosten en westen van de toeristische spoorweg zijn bestemd als recreatief groengebied, en sluiten daarmee aan op de in het bestemmingsplan "Overture-Aria" als zodanig bestemde gronden. Dit geldt eveneens voor de opgenomen bestemmingsregels. Binnen de nadere aanduiding "recreatief groengebied" (rg) ligt de nadruk op het ontwikkelen van groengebieden waar extensieve vormen van recreatie zijn toegestaan. Ter plaatse van de nadere aanduiding "recreatief groengebied 1" (rg1) zijn de gronden bestemd voor groenvoorzieningen, recreatieve voorzieningen, verkeers- en verblijfsvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen. Binnen de nadere aanduiding "recreatief groengebied 2" (rg2) zijn de gronden bestemd voor doeleinden van natuur, landschap en waterhuishouding ten behoeve van een landschappelijke inrichting, groenvoorzieningen, recreatieve voorzieningen en verkeers- en verblijfsvoorzieningen. Om versnippering van deze gebieden te voorkomen is slechts incidenteel bebouwing, onder bepaalde voorwaarden ten aanzien van afmetingen van de bebouwing en de inrichting van de kavel, toegestaan.

Maatschappelijk (M) (artikel 5)

De etalage, het gebied tussen de museumspoorlijn en de 's-Gravenpolderseweg, heeft de bestemming Maatschappelijk, met de nadere aanduidingen Crematorium (cr), berg-, opslag-, en technische ruimten (bot) en persleiding.

Verkeer (V) (artikel 6)

De Nansenbaan is bestemd tot "Verkeer". Op deze gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken opgericht worden. De historische spoorlijn (het stoomtramlintje) heeft binnen de bestemming "Verkeer" de nadere aanduiding "recreatief railverkeer" (rr). Binnen deze nadere aanduiding kunnen enkel andere bouwwerken worden opgericht. In het artikel is een aanlegvergunningstelsel opgenomen, die de aanwezige natuurlijke en cultuurhistorische waarden van de 'spoordijk' beschermt.

Water (WA) (artikel 7)

Omwille van de flexibiliteit van het plan is de primaire waterloop die onderdeel uitmaakt van het aan te leggen singelmilieu indicatief op de bestemmingsplankaart aangegeven. Voor de bestaande primaire waterloop langs de A58 is gekozen voor een op de functie toegesneden bestemmingsplanbepaling.

Wonen (W) (artikel 8)

Woonwerkzone

Het noordelijk deel van het te ontwikkelen plangebied, grenzend aan het stoomtramlintje, heeft binnen de bestemming "Wonen" de nadere aanduiding "Woonwerkzone 1" en "Woonwerkzone 2). Binnen deze nadere aanduiding zijn uitsluitend bedrijven met bijbehorende woning toegestaan. De bedrijfsgebouwen dienen op een op het bedrijfsterrein georiënteerde werkkavel (ww 2) opgericht te worden, terwijl de bedrijfswoning op een op het woongebied georiënteerd woonkavel (ww 1)) dienen te worden gebouwd. Binnen het vlak ww 1 uitsluitend 'lichte' vormen van bedrijvigheid toegestaan (vallend in de milieucategorie 1 of 2), zoals opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. De Staat van Bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de basiszoneringslijst uit de publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" van de VNG.

Met betrekking tot de bebouwing op de 'woonwerkkavel' zijn per functie afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen opgenomen. Om te voorkomen dat op een

woonwerkkavel uitsluitend een solitaire bedrijfswoning dan wel bedrijfsgebouw gebouwd wordt, is in de regels bepaald dat de bedrijfswoning gelijktijdig met of direct na het bouwen van de bedrijfsgebouwen gebouwd dient te worden. Binnen de woonwerkzone is het verboden om onbebouwde gronden voor buitenopslag te gebruiken.

Leidingzone – gastransportleiding (artikel 9)

Binnen het plangebied is een gastransportleiding gelegen. Voor deze leiding is een passende bestemming "Leiding – gastransportleiding" opgenomen. De bebouwingsafstand die in acht dient te worden genomen bedraagt 4 meter.

Er is sprake van een dubbelbestemming. Binnen de bestemming "Leidingzone – gastransportleiding" zijn, ter bescherming van de leidingen, bouwregels vanwege andere bestemmingen opgenomen. Tevens is een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

III. ALGEMENE REGELS

Antidubbeltelbepaling (artikel 10)

Om misbruik van de bouwregels 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.

Bestaande afstanden en maten (artikel 11)

Bestaande afwijkingen van in het plan voorgeschreven afstanden en maten zijn toelaatbaar voor zover het bestaande situaties betreft ten tijde van tervisielegging van het ontwerp van het bestemmingsplan. Deze afwijkingen mogen gehandhaafd blijven. In het geval van (her)oprichting van gebouwen is deze bepaling van toepassing indien dit geschiedt op dezelfde plaats.

Algemene gebruiksregels (artikel 12)

In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod gegeven voor gebruik in strijd met de bestemming.

Algemene ontheffingsregels (artikel 13)

In artikel 13 zijn een aantal algemene ontheffingen opgenomen. Deze ontheffingen betreffen het bouwen van andere bouwwerken die om reden van alarmering, dan wel om andere telecommunicatietechnische, waterhuishoudkundige of verkeerstechnische redenen noodzakelijk zijn, beperkte verschuivingen van de in het bestemmingsplan opgenomen maatvoeringen, het oprichten van reclamemasten tot een bepaalde hoogte en het bouwen van 'nutsgebouwtjes'.

Algemene wijzigingsregels (artikel 14)

In dit artikel zijn wijzigingsbevoegdheden van burgemeester en wethouders opgenomen om 'nutsgebouwtjes' te kunnen bouwen en geringe afwijkingen te kunnen laten plaatsvinden.

Algemene procedureregels (artikel 15)

In dit artikel zijn de algemene procedureregels opgenomen die van toepassing zijn bij het verlenen van ontheffing of bij het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid.

IV. OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Strafbepaling (artikel 16)

Het verrichten van vergunningsplichtige werken of werkzaamheden zonder vergunning, is strafbaar en kan worden bestraft met een geldboete van de vierde categorie, dan wel een hechtenis van ten hoogste zes maanden. Bij het opleggen van de straf kan rekening worden gehouden met het economische voordeel dat de overtreder heeft behaald.

Overgangsrecht (artikel 17)

Artikel 17 betreft de overgangsregels met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat deze inwerking treedt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor niet wordt vergroot.

Slotbepaling (artikel 18)

De regels kunnen worden aangehaald onder de naam "Regels bestemmingsplan Afronding Bedrijventerrein De Poel II".

7 HANDHAVING

Inleiding

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

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

Handhaving bestemmingsplannen

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

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

Handhavingsbeleid

Vanuit het Provinciaal Milieu Overleg (PMO) is eind 2002 een "handhavingsstrategie bestemmingsplannen Zeeland" opgesteld met het doel de gemeenten te bewegen de handhaving op het gebied van de ruimtelijke ordening naar een adequaat niveau te tillen. Aan de hand van een verbetertraject heeft ook de gemeente Goes zich ingespannen om de handhaving van ruimtelijke regelgeving op alle punten tenminste aan de minimale eisen te laten voldoen.

Doelstelling van de handhaving is het bereiken van een zodanig niveau dat overtredingen door gestructureerd en systematisch toezicht worden opgespoord en vervolgens worden aangepakt. Het is daarbij van belang dat het beleid op het gebied van handhaving is vastgelegd binnen een duidelijke structuur, waarbij doelen worden nagestreefd die van tevoren door het gemeentebestuur zijn vastgesteld. Binnen deze structuur wordt niet alleen opgetreden tegen excessen en naar aanleiding van klachten, maar dienen in principe alle geconstateerde overtredingen te worden aangepakt. Het vaststellen van prioriteiten is echter onvermijdelijk.

De afdeling bouwen en wonen, belast met het toezicht op de naleving van ruimtelijke regelgeving en zonodig de sanctionering van overtredingen, heeft in april 2004 in een handhavingsnota vastgelegd op welke wijze uitvoering wordt gegeven aan de handhavingstaak en aan welke gevallen prioriteit wordt toegekend. Deze prioritering ziet er als volgt uit:

1. beperken veiligheidsrisico's;
2. beperken overlast voor derden;
3. beperken aansprakelijkheidsrisico's;
4. bevorderen rechtsgelijkheid en rechtszekerheid.

Uitvoering handhaving

Het gemeentelijke handhavingsbeleid, dat in de handhavingsnota is verwoord, richt zich in eerste instantie op eerdergenoemde aandachtspunten. Alle geconstateerde overtredingen worden geplaatst op een handhavingslijst, waarna wordt beoordeeld of de betreffende overtreding gelegaliseerd kan worden of dat daadwerkelijk overgegaan moet worden tot handhavend optreden. Aan de hand van de prioriteitenlijst wordt bepaald in welke volgorde het college van burgemeester en wethouders handhaving in de praktijk brengt.

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

Bestaande situaties

Eind 2003 is het gehele grondgebied van de gemeente Goes vanuit de lucht gefotografeerd. Hiermee is in feite een nulsituatie in kaart gebracht die als basis dient voor de handhaving. Aan de hand van de luchtfoto's kan gebruik in strijd met het bestemmingsplan of illegale bouw worden geïnventariseerd, alsmede eventueel de duur van een overtreding. Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan zogenaamde "oude" gevallen. Bij het ontwikkelen van een nieuw bestemmingsplan moet worden nagegaan welke illegale situaties onder de werking van het overgangsrecht kunnen worden gebracht, welke positief kunnen worden bestemd en in welke gevallen uitdrukkelijk moet

worden gehandhaafd. Veelal betreft het echter situaties die wegens een groot tijdsverloop voor legalisatie in aanmerking komen en bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan positief worden bestemd. Slechts illegale situaties die fundamenteel strijdig zijn met het in het nieuwe plan geformuleerde ruimtelijke beleid, zullen worden aangepakt.

Organisatie toezicht

De handhaving binnen de gemeente Goes is inmiddels zodanig georganiseerd dat overtredingen niet louter aan het licht komen door toevallige controle of naar aanleiding van klachten. Tussen enkele afdelingen zijn afspraken gemaakt met het oog op het realiseren van een groter toezichtsbereik, nader uitgewerkt in een uitvoeringsplan integrale handhaving. Inspecteurs van de afdelingen bouwen en wonen, milieu en de brandweer vervullen tijdens controles een oog- en oorfunctie voor elkaar en hanteren een integrale signaleringslijst voor het optekenen van ongeregelheden. In het kader van het uitoefenen van toezicht is samenwerking met externe partijen als politie en waterschap geen uitzondering. Van een gestructureerde vorm van toezicht gaat een preventieve werking uit. Frequente buitencontroles en daadkrachtig optreden tegen overtredingen leiden ertoe dat het ontstaan van nieuwe illegale situaties zoveel mogelijk wordt voorkomen.

8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Conform artikel 3.1.6, sub 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. Hierbij is vastgesteld dat het plan financieel haalbaar is. Verwezen wordt naar de exploitatieopzet die als separate bijlage bij het plan is gevoegd.

9 VOOROVERLEG

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 gemeentelijke plannen;
- Waterschap Zeeuwse Eilanden;
- N.V. Nederlandse Gasunie
- Kamer van Koophandel.

Vanaf 5 juli 2007 heeft de gemeente Goes de bovengenoemde vooroverleginstanties in de gelegenheid gesteld om inhoudelijk te reageren op het voorontwerpbestemmingsplan "Afronding bedrijventerrein De Poel II". Hiervan hebben 3 instanties gebruik gemaakt. In het hiernavolgende worden de vooroverlegreacties samengevat weergegeven en beantwoord. Afschriften van de vooroverlegreacties zijn in het separate bijlagenboek opgenomen.

V-1 Provinciale Commissie Omgevingsbeleid (PCO)

Brief van 27 november 2007, ontvangen 28 november 2007

Algemeen

In haar advies geeft de PCO de mate van hardheid van de gemaakte opmerkingen expliciet weer. Hiervoor worden drie categorieën gehanteerd:

1. Categorie 1 wordt toegekend aan opmerkingen over planelementen/regelingen, welke als onaanvaardbaar worden beschouwd. Deze aspecten vereisen een aanpassing van het plan;
2. Categorie 2 wordt toegekend aan opmerkingen, waarvan de mate van (on)aanvaardbaarheid op dat moment niet geheel duidelijk is. Een nadere motivering wordt vereist;
3. Categorie 3 wordt toegekend aan opmerkingen, aanbevelingen en suggesties ter bevordering van de kwaliteit van het plan. Dergelijke opmerkingen dienen als stimulerende aanbevelingen.

Reactie

1. Beheersplan (cat. 2)

In het Omgevingsplan is opgenomen dat bij nieuwe bedrijventerreinen een beheersplan zal worden gevraagd. Over de vorm van het beheersplan is in het Omgevingsplan niets opgenomen. Ingestemd kan daarom worden met het opnemen van een "beheersparagraaf" in het bestemmingsplan. In het beheersplan zouden bepalingen kunnen worden opgenomen betreffende de aanleg, beheer en onderhoud van de groenvoorzieningen.

2. Kantoorfunctie (cat. 1)

Vestiging van grootschalige en middelgrote zelfstandige kantoren hoort in principe thuis in de stadscentra van de vier grote steden. Voor de gemeente Goes is hiervoor in eerste instantie de stationslocatie aangewezen. Het zelfstandige kantoorgebouw

dat is opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan past niet in het provinciale beleid van bundeling van kantoren op de aangewezen locaties.

3. Archeologie (cat. 2)

In Archis staat dat er zeker 21 archeologische vindplaatsen in het plangebied liggen. In de toelichting staat nergens of deze vindplaatsen nader onderzocht zijn en of deze vindplaatsen –indien behoudenswaardig- op een of andere manier beschermd worden. Verzocht wordt dit nog aan de toelichting c.q. voorschriften toe te voegen. Indien deze vindplaatsen nog niet of niet volledig onderzocht mochten zijn, dan dienen deze alsnog te worden onderzocht en de resultaten en aanbevelingen in de toelichting opgenomen te worden.

4. Ontsluiting Goes-Zuid (cat.2)

De gemeente Goes bekijkt momenteel met andere partijen de mogelijkheden voor het realiseren van een nieuwe aansluiting op de Rijksweg A58 aan de zuidkant van de stad. Het aanleggen van een extra aansluiting stelt eisen aan de ruimtelijke capaciteit van het plangebied. Tijdens het vooroverleg is gebleken dat het crematorium mogelijke alternatieven voor het maken van een ontsluiting blokkeert.

In verband met deze constatering en de belangen die ermee gemoeid zijn, wordt het wenselijk geacht te wachten met de aanleg van het crematorium totdat overeenstemming is bereikt over de verkeerskundige variant voor de nieuwe aansluiting.

Daarnaast wordt nog gewezen op:

5. Regionaal bedrijventerreinprogramma De Bevelanden

Over het bedrijventerreinprogramma de Bevelanden, dat door het Bestuurlijk Platform de Bevelanden op 18 september 2007 aan GS officieel is aangeboden zijn nadere afspraken gemaakt over het verschaffen van duidelijkheid over een aantal punten. Daarbij is aangegeven dat het bedrijventerreinprogramma, zoals dat er nu ligt, in 2008 als basis kan dienen voor te ontwikkelen bedrijventerreinen.

De afspraken worden betrokken bij de goedkeuring van bestemmingsplannen. Naar verwachting zal de ontwikkeling van bedrijventerreinen op de Bevelanden geen onnodige procedurele vertraging hoeven op te lopen.

6. Nationaal Landschap

Het bedrijventerrein de Poel grenst aan het Nationaal Landschap van de Zak van Zuid-Beveland (zijde A58). Het onderhavige plangebied ligt daarmee net op de overgang van stad en land en verdient daarom extra aandacht vanwege de kwetsbaarheid van het Nationaal Landschap. Gewezen wordt derhalve op mogelijke verstoringen van de landschappelijke kwaliteiten van het Nationaal Landschap. Hierbij kan gedacht worden aan lichthinder van bedrijvigheid op de Poel II ten opzicht van het Nationaal Landschap.

Beantwoording

1. In de toelichting van het bestemmingsplan is een beheersparagraaf worden opgenomen. In principe wordt er aangesloten op het beheer zoals wordt toegepast in de Poel II.
2. Het gaat hierbij om een maatschappelijke functie ten behoeve van het gebruik als laboratorium, medische doeleinden en aan deze functies gelieerde kantoren. In de regels is de doeleindenomschrijving hierop afgestemd worden. Gelet op de nabijheid van medische voorzieningen acht de gemeente het legitiem een dergelijke kantoorfunctie in dit gebied toe te laten. Daarnaast biedt een dergelijke functie de mogelijkheid om de entree van het bedrijventerrein in stedenbouwkundige zin te markeren, hetgeen de gemeente wenselijk acht.

3. Voor het gebied is uitvoering onderzoek verricht naar de archeologische waarden. In de separate bijlage wordt hiervan een overzicht gegeven.
4. Voor de aansluiting op de A58 is in het stedenbouwkundig plan ruimte gereserveerd. Dit stedenbouwkundig plan heeft als onderlegger gediend voor het bestemmingsplan (plankaart). De ruimtereservering is door de gemeente bepaald. Het tracé van de Nansenbaan, welke inmiddels is aangelegd, is hierop afgestemd. Over de aansluiting op de A58 zal nog nadere afstemming plaatsvinden met de betrokken partijen. Gelet op het bovenstaande wordt een aansluiting op de A58 in ieder geval niet belemmerd door de situering van het crematorium.
5. Wordt voor kennisgeving aangenomen.
6. Wordt voor kennisgeving aangenomen, daar waar te verenigen met de functie van bedrijventerrein zal hiermee rekening gehouden worden.

Conclusie

De vooroverlegreactie onder punt 1 heeft geleid tot aanpassing van de toelichting.

De vooroverlegreactie onder punt 2 heeft geleid tot aanpassing van de regels.

V-2. Waterschap de Zeeuwse Eilanden

Brief van 20 augustus 2007, ontvangen 27 augustus 2007

Reactie

1. Opgemerkt wordt dat het plan niet duidelijk is over de buitenopslag van goederen en materialen mede omwille van de nagestreefde waterkwaliteit. Ervoor gepleit wordt, omdat dat voor de waterkwaliteit beter is, buitenopslag niet toe te staan. Bovendien is ingevolgde de Keur waterschap Zeeuwse Eilanden 2007, opslag van goederen en materialen binnen onderhoudsstroken langs oppervlaktewater verboden (zonder ontheffing van het waterschap). In verband met de lozing op het oppervlaktewater wordt aanbevolen het gebruik van uitlogende materialen te vermijden/te beperken en dit goed te borgen. Dit geldt eveneens voor het hergebruik van dakwater.
2. De bedoeling is dat particuliere terreinen zodanig worden ingericht dat overtollig regenwater tijdelijk op eigen terrein kan worden geborgen. Dat zal goed geregeld moeten worden door bijvoorbeeld het stellen van nadere eisen bij de gronduitgifte. Voorts wordt de aanbeveling gedaan in de regels te voorzien in de mogelijkheid om ook ten aanzien hiervan nadere eisen te stellen (bijv. in artikel 3.4.1.)
3. Opgemerkt wordt dat de afvalwatertransportleiding langs de spoorlijn, gelet op de diameter planologisch relevant is.
4. Omwille van de in het verleden door de gemeente aangegeven omvang van de waterberging voor het bedrijventerrein de Poel II van 29 hectare, wordt aanbevolen om in de waterparagraaf onderscheid te maken tussen de totale waterberging die wordt aangelegd binnen de grenzen van het gehele plangebied De Poel II en de waterberging die wordt aangelegd in het onderhavige plangebied. In de waterparagraaf wordt thans namelijk de indruk gewekt dat de waterberging voor het totale gebied 14 hectare bedraagt.
5. Het verdient aanbeveling om in het plan ruimte te reserveren voor opslag van maaisel en baggerspecie, vrijkomend bij het onderhoud van oppervlaktewater.
6. Er van uitgegaan wordt dat de in de tabel aangegeven onderhoudsstroken langs oppervlaktewater ook daadwerkelijk in acht genomen zullen worden.

7. Verzocht wordt om de in paragraaf 5.5 genoemde Keur waterbeheer te vervangen door de Keur Waterschap Zeeuwse Eilanden 2007.
8. Verzocht wordt om in paragraaf 5.5 de maten voor drooglegging en de ontwateringsdiepte te wijzigen in respectievelijke -2,30 m op 1,80 m.
9. Opgemerkt wordt dat het renvooi van de plankaart niet correspondeert met de bestemmingen met betrekking tot de bestemmingen Bedrijf en Groen.

Beantwoording

1. In het onderhavige bestemmingsplan is op dit punt aangesloten op het bestemmingsplan "De Poel II".
2. Deze aanbeveling is overgenomen in die zin dat bij de gronduitgifte hier rekening mee gehouden wordt;
3. De plankaart en de regels zijn op dit punt aangepast;
4. Met het waterschap is overeengekomen dat er 14 hectare water in het plan zou worden opgenomen. In werkelijkheid is voorzien in ruim 25 hectare waterberging.
5. Het plan biedt hier ruimte voor;
6. Dit worden daadwerkelijk in acht genomen en gebeurt thans reeds;
7. De toelichting is hierop aangepast;
8. De toelichting wordt hierop aangepast;
9. Het renvooi (aanduidingen) is hierop aangepast.

Conclusie

De vooroverlegreactie onder punt 7 en 8 heeft geleid tot aanpassing van de toelichting.

De vooroverlegreactie onder punt 3 heeft geleid tot aanpassing van de regels.

De vooroverlegreactie onder punt 3 en 9 heeft geleid tot aanpassing van de plankaart.

V-3. N.V. Nederlandse Gasunie

Brief van 13 september 2007, ontvangen 14 september 2007

Reactie

1. Verzocht wordt om op de plankaart de leidingen aan te geven die op de bij de vooroverlegreactie behorende kaart zijn opgenomen.
2. verzocht wordt om in artikel 9 (Leiding-Aardgasleiding) het aanlegvergunningstelsel uit te breiden met werkzaamheden teneinde een veilig en bedrijfszeker gastransport te waarborgen en de het gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving van de leidingen te beperken. Voor de toe te voegen werkzaamheden wordt in de vooroverlegreactie een voorstel gedaan.

Beantwoording

1. De plankaart is hierop aangepast;
2. Het aanlegvergunningstelsel is conform het voorstel uitgebreid.

Conclusie

De vooroverlegreactie onder punt 2 heeft geleid tot aanpassing van de regels.

De vooroverlegreactie onder punt 1 heeft geleid tot aanpassing van de plankaart.

Niet gereageerd:

- Kamer van Koophandel

Ambtshalve wijzigingen

Het plan is op de volgende punten ambtshalve gewijzigd:

1. Toegevoegd is hoofdstuk 7 "Handhaving". De daar op volgende hoofdstukken zijn vernummerd;
2. Ondergeschikte redactionele aanpassingen in de toelichting en regels.

10 GEWIJZIGDE VASTSTELLING

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 14 augustus 2008 zes weken ter inzage gelegen. Het ontwerpplan heeft conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) ter inzage gelegen. Doordat in de nieuwe wet de bestemmingsplanprocedure teruggebracht is naar een tijdsplan van 26 weken, zal in het eerste kwartaal van 2009 het crematorium kunnen starten met een aanvraag bouwvergunning. Dit in tegenstelling tot wanneer gebruik was gemaakt van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Tijdens de tervisie legging zijn twee zienswijzen ingediend, een door de provincie Zeeland en een door de N.V. Nederlandse Gasunie. Hieronder volgt een samenvatting van de zienswijzen met bijbehorende reactie.

Z-1. Provincie Zeeland

Samenvatting

De provincie Zeeland haalt in haar zienswijze de totstandkoming van het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 aan. Een van de doelstellingen is de bundeling van grootschalige en middelgrote kantoren op in het plan aangegeven locaties. Voor Goes is de stationslocatie aangewezen. In de Kadernota Wro en Uitwerking Kadernota Wro, vastgesteld door Provinciale Staten, is onder meer aangegeven dat de thema's en beleidsuitspraken in het Omgevingsplan als provinciaal belang worden aangemerkt.

Ingevolge artikel 3.1 van de voorschriften van het ontwerp zijn, op gronden met de bestemming "bedrijf" bedrijfsmatige activiteiten toegelaten worden voorzover deze voorkomen in de categorieën 1,2 en 3 van de staat van bedrijfsactiviteiten. Ter plaatse van de aanduiding woonwerkzone 2 worden dan ook bedrijfsactiviteiten toegelaten in de categorieën 1 en 2 van de staat bedrijfsactiviteiten, hieronder vallen ook kantoren (ten behoeve van openbaar bestuur). In de toelichting wordt vermeld dat binnen de bestemming bedrijf kantoren niet zijn toegestaan, dit spreekt elkaar tegen.

Het wordt opmerkelijk geacht dat een beschrijving in hoofdlijnen is opgenomen, terwijl het besluit ruimtelijke ordening 2008 deze mogelijkheid niet kent. Ingevolge artikel 5.1, sub c van de voorschriften is, op gronden met de bestemming "Maatschappelijk", ter plaatse van de aanduiding "kantoor" een kantoor, ten dienste van dan wel gelieerd aan de bestemming, toegelaten. Gezien de bestemmingsomschrijving in samenhang met de ruim geformuleerde begripsbepalingen, wordt een groot aantal verschillende functies binnen één bestemming mogelijk gemaakt. Zelfstandige kantoren zijn daarbij niet uitgesloten.

Uit een oogpunt van rechtszekerheid is het niet wenselijk verschillende begrippen te hanteren, zoals op de plankaart 'bebouwingsvlak' en in de voorschriften 'bouwvlak'.

Gezien de overwegingen acht men het ontwerp in strijd met het provinciaal belang. Men acht het noodzakelijk dat het ontwerp wordt aangepast en indien deze zienswijze niet volledig wordt overgenomen heeft men de intentie tot het geven van de aanwijzing zoals bedoeld in artikel 3.8, lid 6 Wro.

Beantwoording

Er wordt kennisgenomen van het standpunt van de provincie Zeeland inzake wat volgens hen aangemerkt kan worden als provinciaal belang.

De staat van bedrijfsactiviteiten is aangepast waarbij SBI-code 75, kantoren (ten behoeve van openbaar bestuur) komt te vervallen.

De beschrijving in hoofdlijnen is abusievelijk opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Deze is komen te vervallen.

Uit stedenbouwkundig oogpunt is ter plaatse van de gronden met de bestemming "Maatschappelijk" met de aanduiding "kantoor" een gebouw voorzien met een hoge architectonische uitstraling. De locatie kenmerkt zich als een markante plek langs de A58, waar de stad Goes zich kan manifesteren met representatieve bebouwing en brede maatschappelijke functies. De functie "kantoor" is niet noodzakelijk om op deze plaats toch invulling te geven aan het bovenstaande. Mede daarom is de aanduiding "kantoor" ter plaatse van de bestemming "Maatschappelijk" komen te vervallen. De gemeente werkt aan een visie op kantoren en kantoorlocaties en zal deze op een later moment bespreken met de provincie. Tevens wordt de zinsnede toegevoegd aan artikel 5.1 sub a "met dien verstande dat zelfstandige kantoren met een groter bruto vloeroppervlak dan 200 m² niet zijn toegelaten". De gemeente werkt aan een visie op kantoren en kantoorlocaties en zal deze op een later moment bespreken met de provincie.

Het begrip bebouwingsvlak is aangepast in bouwvlak.

Z-2. Gasunie

Samenvatting

Op de plankaart ontbreekt het volledige leidingstelsel. Er wordt verzocht de ontbrekende leiding alsnog op de plankaart aan te geven en hierover de dubbelbestemming "Leidingzone - gastransportleiding" te projecteren.

Er is geconstateerd dat paragraaf 5.7 van de toelichting nog niet is aangepast naar aanleiding van de vooroverlegreactie. De beschreven leiding in de toelichting heeft een diameter van 200mm. Afhankelijk van de inrichting van het onderhavige gebied dient eventueel een minimale bebouwingsafstand in acht genomen te worden van 7 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding.

Er is tevens geen aandacht geschonken aan de opmerking gemaakt tijdens vooroverleg inzake de eventuele verlegging van de leiding in het onderhavige gebied. Er zijn reeds gesprekken gevoerd over het eventueel wijzigingen van de 6"-leiding Z-567-05. Verzocht wordt om, hoewel er nog geen overeenkomst is bereikt over het nieuwe tracé, deze ontwikkeling reeds planologisch in te bedden middels het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid.

Beantwoording

De ontbrekende leiding is toegevoegd aan de plankaart en verwerkt in de toelichting. De bebouwingsafstand die in acht zal worden genomen bedraagt 4 meter.

Het nieuwe tracé is vooralsnog onbekend. Hierdoor zien wij ons niet genoodzaakt deze reeds planologisch in te bedden. Wanneer meer duidelijkheid bestaat over de te verleggen leiding, kan hiervoor een zelfstandig planologisch traject doorlopen worden.

Ambtshalve wijzigingen

- Aan artikel 5.1, sub a in de regels is "medische" toegevoegd en wordt eenmaal "educatieve" verwijderd;
- paragraaf 5.4 Archeologie in de toelichting is aangepast naar de laatste stand van zaken;
- aan het onderdeel "Welstandsnota" in paragraaf 2.3 van de toelichting is een zinsnede toegevoegd met betrekking tot het beeldkwaliteitsniveau van het crematorium.