

Bestemmingsplan "Binnenstad-Zuid"

Vastgesteld d.d. 15 juni 2006

Vastgesteld door de raad van de gemeente Goes bij besluit van

15 juni 2006

, voorzitter

, griffier

gemeente

Goedgekeurd

Ged. goedgekeurd

~~Goedk. onthouden~~

bij besluit van

Gedeputeerde Staten van Zeeland

van 16-01-2007 20

nr. 0700541/31 dir. RMW

voor dezen,

de directeur directie Ruimte, Milieu en Water

Goedkeuring is onthouden aan:

~~een deel~~ van de plan-
enkele delen kaart(en)

~~een deel~~ van de voor-
enkele delen schriften

zoals in het verslag gegeven

In werking getreden en
onherroepelijk geworden
op 22 maart 2007

TOELICHTING

Toelichting

behorende bij het bestemmingsplan "Binnenstad-Zuid" in de gemeente Goes

Inhoud

1. INLEIDING.....	5
1.1 Aanleiding.....	5
1.2 Opzet.....	7
2. BELEIDSKADER	9
2.1 Rijksbeleid	9
2.2 Provinciaal beleid	9
2.3 Gemeentelijk beleid.....	15
2.4 Conclusie	18
3 INVENTARISATIE EN ANALYSE	21
3.1 Historie.....	21
3.2 Plangebied en omgeving	22
3.3 Functionele opbouw van het gebied.....	25
3.4 Ruimtelijke opbouw van het gebied.....	27
3.5 Kwaliteiten, knelpunten, aandachtspunten en potentiële ontwikkelingslocaties..	30
3.5.1 Kwaliteiten	31
3.5.2 Knelpunten.....	31
3.5.3 Potentiële ontwikkelingslocaties	33
4 VISIE OP HET PLANGEBIED	37
4.1 Deelgebieden	37
4.2 Streefbeelden deelgebieden	37
4.2.1 Streefbeeld bouwplan I	37
4.2.2 Streefbeeld F. den Hollanderlaan.....	37
4.2.3 Streefbeeld M.A. de Ruijterlaan.....	38
4.2.4 Streefbeeld Zonnebloemstraat e.o.....	38
4.2.5 Streefbeeld Spoorzone	38
4.2.6 Streefbeeld Piet Heinstraat e.o.....	39
4.2.7 Streefbeeld Hollandiaplein e.o.....	39
4.3 Streefbeeld functies	39
4.3.1 Streefbeeld bedrijvigheid/voorzieningen.....	39
4.3.2 Streefbeeld wonen	40
4.3.3 Streefbeeld groen- en waterstructuur	40
4.3.4 Streefbeeld verkeer	41
5 MILIEU EN DUURZAAMHEID.....	45
5.1 Geluidhinder.....	45
5.2 Milieuhinder	45
5.3 Water.....	45
5.4 Bodemverontreiniging	48
5.5 Flora en Fauna	49
5.6 Externe veiligheid	49
5.7 Archeologie	55
5.8 Luchtkwaliteit.....	56
5.9 Duurzaam bouwen	57

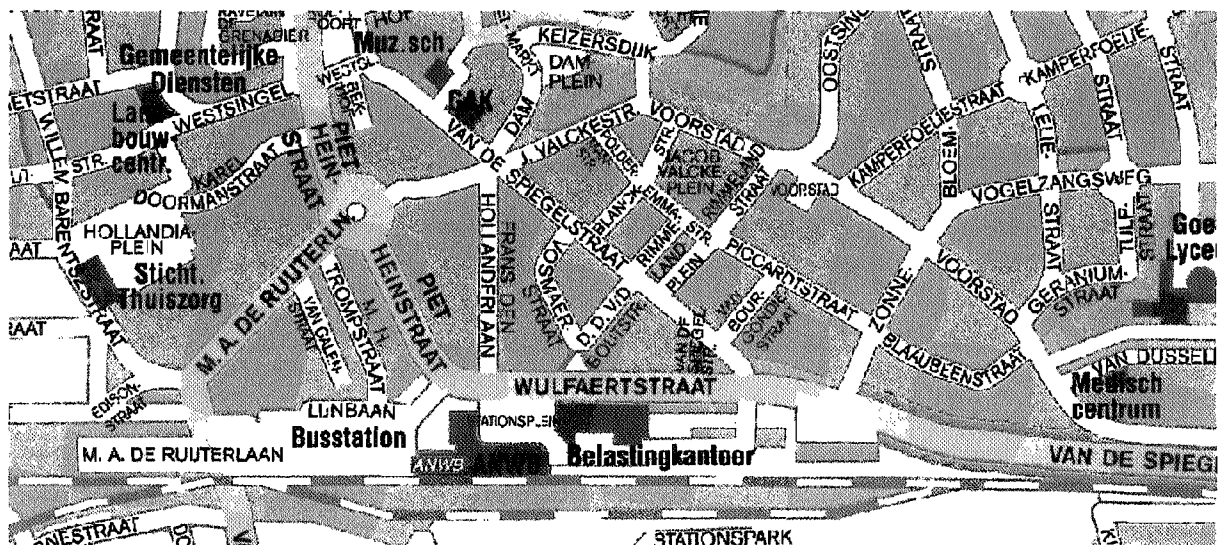
6.	JURIDISCHE VORMGEVING	59
6.1	Planvorm	59
6.2.	Toelichting op de bestemmingen	59
7.	HANDHAVING	56
8.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	59
9.	MAATSCHAPPELIJKE TOETSING EN OVERLEG.....	72
9.1	Maatschappelijke toetsing	72
9.2	Overleg	72

Bijlagen:

1. Resultaten artikel 10 Bro-Overleg
2. Raadsbesluit + raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan



Figuur 1: Ligging plangebied



Figuur 2: Straatnamenkaart

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op het zuidelijke deel van de binnenstad van Goes. In figuur 1 is het plangebied weergegeven. Het plan is het derde en laatste van een reeks van drie plannen voor de gehele binnenstad. De bestemmingsplannen Binnenstad-Centrum en Binnenstad-Noord maken ook deel uit van wat de binnenstad in ruime zin kan worden genoemd.

Momenteel is voor een groot deel van de Binnenstad-Zuid geen bestemmingsplan van kracht. Bouwaanvragen voor dit deel worden als gevolg hiervan enkel getoetst aan de bouwverordening. De in deze verordening opgenomen bebouwingsvoorschriften zijn echter summier. Ten aanzien van het gebruik van de gronden doet de bouwverordening in stedenbouwkundige ruimtelijke richting geen uitspraken. Dit betekent dat ruimtelijk en/of functioneel ongewenste ontwikkelingen, die wel voldoen aan de voorschriften van de bouwverordening, in het van een bestemmingsplan verstoken gebied niet te weren zijn. Voorliggend plan biedt een handvat om ontwikkelingen gericht te sturen en draagt daarmee bij aan het behoud van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van Binnenstad-Zuid.

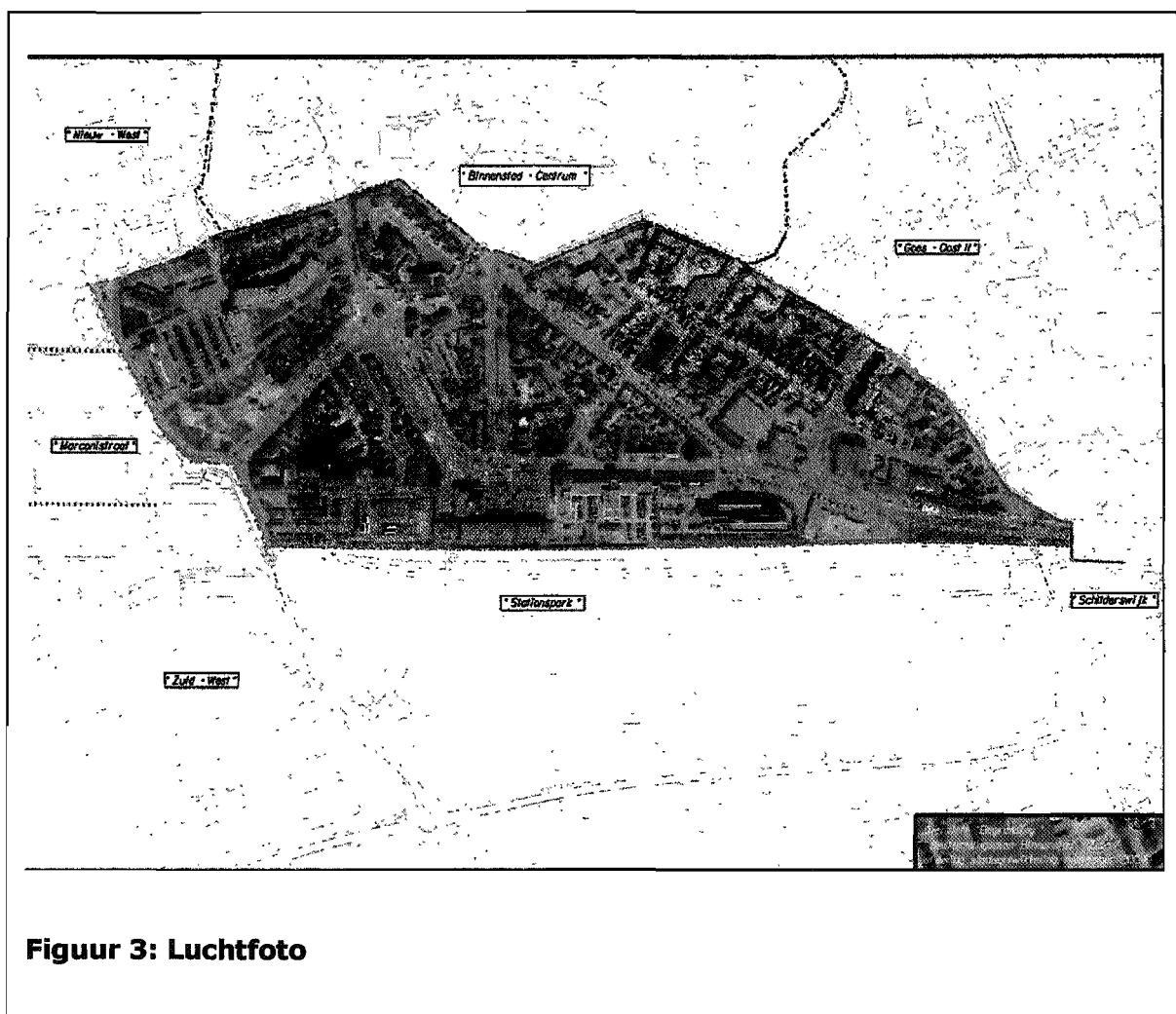
Voor de rest van het plangebied geldt dat er een aantal bestemmingsplannen van kracht zijn;

Het bestemmingsplan "Honderd Gemeten" dateert van 1975. In '89 heeft er een gebruiksherziening plaatsgevonden. Het bestemmingsplan "Bedrijven kern Goes" dateert van 1981. Deze plannen zijn inmiddels gedateerd en in de loop van de jaren door allerlei ontwikkelingen volledig achterhaald. Daarnaast zijn de maatschappelijke normen over wat in een bestemmingsplan vastgelegd dient te worden de afgelopen jaren in hoge mate gewijzigd; de in de vigerende plannen gehanteerde systematieken zijn inmiddels achterhaald. Verder vragen bovengenoemde ontwikkelingen om een doelmatige regeling.

Het bestemmingsplan Bekhof dateert van 1996, met daarin Stadspoort als belangrijkste element. Het bestemmingsplan Hollandiaplein is onlangs onherroepelijk geworden.

Omdat de gemeente Goes bij de actualisering van haar bestemmingsplannen terug wil gaan brengen, worden ontwikkelingsplannen zoals Bekhof en Hollandiaplein in het totale gebied meegenomen.

De binnenstad van Goes is door de veelheid aan functies niet alleen van betekenis voor de bewoners van deze gemeente, maar heeft ook een verzorgende taak voor een grote regio. De gemeente Goes wordt vanuit uiteenlopende motieven bezocht door een groeiende stroom bezoekers. Daarvan zijn de winkelfunctie en de horecafunctie de belangrijkste trekkers. Daarnaast is ook de historische belevingswaarde van de binnenstad een belangrijke factor. Zij vormt het decor en tegelijk een essentiële bestaansvoorwaarde voor de aantrekkingskracht die de binnenstad in toenemende mate uitoefent. Deze bijzondere waarden hebben onder meer erkenning gevonden in de aanwijzing van de binnenstad als beschermd stadsgezicht. Het plangebied Binnenstad-Zuid grenst direct aan het beschermd stadsgezicht. Het bestemmingsplan is gericht op het behoud van de monumentale en algemeen esthetische kwaliteit die het gebied van de Goese binnenstad nog te bieden heeft.



De gemeente is bij deze inhaalslag voornemens te komen tot het ontwikkelen van een integrale visie op de planologische ontwikkeling van elk plangebied. Er wordt hierbij gestreefd naar behoud van de eigen identiteit.

Het voorliggende plan betreft het zuidelijke deel van de binnenstad. Met de visie op het plangebied (hoofdstuk 4) geeft de gemeente aan welke ontwikkelingen zij binnen de periode van 10 jaar en binnen de marges van het reële, voor dit deel van de binnenstad gewenst acht. Om een visie te kunnen formuleren en een (voorontwerp)bestemmingsplan op te kunnen stellen, dient allereerst de uitgangssituatie in beeld te worden gebracht. Hoofdstuk 3 gaat derhalve in op de inventarisatie en analyse van het plangebied. Hieraan voorafgaand komt in hoofdstuk 2 het beleidskader aan de orde.

De bestemmingsplannen worden voorzien van een zogenaamde IMRO-codering, die inhoudt dat de bestemmingsplannen volledig digitaal uitgewisseld kunnen worden en (in de toekomst) ook door middel van internet raadpleegbaar kunnen zijn.

Onderbouwing plangrens

De zuidgrens van het plangebied is afgestemd op de grens van het bestemmingsplan "Stationspark". De noordgrens van Binnenstad-Zuid sluit aan bij de grens van het bestemmingsplan "Binnenstad-Centrum". Verder is aan de oost- en westzijde aangesloten bij resp. de grenzen van "Bedrijfsterrein Marconistraat" en "Goes-Oost". De afzonderlijke bestemmingsplannen zoals "Bekhof", "Bedrijven kernen Goes", "Honderdgemeten" en "Hollandiaplein" worden in het voorliggende plan meegenomen.

De plangrens loopt via de M.A. de Ruyterlaan, Piet Heinstraat, Westsingel, Van de Spiegelstraat, J. Valckestraat, Voorstad, via hart spoorlijn terug richting de M.A. de Ruyterlaan.

1.2 Opzet

Met de visie op het plangebied (hoofdstuk 4) geeft de gemeente aan welke ontwikkelingen zij, binnen de planperiode en binnen de marges van het reële, voor Binnenstad-Zuid gewenst acht. Om een visie te kunnen formuleren en een bestemmingsplan op te kunnen stellen, dient allereerst de uitgangssituatie in beeld te worden gebracht. Hoofdstuk 3 gaat derhalve in op de inventarisatie en analyse van het plangebied. Daarvoor komt, in hoofdstuk 2, het beleidskader, dat op voorliggend plan van toepassing is, aan de orde. Hoofdstuk 5 gaat in op de milieu- en duurzaamheidsaspecten van het plan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 de juridische vormgeving van het plan toegelicht. In hoofdstuk 7 komt handhaving aan bod. Tenslotte komen in de hoofdstukken 8 en 9 de economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke toesting /overleg aan de orde.

2. BELEIDSKADER

Het gewenste ruimtelijk-functionele toekomstbeeld dat voor de Binnenstad-Zuid wordt opgesteld, dient aan te sluiten op het bestaande beleid. In het volgende wordt kort ingegaan op de voor het plangebied relevante beleidsplannen.

2.1 Rijksbeleid

Nota ruimte; Ruimte voor ontwikkeling

De Nota Ruimte, vastgesteld door de ministerraad d.d. 23 april 2004, bevat het nationaal ruimtelijk beleid tot 2020, waarbij de periode van 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn. Het kabinet brengt de Nota Ruimte uit als kabinetsstandpunt (deel 3) van de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid. De beleidsvoornemens die hieraan ten grondslag liggen, betreffen de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening en het Tweede Structuurschema Groene Ruimte. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies die in Nederland ter beschikking staan. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen; versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke internationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

Het kabinet streeft naar basiskwaliteit voor steden en dorpen en de bereikbaarheid daarvan. Voor verstedelijking, economische activiteiten en infrastructuur gaat het Rijk uit van de bundelingsstrategie. Dit betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd tot stand komt, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden benut. Uitgangspunt is dat iedere gemeente voldoende ruimte wordt geboden om te voorzien in de natuurlijke bevolkingsaanwas en de lokaal georiënteerde bedrijvigheid. Gemeenten zijn niet verplicht (al dan niet volledig) gebruik te maken van deze mogelijkheid: afstemming in regionaal verband is wenselijk om te komen tot de juiste woonmilieutypen en locatiekeuzen, met name in relatie tot de woningbouwafspraken. Het is de verantwoordelijkheid van provincies en (samenwerkende) gemeenten om dit generieke ruimtelijke beleid uit te werken.

2.2 Provinciaal beleid

Streekplan Zeeland (september 1997)

Belangrijkste uitgangspunt van het nu nog geldende provinciale beleid voor de functies in het bebouwd gebied (woningen, bedrijven en infrastructuur) is het bundelingsprincipe. Daarbij wordt een indeling in drie categorieën gehanteerd: de stedelijke ontwikkelingszones, de dragende kernen en de woonkernen. Goes en de omringende kernen vormen de stedelijke ontwikkelingszone Goes. In de verdere ontwikkeling van Zeeland wordt door de provincie aan de ontwikkelingszones een centrale rol toegekend. Zowel voor de opvang van de bevolkingsgroei, het creëren van nieuwe werkgelegenheid als voor het in stand houden van het voorzieningenniveau, wordt een accent gelegd bij deze zones. Dit betekent dat de ontwikkelingszones als taakstelling hebben om te voorzien in een zodanige uitbreidingscapaciteit dat zij bovenlokale ontwikkelingen op bovengenoemde terreinen kunnen opvangen. Het streekplan beperkt zich tot het ruimtelijk beleid

op hoofdlijnen. De verdere invulling is een gemeentelijke verantwoordelijkheid. In dit kader dienen onder meer intergemeentelijke regiovisies voor de stedelijke ontwikkelingszones te worden opgesteld. Vervolgens worden de regiovisies ter goedkeuring voorgelegd aan Gedeputeerde Staten om tenslotte vastgesteld te worden als streekplanuitwerking.

Binnenstad-Zuid is een dynamisch gebied en is onderdeel van de stedelijke ontwikkelingszone. Binnenstad-Zuid heeft als centrumschil ook in regionaal verband een belangrijke functie. Deze zone is een samenhangend woon-werkcomplex waarin de verschillende functies op korte (fiets)afstand van elkaar liggen, ze zijn goed ontsloten met openbaar vervoer en hebben groeipotenties.

Streekplanherziening Woonvisie (18 maart 2005)

Op 12 november 2004 hebben Provinciale Staten de Woonvisie, Bouwsteen voor het Omgevingsplan, vastgesteld. Deze nota vormt een bouwsteen voor het op te stellen Omgevingsplan Zeeland, dat het huidige Streekplan in 2006 zal vervangen. Centraal in de Woonvisie staat de wens om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de wensen van de woonconsument. Door middel van een nieuwe werkwijze wordt ruimte gecreëerd om hier zoveel mogelijk aan tegemoet te komen. Deze nieuwe werkwijze is echter op onderdelen strijdig met het vigerende Streekplan Zeeland 1997. Om de nieuwe werkwijze zo spoedig mogelijk in te voeren, wordt een aantal uitgangspunten uit het huidige Streekplan herzien. De volgende uitgangspunten worden doorgevoerd:

1. Er wordt een vaste verhouding tussen stedelijke ontwikkelingszones, dragende kernen en overige kernen gehanteerd. Deze vaste verhouding heeft betrekking op de groei van de woningvoorraad. De verhouding stedelijke zones - dragende kernen - overige kernen voor de hele provincie bedraagt 50 - 20 - 30. Per regio is de vaste verhouding nader uitgewerkt. Voor De Bevelanden is de verhouding stedelijke ontwikkelingszone - overige kernen 70 - 30;
2. De prioriteitsvolgorde (herstructurering - inbreiding - uitbreiding) blijft van toepassing, maar zal voortaan worden geïmplementeerd door een vaste verhouding 50 - 50 te hanteren tussen inbreiding en uitbreiding. Dit betekent dat 50% van de nieuwbouwproductie van een gemeente binnen bestaand bebouwd gebied dient plaats te vinden;
3. Gemeenten bepalen in hoge mate zelf de omvang, spreiding en samenstelling van het bouwprogramma;
4. Het wordt mogelijk om in de overige kernen meer woningen te bouwen dan nodig zou zijn om de natuurlijke groei op te kunnen vangen;
5. De mogelijkheid om op basis van een structuurvisie het regionale programma te verruimen, komt te vervallen. Per knelpuntsituatie zal bezien moeten worden of ten behoeve van het project kan worden afgeweken van de reguliere woningbouwplanning en beleidsdoelen;
6. Unieke projecten moeten binnen de woningbouwplanning passen en zullen dus niet langer als een aparte categorie behandeld worden.

Partiële streekplanuitwerking stedelijke ontwikkelingszone Goes (juni 2003)

De gemeenten Borsele, Goes en Kapelle hebben samen met de provincie, een regiovisie opgesteld voor de gronden die deel uitmaken van de stedelijke ontwikkelingszone Goes. In deze partiële streekplanuitwerking worden de afspraken uit de regiovisie, zoals die gemaakt zijn tussen de gemeenten onderling en de gemeenten en provincie, door de provincie vastgelegd. De afspraken zijn opgedeeld in verschillende sectoren.

Bundeling

Binnen de stedelijke ontwikkelingszone Goes wordt de woningbehoefte geconcentreerd in de kernen Goes, Heinkenszand, 's-Gravenpolder en Kapelle-Biezeling. De in de komende jaren verwachte groei van het aantal inwoners als gevolg van migratie dient in deze kernen te worden opgevangen.

Programma

In het kader van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex) en de Actualisering Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (Vinac) heeft het Rijk uitvoeringsafspraken voor de verstedelijking tot het jaar 2005 (Vinex-convenanten) respectievelijk tot het jaar 2010 (Vinac-afspraken) gemaakt met provincies, kaderwetgebieden en voor wat betreft Vinex ook met gemeenten. Met betrekking tot de Vinac-afspraken was afgesproken deze te herijken in het jaar 2000/2001. In het regeerakkoord van 1998 is afgesproken nieuwe beleidsinzichten uit relevante nota's te betrekken bij de herijking. De herijking viel hiermee uiteen in twee componenten: een technische herijking op basis van de oorspronkelijke Vinac-afspraken en een beleidsmatige herijking op basis van de nieuwe beleidsinzichten. Beide vormden uitgangspunten voor de begin 2002 gemaakte intentieafspraken verstedelijking tot 2010 van het Rijk, met de twintig stedelijke regio's. De intentieafspraken gaan over wonen, milieu, gezondheid en veiligheid, werken, openbaar vervoer en infrastructuur en groen.

De intentieafspraken beoogden een overgang te bewerkstelligen van het beleid zoals vastgelegd in Vinex en Vinac en het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing 1 (ISV-1), naar het toen voorgenomen nieuwe beleid en de uitvoering daarvan op basis van definitieve verstedelijkingsafspraken, eveneens met de twintig stedelijke regio's.

In december 2004 is het convenant woningbouwafspraken 2005 tot 2010 door de provincie Zeeland getekend. Dit convenant heeft betrekking op de stedelijke regio Middelburg en Vlissingen en het Stedennetwerk Scheldemondesteden. De gemeente Goes maakt hier onderdeel van uit.

Het convenant bevat kwantitatieve afspraken inzake de woningbouw en de daarmee samenhangende voorzieningen.

Voor de provincie Zeeland (voor de stedelijke regio Middelburg en Vlissingen) stelt het Rijk een Bls-budget beschikbaar van € 5.839.983 voor de toevoeging van 3000 woningen aan de voorraad. De gemeenten Goes en Terneuzen hebben aangegeven aanspraak te willen maken op de bij de stedelijke regio Middelburg en Vlissingen vrijvallende Bls-middelen, door een deel van de opgave van Middelburg en Vlissingen te realiseren.

Kwaliteit

De lokaal aanwezige kenmerken in de stedelijke ontwikkelingszone Goes dienen aangegrepen te worden om een afwisseling tussen de woonmilieus te realiseren en de ruimtelijke kwaliteit van de ontwikkelingszone als geheel te versterken. In stedenbouwkundige ontwerpen, bestemmingsplannen en beeldkwaliteitsplannen dient gemotiveerd te worden op welke manier nieuwbouw of vernieuwbouw leidt tot een versterking van de lokale identiteit.

Herstructureringsopgave en monitoring

Om in te kunnen spelen op veranderingen in de vraag naar een bepaald type woning is het van belang dat er monitoring plaatsvindt van de ontwikkelingen op de woningmarkt. De toekomstige woningbehoefte binnen de stedelijke ontwikkelingszone Goes dient door middel van 'kleinschalige' plannen met een beperkte looptijd te worden ingevuld om voldoende flexibel te kunnen opereren op de woningmarkt.

Locaties en milieus

Voor het 'stedelijk' woonmilieu in de kern Goes zijn de volgende ruimtelijke randvoorwaarden opgesteld:

- functiemenging, behoud en versterking van het stedelijk milieu;
- grote differentiatie aan woonmilieus (omvang, prijs en doelgroep)
- uitbreidingen dienen qua schaal, aard en architectonische expressie op de stedelijkheid te worden afgestemd.

Bedrijvigheid

Uitgangspunt van het beleid is dat voor vestiging en uitbreiding van bedrijvigheid een voldoende aanbod aan bedrijfsterreinen van de juiste kwaliteit beschikbaar is. De bedrijvigheid van de gemeente Goes dient geconcentreerd te worden bij de stedelijke bedrijfsterreinen en kantoren/stationslocatie in de stad Goes en bij de lokale bedrijfsterreinen in de woonkernen. In het beleid voor detailhandelsvoorzieningen staat de positie van een sterk kernwinkelapparaat als onmisbaar element van een vitale binnenstad voorop. Een aantrekkelijk verblijfsklimaat, een goed vestigingsmilieu voor het midden- en kleinbedrijf (MKB) en mobiliteitsbeheersing vormen daarbij belangrijke overwegingen.

Verkeer

Gestreefd wordt naar een duurzaam veilige indeling en vormgeving van het wegennet volgens de principes van Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is opgebouwd uit drie grondbeginselen: streven naar functioneel gebruik, naar eenduidig gebruik en naar voorspelbaar gebruik. Voorbeelden hiervan zijn: het voorkomen van onbedoeld gebruik van het wegennet en het voorkomen van onzeker gedrag van verkeersdeelnemers. Uitgangspunt is een preventieve aanpak; maatregelen die nodig zijn om ongevallen en de kans daarop in de toekomst te vermijden.

Mobiliteitsbeleid:

Is gericht op het terugdringen van de groei van de automobiliteit. Met name daar waar concentraties van wonen, werken en voorzieningen in elkaars nabijheid zijn, is er draagvlak voor openbaar vervoer, wordt gebruik van de fiets gestimuleerd en bestaan kansen om het mobiliteitsbeleid gestalte te geven.

Recreatie

De toeristische bedrijvigheid en voorzieningen moeten zich kunnen ontplooiën op plaatsen die daarvoor het meest geschikt zijn. Dit zijn met name de gebieden waar sprake is van toeristische complexvorming. Hierbuiten kunnen individuele, meer of minder intensieve vormen van verblijfsrecreatie of dagrecreatie in/of aansluitend op steden of dorpen in een daarbij passende mate en aard worden toegestaan.

Behoud van de kwaliteit van bestaande dagrecreatieve voorzieningen door beheer en onderhoud is nodig. Differentiatie en verbreding van het aanbod is eveneens van belang. Het recreatieve medegebruik van natuur, water en landelijk gebied is een belangrijk bestanddeel van de dagrecreatieve voorzieningen in Zeeland. Het beleid is erop gericht de gebruiksmogelijkheden hiervan met inachtneming van de primaire belangen, optimaal te benutten en de diversiteit die hierbij bestaat in stand te houden. Kleinschalige recreatieve elementen zijn mogelijk voor zover deze geen of slechts in geringe mate beperkingen voor de primaire functies inhouden.

Waterpartijen

In Binnenstad-Zuid zijn er weinig tot geen oppervlaktewateren. Het water van de Veste, gelegen tegen het plangebied, is verankerd in de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht en het bestemmingsplan Binnenstad-Centrum.

Natuur

Het beleid is gericht op de bescherming en verdere ontwikkeling van natuurwaarden in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en op het behoud van de actuele natuurwaarden daarbuiten. Deze provinciale uitgangspunten zijn voornamelijk van toepassing op het buitengebied en praktisch niet voor een stedelijk gebied zoals Binnenstad-Zuid.

Landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden

Bij een afweging omtrent nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient aan de visueel-landschappelijke aspecten aandacht te worden besteed. Landschappelijke aspecten in de klassieke zin van het woord spelen in dit gebied niet.

Verder is het beleid gericht op het beschermen van cultuurhistorische waardevolle elementen en overblijfselen in het landelijk gebied en in de bebouwde omgeving en het behoud van het archeologisch erfgoed in de bodem.

Wonen en stedelijke vernieuwing

In de nota "Wonen en stedelijke vernieuwing" is het woningbouwprogramma 2000-2010 opgenomen. Hierin is de opgave voor de nieuwbouw gekwantificeerd en wordt het kader aangegeven waarbinnen die opgave kan worden gerealiseerd. Het woningbouwprogramma sluit aan op de beleidslijnen uit het "Streekplan Zeeland".

In het provinciaal woningbouwprogramma wordt de uitbreidingsbehoefte 2000-2010 voor de ontwikkelingszone Goes geraamd op 2217 woningen. Dit komt neer op gemiddeld 222 woningen per jaar. Er is geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende kernen in de ontwikkelingszone. Het uitgangspunt is om het aantal toe te delen woningen te baseren op de natuurlijke groei.

Omgevingsplan Zeeland (toekomstig provinciaal beleid)

Op dit moment vindt er een herziening plaats van het streekplan van de provincie Zeeland. In mei 2004 is er een discussienota 'Koersen voor onze omgeving' verschenen. Dit is de eerste stap op weg naar het eerste Omgevingsplan Zeeland. In het Omgevingsplan Zeeland wordt het provinciaal beleid voor ruimtelijke ordening, milieu en water, alsook het sectorbeleid voor natuur, landschap en wonen geïntegreerd. Het plan wordt de wettelijke opvolger van het streekplan Zeeland, het milieubeleidsplan Groen Licht en het waterhuishoudingsplan Samen Slim met Water.

De discussienota is een verkennende nota die de problematiek schetst en beleidsrichtingen aanreikt. De nota maakt duidelijk waar de provincie over gaat en waar niet en verkent binnen die randvoorwaarden beleidsruimte en beleidsopties. Op diverse plaatsen wordt stelling genomen of worden verschillende mogelijke beleidsvarianten naast elkaar gezet.

De discussienota geeft géén volledig overzicht van alle aspecten van het provinciaal omgevingsbeleid. De bestaande plannen zijn nog volop in uitvoering en grote delen van deze beleidsuitvoering worden ook tijdens en na de discussie voortgezet. Alleen op onderwerpen die sturend zijn en waar op hoofdlijnen beleidskeuzes nodig zijn, wordt in de discussienota ingegaan. In juli 2005 is het voorontwerp vastgesteld.



Figuur 4: Foto "Ravelijn de Grenadier"



Figuur 5: Foto "Lijnbaan"

2.3 Gemeentelijk beleid

Woningbouwplanning

Inwoners

Het aantal inwoners in de binnenstad is relatief gezien minder groot dan in de andere woonwijken van de gemeente Goes. In 2003 bedroeg het aantal inwoners 2005 personen en in 2004 bedroeg het aantal inwoners 1987 personen.

Woonomgeving

Het merendeel van de bebouwing in het plangebied bestaat uit eengezinswoningen. Naast de eengezinswoningen liggen er een aantal appartementencomplexen in het plangebied. De grootste appartementencomplexen in de koopsector (dure sector) zijn gelegen in de v.d. Spiegelstraat en aan het Hollandiaplein. In de Karel Doormanstraat is ook een appartementencomplex gelegen. Dit is een complex waar voornamelijk ouderen wonen. De woningen in dit complex zijn zowel koop- als huurwoningen. De huurwoningen zijn eigendom van de corporatie (Regionale Woningbouwvereniging Samenwerking, kortweg RWS). In de Zonnebloemstraat is een aantal appartementen boven een makelaarskantoor en een garage gevestigd.

In de v.d. Spiegelstraat, D.D. Boutstraat en in de Wulfaertstraat zijn enkele huurwoningen tussen de koopwoningen gesitueerd. Het merendeel van de woningen is echter te vinden in het particuliere koopsegment. De huidige verhouding tussen huur en koop is 20:80. Voor een centrumgebied is dit landelijk gezien aan de hoge kant, veelal geldt een verhouding van 35:65.

Het plangebied kent met name een woonfunctie, toch zijn er ook een aantal andere functies in het gebied aanwezig. Zo is het hoofdkantoor van de thuiszorg in de Willem Barentzstraat gevestigd en zijn een tweetal scholen in het gebied aanwezig. Deze functies voegen een meerwaarde toe aan het wonen en het behoud van deze functies verdient dan ook de voorkeur.

Het gebied is goed ontsloten. Inwoners en bezoekers die per trein in de stad aankomen, kunnen vervolgens hun reis per fiets, bus of te voet voortzetten. Het centrum is in de buurt en alle voorzieningen zijn op loopafstand te bereiken.

Doelgroepen

Een aandachtspunt is het groeiend aantal ouderen dat op zoek is naar een geschikte woning. In het kader van het regionale spreidingsplan wonen en zorg moet hierop worden geanticipeerd. In dit plangebied streven wij ernaar door middel van het bouwen of verbouwen van bestaande woningen tot levensloopbestendige woningen, meer ouderen te kunnen huisvesten. Niet onbelangrijk vinden wij ook de doelgroep jongeren. Zowel starters als studenten hebben het in de Goese woningmarkt, vanwege de prijsstelling, niet eenvoudig. Levensloopbestendige woningen zijn woningen die vanwege de externe en interne toegankelijkheid in principe geschikt zijn voor bewoning in alle levensfasen. Deze woningen zijn bewoonbaar voor jongeren, senioren en mensen met een handicap, maar bovendien voldoet de woning aan aanvullende eisen. Als nieuwbouwnorm geldt het consumentenkeurmerk (Woonkeur). Deze woningen zijn kwalitatief veelal dermate uitgerust dat zij vanwege de prijs voor, in ieder geval, de meeste studenten onbetaalbaar zijn. Deze doelgroep is met name aangewezen op bestaande, niet aangepaste, bovenwoningen.

Woningbouwplanning

De woningbouwplanning is een jaarlijks terugkomend proces. Het is een belangrijk monitorings- en sturingsinstrument geworden. In dit kader wordt dit ingezet ten

behoefte van de transformatieopgave in dit plan. Met name de laatste twee jaren is de aandacht gericht op de kwalitatieve opgaven. In verband met de verstedelijkingsafspraken van december 2004 is het accent nu echter verschoven naar de kwantitatieve opgaven. Dit impliceert echter niet dat geen oog zou zijn voor kwaliteit. Het duurzame karakter van de woning heeft zeker de aandacht. In de woningbouwplanning komt dit tot uitdrukking. Ook is aandacht voor de toenemende vraag naar huurwoningen. De toename van de vraag naar huurwoningen ligt waarschijnlijk aan de toename van ouderen die over het algemeen de voorkeur uitspreken voor huurwoningen. Ook speelt de economische situatie een rol. Anticiperen op de economie is lastig, anticiperen op de vraag naar huurwoningen is een meer solide basis.

Conclusie woningbouw

We kunnen concluderen dat het merendeel van de woningen in het plangebied koopwoningen zijn. De verhouding huur/koop bedraagt 20:80. Dit is landelijk gezien aan de hoge kant. Ook de toenemende vraag naar huurwoningen vraagt om een andere verhouding. Bij eventuele wijzigingen c.q. toevoegingen gaat dan ook de voorkeur uit naar huurwoningen voor de doelgroepen van beleid, zoals ouderen, starters en studenten. Gelet op de ligging van het gebied ten opzichte van het station en de aanwezige voorzieningen in het gebied biedt dit plangebied voor een brede doelgroep mogelijkheden, zodat dit zeker tot de mogelijkheden behoort.

Groenstructuurplan 2003-2012 (vastgesteld d.d. 15 april 2004)

In het groenstructuurplan wordt gestreefd naar het waarborgen en verhogen van de kwaliteit van het woon-, werk- en leefmilieu in de gemeente Goes door het versterken van de groenstructuur. Het plan vormt een lange-termijn-visie op de gewenste ontwikkelingen van het groen in de bebouwde kom. Binnen de kernen achten de gemeenten het van belang dat elke wijk voorzien is van groenelementen. Deze zullen in de stad meer het karakter hebben van parkjes. In de stad Goes is het van belang structuur aan te brengen in de groenelementen die in de woonwijken liggen. Het groene netwerk dat hierdoor ontstaat, kan de structuur van de stad of het dorp zichtbaar maken. Tevens kunnen de groenelementen, doordat zij met elkaar in verbinding staan, een leefgebied vormen voor planten- en diersoorten in het stedelijk gebied. De gemeente streeft ernaar om de stedelijke groenstructuren zoveel mogelijk aan te laten sluiten op de groenstructuur in het landelijk gebied. Hierdoor ontstaat één samenhangende (ecologische) groenstructuur in de ontwikkelingszone. In dit kader zullen de gemeenten in de ontwikkelingszone ervoor waken dat verdichting of herstructurering van stedelijk gebied ten koste gaat van de groenstructuur ter plaatse.

Leefmilieuverordening

In februari 2003 is de herziening vastgesteld van de oudere leefmilieuverordening. Deze herziening was noodzakelijk omdat er voor een deel van Binnenstad-Zuid nog geen bestemmingsplan is. De leemte die hierdoor ontstaat kan het beginpunt vormen van ongewenste ontwikkelingen in de betreffende wijken die het woon-werkmilieu schaden. Voor de betreffende stadsdelen geldt nog onverkort het beleidsuitgangspunt van beteugeling van vormen van horeca die de leef- en werkomgeving (kunnen) bedreigen. Voorop is dat nachthoreca. De ervaring leert dat naarmate de horecafunctie meer draait om het gebruik van drank in combinatie met openstelling tot ver in de avond en nacht, de relatie met de woon- en werkomgeving problematischer wordt. De artikelen 1 t/m 8 uit de leefmilieuverordening zijn hierop van toepassing.

Welstandsnota Goes (vastgesteld d.d. 7 november 2001)

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 gebiedsomschrijving van het desbetreffende deelgebied waarop de bouwaanvraag van toepassing is te worden gehanteerd. Voor Binnenstad-Zuid zijn met name hoofdstuk 2 "Historische linten Goes" en hoofdstuk 12 "Grootschalige objecten en voorzieningen" van toepassing.

Beleidsplan duurzaam bouwen van de gemeente Goes

In dit beleidsplan is gestalte gegeven aan de wijze waarop de gemeente Goes wil omgaan met duurzaam bouwen en uiteindelijk integrale woningkwaliteit. In het kader van duurzaam bouwen heeft de gemeente het Zeeuws Convenant Integrale Woningkwaliteit ondertekend. Dit beleidsplan betreft een verdergaand voorstel.

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 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' (2001).

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 bewust gekozen voor een integrale benadering van alle mobiliteitsdeelnemers op basis van geografische indeling, waardoor de visie overzichtelijk aanschouwelijk is gemaakt.

2.4 Toetsing beleidskaders

In navolging van het provinciale ruimtelijke beleid is het gemeentelijke beleid voor het zuidelijke deel van de binnenstad van Goes hoofdzakelijk conserverend van aard. Getracht wordt de bestaande identiteit van Binnenstad-Zuid te behouden. De kernbegrippen zijn kwaliteit en kwaliteitsverbetering, waarbij duurzaamheid nagestreefd wordt. Dit houdt het volgende in:

- Ten aanzien van de woonfunctie blijkt dat bij nieuwe ontwikkelingen in Binnenstad-Zuid de nadruk zal liggen op het bouwen van levensloopbestendige woningen.
- De positie van een sterk kernwinkelapparaat staat voorop als onmisbaar element van een vitale binnenstad.
- De bedrijvigheid van de gemeente Goes dient geconcentreerd te worden bij de stedelijke bedrijfsterreinen en kantoren/stationslocatie in de stad Goes en bij de lokale bedrijfsterreinen in de woonkernen.
- Voor het groen in de binnenstad wordt behoud en versterking van de bestaande groenstructuur voorgestaan.
- Kleinschalige recreatieve elementen zijn mogelijk voor zover deze geen of slechts in geringe mate beperkingen voor de primaire functies inhouden.
- Ten aanzien van verkeer wordt gestreefd naar een duurzaam veilige indeling en vormgeving van het wegennet conform de principes Duurzaam Veilig.
- Natuurwaarden, zoals de Vesten, dienen beschermd en waar mogelijk versterkt te worden.
- Gestreefd wordt naar het beschermen van cultuurhistorische waardevolle elementen en overblijfselen en het behoud van archeologisch erfgoed in de bodem.

Koepoort werd gedempt, vond er stadsuitleg buiten de vesten plaats. Als eerste ontstond er bebouwing aan de Koepoortsingel, later de Van de Spiegelstraat, tussen Stationsstraat en toenmalige Bekhof in. Voor de bouw van vier arbeiderswoningen in 1872 tekende de woningbouwvereniging "Help U Zelfen". In 1879 volgden daar nog vijf van dergelijke woningen. Deze gang van zaken is te beschouwen als de uitvoering van het eerste bestemmingsplan voor stadsuitbreiding, nog voor de inwerkingtreding van de Woningwet 1901.

De woningbouwvereniging bleef actief en bouwde op meerdere plaatsen in de loop der tijd woningen voor arbeiders, bijvoorbeeld aan de Heernisseweg en aan de Westsingel. Een particulier initiatief kwam van J.C. van der Peijl, eigenaar van de timmerfabriek La Vitesse, gevestigd aan het toenmalige Bekhof, die twee complete straten liet bouwen, de M.H. Trompstraat en de Van Galenstraat.

In de jaren 1917 en 1918 kwamen de eerste officiële bestemmingsplannen, voorbereid door de gemeentearchitect Rothuizen en vastgesteld door de gemeenteraad, tot stand. Het Bouwplan I en het Bouwplan II. Zij omvatten het gebied, grosso modo begrensd door de Voorstad en de Frans den Hollanderlaan. De gemeente kocht de gronden aan, maakte ze bouwrijp om ze vervolgens aan woningbouwverenigingen en particulieren door te verkopen. Rond 1924 waren deze zo goed als volgebouwd. Grenscorrecties met de gemeente Kloetinge waren daarvoor noodzakelijk. In latere jaren volgden nog plannen voor de Westkant van Goes. Na de Tweede Wereldoorlog volgden plannen voor opnieuw de oostkant en de westkant van Goes. In de jaren zestig volgden Goes-Zuid en in de jaren zeventig de Goese Polder, waardoor de gehele oude binnenstad omgeven was door nieuwe bebouwing.

Het bestemmingsplan Binnenstad-Zuid omvat de eerste planmatige uitbreiding van Goes. Eeuwenlang was het poelgebied geweest, waar moernering had plaats gevonden en vooral veeteelt was bedreven. Het is de spoorlijn geweest, die de stoot gaf tot bebouwing van het in het bestemmingsplan begrepen gebied.

3.2 Plangebied en omgeving

Dit plan beslaat het zuidelijke deel van de binnenstad, gelegen tussen de veste en de spoorlijn. De komst van de spoorlijn is zowel functioneel als voor een deel ruimtelijk bepalend geweest voor de ontwikkeling van Goes en Binnenstad-Zuid in het bijzonder.

Het bestemmingsplan Binnenstad-Zuid behelst een gebied van ongeveer 24 ha en vormt samen met Binnenstad-Centrum en Binnenstad-Noord (in ruime zin) de binnenstad van Goes. Waar in Binnenstad-Centrum voornamelijk de compactere historische bebouwing en winkels het straatbeeld bepalen, is Binnenstad-Zuid veel meer te karakteriseren als een woongebied. Daarnaast komen ook grote objecten en voorzieningen voor. Binnenstad-Zuid was het gebied waar de eerste planmatige uitbreiding buiten de grenzen van de oude binnenstad gebouwd werd. De direct rond de binnenstad gelegen Westsingel, Westwal, Piet Heinstraat en Wulfaertstraat vormen het overgangsgebied tussen het centrum en de latere uitbreidingswijken. In het functioneren en het beleven van de stad neemt deze 'schil' een zeer belangrijke positie in. Niet alleen vormt het een uitwisselingszone tussen de verschillende stadsdelen, het vormt ook een visitekaartje van de stad. De schil presenteert de binnenstad en vormt de directe toegang hiertoe. Het gebied kent een multifunctionele invulling. Functies die in het verleden geen plaats konden vinden in de binnenstad zijn hier neergestreken. Ten zuiden van het plangebied wordt, aan de overkant van het spoor, de structuur van grootschalige objecten voortgezet in het Stationspark. Fysieke relaties met de overzijde van het spoor worden gevormd door de M.A. de Ruijterlaan, de Voorstad en de voetgangerstunnel onder het spoor. Het stationsgebied heeft een belangrijke

functie als één van de centrale entrees van de stad. Tevens is het één van de belangrijkste gebieden waar de verwachte groei van Goes als centrum van zakelijke dienstverlening vorm en inhoud moet gaan krijgen. Samen met het Marconiterrein, het aanliggende deel van de centrumschil en de kantorenlocatie ten zuiden van de spoorweg, vormt deze locatie het gebied waar een grote ruimtelijke en economische uitdaging ligt. Aan de oostzijde grenst het gebied aan de (woon-)bebouwing van Goes-Oost, welke in bepaalde mate een zekere verwantschap kent met het plangebied.



LEGENDA:

- 1: Masterplan binnenstad
- 2: Draaischijf/centrumschil
- 3: Infrastructuur van de stad
- 6: Kantoorlocatie Stationspark
- 7: Ontwikkeling bedrijventerrein De Poel II
- 8: Ontwikkeling woongebieden Ouverture en Aria
- 10: Groenstructuur stad Goes

Figuur 8: Binnenstad-Zuid als "centrumschil"

3.3 Functionele opbouw van het gebied

De centrumschil, als overgangszone tussen de binnenstad en de rest van Goes, is van grote betekenis in de representatie van de binnenstad. De schil biedt plaats aan woningen, kantoren en 'lichte' vormen van bedrijvigheid. In figuur 8 is weergegeven wat er met centrumschil wordt bedoeld.

Samen met het Stationspark aan de overzijde van het station maken de kantoren in Binnenstad-Zuid onderdeel uit van het kantoorgebied ten zuiden van de binnenstad. Onder de hoofdwegen vallen de M.A. de Ruijterlaan, de Wulfaertstraat, V.d. Spiegelstraat, en de Piet Heinstraat en in mindere mate de Frans den Hollanderlaan. Langs de hoofdwegen bevinden zich grote objecten zoals het station, het kantoor van de Belastingdienst, garage Van Strien en het in aanbouw zijnde nieuwe stadskantoor. Een groot complex in het plangebied is de Stadspoort. Hier zijn op de onderste verdieping(en) overwegend kantoren gevestigd, terwijl de bovenverdieping(en) over het algemeen bestemd zijn voor woningen.

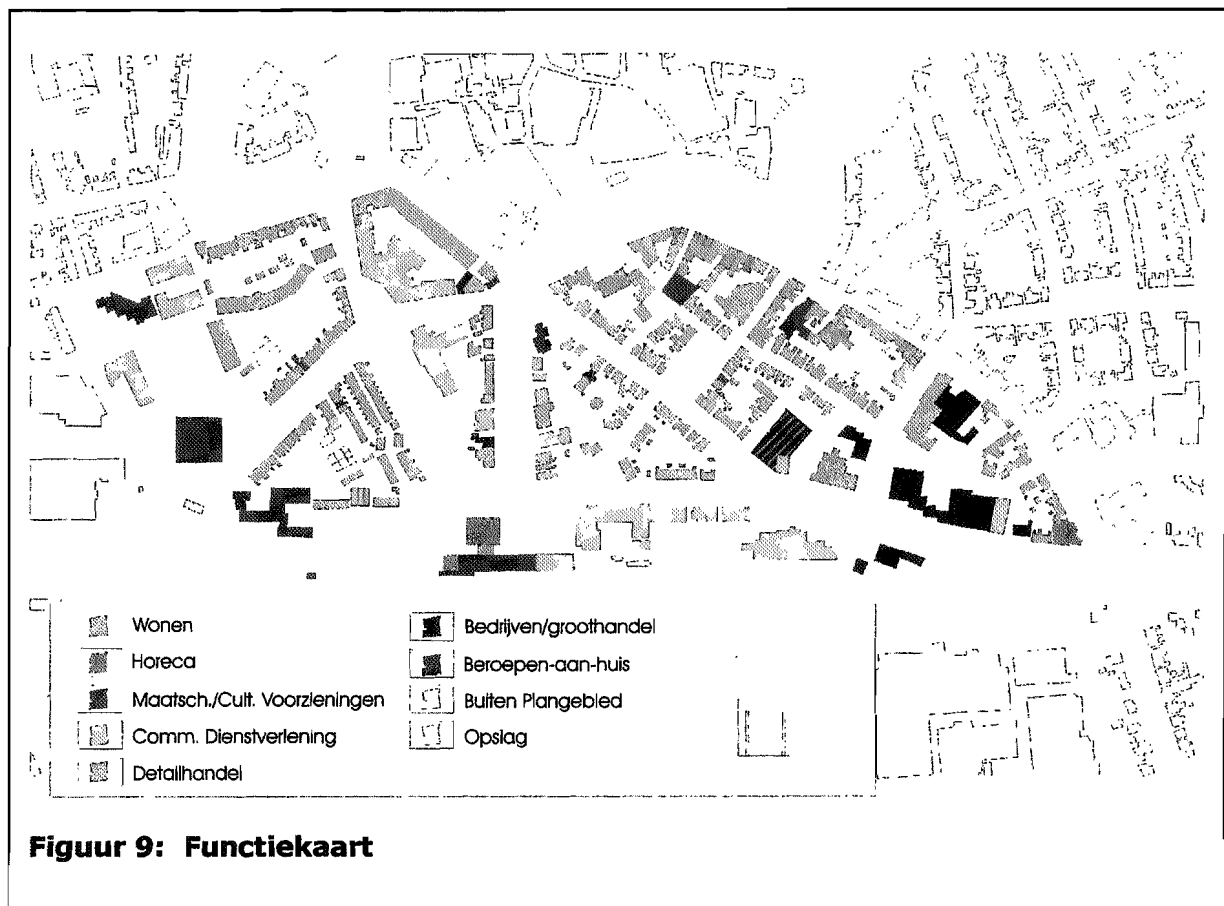
De woonfunctie is geconcentreerd op twee plaatsen. De eerste is de woonbebouwing tussen de Voorstad en de Frans den Hollanderlaan die planmatig toegevoegd is aan vroegste bebouwing buiten de stadsvesten en nu als geheel een rustig woonklimaat vormt. De tweede zijn de woningen die zich langs een aantal hoofdwegen in het westelijke deel van het plangebied bevinden. Deze woningen zijn begin 20^e eeuw gebouwd als arbeiderswoningen.

Bedrijvigheid is in dit gebied onder meer te vinden in de vorm van twee garages / autobedrijven en een benzineverkooppunt (resp. VNG-categorie 2 en 3.2), die allen gevestigd zijn in de zuidoosthoek van het plangebied. Het gaat hier om voormalige herstructureringsprojecten van eind jaren '70 / begin '80. Het tankstation tussen op de kavel V.d. Spiegelstraat 73 is tevens een LPG-station (VNG-categorie 3.2). Er is al jaren een discussie gaande over dergelijke stations in de nabijheid van woningen.

De functie detailhandel komt weinig voor aan de hoofdstraten. Deze is met name te vinden aan de Voorstad, dichtbij de ingang van de binnenstad en is gevestigd in kleine panden. Enkele grotere winkels zijn rond het aansluitpunt van de V.d. Spiegelstraat en de Zonnebloemstraat, en dus buiten het kernwinkelgebied, gevestigd.

Bij de horeca is er een tweedeling zichtbaar. Enerzijds zijn er de kleinschalige objecten aan het 'besloten' eerste deel van de Voorstad, dicht bij het centrum en de woningen. Anderzijds zijn er de grotere restaurants en het hotel aan zuidrand van het gebied.

Een concentratie van functies met maatschappelijke doeleinden is gelegen rondom het Hollandiaplein, met o.a. een kantoor voor zorg- en dienstverlening, school 'de Tweern', het nieuwe stadskantoor en huisvesting t.b.v. het CWI.



Figuur 9: Functiekaart

3.4 Ruimtelijke opbouw van het gebied

Bebouwingsstructuur

Het plangebied Binnenstad-Zuid kenmerkt zich door een verscheidenheid in stedenbouwkundige structuren. Het algemeen beeld van het plangebied is dat van een transitiegebied. Hierin zijn de invloeden van schaalvergroting en functieverandering ten oosten van de F. den Hollanderlaan duidelijk merkbaar. Daarin wordt de huidige kleinschalige bebouwing gaande weg vervangen door grootschaligere stedelijke bebouwing.

Stratenpatroon

Uit het huidige stratenpatroon en straatprofielen van Binnenstad-Zuid is de ontwikkeling van het gebied door de jaren heen goed af te lezen. In de straten kan onderscheid gemaakt worden in de oude uitlopers van de binnenstad, de spoorontwikkeling, de straten voortkomend uit de eerste uitlegplannen buiten de veste, en de naoorlogse doorbraken.

- De oude uitlopers uit de binnenstad zijn de Voorstad en de M.A de Ruyterlaan en worden begeleid door een kleinschalige en continue, veelal gevarieerde bebouwingswand. Met name de Voorstad heeft nog het karakter van een (verdicht) lint. De M.A de Ruyterlaan is opvallend ruim van opzet.
- Met de spoorontwikkeling zijn de F. den Hollanderlaan en de Van de Spiegelstraat aangelegd. Deze straten hebben een monumentaal profiel. Zij zijn zeer ruim en worden begeleid door representatieve bebouwing, waaronder villa's. De straatwand is half-open. Met name de grote elementen staan in een ruimere setting.
- In de eerste planmatige uitleg buiten de veste is het gebied tussen de Van de Spiegelstraat en de Voorstad ontstaan. Hier is sprake van een redelijk fijnmazig stratenpatroon en een intiem en besloten straatbeeld. De hoofdrichting komt voort uit de richting van de v.d. Spiegelstraat en Voorstad.
- Na de tweede wereld oorlog zijn een aantal straatpatronen doorbroken. Voorbeelden hiervan zijn de Piet Heinstraat en de Zonnebloemstraat.

Thans vormen de Piet Heinstraat-Wulfaertstraat-v.d. Spiegelstraat en de M.A. de Ruyterlaan de belangrijkste doorgaande routes. Deze profielen zijn over het algemeen ruim van opzet.

Zichtlijnen

De meest nadrukkelijke zichtlijnen in het gebied bevinden zich ter plaatse van de hoofdstraten zoals de Van de Spiegelstraat, de Wulfaertstraat en bij de spoorlijn. Objecten zoals het nieuwe stadskantoor en de Stadspoort vormen de aanzet tot een nieuwe stedelijke structuur en voegen een element toe aan de bestaande zichtlijnen. Naast zichtlijnen zijn ook zichtvelden belangrijk (figuur 10). Voorbeelden hiervan zijn het zicht op de Veste vanuit het kruispunt Van de Spiegelstraat F. den Hollanderlaan en langs de Voorstad. Een tweede zichtveld bevindt zich langs de openheid van het gebied richting de spoorzone.

Openbaar en niet-openbaar

De belangrijkste openbare ruimten ('pleinen') zijn de Lijnbaan, het Stationsplein en het Hollandia-plein. Ook het groene Rimmelandplein komt duidelijk naar voren. Op straatniveau zijn er vrijwel in het gehele gebied voortuinen grenzend aan de openbare ruimte, wat zorgt voor een geleidelijke overgang. Langs de Voorstad en de recent gerealiseerde grootschalige objecten ontbreekt deze overgang grotendeels. Opvallend is dat aan de binnenzijde van veel bebouwingsblokken zich grotere private ruimten bevinden. Binnen deze ruimten is verkeersdoeleinden de voornaamste functie. Dit vermindert de parkeerdruk van motorvoertuigen in de straat.



Voor- en achterkantoriëntatie

Achterkantsituaties aangrenzend aan de openbare ruimte komen in het gebied op een aantal plekken voor. Deze plekken concentreren zich langs de naoorlogse doorbraken. Vooral de situatie met veel achterzijden nabij de Blaauweenstraat geeft een negatief beeld. Deze zal met een eventuele herstructurering van de kavel Van Strien meegenomen worden. Enkele andere plekken met achterzijdes aan de openbare ruimte liggen aan de Piccardstraat (nabij de Zonnebloemstraat), het Hollandiaplein, aan de Karel Doormanstraat en aan de Piet Heinstraat (kavel Pik).

Korrelgrootte

Gelet op de korrelgrootte zijn er een aantal gebieden te onderscheiden die duidelijk van elkaar verschillen. Zo zijn er gebieden met grootschalige objecten en voorzieningen, maar ook gebieden waar de schaal veel kleiner is. De grootschalige objecten hebben zich met name bij de naoorlogse doorbraken langs de hoofdverkeersassen ontwikkeld. De grote objecten betreffen veelal commerciële dienstverlening of voorzieningen. Hierbij is tevens een aantal kantoorverzamelgebouwen langs het spoor.

De gebieden binnen het raamwerk van de hoofdontsluiting zijn kleinschaliger van korrel en opbouw. Deze gebieden bestaan voornamelijk uit woonbebouwing.

De straten die zijn ontstaan met de aanleg van het spoor hebben over het algemeen een middelgrote korrel. Met name de F. den Hollanderlaan kent een gemêleerde opbouw, waarbij de middelgrote bouwmassa's het ruimtelijk beeld bepalen.

Verkeersstructuur

Autoverkeer

Binnen het plangebied zijn een aantal gebiedsontsluitingswegen aanwezig. In oost-westelijke richting zijn dit (een deel van) de Van de Spiegelstraat, de Wulfaertstraat en de Piet Heinstraat. Ook de M.A. de Ruijterlaan en gedeeltes van de Willem Barentzstraat en Zonnebloemstraat zijn 50 km/u wegen. Deze laatste twee vertakken zich tot erftoegangswegen waarmee de rest van het gebied ontsloten wordt.

De gebieden binnen het raster van de gebiedsontsluitingswegen worden verder ontsloten via erftoegangswegen. Ten oosten van de Frans den Hollanderlaan vindt dit in een overwegend rechthoekige structuur plaats. Deze rechthoekige structuur van woonstraten is geënt op de Van de Spiegelstraat. De overige woonstraten in het westelijk deel van het plangebied kennen een minder eenduidige structuur. Enkele straten hier lopen dood. In het gehele plangebied komen op diverse plaatsen éénrichtingssituaties voor.

Parkeren

In het plangebied is een aantal belangrijke openbare parkeervoorzieningen van formaat te vinden. Naast een lokale behoefte vervullen deze parkeergelegenheden ook een parkeerfunctie voor de binnenstad. De belangrijkste zijn het Hollandiaplein, de parkeerkelder onder de Stadspoort, de (tijdelijke) parkeerplaats langs de Piet Heinstraat en de parkeerkelder onder het nieuwe stadskantoor. Ook op het terrein voor het voormalige kantoor van het waterschap kan op koopavonden en op zaterdag betaald geparkeerd worden. Meer op het station georiënteerde parkeervoorzieningen zijn het Stationsplein en een deel van de Lijnbaan.

Een groot deel van het bewonersparkeren vindt plaats op straat. Slechts enkele woningen kennen een eigen oprit. Wel is plaatselijk sprake van geconcentreerde, private parkeervoorzieningen binnen de bouwblokken, zoals langs de Voorstad, aan het Hollandiaplein of aan de van Galenstraat. Het betreft hier meestal een

clustering van garageboxen. Veel bedrijven en kantoren voorzien in eigen parkeerbehoefte op eigen terrein.

Langzaam verkeer

Infrastructuur voor uitsluitend fietsers/voetgangers in het gebied blijft beperkt tot een aantal essentiële verbindingen en kortsluitingen, zoals de verbinding van de Wulfaertstraat naar de D.D. van den Boutstraat, de Karel Doormanstraat en de onderdoorgang van het spoor bij het station. Daarnaast bevinden zich langs vrijwel alle hoofdwegen vrij-, of aanliggende fietspaden. De Voorstad is als een van de eerste straten in Nederland heringericht als fietsstraat. De auto is hier 'te gast'. De belangrijkste stromen fietsers/voetgangers door het gebied bewegen zich via hoofdwegen, de Voorstad, de Frans den Hollanderlaan en de Van de Spiegelstraat.

Openbaar vervoer

In het plangebied ligt het NS-station waar dagelijks circa 6500 in- en uitstappende reizigers gebruik van maken. Station Goes vervult een functie voor vrijwel heel Zuid-Beveland, grote delen van Noord-Beveland en Zierikzee. Naast het NS-station ligt tevens een busstation vanwaar alle bussen voor de regio vertrekken. Vanaf het kruispunt van de Lijnbaan met de Piet Heinstraat verlaten de oostelijke lijnen over de Wulfaertstraat, de zuidelijke lijnen via de M.A. de Ruijterlaan en de westelijke lijnen vanaf het Admiraalsplein via de Piet Heinstraat het plangebied. Op marktdagen en tijdens het zomerseizoen is er een transferium bij de Zeelandhallen op bedrijventerrein "De Poel II". Hier vandaan is een directe busverbinding met de binnenstad door het plangebied heen tot aan de Koepoort.

Groen- en waterstructuur

Het plangebied wordt langs de noordrand begrensd door de Oost- en Westvest met haar groene oevers. De waterpartijen maken deel uit van de deels bewaard gebleven structuren van de oude vestingwerken die om de oude stad lagen, en ook nu nog de historische grens van de binnenstad markeren. Alhoewel buiten het plangebied gelegen, hebben zij een positieve invloed op de beleving van met name het noordelijke deel van Binnenstad-Zuid.

Het groen binnen het gebied beperkt zich tot kleine, verspreide accenten. Voorbeelden hiervan zijn het plantsoen in de hoek tussen de v.d. Spiegelstraat en de Wulfaertstraat, en het parkje op het Rimmelandplein.

Een deel van de hoofdwegen, de Voorstad, de Frans den Hollanderlaan en Van de Spiegelstraat wordt begeleid met laanbeplanting. Daarbij kennen de Frans den Hollanderlaan en een gedeelte van de Zonnebloemstraat ook (laan)beplanting in de middenberm. Minder zichtbaar in het gebied zijn de groenelementen aan de Karel Doormanstraat en het "weitje" binnen de driehoek Trompstraat - Lijnbaan en M.A. de Ruijterlaan. Open water komt binnen het gebied niet voor.

3.5 Kwaliteiten, knelpunten, aandachtspunten en potentiële ontwikkelingslocaties

Anno 2005 kunnen op basis van de inventarisatie en analyse een aantal kwaliteiten, aandachtspunten en potentiële ontwikkelingslocaties binnen het plangebied worden aangewezen. Het beleid is erop gericht de kwaliteiten te behouden. Daarnaast worden de aandachtspunten en de potentiële ontwikkelingslocaties in de visievorming meegenomen.

3.5.1 KWALITEITEN

De ruimtelijke kwaliteit van Binnenstad-Zuid ligt met name in de binnenstedelijke rust die in met name het oostelijke woongedeelte heerst. Dit ondanks dat het gebied ingeklemd ligt tussen de drie belangrijkste toegangswegen en direct grenst aan de historische binnenstad van Goes. Verder heeft het plangebied een grote ruimtelijke dynamiek, met name door de ligging van het plangebied in de centrumschil. Ruimtelijke ontwikkelingen volgen elkaar relatief snel op. Door de toegangswegen naar de binnenstad en de aanwezigheid van het station vormt het gebied het visitekaartje van de stad. Ook de verwevenheid van verschillende functies, sferen en bebouwing zorgen voor deze grote ruimtelijke dynamiek. De beleefbaarheid van de verschillende gebieden is kenmerkend voor het plangebied. Verrassend is bijvoorbeeld het groen aan de Karel Doormanhof, waar je het plangebied in een ander perspectief ziet.

De brede straatprofielen en het rechte verloop van een aantal straten zorgen voor interessante doorkijken en vergezichten, waardoor bepaalde objecten beter tot hun recht komen. Ook de goede bereikbaarheid met de historische binnenstad op loopafstand kan als kwaliteit van het plangebied worden aangemerkt.

3.5.2 KNELPUNTEN

In het plangebied is een aantal knelpunten te onderscheiden. Dat is o.a. de driehoek M.A. de Ruyterlaan-Piet Heinstraat-Lijnbaan. De verwachting is dat een herstructurering te zijner tijd nodig zal zijn. Dat komt mede door de (verkeers)druk op de openbare ruimte ten behoeve van het centrum en het openbaar vervoer. Het plangebied maakt deel uit van de hoofdwegenstructuur door het grote aantal verkeersbewegingen dat het gebied telt.

Het oostelijke woongedeelte van het plangebied kenmerkt zich door een heldere bouwblokkenstructuur en een redelijk eenduidig en kleinschalig karakter. Deze structuur is in de loop der jaren door de bouw van enkele (kantoor)objecten enigszins verloren gegaan, maar heeft als ruimtelijke eenheid nog voldoende kwaliteiten in zich.

Een belangrijk knelpunt is de aanwezigheid van het spoor/spoorwegovergang en de hinder die het spoor veroorzaakt.

De hoek Stadspoort/Frans den Hollanderlaan is een aandachtspunt en zou herontwikkeld kunnen worden, evenals de school aan de Lijnbaan.

onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen in het gebied (zie punt 7 en 9), is nog geen concreet idee over de toekomstige invulling of herbestemming van deze locatie.

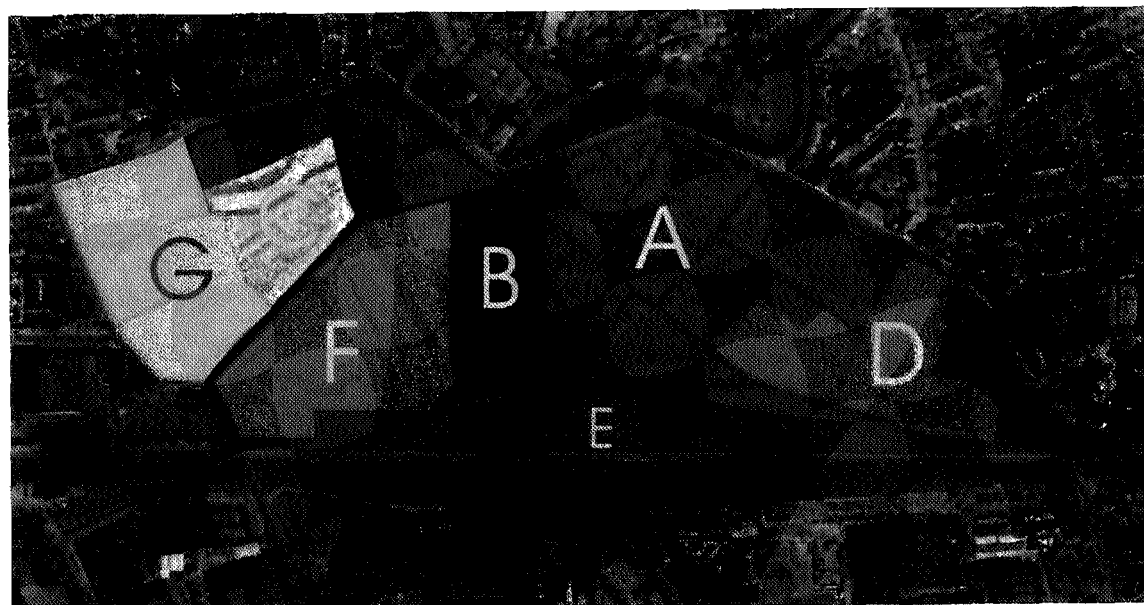
9. Ringweg centrum Goes (herstructurering)

Er zijn ideeën over het "afmaken van de ring". Concreet gaat het hierbij om het kortsluiten van de stedelijke ontsluitingswegen van het station tot het Marconigebied via een nieuw tracé over of langs de Lijnbaan. Opwaardering van de Edisonstraat is hierbij een voorwaarde. Samenhangend hiermee is er discussie over de spoorwegovergang aan de Van Hertumweg. Feit is dat de spoorwegovergang een knelpunt is in de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van nooddiensten. Eén van de oplossingsrichtingen ligt in een ongelijkvloerse kruising van het spoor. De invloedssfeer van deze mogelijke traverse zal zich uitstrekken tot de omgeving, met name de Lijnbaan en de aansluiting op het Marconigebied.

Naast een tunnel voor het gemotoriseerd verkeer speelt tevens het mogelijk verdiepen van het spoor in verband met overlast voor de omgeving, waarbij de van Hertumweg óver het spoor gaat. De eventuele ontwikkelingen zullen zoals het zich laat aanzien buiten de planperiode pas in gang gezet worden.

10. Hoek Stadspoort/Frans den Hollanderlaan (inbreiding c.q. herstructurering)

Op deze locatie is een herinvulling cq. inbreiding gewenst, die qua bebouwingsmassa en beeldkwaliteit aansluit op de bestaande bebouwing van de Stadspoort.



- | | |
|---|--|
|  Bouwplan 1 |  Zonnebloemstraat e.o. |
|  F. den Hollanderlaan |  Spoorzone |
|  M.A. de Ruijterlaan, Karel Doormanhof en Westsingel |  Piet Heijnstraat, Trompstraat, Lijnbaan en M.A. de Ruijterlaan |
| |  Hollandaplein |

Figuur 12: Deelgebieden

4 VISIE OP HET PLANGEBIED

Uitgangspunt van voorliggend plan is de bestaande ruimtelijke kwaliteit te behouden en waar mogelijk ruimtelijk minder sterke situaties te verbeteren. In dit hoofdstuk wordt in de vorm van gebiedsgerichte en functionele streefbeelden, een visie op het plangebied gegeven.

4.1 Deelgebieden

De karakterisering vormt de basis voor een indeling van het plangebied in deelgebieden. Een deelgebied is een ruimtelijke en/of functioneel geheel waarvoor een toekomstvisie (streefbeeld kan worden opgesteld. Door een opdeling van het plangebied in deelgebieden kan beter ingespeeld worden op gebiedskenmerken. De volgende deelgebieden kunnen worden onderscheiden:

- A. Bouwplan I, de Stadspoort en achterzijde Westsingel;
- B. F. den Hollanderlaan;
- C. M.A. de Ruijterlaan, Karel Doormanhof en Westsingel;
- D. Zonnebloemstraat e.o.;
- E. Spoorzone
- F. Piet Heinstraat, Trompstraat, Lijnbaan en M.A. de Ruijterlaan
- G. Hollandiaplein

In figuur 12 zijn de deelgebieden weergegeven.

4.2 Streefbeelden deelgebieden

In deze paragraaf worden de streefbeelden per deelgebied beschreven.

4.2.1 STREEFBEELD GEBIED A, BOUWPLAN I, WESTSINGEL

Het deelgebied omvat het gebied gelegen tussen de Voorstad, Wulfaertstraat, Hollanderlaan, Westsingel en Karel Doormanhof.

In dit gebied wordt herstel van de bouwblokkenstructuur voorgestaan. De grootschaligheid rond de Zonnebloemstraat e.o. moet voorzover mogelijk teruggebracht worden naar de proporties van de oorspronkelijke opzet. Aan de v.d. Spiegelstraat lijkt incidenteel enige ruimte te zijn voor een eventuele schaalvergroting (onder voorwaarden) en functionele verkleuring. Aandachtspunten hierbij zijn wel de representativiteit en de geleding van de gebouwen. De voorgestane ontwikkelingen langs de v.d. Spiegelstraat moeten passen in de ruimtelijke ritmiek van gebouwen aan het tracé Patijnweg - v.d. Spiegelstraat - Wulfaertstraat - Piet Heinstraat. Verder wordt gestreefd naar koestering van de informele binnenterreinen / erven met parkeerplaatsen en garageboxen. Relatief hoogwaardige, individuele parkeerplaatsen vormen een belangrijke voorwaarde voor de leefbaarheid van het plangebied.

4.2.2 STREEFBEELD GEBIED B, FRANS DEN HOLLANDERLAAN

De Frans den Hollanderlaan, de voormalige Stationsstraat, dankt zijn bestaan aan de realisatie van het station in 1868. De bebouwing is met name aan de oostzijde wat forser. In combinatie met het ruime profiel van deze laan geeft het een

monumentaal beeld. Dit beeld wordt mede bepaald door het aanwezige villa-milieu met grote kavels en ruimte voor (monumentaal) groen en erven.

Deze aspecten bepalen de karakteristiek van dit deelgebied. Het streven is om kenmerkende karakteristieken te behouden en waar mogelijk zelfs te versterken. Dat geldt eveneens voor de monumentale uitstraling c.q. beleving, die het gebied kenmerkt.

De verbetering van de relatie met het stationsplein zal van positieve invloed zijn op de oversteekbaarheid van de hoofdontsluitingsweg door de stad.

4.2.3 STREEFBEELD GEBIED C, DE M.A. DE RUIJTERLAAN, KAREL DOORMANHOF EN ACHTERZIJDE PIET HEINSTRAAT

De M.A. de Ruijterlaan is één van de beeldbepalende ruimten in het gebied. Aanliggende bebouwing bestaat overwegend uit één bouwlaag met een kap. Het brede straatprofiel lijkt niet geheel in overeenstemming te zijn met de lage bebouwing rondom. In dit gebied is het streven om de bebouwing van de M.A. de Ruijterlaan meer in overeenstemming te brengen met de openbare (verkeers- en groen)ruimte. Variatie in bouwhoogte kan het gebied een positieve impuls geven. Verder wordt gestreefd naar een beschut (informeel) woonklimaat aan de Karel Doormanhof en een woon- werkklimaat aan de M.A. de Ruijterlaan.

De streefbeelden van dit deelgebied zullen mede afhankelijk zijn van de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte, de verkeersoplossingen, de vanuit West doorgetrokken hoofdontsluitingsweg en de spoorwegonderdoorgang van de Van Hertumweg.

4.2.4 STREEFBEELD GEBIED D, ZONNEBLOEMSTRAAT E.O.

De blokbebouwing heeft in de loop der tijd enige transformaties ondergaan. In de jaren '60 is tussen de v.d. Spiegelstraat en de (huidige) Blaubeenstraat het oostelijke deel van het garagecomplex 'Van Strien' gerealiseerd. Verdere ontwikkelingen hebben zich eind jaren '70 voorgedaan met de bouw van de huidige showroom aan de Zonnebloemstraat en bedrijfsmatige invullingen ten westen hiervan. In de jaren '80 is ook de hoek Voorstad-Zonnebloemstraat herontwikkeld met onder meer appartementen. Kleinschalige woninginvulling heeft plaats moeten maken voor schaalvergroting, met het accent op een bedrijfsmatige invulling. Herstel van de bouwblokkenstructuur en herstel van de kleinschalige bebouwing is gewenst.

Aan de v.d. Spiegelstraat kan meer aangesloten worden op de maat en schaal, passend bij deze straat. Geleding, korrelgrootte en ruimtelijke ritmiek zijn hier echter bijzondere aandachtspunten.

4.2.5 STREEFBEELD GEBIED E, DE SPOORZONE

In dit deelgebied hebben veel functies en gebouwen een relatie met het spoor en/of het station. De bouwhoogtes in dit gebied variëren sterk en de bebouwing is veelal hoger dan in de rest van het plangebied. De grootschalige volumes staan voor het overgrote deel parallel aan het spoor en vormen hiermee een vrijwel gesloten wand, waardoor het spoor over een grote afstand niet zichtbaar is. In de toekomst gaat aandacht besteden worden aan minder massaliteit van de wanden door middel van o.a. geleding. Het streven is om de spoorverbinding geen barrière te laten zijn tussen het centrum en het gebied zuid. Tevens zal de spoorzone een hoogwaardige ruimte moeten worden met een hoogwaardig beeld, aanzien vanaf het spoor.

4.2.6 STREEFBEELD GEBIED F, DE PIET HEINSTRAT E.O.

In de omgeving Piet Heinstraat heeft schaalvergroting plaats gevonden, denk hierbij aan de bouw van "Stadspoort", "Magnolia", stadskantoor. Het gebied kenmerkt zich door de centrumachtige functies die er te vinden zijn. Deze functies en het centrum vereisen een goede bereikbaarheid. Daarom is de infrastructuur nogal nadrukkelijk aanwezig. M.b.t. de hoofdinfrastructuur wordt naar oplossingen gezocht voor o.a. een onderdoorgang Van Hertumweg en naar de bereikbaarheid van het Goese winkelcentrum. De potentie van het gebied voor wonen, centrumvoorzieningen en werken (kantoren) is een gegeven, o.a. door de ligging tussen het vervoersknooppunt en het centrum. Ontwikkeling is van regionale betekenis. De genoemde gerealiseerde ontwikkelingen vormen hierbij mogelijk het referentiekader. Zorgvuldigheid bij beleidsvorming om tot ontwikkeling te komen is vanzelfsprekend.

4.2.7 STREEFBEELD GEBIED G, HOLLANDIAPLEIN E.O.

Genoegzaam bekend is dat het plein zijn naam dankt aan de voormalige melkfabriek Hollandia.

Het huidige plein heeft een parkeerfunctie, zowel voor de stad als voor de directe omgeving. Aan het plein, behalve aan de noordzijde, staan grootschalige gebouwen, waaronder het nieuwe stadskantoor. De relatie van het plein met de binnenstad wordt nog niet zo ervaren, maar op de langere termijn zal die relatie worden verbeterd. Dat zal voornamelijk gebeuren door betere verbindingen en mogelijk ook herstructurering, zie streefbeeld gebied C.

Herstructurering van de noordgevel, naar de Naereboutstraat, zal t.z.t. opgepakt worden. Stedenbouwkundig zal die nieuwe bebouwing de vierde wand van het Hollandia plein worden. Referentiebeelden voor die nieuwbouw kunnen ontleend worden aan de gerealiseerde bebouwing.

4.3 Streefbeeld functies

In deze paragraaf wordt het streefbeeld per functie beschreven.

4.3.1 STREEFBEELD BEDRIJFVIGHEID/VOORZIENINGEN

De centrumschil heeft van oudsher een multifunctionele invulling. Functies die in het verleden geen plaats konden vinden in de binnenstad zijn hier neergestreken. Recent zijn in de centrumschil verschillende bedrijfsverplaatsingen waar te nemen, omdat meerdere bedrijven vertrekken naar de bedrijventerreinen elders. Zwaardere vormen van bedrijvigheid met vaak grotere bedrijfsgebouwen zullen dus naar verwachting langzaam uit (de woongebieden binnen) het plangebied verdwijnen. Voorbeelden zijn de garages rond de Blaauweenstraat, maar met name ook het LPG-station tussen de v.d. Spiegelstraat en het spoor. Deze zal onder invloed van rijksbeleid uit het plangebied verdwijnen, omdat deze functie niet in zijn huidige omgeving, met onder andere woonbebouwing, past. Door het verdwijnen van dit station ontstaan ook meer mogelijkheden voor de locatie Van Strien.

De hoofdverkeerswegen, het spoor en het station geven aanleiding tot kantoorfuncties en 'lichte', representatieve vormen van bedrijvigheid, voorzieningen of detailhandel, afhankelijk van een goede bereikbaarheid. Toch moet opgepast worden voor monofunctionaliteit en dienen ook woonfuncties te worden opgenomen. Innovatieve woningbouwconcepten, die kunnen omgaan met de milieuhinder van het spoor en de hoofdwegen, kunnen hierin een rol spelen. De

centrumschil als 'visitekaartje' voor de stad kan hiermee verder gestalte worden gegeven.

In aansluiting op de reeds bestaande ruimtelijke en functionele variatie wordt voor de strook langs de Voorstad een mengeling van wonen en zgn. 'centrumvoorzieningen' voorzien. Kleinschalige detailhandel en dienstverlening kunnen hier hand in hand gaan. Het statige karakter van de Frans den Hollanderlaan is bij uitstek mede geschikt voor kleinschalige kantoren en adviesbureaus.

Het Hollandiaplein heeft, met de aanwezigheid van Zorginstelling Allevo, het Stads kantoor en het UWV, de potentie om uit te groeien tot een concentratiepunt in de maatschappelijke dienstverlening.

Naast de specifieke locaties voor bedrijvigheid en voorzieningen langs de hoofdwegen en de Voorstad, geldt dat werken aan huis in de woongebieden tot de mogelijkheden behoort, mits deze het woongenot niet onevenredig aantasten. Een aandachtspunt hierbij is het parkeren.

4.3.2 STREEFBEELD WONEN

Voor het oudste deel van Binnenstad-Zuid wordt gestreefd naar het terugbrengen van de historische blokstructuur en een schaalverkleining door te voeren. Hiermee kan naast de structuur ook het straatbeeld dat op sommige locaties verstoord is, weer opgeknapt worden. Een voorbeeld hiervan is de Blaauweenstraat waar voorkanten van woningen naast achterkanten van bedrijven staan, wat een negatief straatbeeld tot gevolg heeft. De voorkeur bij herinrichting en overige wijzigingen in het woningenbestand gaat momenteel uit naar huurwoningen en specifiek naar levensloopbestendige huurwoningen in het middeldure segment. In verband met de ligging en de aanwezige voorzieningen en het station gaat de aandacht ook uit naar senioren. Overigens bouwt de gemeente Goes niet langer voor de eigen natuurlijke groei, maar draagt tevens zorg voor de opvang van de regio en steekt dus in op een vestigingsoverschot.

De zones direct grenzend aan de hoofdverkeerswegen zijn geschikt voor bijzondere woonvormen die om kunnen gaan met de milieuhinder van weg- en spoorverkeer. Een combinatie met eerder beschreven bedrijfsfuncties is mogelijk. In de lufte van deze 'randen' rondom de hoofdwegenstructuur wordt ingezet op rustige woonmilieus met primair een woonbestemming. Ook voor de driehoek M.A. de Ruiterlaan-Piet Heinstraat-Lijnbaan is een dergelijk scenario denkbaar.

4.3.3 STREEFBEELD GROEN- EN WATERSTRUCTUUR

Er zijn diverse plannen voor de ontwikkeling van de bufferzone SGB Stoompark, waardoor het karakter van dit gebied zal veranderen en waarbij het gebied meer eenheid moet vertonen. Het gebied zal echter niet groter worden en zal daarmee geen directe invloed hebben op de inrichting van het plangebied. Ook voor stadspark de Veste wordt een verbetering voorgestaan, maar ook dit zal verder geen directe gevolgen hebben voor ontwikkelingen in Binnenstad-Zuid. Laanbomen zullen waar mogelijk behouden blijven en beschermd worden en zal de laanbomenstructuur eventueel worden verstevigd. Bij een mogelijke herontwikkeling van de kavel van Strien is er de mogelijkheid om wat hiaten in de laanbomenstructuur in te vullen. Ook monumentale en beeldbepalende bomen, zowel in de openbare ruimte als bij particulieren, zullen bescherming krijgen. Van belang is ook dat bij verkavelingen, ruimte ontstaat voor monumentaal groen op eigen terrein.

4.3.4 STREEFBEELD VERKEER

Autoverkeer

Hiertoe heeft de gemeente een tweetal belangrijke ingrepen in gedachten. Behalve een zuidelijke ontsluitingsweg voor De Poel II en twee nieuwbouwwijken, betreft dit het zuidwaarts doortrekken van de Ringbaan-West, teneinde de druk van het autoverkeer op het gedeelte Middelburgsestraat - Westwal te verminderen en de bereikbaarheid van het Marconiterrein te verbeteren. Deze maatregel zal zeer grote gevolgen hebben voor Binnenstad-Zuid.

In de paragraaf 'potentiële ontwikkelingslocaties' is reeds vermeld, dat binnen het plangebied mogelijk een aantal infrastructurele ontwikkelingen is voorzien. Het betreft hier het doortrekken van de ringweg voorlangs het spoor via of langs de Lijnbaan, en een mogelijke ongelijkvloerse spoorwegovergang bij de van Hertumweg. Indien het haalbaar blijkt om de Ringbaan-West via de Edisonstraat op de Wulfaertstraat aan te sluiten, kan de functie van de Westwal voor het doorgaand autoverkeer vrijwel volledig komen te vervallen. Dit zal gevolgen hebben voor de M.A. de Ruiterslaan en Piet Heinstraat, die hiermee hun doorgaande verkeersfunctie kunnen verliezen. E.e.a. is uiteraard sterk afhankelijk van exacte gekozen verkeersoplossingen. Gezien de complexiteit wordt niet verwacht dat (een van) deze mogelijke ontwikkelingen in de geldende bestemmingsplanperiode zullen vallen.

In het algemeen geldt verder dat er gestreefd wordt naar een duurzaam veilige indeling en vormgeving van het wegennet conform de principes van Duurzaam Veilig.

Parkeervoorzieningen

Voor de aantrekkelijkheid van de binnenstad is een goede bereikbaarheid en een ruim aanbod aan parkeervoorzieningen in de nabijheid van belang. Met de realisatie van de parkeerkelders onder het nieuwe stadskantoor en de Stadspoort is de parkeercapaciteit ten behoeve van de binnenstad gegroeid. De tijdelijke parkeerlocatie langs de Piet Heinstraat zal op termijn bebouwd worden en dus als zodanig komen te vervallen. Meer grootschalige voorzieningen worden in het plangebied voorlopig niet voorgestaan.

Wat betreft de parkeerbehoefte voor het gebied zelf wordt voor de woonkwaliteit waarde gehecht aan de 'informele' parkeergelegenheid (garageboxen e.d.) binnen de hoven. Alhoewel qua beeld niet altijd even aantrekkelijk kunnen deze niet zondermeer aanleiding zijn voor een eventuele herbestemming. Mits de stedenbouwkundige structuur daar mogelijkheden toe geeft zullen nieuwe bouwontwikkelingen zoveel mogelijk moeten voorzien in eigen parkeerbehoefte op eigen terrein. Het streven is erop gericht zoveel mogelijk auto's op een duurzame manier te bergen.

Openbaar vervoer

Een uitbreiding van het aantal busroutes en bushaltes wordt niet voorgestaan. Het beleid richt zich op het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer. Zowel het NS-station als het busstation bevinden zich in het plangebied en daarnaast zijn er nog enkele haltes binnen of zeer nabij het plangebied. Momenteel wordt een studie verricht naar een oplossing voor de overlast die de spoorlijn veroorzaakt. Hiertoe zijn verschillende varianten bedacht die de directe omgeving langs het spoor voor deze overlast zal moeten behoeden.

Langzaam verkeer

Voetgangers en fietsers zijn kwetsbare groepen in het verkeer en bij de inrichting van het openbaar gebied zal dan ook extra aandacht besteed worden aan deze doelgroepen.

Om fietsgebruik te stimuleren, is het van belang om te zorgen voor aantrekkelijke fietsroutes en voldoende stallingsmogelijkheden.

5 Milieu en duurzaamheid

5.1 Geluidhinder

(Spoor)wegverkeerslawaaï

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

De uitzondering voor 30 km-wegen valt met de herziening van de wet Geluidshinder waarschijnlijk weg. Als een geluidszone geheel of gedeeltelijk binnen het plangebied valt, moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek worden verricht naar de geluidsbelasting op nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen die geluidszone (artikel 77 Wgh). Dit heeft echter slechts betrekking op nieuwe ontwikkelingen die binnen tien jaar worden voorzien. Aangezien het voorliggend plan met name de bestaande situatie conserveert zal in het kader van dit plan geen nader onderzoek worden uitgevoerd. De eerder genoemde onderzoekslocaties voor woningbouw zullen te zijner tijd worden onderzocht op de akoestische effecten.

5.2 Milieuhinder

Door het aanbrengen van een zone tussen bedrijvigheid en gevoelige bestemmingen (zoals woningbouw) kan de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Zonering is met name van toepassing bij nieuwbouw van woningen en andere gevoelige functies in de directe omgeving van een bedrijf en bij vestiging van een nieuw bedrijf in de directe omgeving van gevoelige bestemmingen.

Bij ruimtelijke plannen, waarbij milieugevoelige bestemmingen worden beoogd, zal met de potentiële milieuhinder van de bedrijven/voorzieningen in het plangebied rekening worden gehouden.

Aangezien het voorliggende plan met name de bestaande situatie conserveert zal in het kader van dit plan geen nader onderzoek worden uitgevoerd. De eerder genoemde onderzoekslocaties (voor woningbouw) zullen te zijner tijd worden onderzocht op de effecten van milieuhinder.

De categorisering van bedrijven is weergegeven in de staat van bedrijfsactiviteiten.

5.3 Water

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 beiden is derhalve noodzakelijk om problemen, zoals

bijvoorbeeld wateroverlast, slechte waterkwaliteit, verdroging, etc., te voorkomen. 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.

Watersysteem

Grondwatersysteem

Het watersysteem in het plangebied is in te delen in het type dun/zoet. In de percelen is een dunne zoete bel aanwezig. Het oppervlaktewater van de vesten is zoet.

Oppervlaktewatersysteem

Het plangebied maakt onderdeel uit van het afvoergebied/gemaal Dekker. Het oppervlaktewater in het plangebied wordt via waterlopen afgevoerd langs de Hollandse Hoeve richting de Kattendijkse Dijk in de richting van "de Dee" (Deesche Watergang) waar het uiteindelijk via Gemaal Dekker op de Oosterschelde wordt uitgemalen.

Waterbeleid en toegekende waterhuishoudkundige functies

Waterhuishoudingsplan 2001-2006 Samen slim met water

De provincie Zeeland heeft samen met de waterschappen het Waterhuishoudingsplan 2001-2006 Samen slim met water opgesteld. Hierin is het Rijksbeleid doorvertaald en uitgewerkt. Gestreefd wordt naar duurzame 'watersystemen' in Zeeland. Eén van de middelen hiervoor zijn de waterkansenskaarten. De kaarten geven aan waar functies vanuit het watersysteem/beheer optimaal bediend kunnen worden (kleine risico's voor wateroverlast en vochttekort) en het waterbeheer in beginsel tegen de laagste kosten kan worden uitgevoerd. Het plangebied Binnenstad-Zuid ligt in een gebied, waarbij stedelijke ontwikkelingen een hoog inspanningsniveau vergt. Het gebied ligt op een hoogte van circa -1,00 tot 1,00 meter boven Normaal Amsterdams Peil.

Waterplan Goes 2005-2010

De gemeente Goes heeft samen met het Waterschap Zeeuwse Eilanden het Waterplan Goes 2005-2010 opgesteld. Hierin wordt eveneens als in het provinciale waterhuishoudingsplan gestreefd naar duurzame watersystemen: watersystemen die nu en in de toekomst de afgesproken functies kunnen vervullen en voldoen aan die er aan gesteld worden.

Voor Binnenstad-Zuid is aangegeven dat het plangebied behoort tot het afvoergebied/gemaal Dekker. Het laagste zomer- en winterpeil ten opzichte van NAP is -1,80 zomer- en winterpeil. In het gebied zijn geen kansen voor water, waterberging en retentie is niet mogelijk gezien de hoogte ligging van het gebied.

Overleg waterbeheerder

In overleg met het Waterschap Zeeuwse Eilanden zal aan de hand van het "Overzicht van indicatieve ontwerprichtlijnen en toetsingscriteria" uit de "Handreiking Watertoets" een advies voor Binnenstad-Zuid worden gegeven. In onderstaande tabel zal het wateradvies worden verwerkt.

THEMA	WATERDOELSTELLING	TOETSING
Veiligheid	Waarborgen veiligheidsniveau	n.v.t.
Wateroverlast	- Reductie wateroverlast - Het plangebied is op de provinciale waterkansenkaart niet aangegeven als aandachtsgebied voor waterhuishouding	In de binnenstad-zuid zijn geen problemen met wateroverlast bekend. Er worden geen nadelige effecten voorzien.
Riolering	TRITS (vasthouden, bergen en afvoeren)	De bestaande riolering is gemengd, ter plaatse van de Lijnbaan en Piet Heinstraat ligt een schoonwaterriool. Voor Zuid geldt afkoppelen via 1e. hergebruik door in de gebouwen een grijswaterbassin toe te passen (met name voor toiletspoeling); 2e infiltreren van het hemelwater in de ondergrond, gezien de bebouwing in het gebied zijn de mogelijkheden hiertoe beperkt; 3e afvoeren naar oppervlaktewater in directe omgeving. Voor het afstromend hemelwater van o.a. de parkeervakken/bestratingen geeft de afkoppel-beslisboom van het waterschap aan dat er een filtervoorziening nodig is. Regenwater wat op de gemengde riolering gaat lozen dient altijd gescheiden aangeboden te worden. Bij een gezamenlijke lozing van dak- en wegwater geeft de afkoppel-beslisboom van het waterschap aan of er al dan niet een filter nodig is. Uitlogende materialen zoveel mogelijk vermijden.
Watervoorziening	Het tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebrek op de behoefte aan water.	Geen nadelige effecten voorzien, geen toename van het verhard oppervlak. Geen maatregelen in het kader watervoorziening. Door afkoppelen van het verharde oppervlak, treden peilstijgingen op.
Volksgezondheid	Minimaliseren risico water gerelateerde ziekten en plagen; Reduceren verdrinkingsrisico's	Het aspect volksgezondheid is hier niet aan de orde. De waterbodems van de vesten zijn gesaneerd en de oevers natuurvriendelijk ingericht.
Bodemdaling	Tegengaan van verdere bodemdaling.	Het peilregiem van het plangebied is afgestemd op bebouwd gebied.
Grondwater overlast	Tegengaan van grondwateroverlast	Geen grondwateroverlast bekend. Ter hoogte van de Lijnbaan is in het

		verleden drainage aangelegd voor ontwatering van de percelen (lokaal grondwateroverlast).
Oppervlakte - water kwaliteit	Goede waterkwaliteit voor mens en natuur	Het water van de veste is zoet en schoon en wordt afgevoerd naar de Dee. Voor de veste wordt uitgegaan van het middelste ecologische ambitie niveau, er is sprake van een vast waterpeil. Er wordt regulier gebaggerd in de veste. Het zomer- en winterpeil in zuid bedraagt -1,80 m NAP. De drooglegging/bouwpeil voor bebouwing ter plaatse voldoet, niet overal aan de 1,30 m ten opzichte van het peil in de Veste. Met name ter hoogte van de vesten voldoet deze niet.
Grondwater kwaliteit	Behoud en realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur	De ontwateringsdiepte ter plaatse van de woningen voldoet ruim aan de verordening waterhuishouding zeeland en bedraagt 1,30 m (is meer dan 0,70 meter)
Verdroging	Bescherming karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden	Verdroging hier niet aan de orde
Natte Natuur		Er zijn geen natuurgebieden in het plangebied aanwezig. Dit aspect is dus niet aan de orde.
Onderhoud wateren		Het onderhoud van de vesten wordt uitgevoerd door de gemeente/waterschap en is geregeld in de BOB (beheer en onderhoud bebouwd gebied)

5.4 Bodemverontreiniging

Wettelijk is bepaald dat een bouwvergunningplichtig 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.

De locaties die mogelijk in de toekomst ingericht worden voor woningbouw dan wel geherstructureerd worden ten behoeve van woningbouw zullen ten tijde van de aanvraag van de bouwvergunning, onderzocht worden op mogelijke bodemverontreiniging.

5.5 Flora en Fauna

Op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet dient bij de ruimtelijke planvorming vooraf onderzocht te worden of er wettelijk beschermde dier- en plantensoorten in het plangebied voorkomen en wat de effecten van de ingreep zijn, op het voortbestaan van de voorkomende soorten.

Het plangebied bevindt zich niet binnen de grenzen of in de nabijheid van een beschermd natuurgebied.

Het plangebied betreft een deel van het stadscentrum van Goes. In het plangebied bestaan verschillende functies, zoals wonen, werken, winkelen, verkeer. Aan de zuidzijde wordt het gebied begrensd door de spoorlijn.

Het aanwezige groen bestaat uit een stedelijke groenvoorziening die intensief wordt onderhouden.

In dit stedelijk, bebouwde gebied is van een ongestoorde omgeving voor flora of fauna geen sprake.

Aan de noordzijde wordt dit gebied begrensd door de Veste langs de J. Valckestraat en de Voorstad. Dit water in de stad met de aanwezige flora en fauna is zeer waardevol en heeft een beschermde status. De Veste valt buiten het plangebied.

Aangezien het voorliggende plan met name de bestaande situatie conserveert zal in het kader van dit plan geen nader onderzoek worden uitgevoerd. De eerder genoemde onderzoekslocaties voor woningbouw zullen te zijner tijd worden onderzocht op de effecten van de ingreep op eventueel beschermde dier- en plantensoorten.

5.6 Externe veiligheid

In deze veiligheidsparagraaf is gebruik gemaakt van de volgende documenten:

1. Handleiding externe veiligheid inrichtingen Infomil, juni 2004
2. Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico, VROM, augustus 2004
3. Beleidsvisie Externe veiligheid, Gemeente Goes, september 2005
4. Handreiking Externe veiligheid in bestemmingsplannen, Provincie Zeeland, september 2005
5. Samenwerken aan Externe Veiligheid, VNG, november 2005

Transport

Inleiding en Wetgeving.

De wettelijke regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ligt vast in de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS), het Reglement Vervoer over de Spoorweg van Gevaarlijke Stoffen (VSG), het Reglement Vervoer over Land van Gevaarlijke stoffen (VLG) en het Reglement Vervoer over de Binnenwateren van Gevaarlijke stoffen (VBG).

De beoordeling van de risico's veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen dient plaats te vinden aan de hand van de nota "Risico-normering 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".

De risico's veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen worden uitgedrukt in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico (kans op overlijden van één op een miljoen per jaar) is een norm en wordt weergegeven in de vorm van een contour 10^{-6} . Binnen deze contour mogen er 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.

Het groepsrisico is een oriënterende waarde (geen harde norm) waarvan onderbouwd mag worden afgeweken. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in de kans per jaar op een aantal (groep) doden. 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.

Op basis van de nota "Risico-normering 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).

Bij buisleidingen dient rekening gehouden te worden met een bebouwingsafstand en een toetsingsafstand. Het streven dient erop gericht te zijn dat er binnen de toetsingsafstand geen woonbebouwing of bijzondere objecten worden gerealiseerd.

Zeeuwse spoorlijn Vlissingen - Roosendaal

De zuidzijde van het plangebied wordt begrensd door de Zeeuwse spoorlijn Vlissingen - Roosendaal.

Over de Zeeuwse spoorlijn worden gevaarlijke stoffen vervoerd.

De risico's samenhangend met het huidig en toekomstig transport van gevaarlijke stoffen per spoor zijn in opdracht van de Provincie Zeeland door bureau AVIV in 2005 in kaart gebracht.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in Zuid Beveland zijn realisatiegegevens over 2002 en een door ProRail opgestelde prognose van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor 2010/2015 gebruikt. Daarnaast is rekening gehouden met ontwikkelingen zoals de Westerschelde Container Terminal en de realisatie van de nieuwe Sloelijn.

De resultaten zijn verkregen door uit te gaan van de aanbevolen risicoberekeningsmethodiek RBM2. De berekeningsresultaten en de toetsing aan de vigerende normen voor transportrisico's geven daarmee in een eerste indicatie of risicoaandachtspunten aanwezig zouden kunnen zijn.

Voor het plaatsgebonden risico is gebleken dat op geen van de beschouwde baanvakken voor de huidige en toekomstige situatie sprake is van een PR 10^{-6} contour. Bij geen enkele locatie langs de beschouwde baanvakken overschrijdt het berekende groepsrisico de oriënterende waarde. Het groepsrisico te Goes benaderd de oriënterende waarde.

Omdat hier sprake is van een zogenaamd beheersplan, de aanwezige dichtheid van personen binnen het plangebied blijft gelijk, er dus geen toename van het groepsrisico is wordt geen verdere motivering gegeven. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen dit plangebied zal dit dan zeker een aandachtspunt zijn en er voldoende gemotiveerd moeten worden.

Het plaatsgebonden en groepsrisico is in kaart gebracht vanuit de risicobenadering. Hierbij is sterk gefocust op toetsing aan de risiconormen. Opgemerkt moet worden dat ook zonder een overschrijding van de normstelling de effecten en gevolgen van een eventueel ongeval in de bebouwde omgeving al snel leiden tot een rampsituatie.

De voorgaande conclusies/bevindingen zijn gebaseerd op het huidige externe veiligheidsbeleid. Dit externe veiligheidsbeleid is in ontwikkeling. Door het ministerie van V&W wordt gewerkt aan een wettelijke verankering van het externe veiligheidsbeleid en aan een basisnet water, weg en spoor. Het basisnet omvat alle (rijks)infrastructuur (spoorwegennet, hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet) die is aangewezen voor het vervoer van nader te bepalen gevaarlijke stoffen. Opzet is dat in het basisnet per modaliteit een aantal categorieën worden onderscheiden. Aan elke categorie zijn veiligheidszones (zoneringen met ruimtelijke beperkingen) en plafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen verbonden (gebruiksruimte). Deze zones kunnen per modaliteit en categorie een verschillende omvang hebben maar zijn nog niet vastgesteld.

Bij invoering van het basisnet zullen op grond van de dan geldende veiligheidszones ruimtelijke beperkingen langs de transportroute aan de orde zijn. Deze beperkingen zijn er thans niet.

Bij (de beoordeling van) toekomstige ruimtelijke en vervoersontwikkelingen (nieuwe containerterminal bijvoorbeeld) zal rekening moeten worden gehouden met de dan geldende vervoerplafonds. Nieuwe vervoersontwikkelingen moeten getoetst worden aan de plafonds. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen eveneens. Uit berekeningen voor spoor blijkt dat de oriënterende waarde voor het GR op een aantal locaties van de Zeeuwse lijn waaronder Goes wordt overschreden indien de thans voorgestelde vervoersplafonds daadwerkelijk gerealiseerd/van kracht worden.

Overigens zijn er vergaande ontwikkelingen om, een gedeeltelijk verdiepte betonnen bak (_1.50 meter, conform rapport AvecodeBondt met een fietstunnel bij de Kloetingseweg en een gelijkvloerse kruising van de spoorlijn bij de Buijs Ballotstraat, alsmede een tunnel bij de van Hertumweg) in combinatie met de noodzakelijke maatregelen om de verkeersproblematiek op te lossen, in Goes aan te leggen. Dit zijn dus potentiële risicoreductie (bron)maatregelen die kunnen leiden tot verlaging van de externe veiligheidsrisico's voor PR en GR.

Wegen

Wegen die zijn aangewezen als wegen voor vervoer van gevaarlijke stoffen zijn in of in de directe omgeving van het plangebied niet aanwezig.

Waterwegen

Waterwegen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt zijn in of in de directe omgeving van het plangebied niet aanwezig.

Buisleidingen

Buisleidingen waarin vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt zijn in of in de directe omgeving van het plangebied niet aanwezig.

Stationaire bronnen

BRZO Bedrijven

In het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO 1999) staan criteria die aangeven welke bedrijven zoveel gevaarlijke stoffen hebben, dat er een risico van een zwaar ongeval bestaat. Voor deze bedrijven gelden (nog) strengere regels dan normaal.

Er wordt binnen de groep BRZO-bedrijven nog onderscheid gemaakt tussen een zware en een lichtere categorie. De lichtere categorie wordt ook wel PBZO (preventiebeleid zware ongevallen) -bedrijven genoemd, omdat ze een preventiebeleid moeten hebben en een veiligheidsbeheersysteem (VBS). Voor bedrijven van de zware categorie geldt dit ook, maar deze moeten tevens een risicoanalyse uitvoeren en een veiligheidsrapport (VR) opstellen. Die bedrijven worden daarom ook wel VR(plichtige)-bedrijven genoemd.

In of in de directe omgeving van het plangebied zijn geen BRZO bedrijven gelegen.

Bevi

Het Besluit van 27 mei 2004, houdende milieukwaliteiteisen 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.

Conform artikel 5 van het Bevi moeten de (nieuwe) grenswaarden/richtwaarden worden toegepast bij de vaststelling van een bestemmingsplan. Het Bevi is van toepassing op vergunningplichtige (op grond van de Wm) risicovolle bedrijven en de nabijgelegen gevoelige objecten.

Inrichtingen

In of in de directe omgeving van het plangebied liggen 2 tankstations waarvan 1 met LPG (Bevi van toepassing) en een verfgroothandel met CPR opslag.

Tankstation met LPG aan de Van der Spiegelstraat 73.

Plaatsgebonden risico

Aangezien er binnen deze inrichting LPG wordt verkocht valt deze onder het toepassingsgebied van het Bevi en is er sprake van een categoriale inrichting. Dit betekent dat voor de inrichting een standaardbenadering kan worden gevolgd. Voor de inrichting wordt uitgegaan van vaste afstanden en hoeft geen specifieke kwantitatieve risico analyse (QRA) te worden uitgevoerd.

De grootte van deze risicocontour wordt bepaald door de grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor personen binnen kwetsbare objecten. Voor personen binnen beperkt kwetsbare objecten geldt deze contour als richtwaarde. De contour is vertaald in afstanden. Deze afstanden zijn opgenomen in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Bekeken is of binnen deze afstanden kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn. De situatie en de omgeving zijn getoetst aan de afstandseisen opgenomen in dit Revi.

Tabel: LPG-tankstations: Kentallen voor risicocontouren

Omschrijving risicobron		Afstand (m)		
		Regeling inrichtingen	externe	veiligheid
		tot PR10-5	tot PR10-6 *	tot grens invloedsgebied
LPG-tankstation met een doorzet van <1.000 m ³ /jaar	afstand vanaf het vulpunt	25	45	150
	afstand vanaf het ondergronds reservoir	15	25	
	afstand tot afleverzuil		15	
LPG-tankstation met een doorzet van <1.500 m ³ /jaar	afstand vanaf het vulpunt	25	110	150
	afstand vanaf het ondergronds reservoir	15	25	
	afstand tot afleverzuil		15	

*** deze risicocontouren zijn tevens weergegeven op de plankaart.**

De doorzet van LPG is (nog) niet vastgelegd in de milieuvergunning. Bij het bepalen van de risicoafstand moet daarom worden uitgegaan van de maximale, technische capaciteit van de installatie. Daarom is rekening gehouden met de afstanden gekoppeld aan de doorzet tot 1.500 m³/jaar. Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er niet voldoende afstand is tot een kwetsbaar objecten en hieraan per 1 januari 2010 voldaan moet worden (saneringssituatie).

Door de gemeente Goes is de daadwerkelijke doorzet van LPG opgevraagd. Op basis van de gerealiseerde doorzet hebben wij het voornemen op grond van artikel 8.23 van de Wet milieubeheer tot wijziging over te gaan van deze milieuvergunning en een doorzet van maximaal 1.000 m³/jaar vast te leggen in de milieuvergunning. Na aanpassing van de milieuvergunning is er voldoende afstand tot kwetsbare objecten.

Groepsrisico

Conform artikel 13 van het Bevi is de verantwoording van het groepsrisico bij de vaststelling van een bestemmingsplan noodzakelijk. Voor het bepalen van het groepsrisico is in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) een invloedsgebied aangegeven waarbinnen het aantal aanwezige personen moet worden meegeteld met de verantwoording van het groepsrisico. Het gemiddeld aantal personen per hectare in dit invloedsgebied moet vervolgens worden getoetst aan de oriëntatiewaarde die is opgenomen in artikel 12, lid 1 onder b van het besluit. Deze oriëntatiewaarde is vertaald in een dichtheidstabel, welke is opgenomen in de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico van het Ministerie van VROM. De dichtheidstabel geeft weer bij welke gemiddelde dichtheid van personen per hectare in het invloedsgebied aan de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt voldaan. Bij de beoordeling van het groepsrisico is dan ook getoetst aan de dichtheidstabel zoals opgenomen in de handreiking. Daarnaast is gebruik gemaakt van de kengetallen voor personendichtheden en de correctiefactoren voor de verblijftijd, opgenomen in de handreiking.

Tabel: LPG-tankstations: Kentallen voor bepaling maximaal toelaatbare dichtheid [Handreiking GR, VROM, aug'04, aangepaste tabellen]

Type	Afstand (m)			Aantal personen per ha	
	tot PR10-5	tot PR10-6	grens gebied invloedsgebied	gebied vanaf PR10-5 grens invloedsgebied	vanaf gebied tot PR10-6 grens invloedsgebied
LPG-tankstation met een doorzet van <1.000 m ³ /jaar	25	45	150	16	17
LPG-tankstation met een doorzet van <1.500 m ³ /jaar	25	110	150	9	19

De gemiddelde bevolkingsdichtheid binnen de gemeente Goes is ca. 30 personen per hectare. Info: trajectnota/MER "Optimalisatie railontsluiting Sloe".

Uit de berekeningen van het groepsrisico blijkt dat zowel bij een doorzet tot 1.000 m³/jaar en een doorzet tot 1.500 m³/jaar de oriënterende waarde niet wordt overschreden. Zoals eerder genoemd hebben wij het voornemen op grond van artikel 8.23 van de Wet milieubeheer tot wijziging over te gaan van deze milieuvergunning en een doorzet van maximaal 1.000 m³/jaar vast te leggen in de milieuvergunning.

Door het kabinet is met de LPG-branche een convenant afgesloten. Het aanbrengen van een hittewerende coating en verbeterde vulslangen op LPG-tanksauto's waardoor de kans maal effect op het risico wordt gereduceerd maakt onderdeel uit van dit convenant. Dit zijn dus potentiële risicoreductie (bron)maatregelen voor de middellange termijn die kunnen leiden tot verlaging van de externe veiligheidsrisico's voor PR en GR.

Bij nieuwe ontwikkelingen op de kavel Van Strien zal een nader onderzoek naar de externe veiligheidsrisico's voor PR en GR moeten plaatsvinden.

Overige inrichtingen

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.

Tankstation zonder LPG aan de Van der Spiegelstraat 92.

Aan de afstand vanaf de afleverzuil van ten minste 20 meter tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten moet worden voldaan.

Verfgroothandel aan de Zonnebloemstraat 57.

Aan de afstand vanaf de opslagruimte van gevaarlijke stoffen van ten minste 20 meter tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten moet worden voldaan.

Definitie kwetsbaar object (BEVI, art. 1, lid 1m)

- a. woningen, niet zijnde woningen als bedoeld in de definitie van "beperkt kwetsbaar object" (zie hieronder)
- b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:
 - 1° ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
 - 2° scholen, of 3° gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
- c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, zoals:
 - 1° kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeropp. van > 1500 m² per object, of
 - 2° complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m² bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van > 2000 m² per winkel, voorzover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd, en
- d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

Definitie beperkt kwetsbaar object (BEVI, art. 1, lid 1a)

- a. 1°. verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare, en 2°. dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- b. kantoorgebouwen, voor zover zij niet onder de definitie van kwetsbaar project (zie hiervoor) vallen;
- c. hotels en restaurants, voorzover zij niet onder de definitie van kwetsbaar project (zie hiervoor) vallen;
- d. winkels, voorzover zij niet onder de definitie van kwetsbaar project (zie hiervoor) vallen;
- e. sporthallen, zwembaden en speeltuinen;
- f. sport- en kampeertreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voorzover zij niet de definitie van kwetsbaar project (zie hiervoor) vallen;
- g. bedrijfsgebouwen, voorzover zij niet de definitie van kwetsbaar project (zie hiervoor) vallen;
- h. objecten die met de onder a tot en met e en g genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voorzover die objecten geen kwetsbare objecten zijn, en

i. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voorzover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.

5.7 Archeologie

In Europees verband is het zogenaamde "Verdrag van Malta" tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag is het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk te behouden. Waar dit niet mogelijk is dient het bodemarchief met zorg ontsloten te worden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Om dit meewegen te laten plaatsvinden wordt, naast de in ontwikkeling zijnde regelgeving en beleid, een economische factor toegevoegd. De kosten voor het zorgvuldig omgaan met het bodemarchief, dus de kosten voor inventarisatie, (voor)onderzoeken, bodemonderzoek en documentatie, worden door de initiatiefnemer betaald. In navolging op het verdrag is het provinciale beleid gericht op het bevorderen dat archeologisch onderzoek een vast onderdeel wordt van de planvoorbereiding van ingrepen in en om de bodem (Streekplan Zeeland, 1997). Plannen worden getoetst aan het belang van het behoud van het archeologisch erfgoed. Verder dienen de consequenties voor het archeologisch bodemarchief te worden nagegaan.

Met behulp van de Archeologisch Monumentenkaart (AMK) en de Indicatieve Archeologische Waarden (IKAW) kan worden nagegaan of de gronden binnen het plangebied archeologisch van betekenis zijn. Op de AMK zijn alle bekende archeologische terreinen (monumenten) aangegeven. De IKAW geeft aan wat de verwachtingswaarde is dat binnen een gebied archeologische vondsten worden gedaan. Voor het onderliggende plangebied geldt voor het overgrote deel een middelhoge trefkans en voor het gedeelte nabij de Voorstad een hoge trefkans op archeologische waarden.

Op de AMK is een deel van Binnenstad-Zuid in paarsblauw aangegeven als een gebied waar reeds vondsten gedaan zijn. Het gaat hier uitsluitend om de gronden onder de V.d. Spiegelstraat, nabij de Stadspoort en om die onder de Voorstad. Bij deze gebieden is, bij voornemens die gepaard gaan met verstoring van de bodem, altijd vooronderzoek nodig. Plannen voor deze gebieden komen in het reguliere adviestraject voor archeologisch onderzoek.

Aangezien het voorliggend plan met name de bestaande situatie conserveert, zal in het kader van dit plan geen nader onderzoek worden uitgevoerd.

5.8 Luchtkwaliteit

Algemeen

Op 19 juli 2001 is het besluit 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.

Besluit 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 het Besluit 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 bij bestaande (gevoelige) functies.

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.

Het bestemmingsplan "Binnenstad-Zuid" is een beheersplan en voorziet niet in de bouw van woningen of andere gevoelige bestemmingen.

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit kan worden berekend met behulp van het CAR II-programma (versie 3.03). 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. Het CAR II-programma is toepasbaar voor berekeningen van concentraties op een afstand van het immissiepunt tot de weg van minimaal 5 en maximaal 30 meter (voor snelwegen geldt maximaal 400 meter). 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.

Het CAR II-programma gebruikt o.m. de volgende parameters om de luchtkwaliteit te bepalen:

- de verkeersintensiteit
- de samenstelling van het verkeer (personenauto's, vrachtverkeer, autobussen)
- het aantal parkeerbewegingen
- het snelheidstype
- het wegtype
- de bomenfactor.

Wijziging verkeersstructuur/intensiteiten/omgevingsparameters

Het nieuwe bestemmingsplan biedt niet de mogelijkheid tot het aanleggen of wijzigen van een openbare weg. Het kent ook geen nieuwe bestemmingen die zullen kunnen leiden tot een toename van de verkeersintensiteit. Evenmin zal het de parameters, die van belang zijn om de luchtkwaliteit te bepalen, wijzigen.

Conclusie

1. Het nieuwe bestemmingsplan "Binnenstad-Zuid" zal niet leiden tot een toename van de jaargemiddelde concentraties voor stikstofdioxide en fijn stof.
2. Hetzelfde geldt voor de overschrijdingen van het 24-uursgemiddelden voor deze stoffen.

5.9 Duurzaam bouwen

De gemeente Goes heeft op 5 juni 2002 het "Zeeuws convenant Integrale Woningkwaliteit" ondertekend. Dit convenant is de opvolger van het "Zeeuws convenant duurzaam bouwen". Zij heeft zich daarmee verplicht om bij het bouwproces zoveel mogelijk rekening te houden met milieu-aspecten. Deze milieu-aspecten staan vermeld in het zogenaamde "Nationale Pakket". Hierin zijn 46 milieumaatregelen opgenomen, waarvan circa 11 vaste. Deelnemers aan het convenant nemen deze 11 maatregelen mee in het bouwproces. De gemeente zal het maatregelenpakket actief onder ogen brengen bij diegenen die betrokken zijn bij het bouwproces.

6. JURIDISCHE VORMGEVING

6.1 Planvorm

De binnenstad van Goes wordt gekenmerkt door een scala aan verschillende voorzieningen die, in combinatie met andere functies, het historische karakter van de stad bepalen. De verscheidenheid aan functies dient een plaats te krijgen in dit plan waarbij enerzijds de mogelijkheid aanwezig moet zijn om de stad aan te passen aan de veranderende omstandigheden en anderzijds moet het plan kunnen worden ingezet om corrigerend c.q. sturend op te treden bij ontwikkelingen. Het is belangrijk dat de functies goed op elkaar zijn afgestemd en dat de aantrekkelijkheid en de sfeer in de binnenstad worden versterkt. Uiteraard zullen deze mogelijkheden worden toegepast binnen het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Om de doelstellingen van het plan te kunnen realiseren is gekozen voor een gedetailleerd plan, waar flexibiliteit is ingebouwd door middel van vrijstellingen en wijzigingsbevoegdheden. Een vorm die zowel voor de belangen van het beschermd stadsgezicht als voor de verscheidenheid aan functies ruimte biedt en hanteerbaar is.

De toelichting bevat een uitgebreide analyse van de waarden van de verschillende delen van de binnenstad. Hieruit kan de conclusie worden getrokken dat de individuele herkenbaarheid van de gevels in combinatie met de breedte en hoogte en de relatie met straat, markt of plein, een belangrijk kenmerk is van de binnenstad.

Op enkele plaatsen heeft een schaalvergroting plaats gevonden die daaraan enigszins afbreuk doet. Teneinde een verdere aantasting te voorkomen, is samenvoeging van panden niet toegestaan. Indien daaraan behoefte bestaat of de noodzaak daartoe aanwezig is, kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen.

6.2. Toelichting op de bestemmingen

De planvoorschriften vallen in drie paragrafen uiteen. Paragraaf I bevat de algemene technische bepalingen, paragraaf II regelt de bestemmingen en paragraaf III omvat de overige bepalingen.

I. Algemene en technische bepalingen

Begripsbepalingen (artikel 1)

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

Wijze van meten (artikel 2)

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

Beoordeling gronden in verband met verstrekken bouwvergunning (artikel 3)

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

Bestaande afstanden en andere maten (artikel 4)

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. Het betreft situaties waarin de bestaande bouwwerken positief worden bestemd, doch niet voldaan wordt aan de nieuwe bebouwingsvoorschriften. In het geval van heroprichting van gebouwen mogen de bestaande afstanden uitsluitend gehandhaafd worden in geval van (her)oprichting op dezelfde plaats. Indien dit niet het geval is, dient voldaan te worden aan de in het plan opgenomen bebouwingsvoorschriften.

Gecombineerde bestemmingen (artikel 5)

In het bestemmingplan zijn verschillende gecombineerde (dubbel)bestemmingen opgenomen. Het betreft de bestemming "Archeologisch waardevol terrein" gecombineerd met diverse andere bestemmingen. De gezamenlijke bepalingen van beide bestemmingen zijn voor zowel het bouwen als het gebruik van toepassing. Ten behoeve van de te beschermen waarden is bij de desbetreffende bepalingen een voorrangsregeling opgenomen.

II. Bestemmingsbepalingen

Bepaling voor alle bestemmingen (artikel 6)

Met het oog op het behoud van de beeldkwaliteit van de gevels en de eigen identiteit van gebouwen op zichzelf of als onderdeel van een samenhangend geheel is in dit artikel een aantal verboden opgenomen die op alle bestemmingen van toepassing zijn.

Woondoeleinden (artikel 7)

De op de kaart voor "woondoeleinden" aangewezen gronden zijn met inachtneming van de subbestemmingen bestemd voor gebouwen en andere voorzieningen ten behoeve van de huisvesting van personen. De volgende woningtypen kunnen worden onderscheiden: vrijstaand (Wv), twee aaneen gebouwd (Wt), aaneengesloten (Wa) en gestapelde woningen (Ws). Op gronden zonder subbestemming zijn alle bovengenoemde woontypen toegestaan. Binnen deze bestemming zijn de volgende bouwwerken toegestaan: hoofdgebouwen, overige gebouwen en andere bouwwerken. Per type bouwwerk zijn bouwbepalingen opgenomen. Ten aanzien van de hoofdgebouwen zijn bepalingen opgenomen betreffende de situering, de minimale breedte, de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens, de dakvoet- en de totale hoogte en de dakhelling.

Ten aanzien van de overige gebouwen en andere bouwwerken zijn bepalingen opgenomen betreffende de toegestane oppervlakte op het bouwperceel, de dakvoethoogte en de totale hoogte, de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens en de afstand tot (het verlengde van) de voorgevelrooilijn.

Het plan biedt de mogelijkheden om door middel van vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden op flexibele c.q. gewenste toekomstige ontwikkelingen in te spelen. Vrijstellingsbepalingen zijn opgenomen om de voorgevel van het hoofdgebouw achter de voorgevelrooilijn op te richten en af te wijken van de voorgeschreven (hoogte)maten.

Met betrekking tot de vrijstellingsbevoegdheid voor beroeps- en/of bedrijfsmatige activiteiten in de woning en/of overige gebouwen is volstaan met een verwijzing

naar de gebruiksbepalingen in artikel 22 waar een specifieke regeling is opgenomen.

In artikel 7, lid 5 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen teneinde de op de plankaart aangegeven subbestemmingen binnen de bestemming "Woondoeleinden" te kunnen wijzigen.

Centrumdoeleinden I (artikel 8)

Het gedeelte aan de Voorstad en de J. Valckestraat is bestemd tot "Centrumdoeleinden I". In dit gebied zijn detailhandel, lichte horeca (horecadoeleinden zijn apart bestemd), kantoren, kleinschalige bedrijfsactiviteiten in categorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten toegestaan. De hoofdgebouwen moeten opgericht worden in de op de plankaart aangegeven bebouwingsvlakken. De voorgevel van een hoofdgebouw moet voor 50% in de op de plankaart aangegeven voorgevelrooilijn worden gebouwd. Daarnaast zijn bepalingen opgenomen ten behoeve van de breedte, de toegestane dakvoet- en totale hoogte en de dakhelling van hoofdgebouwen.

Ten aanzien van de overige gebouwen en andere bouwwerken zijn bepalingen opgenomen betreffende de toegestane oppervlakte op het bouwperceel en de dakvoethoogte en totale hoogte.

In artikel 8, lid 4 zijn vrijstellingsbevoegdheden opgenomen om bedrijfsactiviteiten in een hogere categorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten of die niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen toe te staan en af te wijken van de voorgeschreven (hoogte)maten.

Naast bovengenoemde vrijstellingsbevoegdheden zijn voor het college van burgemeester en wethouders wijzigingsbevoegdheden opgenomen om de op de plankaart aangegeven bebouwingsvlakken te vergroten en de Staat van Bedrijfsactiviteiten te wijzigen.

Voor het toepassen van de vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden zijn enkele procedureregels opgenomen.

Centrumdoeleinden II (artikel 9)

Het gedeelte "Stadspoort" is bestemd tot "Centrumdoeleinden II". In dit gebied zijn detailhandel, lichte horeca (horecadoeleinden zijn apart bestemd), kantoren, kleinschalige bedrijfsactiviteiten in categorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten toegestaan. De hoofdgebouwen moeten opgericht worden in de op de plankaart aangegeven bebouwingsvlakken. De voorgevel van een hoofdgebouw moet voor 50% in de op de plankaart aangegeven voorgevelrooilijn worden gebouwd. Daarnaast zijn bepalingen opgenomen ten behoeve van de breedte, de toegestane dakvoet- en totale hoogte en de dakhelling van hoofdgebouwen.

Ten aanzien van de overige gebouwen en andere bouwwerken zijn bepalingen opgenomen betreffende de toegestane oppervlakte op het bouwperceel en de dakvoethoogte en totale hoogte.

In artikel 9, lid 4 zijn vrijstellingsbevoegdheden opgenomen om bedrijfsactiviteiten in een hogere categorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten of die niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen toe te staan en af te wijken van de voorgeschreven (hoogte)maten.

Naast bovengenoemde vrijstellingsbevoegdheden zijn voor het college van burgemeester en wethouders wijzigingsbevoegdheden opgenomen om de op de

plankaart aangegeven bebouwingsvlakken te vergroten en de Staat van Bedrijfsactiviteiten te wijzigen.

Voor het toepassen van de vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden zijn enkele procedureregels opgenomen.

Maatschappelijke doeleinden (artikel 10)

Educatieve, sociaal-medische, sociaal-culturele, levensbeschouwelijke functies alsmede voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening, alsook ondergeschikte detailhandels- en/of horeca activiteiten uitsluitend ten dienste van deze maatschappelijke voorzieningen zijn bestemd tot "Maatschappelijke doeleinden". De nutsvoorzieningen zijn met een specifieke subbestemming (Mn) bestemd, omdat een verandering van deze gebruiksfunctie niet te verwachten is. De bebouwing moet opgericht worden in de op de plankaart aangegeven bebouwingsvlakken. Op deze wijze wordt de situering van de bebouwing nader geregeld. Daarnaast zijn bepalingen opgenomen ten behoeve van de toegestane dakvoet- en totale hoogte van hoofdgebouwen, de afstand tussen vrijstaande gebouwen en de hoogte van andere bouwwerken.

In artikel 10, lid 4 zijn enige vrijstellingsbevoegdheden opgenomen om af te wijken van de voorgeschreven (hoogte)maten.

Detailhandel (artikel 11)

De bestemming detailhandel is gegeven aan gronden bestemd voor detailhandel en woondoeleinden, met dien verstande dat detailhandelsbedrijven uitsluitend op de begane grond zijn toegestaan.

Binnen deze bestemming zijn de volgende bouwwerken toegestaan: hoofdgebouwen, overige gebouwen en andere bouwwerken. Ten aanzien van hoofdgebouwen zijn bepalingen opgenomen over de minimale breedte, de dakvoet- en totale hoogte en de dakhelling. Verder mogen de hoofdgebouwen uitsluitend binnen het bebouwingsvlak worden opgericht.

Ten aanzien van overige gebouwen en andere bouwwerken zijn bepalingen opgenomen omtrent de bebouwde oppervlakte, de dakvoethoogte en dakhelling.

In artikel 11, lid 4 zijn enige vrijstellingsbevoegdheden opgenomen af te wijken van de voorgeschreven hoogtematen en de afstand tot de voorgevelrooilijn.

Horecadoeleinden (artikel 12)

In het plangebied zijn verspreid een aantal gronden aangewezen als "Horecadoeleinden". Deze gronden zijn bestemd voor horecabedrijven categorie 1 en in een enkel geval categorie II van de Staat van Horeca-activiteiten. Voor de dubbelbestemming "Horecadoeleinden + Centrumdoeleinden" geldt dat deze bestemd zijn voor deze doeleinden, met dien verstande dat een horecabedrijf uitsluitend op de begane grond is toegestaan. Op deze gronden zijn zowel hoofdgebouwen, als overige gebouwen en andere bouwwerken toegestaan. De bouwbeperkingen die zijn opgenomen hebben vooral betrekking op de hoogtematen.

In artikel 12, lid 4 is er een vrijstellingsmogelijkheid om af te wijken van onder andere de voorgeschreven (hoogte)maten.

Bedrijfsdoeleinden (artikel 13)

Met name de gronden aan de Zonnebloemstraat, v.d. Spiegelstraat en Blaauweenstraat zijn aangewezen als "Bedrijfsdoeleinden". Bij de dubbelbestemming bedrijfsdoeleinden en woondoeleinden is de uitoefening van bedrijfsmatige activiteiten uitsluitend toegestaan op de begane grond.

Het uitoefenen van detailhandel, anders dan als ondergeschikte nevenactiviteit bij ter plaatse uitgeoefende bedrijfsactiviteiten, is niet toegestaan. Deze gronden zijn mede bestemd voor verhardingen, groenvoorzieningen en andere voorzieningen ten dienste van de bestemming, waaronder begrepen energievoorzieningen. Binnen de bestemming zijn bedrijfsgebouwen en andere bouwwerken toegestaan.

In artikel 13, lid 3 zijn bepalingen opgenomen over de dakvoet- en totale hoogte, de minimale afstand tussen vrijstaande gebouwen, bebouwingsvlak en voorgevelrooilijn.

In artikel 13, lid 4 zijn vrijstellingsbevoegdheden opgenomen om bedrijfsactiviteiten in een hogere categorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten of die niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen toe te staan en af te wijken van de voorgeschreven (hoogte)maten.

In artikel 13, lid 5 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen op de Staat van Bedrijfsactiviteiten te wijzigen.

Autoboxen (artikel 14)

De op de plankaart voor "Autoboxen" aangewezen gronden zijn bestemd voor boxen ten behoeve van huishoudelijke berg- en werkruimte en als stalling van voertuigen.

Op deze gronden mogen, met inachtneming van de op de plankaart aangegeven nadere aanwijzingen, uitsluitend niet voor bewoning bestemde gebouwen worden gebouwd. Voor de garageboxen zijn bepalingen opgenomen over de maximale breedte, de totale hoogte en dakhelling.

In artikel 14, lid 4 is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen om af te wijken van de voorgeschreven (hoogte)maten.

Verkeers- en verblijfsdoeleinden (artikel 15)

De wegen en verblijfsgebieden in het plangebied hebben de bestemming "Verkeers- en verblijfsdoeleinden". Binnen deze bestemming zijn niet voor bewoning bestemde gebouwen (bijvoorbeeld transformatorhuisjes) en andere bouwwerken (bijvoorbeeld speeltoestellen, afvalcontainers) toegestaan. De bouwbebalingen zijn met name gericht op de maximaal toegestane hoogtematen. De oppervlakte van gebouwen mag maximaal 15 m² bedragen.

Verkeersdoeleinden railverkeer (artikel 16)

De spoorzone heeft de bestemming "Verkeersdoeleinden railverkeer". Binnen deze bestemming zijn niet voor bewoning bestemde gebouwen en andere bouwwerken toegestaan. De bouwbebalingen zijn met name gericht op de maximaal toegestane hoogtematen. Ten behoeve van de verkeersveiligheid kunnen er nadere eisen worden gesteld aan de plaats en afmeting van de bebouwing.

Verkeersdoeleinden busstation (artikel 17)

Het busstation heeft de bestemming "Verkeersdoeleinden busstation". Binnen deze bestemming zijn niet voor bewoning bestemde gebouwen en andere bouwwerken toegestaan. De bouwbebalingen zijn met name gericht op de maximale toegestane hoogtematen.

Groenvoorzieningen (artikel 18)

Binnen de bestemming "Groenvoorzieningen" mogen niet voor bewoning bestemde gebouwen en andere bouwwerken worden opgericht. De bouwbepalingen zijn met name gericht op de maximaal toegestane hoogtematen. De oppervlakte van gebouwen mag maximaal 15 m² bedragen.

Archeologisch waardevol terrein (artikel 19)

Het op de AMK aangeduide terrein van hoge archeologische waarde is op de plankaart bestemd als "Archeologisch waardevol terrein". Ter bescherming van de archeologische belangen zijn op deze gronden slechts andere bouwwerken toelaatbaar ten behoeve van de bestemming "Archeologisch waardevol terrein". De maximale hoogte bedraagt 2 meter. Bouwwerken ten dienste van andere voor deze gronden geldende bestemmingen zijn slechts toelaatbaar indien het bouwwerk dient ter vervanging van een reeds aanwezig bouwwerk, het bouwwerk en de fundering niet dieper komen te liggen dan 30 cm beneden maaiveld en het grondoppervlak niet meer bedraagt dan 30 m².

Hiervoor is voor het college van burgemeester en wethouders een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen. Vrijstelling wordt slechts verleend indien de archeologische waarden niet worden geschaad.

Ter bescherming van de archeologische belangen in het gebied is voor bepaalde werken en werkzaamheden een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Bepaalde werken en/of werkzaamheden zijn hiervan uitgezonderd.

Voor het college van burgemeester en wethouders zijn wijzigingsbevoegdheden opgenomen met inachtneming van een aantal voorwaarden voor de bestemmingsvlakken met de bestemming "Archeologisch waardevol terrein" gedeeltelijk of geheel te verwijderen en de vorm van bouwblokken te veranderen.

Tot slot zijn procedureregels voorgeschreven die in acht dient te worden genomen bij de beslissing omtrent een aanlegvergunning of wijziging.

III Overige bepalingen

Algemene vrijstellingen (artikel 20)

In artikel 20 is een aantal algemene vrijstellingen opgenomen. Deze vrijstellingen betreffen het overschrijden van bebouwingsgrenzen, geringe afwijkingen van het bestemmingsplan en een vrijstelling voor het oprichten van antennes en masten.

Wijzigingsbevoegdheden (artikel 21)

In artikel 21 zijn algemene wijzigingsbevoegdheden van burgemeester en wethouders opgenomen om 'nutsgebouwtjes' te kunnen bouwen, het overschrijden van bebouwingsgrenzen en geringe afwijkingen te kunnen plaatsvinden.

Nadere eisen (artikel 22)

In artikel 22 is bepaald dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen aan plaatsing van gebouwen, de dakhelling van hellende dakvlakken en de plaatsing en vormgeving van andere bouwwerken.

Gebruiksbepalingen (artikel 23)

In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod gegeven voor gebruik in strijd met de bestemming. Lid 2 bevat de zogenaamde 'toverformule', door middel waarvan vrijstelling van het gebruiksverbod kan worden verleend voor die gevallen waarin een strikte toepassing van het verbod zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd. In lid 3 is een specifieke vrijstellingsbepaling opgenomen met betrekking tot beroeps- en bedrijfsmatig gebruik van woningen. Uit de literatuur en jurisprudentie blijkt, dat beroeps- en/of bedrijfsmatig gebruik van een deel van de woning in beginsel

niet in strijd hoeft te zijn met de woonfunctie. Aan de vrijstellingsbepaling voor beroeps- en bedrijfsmatig gebruik van de woning, worden wel enkele nadere voorwaarden gesteld. Eén van de eisen die gesteld wordt is, dat het totaal in gebruik te nemen vloeroppervlak voor beroeps- en/of bedrijfsmatige activiteiten nooit meer bedraagt dan 40 m². Detailhandelsactiviteiten zijn niet toegestaan, uitgezonderd als ondergeschikte nevenactiviteit in verband met het desbetreffende beroep of bedrijf.

Overgangsbepalingen (artikel 24)

Artikel 24 betreft de overgangsbepalingen met betrekking tot het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor niet wordt vergroot.

Strafbaarheid van overtredingen (artikel 25)

Het gebruik van gronden en bouwwerken in strijd met de bestemming, alsmede het verrichten van vergunningplichtige werken of werkzaamheden zonder vergunning, is strafbaar volgens de Wet economische delicten.

Slotbepalingen (artikel 26)

De voorschriften kunnen worden aangehaald onder de naam "**Binnenstad-Zuid**"

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 voorschriften. Dat wil zeggen voorschriften 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

Aangezien het om een beheersplan gaat, wordt de financiële betrokkenheid van de gemeente bij mogelijke investeringen per geval afgewogen. Om die reden is het opstellen van een exploitatiebegroting achterwege gelaten.

9. MAATSCHAPPELIJKE TOETSING EN OVERLEG

9.1 Maatschappelijke toetsing

Gedurende de periode van 2 februari 2006 tot en met 15 maart 2006 heeft het ontwerp-bestemmingsplan "Binnenstad-Zuid" op het gemeentesecretariaat ter inzage gelegen. Naar aanleiding hiervan zijn in totaal 7 zienswijzen ingediend.

Bij de vaststelling van het plan door de gemeenteraad op 15 juni 2006 zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

- Het perceel Frans den Hollanderlaan 21 is conform het huidige gebruik gewijzigd van een woonbestemming in de bestemming "Maatschappelijke doeleinden";
- Het perceel Frans den Hollanderlaan 18 is conform het huidige gebruik gewijzigd van een woonbestemming in de bestemming "Maatschappelijke doeleinden";
- Het perceel Vosmaerstraat 3 heeft de nadere aanwijzing (k) gekregen. Aangezien de huidige praktijk al groter is dan 40 m² die als vrijstelling in het bestemmingsplan is opgenomen. Door de nadere aanwijzing (k) is enige uitbreiding van de huidige praktijk mogelijk.
- De hoogte van het perceel Frans den Hollanderlaan 2 is gewijzigd in een goot- en nokhoogte conform de huidige bebouwing in 4,5 meter respectievelijk 10,5 meter;
- De huidige praktijkruimte annex kantoorruimte op het perceel Frans den Hollanderlaan 2 is positief bestemd met de nadere aanwijzing (k);
- Het perceel Vosmaerstraat 2-4 is een dubbelbestemming toegekend voor "Woondoeleinden" en "Maatschappelijke doeleinden";
- Het perceel Rimmelandplein 1a is conform het huidige gebruik bestemd tot "Maatschappelijke doeleinden";
- De locatie stadspoort is uitgezonderd van een detailhandelsmogelijkheid door middel van een nieuw voorschrift.

9.2 Overleg

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

- Provinciale Commissie Omgevingsbeleid, subcommissie gemeentelijke plannen;
- Waterschap Zeeuwse Eilanden;
- N.V. Delta Nutsbedrijven;
- Pro Rail.

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

Provinciale Commissie Omgevingsbeleid, subcommissie gemeentelijke plannen

Brief van 22 december 2005

Reactie

1. De commissie verzoekt om overeenkomstig de circulaire van 15 oktober 2003 als bijlage bij het bestemmingsplan toe te voegen een overzichtslijst van de verleende vrijstellingen (artikel 15, 17 en 19 van de WRO) met vermelding van de datum, locatie en onderwerp van de verleende vrijstelling.
2. Op de plankaart is een aanduiding opgenomen voor "verkooppunt motorbrandstoffen" zonder verdere nuancering. De verkoop van LPG is dan zonder meer toegestaan, alsook een ongelimiteerd tankvolume. De commissie verzoekt om het Bevi te betrekken in de verdere voorbereiding van het plan.
3. De nadere aanduiding * is niet opgenomen in de voorschriften. Dit geldt ook voor de "grens veiligheidszone". De commissie verzoekt dit alsnog te doen. Tevens verzoekt de commissie de term "veiligheidszone" te schrappen en aan te sluiten bij de terminologie van het BEVI.
4. De commissie constateert dat het bestemmingsplan vrijstellingsbevoegdheden kent waarbij het begrip "samenhang in straat- en bebouwingsbeeld wordt gehanteerd. In verband met een objectieve begrenzing verzoeken zij om de begripsbepaling op te nemen of dit begrip objectief te begrenzen.
5. De nadere aanwijzing zonder bebouwing bij de diverse bestemmingen ontbreekt in de voorschriften. De commissie verzoekt om de voorschriften hierop aan te passen.
6. Ten aanzien van de vrijstellingsbepalingen en de wijzigingsbevoegdheden wordt niet altijd even consequent aangegeven welke procedure van toepassing is.
7. De artikelnummering zoals aangegeven in hoofdstuk 6 van de toelichting komt niet overeen met de nummering van de voorschriften.
8. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt met een factor 2 overschreden. De verantwoording van dit risico ontbreekt in de toelichting.
9. Ten aanzien van de LPG tankstations worden afstanden vermeld in het REVI niet aangegeven op de plankaart. De locatie van vulpunt, afleverzuil en ondergronds reservoir ontbreken.
10. In de toelichting wordt gesproken over het maken van archeologische beleidskaarten. De commissie verzoekt één en ander te verduidelijken.
11. In de toelichting is niet aangegeven wat de archeologische verwachtingswaarde van het plangebied is in het kader van de IKAW.
12. Artikel 7, lid 5 kent een wijzigingsbevoegdheid waarbij wijziging o.a. mag plaatsvinden als er geen "onevenredige aantasting plaatsvindt van de in de omgeving aanwezige architectonische, cultuurhistorische en/of archeologische waarden". De commissie verzoekt om de zinsnede "op de locatie en" in te voegen.
13. De commissie verzoekt om bij de procedureregels van artikel 7, lid 5, artikel 8, lid 5, en artikel 18, lid 6 op te nemen dat voor het bepalen of er sprake is van een onevenredige aantasting schriftelijk advies zal worden ingewonnen bij een archeologisch deskundige.
14. Artikel 18, lid 2 en artikel 18, lid 5 bevatten een bepaling dat een bouwwerk met een oppervlak van 60 m² alsmede werken of werkzaamheden met een oppervlakte kleiner dan 60 m² toelaatbaar zijn. Volgens de commissie stemt deze maatvoering niet overeen met de maatvoering uit het voorstel werkbare

- archeologie, namelijk 30 m2. De commissie verzoekt de maatvoering aan te passen.
15. In de toelichting wordt aangegeven dat in het plangebied een aantal horecadoeleinden zijn gelegen met ten hoogste categorie I horecabedrijven. Uit de voorschriften en de plankaart blijkt dat ook categorie II is toegestaan.
 16. In artikel 14, lid 1 wordt verwezen naar een subbestemming "busstation" binnen verkeers- en verblijfsdoeleinden. In artikel 16 zijn hiervoor afzonderlijke bestemmingsbepalingen opgenomen.
 17. Naast de bestemming bedrijfsdoeleinden is ook wonen toegestaan op de locatie Van Strien. Voor zover dit nieuwe woningen betreft moet onderzoek worden gedaan naar geluid, externe veiligheid, etc.
 18. In relatie tot het plan Hollandiaplein dat onlangs de goedkeuringsprocedure heeft doorlopen, zal nadrukkelijk aandacht moeten worden besteed aan het aspect parkeren.
 19. De commissie wijst er op dat in medio 2006 het Integraal Omgevingsplan zal worden vastgesteld. Indien het besluit omtrent goedkeuring zal worden genomen nadat het IOP in werking is getreden, dan geldt dit plan als provinciaal toetsingskader voor de beoordeling van gemeentelijke plannen en om afgifte van verklaringen van geen bezwaar.

Beantwoording

1. Conform het verzoek van de commissie (PCO) is een overzichtslijst van de verleende vrijstellingen alsnog toegestuurd.
2. In het plangebied zijn een tweetal verkooppunten voor motorbrandstoffen aanwezig. Bij het ene verkooppunt wordt op dit moment LPG verkocht en mag dit in het nieuwe bestemmingsplan blijven doen. Het andere verkooppunt op de locatie Van Strien verkoopt op dit moment geen LPG. Het is niet de bedoeling om verkoop van LPG hier mogelijk te maken. Op de plankaart wordt door middel van symbolen een nuancering aangebracht tussen beide verkooppunten tussen verkooppunt motorbrandstoffen met LPG en verkooppunt motorbrandstoffen zonder LPG. In de voorschriften zullen de symbolen nader worden verklaard. In de toelichting is artikel 5 van het BEVI toegepast waarin het plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) worden getoetst. De gemeente heeft het verkooppunt inmiddels wel aangeschreven in het kader van de milieuvergunning en is voornemens om via de milieuvergunning een lagere doorzet te bevorderen van LPG. Na aanpassing van de milieuvergunning wordt voldaan aan het PR en GR.
3. De "grens veiligheidszone" is in overeenstemming met de betrokken provinciale dienst van de plankaart verwijderd. De nadere aanduiding * is in de voorschriften opgenomen. Het plan is hierop aangepast.
4. De opmerking van de commissie over een objectieve begrenzing van het begrip "samenhang in het straat- en bebouwingsbeeld" heeft aanleiding gegeven om het plan op dit punt aan te passen. Als gevolg hiervan is in artikel 1 "Begripsbepalingen" de begripsbepaling samenhang in straat- en bebouwingsbeeld toegevoegd.
5. De opmerking van de commissie dat de nadere aanwijzing zonder bebouwing bij diverse bestemmingen ontbreekt, is tevens aanleiding geweest de voorschriften hierop aan te passen.
6. De constatering dat ten aanzien van vrijstellingsbepalingen en wijzigingsbevoegdheden niet altijd consequent wordt aangegeven welke procedure van toepassing is, heeft ook geleid tot een aantal aanpassingen van het plan.
7. De artikelnummering in hoofdstuk 6 van de toelichting "Juridische Vormgeving" is aangepast.

8. In de toelichting wordt in de externe veiligheidsparagraaf een toelichting gegeven over de risico's van transport van gevaarlijke stoffen waaronder de spoorlijn.
9. De locaties van het vulpunt, de afleverzuil en het ondergronds reservoir zullen op de plankaart worden aangegeven met de daarbij horende risicocontouren 10-6.
10. Het aspect archeologische beleidskaarten zal niet meer in de toelichting worden opgenomen, omdat de gemeente Goes het beleid hieromtrent nog moet vaststellen. Het plan is op dit punt aangepast.
11. De toelichting is op dit punt aangepast. Het plangebied is op de IKAW aangeduid als een gebied met een middelhoge en een hoge trefkans op archeologische waarden.
12. De gewenste zinsnede is toegevoegd aan artikel 7, lid 5.
13. Bij genoemde artikelen is in de procedureregels de bepaling opgenomen dat schriftelijk advies zal worden ingewonnen bij een archeologische deskundige om te bepalen of er sprake is van een onevenredige aantasting.
14. De maatvoering van bouwwerken genoemd in artikel 18, lid 2 en artikel 18, lid 5 is aangepast aan het voorstel werkbaar archeologie en is derhalve gewijzigd van 60 m2 naar 30 m2.
15. In het plangebied worden zowel categorie I als categorie II horecadoeleinden toegestaan. De toelichting is hierop aangepast.
16. De subbestemming busstation is geschrapt in artikel 14, lid 1.
17. Op de locatie Van Strien zijn 2 woningen gelegen. Eén daarvan is de bedrijfswoning behorende bij de garage. Verder is er nog een woning op het perceel gelegen. Het betreft hier dus bestaande woningen en geen nieuwbouw. Derhalve wordt geen onderzoek gedaan naar geluid, externe veiligheid, etc.
18. Met betrekking tot het aspect parkeren het volgende. Bij een aantal kantoren was in eerste aanleg (bestemmingsplan Hollandiaplein) van een extra bouwlaag voorzien. In voorliggend plan zijn deze bouwlagen niet meer overgenomen. Tevens wordt net als in het plan Hollandiaplein nieuwbouw aan de M.A. de Ruijterlaan mogelijk gemaakt. Voor deze locatie is parkeren ondergronds toegestaan en er is in de voorschriften een parkeernorm opgenomen. Nader onderzoek naar de verkeers- en parkeervoorzieningen zijn hiermee overbodig geworden.
19. Kennis is genomen van de opmerking dat medio 2006 het Integraal Omgevingsplan vastgesteld zal worden en dat het plan bij de goedkeuring (indien het IOP dan is vastgesteld) zal worden getoetst aan het Omgevingsplan. Dit is geen aanleiding geweest het plan inhoudelijk aan te passen.

Waterschap Zeeuwse Eilanden

Brief van d.d. 8 december 2005

Reactie

1. In de waterparagraaf is aangegeven dat het plangebied op een hoogte ligt van NAP tot +1,00 m. Volgens het hoogtebestand Nederland ligt met name het westelijk deel van het plangebied lager (tot NAP -1,00m). Daarvan uitgaande is de drooglegging niet overal 1,30 m ten opzichte van het peil in de Veste. (i.c. NAP -0,80 m).
2. Het waterschap geeft er de voorkeur aan dat er eerst gekeken wordt of afgekoppeld hemelwater (her-) gebruikt kan worden als grijswater (m.n. voor toiletspoeling), dan of geïnfiltreerd kan worden en vervolgens of het geloosd dan worden op oppervlaktewater.

Beantwoording

1. De drooglegging/bouwpeil voor bebouwing ter plaatse voldoet niet overal aan de 1,30 m ten opzichte van het peil in de Veste. Er is geconstateerd dat met name ter hoogte van de Veste de drooglegging niet voldoet. Bij nieuwbouw dient hier rekening mee te worden gehouden dat er aanvullende maatregelen worden genomen voor de ontwatering van de percelen, dit kan o.a. middels het aanbrengen van drainage e.d.
2. De gemeente kan zich hierin gedeeltelijk vinden. Wat betreft de infiltratiemogelijkheden zijn de mogelijkheden beperkt. Gezien de hoeveelheid aan bebouwing zijn de mogelijkheden voor infiltratie in de bodem zeer beperkt.

Voor Binnenstad-Zuid geldt afkoppelen via:

1. hergebruik door in de gebouwen een grijswaterbassin toe te passen (met name voor toiletspoeling);
- 2 infiltreren van het hemelwater in de ondergrond, gezien de bebouwing in het gebied zijn de mogelijkheden hiertoe beperkt;
- 3 afvoeren naar oppervlaktewater in directe omgeving. Voor het afstromend hemelwater van o.a. parkeervakken/bestratingen geeft de afkoppel-beslisboom van het waterschap aan dat er een filtervoorziening nodig is. Regenwater dat op de gemengde riolering gaat lozen dient altijd gescheiden aangeboden te worden. Bij een gezamenlijke lozing van dak- en wegwater geeft de afkoppel-beslisboom van het waterschap aan of er al dan niet een filter nodig is. Uitlogende materialen zoveel mogelijk vermijden.

N.V. Delta Nutsbedrijven

Van N.V. Delta Nutsbedrijven is geen reactie ontvangen.

Pro Rail

Brief van d.d. 21 december 2005

Reactie

1. Op de plankaart mist Pro Rail de overkapping van de fietsenstalling/kelderingang.
2. Binnen de spoorsector wordt gekeken naar realisatie van parkeergelegenheden om en nabij stations. In dit kader wordt ook de parkeercapaciteit in Goes bekeken.
3. Bij verantwoording van het groepsrisico in een bestemmingsplan zal juridisch bindend dienen te worden vastgelegd welke maatregelen worden getroffen om het risico te beperken. Hierbij kan worden gedacht aan het juridisch vastleggen van maatregelen ter beperking van het groepsrisico of maatregelen in het kader van zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Pro Rail verzoekt om het plan hierop aan te vullen.
4. Tevens verzoekt Pro Rail om de onderbouwing van de overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico toe te sturen.
5. Ten aanzien van vervoer van gevaarlijke stoffen wijst Pro Rail op de meest recente ontwikkelingen vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Met de wettelijke vaststelling van de Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen onder de Wet vervoer gevaarlijke stoffen wordt een plafond vastgelegd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan. De Zeeuwse lijn is in het kader hiervan ingedeeld in een categorie 2A baanvak. Daarbij zijn een aantal maximale hoeveelheden te vervoeren ketelwagens opgenomen. In januari 2007 zal de Regulering Vervoer Gevaarlijke stoffen in moeten gaan. Pro Rail adviseert hiermee rekening te houden.

Beantwoording

1. De overkapping van de fietsenstalling/kelderingang zal alsnog als bouwblok op de plankaart worden aangegeven binnen de bestemming "Verkeersdoeleinden Railverkeer" met een dakvoet- en totale hoogte van 3 meter.
2. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
3. Omdat hier sprake is van een zogenaamd beheersplan, (de aanwezigheid van personen binnen het plangebied blijft gelijk), er dus geen toename van het groepsrisico is, wordt geen verdere motivering gegeven. Er is in het plan geen sprake van een acuut risico, waardoor saneringssituaties aan de orde zouden zijn.
4. De onderbouwing van het groepsrisico wordt toegezonden.
5. In de toelichting is in de externe veiligheidsparagraaf de invoering van het basisnet met de daarbij behorende veiligheidszones toegevoegd. Echter, omdat de Regulering Vervoer Gevaarlijke stoffen nog geen juridische status heeft, is de regeling niet opgenomen in dit bestemmingsplan. Indien de inwerkingtreding van de Regulering Vervoer Gevaarlijke stoffen aanleiding geeft om het plan te herzien, zal het plan zonodig worden aangepast.

Aanvullingen

Bovenstaande reacties hebben in een aantal gevallen geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Buiten deze aanpassingen is het plan na vooroverleg ex artikel 10 Bro op twee onderdelen aangepast, namelijk:

- Aan de M.A. de Ruijterlaan 90, 86 en 84 is een bedrijf gevestigd. Abusievelijk is in het voorontwerp de goede bestemming opgenomen, maar niet de juiste bijbehorende kleur. Voor deze locatie is de kleur van "Centrumdoeleinden" gewijzigd in de kleur van "Bedrijfsdoeleinden".
- In de toelichting wordt de locatie Hoek Stadspoort/Frans den Hollanderlaan als potentiële inbreidingslocatie opgenomen. In het bestemmingsplan Bekhof is op deze locatie de bestemming "Centrumdoeleinden" met 3 bouwlagen toegestaan. In het voorontwerp Binnenstad-Zuid is de bestemming W(z) opgenomen. Dit is in de ontwerpfase gewijzigd in de bestemming "Centrumdoeleinden" met een goothoogte van 13 meter en een totale hoogte van 16 meter.