

**Toelichting
Bestemmingsplan Binnenstad**

**Plandeel locatie voormalige Generaal -
Berghuijskazerne**

Inhoud:

- 1. Inleiding**
 - 1.1 Aanleiding en doel ruimtelijke onderbouwing
 - 1.2 Opzet ruimtelijke onderbouwing
- 2. Beschrijving locatie en project**
 - 2.1. Projectgebied en directe omgeving
 - 2.2. Vigerende bestemming
 - 2.3. Eigendommen
 - 2.4. Beoogde planologische mogelijkheden
- 3. Beleidskader**
 - 3.1. Rijksbeleid
 - 3.2. Provinciaal beleid
 - 3.3. Gemeentelijk beleid
- 4. Sectorale toetsen**
 - 4.1 Waterparagraaf
 - 4.2. Archeologie
 - 4.3. Cultuurhistorie
 - 4.4. Ecologie
 - 4.5. Bodemkwaliteit
 - 4.6. Verkeer en parkeren
 - 4.7. Geluid
 - 4.8. Luchtkwaliteit
 - 4.9. Omliggende functies
 - 4.10. Externe Veiligheid
 - 4.11 Leidingen en telecommunicatieverbindingen
- 5. Economische uitvoerbaarheid**
- 6. Wijzigingen naar aanleiding van uitspraak Raad van State**
 - 6.1 Uitspraak
 - 6.2 Verkeersonderzoek m.b.t. capaciteit en veiligheid van de parkeergarage
 - 6.3 Wijzigingen in de regels

Disclaimer: voorliggende toelichting betreft enkel een toelichting op het plandeel van de voormalige Generaal - Berghuijskazerne van het bestemmingsplan Binnenstad.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doel ruimtelijke onderbouwing

De gemeenteraad van Middelburg heeft in januari 2001 aan het college van Burgemeester en Wethouders opdracht gegeven een A-theater met een drielaagse parkeerkelder te bouwen op de locatie van de Generaal-Majoor Berghuijskazerne aan de Zuidsingel.

Tijdens de bouw van de uiteindelijke bouwput voor de parkeergarage zijn lekkages in de wand geconstateerd. Op enkele locaties zijn door de lekkages ontgrondingen opgetreden. De bouwput is daarom op 3 maart 2005 vol water gezet en de bouw is stilgelegd.

Door de ontgrondingen is een aantal aangrenzende woningen zodanig verzakt, dat bewoning niet langer verantwoord is. Bedoelde woningen zijn daarom ontruimd en door de gemeente aangekocht.

De gemeenteraad heeft vervolgens op 5 september 2005 besloten om af te zien van de bouw van een theater op de locatie Zuidsingel. Door de nieuwe coalitie, die na de besluitvorming van 5 september 2005 is ontstaan, werd een nieuw programma voor de Zuidsingel geformuleerd. Dit programma bestond uit de vraag een civieltechnisch plan op te stellen voor het herstel van de bouwput, met de bedoeling de locatie daarna te benutten voor woningbouw. Het programma omvatte een woningbouwplan met een parkeergarage voor bewoners.

In 2008 was de planontwikkeling zo ver dat de civieltechnische sanering van de bouwput kon worden uitgevoerd. Omdat de veiligheid voor de omgeving was gediend met een zo snel mogelijk duurzame stabilisering van de ondergrondse situatie, is (vooruitlopend op de woningbouwplannen) het meest essentiële deel van het saneringsplan uitgevoerd. In juni 2008 is ruim 10.000 m³ onderwater-beton in de bouwput gestort. Vervolgens zijn langs het resterende, bovenste deel van de put betonnen voorzetwanden geplaatst. Het is de bedoeling het bovenste deel van de put als parkeergarage voor de te realiseren woningen te gebruiken.

Bouwplan 2009

Voor het te realiseren woningbouwplan is vervolgens een bestemmingsplan opgesteld, dat in 2009 in procedure is gebracht. Na de tervisielegging van het voorontwerpbestemmingsplan, is de procedure van dit plan echter gestopt. Het bouwplan bleek te ambitieus voor de woningmarkt, die vanwege de crisis inmiddels was gewijzigd. De betrokken marktpartij gaf aan het woningbouwplan drastisch te willen wijzigen. Omdat voorzien werd dat het bouwplan ingrijpend zou wijzigen is de planologische procedure gestopt.

Nieuw bouwplan (2012)

In 2012 is een nieuw bouwplan beschikbaar dat vanuit een ruimtelijk oogpunt een goede invulling van deze locatie wordt geacht. Omdat reeds werd gewerkt aan een nieuw bestemmingsplan voor de gehele binnenstad is er gekozen om de beoogde invulling op te nemen in het bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan voor de binnenstad heeft het karakter van een consoliderend plan. Echter voor de locatie Zuidsingel is gekozen om het nieuwe bouwplan planologisch mogelijk te maken.

Vanwege de leesbaarheid is ervoor gekozen om dit in de voorliggende afzonderlijke onderbouwing te onderbouwen.

Voorontwerpbestemmingsplan Binnenstad (2014)

Ten tijde van het voorontwerpbestemmingsplan was nog sprake van een concreet bouwplan voor invulling van de locatie van de voormalige kavel van de kazerne. De ontwikkelaar (Heijmans vastgoed b.v.) is echter tot de conclusie gekomen dat het bouwplan zoals opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan financieel niet haalbaar is in de huidige marktomstandigheden. Om die reden is aan de gemeente middels een inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan gevraagd om een abstractere/flexibele bestemmingsregeling die met name gericht is op het kaartbeeld van het ontwerpbestemmingsplan.

Ontwerpbestemmingsplan Binnenstad (2015)

Aangezien ten tijde van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan Binnenstad 2015 niet langer sprake is van een actueel bouwplan, is voor deze locatie een bouwstrook aangegeven in de vorm van een gesloten bouwblok. Dit komt overeen met de wijze waarop ook de voormalige kazerne was bestemd. Het totale aantal woningen dat binnen de bouwstrook mag worden gerealiseerd is gelijk aan het aantal woningen uit het Voorontwerpbestemmingsplan uit 2014. De bouwhoogten zijn ook overeenkomstig met het voorontwerpbestemmingsplan en zijn lager dan die van de voormalige kazerne en het geldende planologisch regime. In figuur 4 zijn de nieuwe bouwhoogten afgezet op de gevels van de kazerne.

Deze wijziging van de bestemming naar Wonen betreft een planologische ontwikkeling en dient dan ook zodanig te worden getoetst en onderbouwd. Er is voor gekozen om, net zoals in het voorontwerpbestemmingsplan middels een afzonderlijke onderbouwing, de bestemming te onderbouwen.

Uitspraak Raad van State (augustus 2016)

Op 3 augustus 2016 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan inzake de beroepszaak tegen het bestemmingsplan Binnenstad, waar de locatie Zuidsingel/Korte Noordstraat/Koningstraat onderdeel van uit maakt. De uitspraak luidt dat het besluit van de gemeenteraad van 15 december 2015 wordt vernietigd voor zover het het plandeel met de bestemming Wonen voor het voormalige kazerneterrein betreft. De gemeenteraad wordt opgedragen met inachtneming van de overwegingen in de uitspraak een nieuw besluit te nemen.

Middels voorliggend bestemmingsplan wordt vervolg gegeven aan deze opdracht en zijn ten aanzien van verkeer en parkeren enkele wijzigingen doorgevoerd. In hoofdstuk 6 worden de betreffende wijzigingen nader toegelicht.

1.2. Opzet ruimtelijke onderbouwing

Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd:

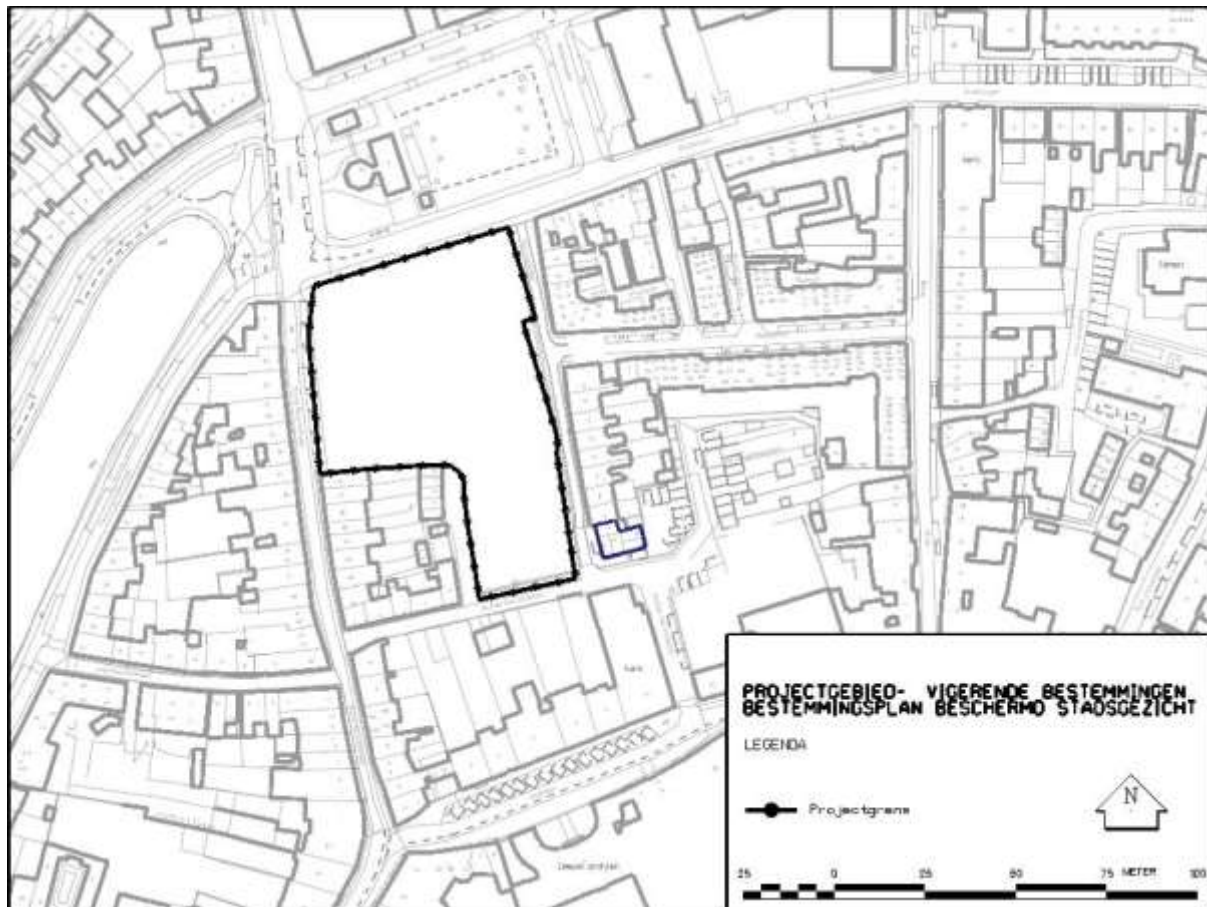
- In hoofdstuk 2 is een beschrijving van de locatie en het project opgenomen
- Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van het beleidskader weer.
- Hoofdstuk 4 bevat de resultaten van de verrichte onderzoeken.
- Hoofdstuk 5 gaat in op de economische uitvoerbaarheid van het bouwplan.
- Hoofdstuk 6 gaat in op de uitspraak van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State

2. Beschrijving locatie en project

2.1. Projectgebied en directe omgeving

Het projectgebied ligt in het noorden van de historische binnenstad van Middelburg. Het gebied ligt op de grens van de middeleeuwse binnenring en de latere verdedigingswerken.

Het projectgebied is in de nieuwe opzet, vanaf 2009, beperkt tot de kavel van de in 2002 gesloopte “Generaal – Majoor Berghuiskazerne”. Het projectgebied wordt in het noorden begrensd door de “Zuidsingel”; in het oosten door de “Koningstraat”; de zuidgrens wordt gevormd door “Achter het Hofplein” en de westgrens door de “Korte Noordstraat” met aangrenzende woonbebouwing.



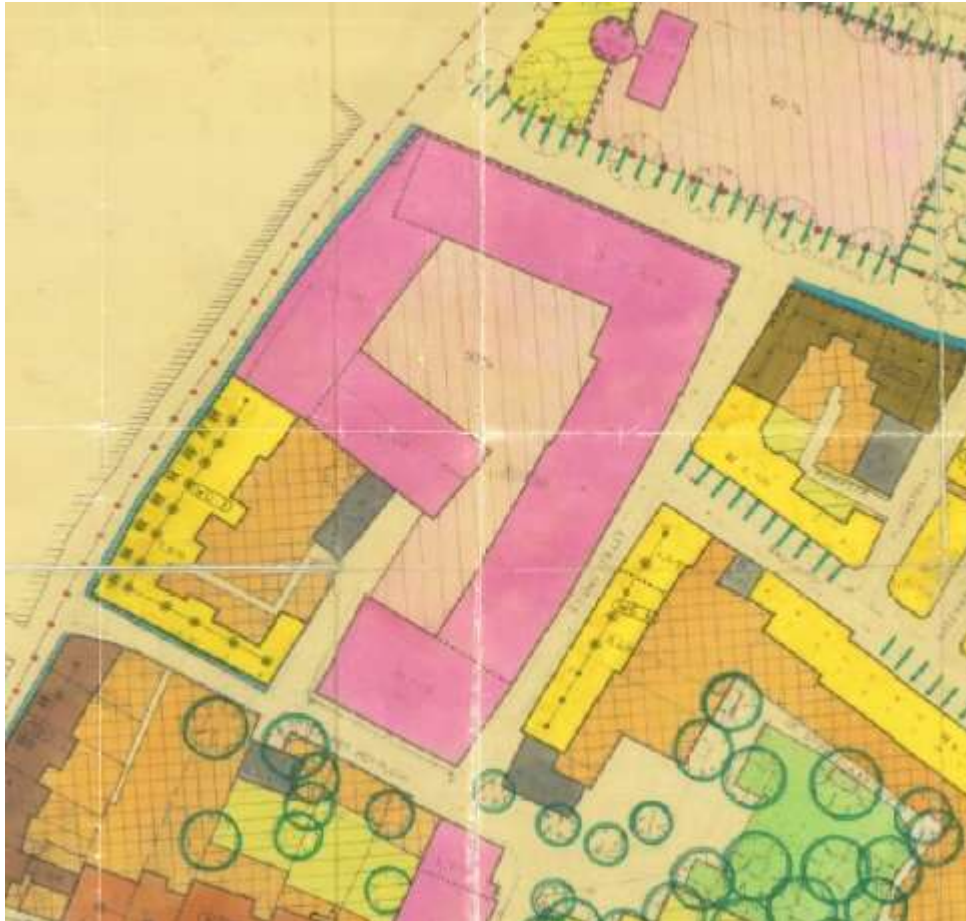
Figuur 1: Globale weergave projectgebied.

2.2. Vigerende bestemming

Op 24 juni 2013 heeft de gemeenteraad voor de binnenstad een beheersverordening vastgesteld. Deze verordening is inmiddels in werking getreden. In de verordening wordt de vigerende planologie uit het plangebied opnieuw van kracht verklaard, met uitzondering van de wijzigingsbevoegdheden uit de voorgaande bestemmingsplannen. De bestaande rechten worden dus geconsolideerd. Bestaand gebruik mag worden voortgezet en bestaande bouwwerken mogen worden vervangen door bouwwerken van dezelfde afmetingen op dezelfde locatie.

Daarnaast worden in de beheersverordening een aantal bestemmingen toegevoegd waarmee regels voor specifieke waarden worden opgenomen. Het gaat dan bijvoorbeeld om regels voor archeologische waarden, waterstaatkundige waarden en regels voor het Beschermd Stadsgezicht Middelburg.

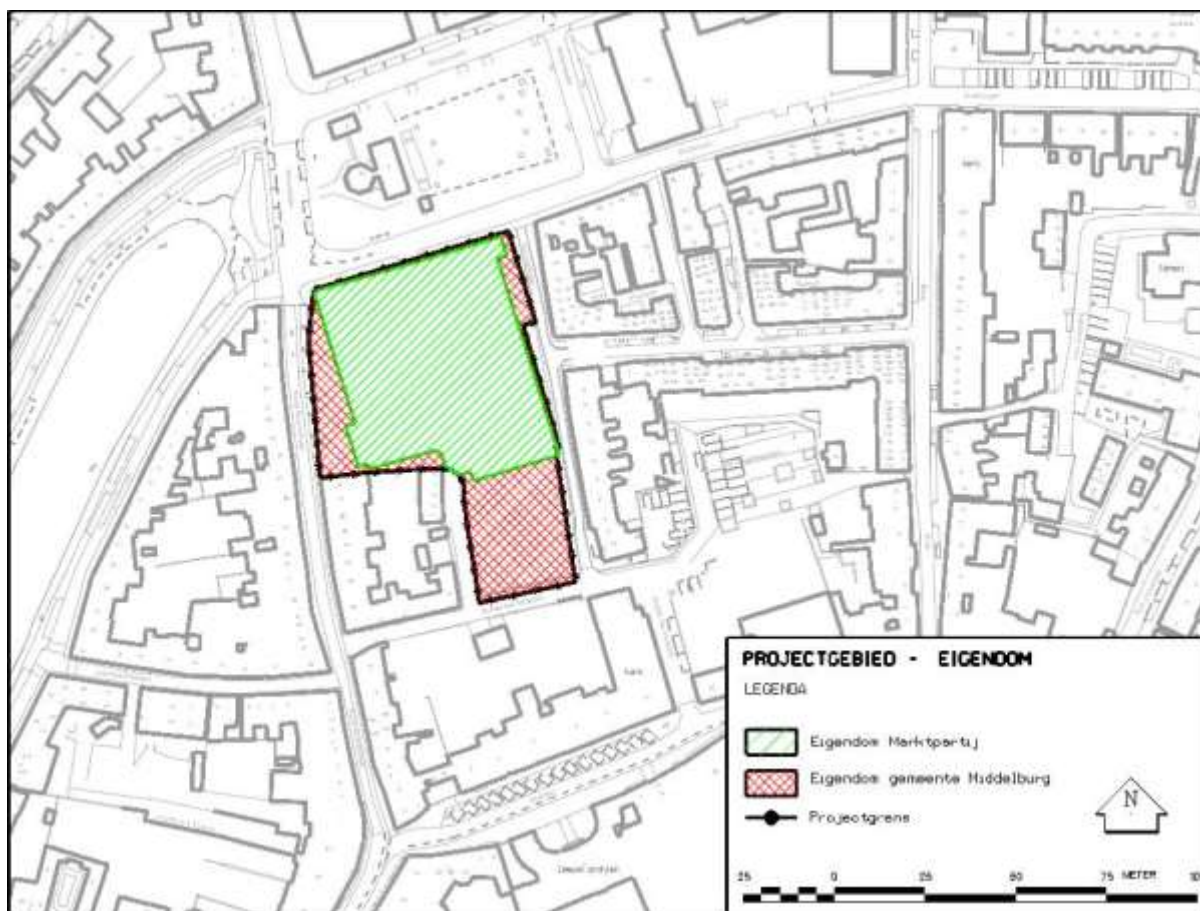
Voor het perceel van de voormalige kazerne is in de beheersverordening aangesloten bij de voorheen geldende bestemming. Het perceel heeft de bestemming "Openbare en bijzondere doeleinden", waarbinnen de gronden zijn bestemd voor voorzieningen ten behoeve van het openbaar bestuur, de dienstverlening van overheidswege, de landsverdediging, het sociale en culturele leven, de godsdienstuitoefening, het onderwijs, de sportbeoefening en de volksgezondheid. Op het perceel zijn bouwhoogtes van 18 en 13 meter toegestaan.



Figuur 2. Globale weergave geldend planologisch regime (roze bestemming)

2.3. Eigendommen

De gronden binnen het projectgebied zijn deels eigendom van de gemeente en deels eigendom van een marktpartij. De huidige eigendomsverhoudingen zijn weergegeven in figuur 3.



Figuur 3: Eigendomsverhoudingen projectgebied

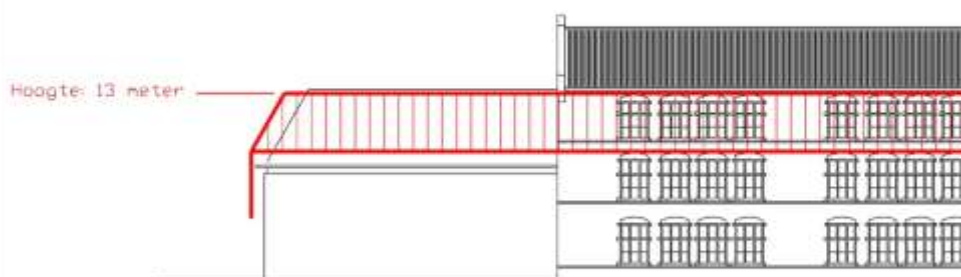
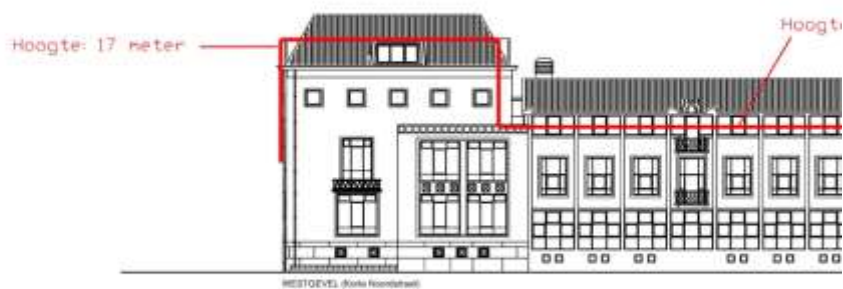
2.4. Beoogde planologische mogelijkheden

Ten tijde van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan Binnenstad is niet langer sprake van een bouwplan waar de bestemmingslegging op kan worden gebaseerd. Omdat er niet langer een bouwplan voorhanden is, wordt ervoor gekozen om de bestemmingsregeling zoveel mogelijk aan te sluiten op de bouwmassa en bouwhoogtes van het geldend planologisch regime. Het programma wordt wel overgenomen uit het voorontwerpbestemmingsplan.

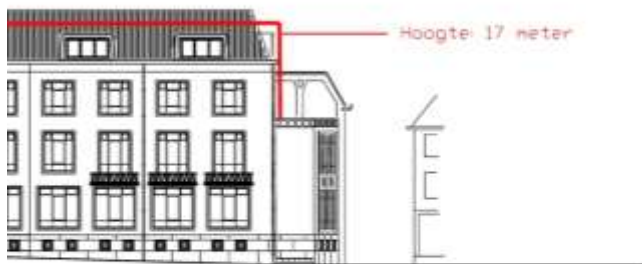
De toegestane bouwhoogten voor de locatie zijn afgeleid van het laatste bouwplan waarover gemeente en Heijmans overeenstemming hebben bereikt en waarover het Middelburgse Kwaliteitsteam een positief oordeel heeft gegeven. Deze hoogten zijn aan alle zijden lager dan de hoogten van de voormalige kazerne.

De bouwhoogte aan de zijde van de Zuidsingel mag maximaal 17 meter zijn. Aan de Korte Noordstraat wordt de hoogte geleidelijk verminderd, zodat qua hoogte wordt aangesloten op de daar aanwezige bebouwing. De wand aan de Koningstraat, die in de tijd van de kazerne een hoogte had van 18 meter, krijgt een aanmerkelijk lagere uitvoering van maximaal twee lagen met kap.

In figuur 4 is een uitsnede opgenomen van de gevels van de oude kazerne te samen met de maximale bouwhoogten.



Figuur 4. Gevels oude kazerne en hoogtes ontwerpbestemmingsplan



De rooilijnen grenzend aan de Korte Noordstraat en Zuidsingel blijven in het ontwerpbestemmingsplan ongewijzigd. De rooilijn aan de Koningstraat wordt, vanwege de dwingende aanwezigheid van de betonnen kelder, ten opzichte van de voormalige kazerne iets aangepast. In de richting van het binnenterrein wordt planologisch extra ruimte geboden door de bouwdiepte van de bouwvlakken te vergroten (tot een diepte van 20 meter).

Onder de bebouwing wordt een parkeergarage gerealiseerd. De capaciteit van de parkeergarage is ruim voldoende om de parkeerbehoefte van de maximale aantallen woningen op te vangen. In totaal bedraagt het totale aantal nieuwe woningen/wooneenheden ten hoogste 40.

Achter het Hofplein wordt de rooilijn van de daar aanwezige woningen aangehouden. Voor dit gedeelte zijn ten hoogste 6 woningen/wooneenheden toegestaan.

In figuur 5 is een uitsnede van de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen waarin de hierboven beschreven wijzigingen zijn verwerkt.

Elk nieuw bouwinitiatief voor de locatie zal in eerste instantie worden getoetst door het Kwaliteitsteam. Na instemming van het Kwaliteitsteam kunnen bouwplannen worden opgesteld die vervolgens ook door de welstandscommissie/monumentencommissie worden beoordeeld.



Figuur 5. Uitsnede verbeelding ontwerpbestemmingsplan Binnenstad 2015

3. Beleidskader

3.1. Rijksbeleid

In maart 2012 heeft het kabinet de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De SVIR bevat de visie van het Rijk voor de periode tot 2040 op het gebied van ruimte, milieu, bereikbaarheid, mobiliteit en leefbaarheid. Centraal staat decentralisatie: meer taken naar provincies en gemeenten. De visie vervangt onder andere de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit.

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. De Rijksoverheid richt zich meer op de nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

De provincies en gemeenten krijgen in de SVIR meer bevoegdheden om het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid vorm te geven, omdat provincies en gemeenten beter weten wat er in de regio speelt en wat bewoners, bedrijven en organisaties willen. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat in een gebied moet gebeuren.

In de SVIR heeft het kabinet voor de periode tot 2028 3 Rijksdoelen geformuleerd:

- vergroting van de concurrentiekracht door versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- verbetering van de bereikbaarheid;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

In de SVIR wordt de zogenoemde “Ladder van duurzame verstedelijking” ingevoerd. Doel hiervan is een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten, zodat de schaarse ruimte zorgvuldig benut wordt en over programmering voorkomen wordt. Toepassing van deze ladder is verplicht bij het overwegen van nieuwe ontwikkelingen. Daarbij moeten de volgende vragen beantwoord worden:

- Is er een regionale en intergemeentelijke behoefte waarin nog niet elders is voorzien (zowel kwantitatief als kwalitatief)?
- Zo ja, kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden door herstructurering of transformatie binnen stedelijk gebied?
- Is dit niet mogelijk, dan moet de nieuwe locatie op diverse manieren goed ontsloten zijn.

In dit geval gaat het om een plan voor de bouw van woningen in het centrum van Middelburg. Op de gemeentelijke planningslijst woningbouw zijn voor de locatie Zuidsingel 41 woningen opgenomen op de planning. De resterende 5 woningen worden van het woningbouwprogramma van de ontwikkeling van Sint Laurens afgehaald.

Daarnaast gaat het hier om de invulling van een herstructureringslocatie binnen het stedelijk gebied. Er wordt dus voldaan aan de eisen uit de “Ladder van duurzame verstedelijking”. De ontwikkeling past derhalve in het nationaal beleid.

3.2. Provinciaal beleid

Omgevingsplan Zeeland

Het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 is het kader waar binnen het nieuwe beleid voor de omgeving aan de orde komt. Ook de provincie zet in op bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik. In het provinciaal beleid wordt daarom ook verwezen naar het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking.

In het provinciaal beleid is daarnaast opgenomen dat de verschillende regio's in Zeeland moeten komen tot regionale woningmarktafspraken. De provincie stelt daarbij een beleidsneutrale verkenning op, bevordert en ondersteunt de te maken regionale afspraken.

Aanvullend op de aangegeven randvoorwaarden is in de provinciale Woonvisie een aantal variabele woondoelen opgenomen, waar de provincie een actieve rol in wil vervullen. Het gaat daarbij om:

- stimuleren omvang en diversiteit van de nieuwbouw;
- aandacht voor bijzondere woonwensen (unieke projecten);
- zorgdragen voor kwetsbare groepen, zoals de aandachtsgroep, ouderen (zorgwoningen), starters en studenten, waarvoor het van belang is dat er voldoende keuzevrijheid op de woningmarkt blijft bestaan en dat deze, waar mogelijk wordt versterkt.

3.3. Gemeentelijk beleid

Kwaliteitsatlas

De Kwaliteitsatlas is een belangrijk integraal beleidsdocument van de gemeente Middelburg. In deze atlas wordt een richting uitgestippeld voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente tot aan het jaar 2030. Voor een groot aantal deelaspecten (waaronder wonen) is vervolgens aangegeven welke veranderingen

op moeten treden om in 2030 tot de gewenste situatie te komen. Eind 2008 is de Herijking van de 2^e en 3^e fase van de Kwaliteitsatlas gepresenteerd. De herziene Kwaliteitsatlas is op 18 januari 2010 door de gemeenteraad vastgesteld.

In de nieuwe atlas richt de gemeente zich nog meer op het bieden van kwaliteit, waardoor mensen graag in de gemeente Middelburg willen (blijven) wonen. De gemeente wil de komende jaren investeren in binnenstedelijke ontwikkelingen, waar onderhavige ontwikkeling er één van is.

Planningslijst woningbouw

Op de gemeentelijke planningslijst Woningbouw is rekening gehouden met het project Zuidsingel, zodat het project past binnen de gemeentelijke doelstellingen ten aanzien van wonen.

Middelburg vormt samen met Vlissingen, Goes en Terneuzen het Zeeuws Stedennetwerk. Binnen het Stedennetwerk zijn afspraken gemaakt over de woningbouw tot 2020. De gemeentelijke planningslijsten voor woningbouw worden vervolgens binnen de regio's op elkaar afgestemd. De provincie heeft aan de regionale woningbouwplanning Walcheren voor de periode van 2013 tot 2022, waar dit project in opgenomen is, goedkeuring verleend. Op de planningslijst zijn echter slechts 41 woningen opgenomen. De overige 5 woningen worden afgehaald van het contingent van de ontwikkeling in Sint Laurens.

Milieubeleidsplan

In de Middelburgse Visie Milieu is het beleid met betrekking tot energie en duurzaam bouwen opgenomen.

In het kort zijn daarbij voor nieuwbouw de belangrijkste uitgangspunten:

- inspanningsverplichting om energieneutraal te bouwen;
- gebruik van GPR (duurzaamheidslabel) om ambitieniveau duurzaam bouwen te bepalen;
- anticiperen op de stijgende energieprijzen, de eindige gasvoorraad en toenemende vraag naar koeling;
- beperkte uitloging van materialen.

In het duurzaamheidsbeleid "Energieneutraal Middelburg in 2050" is bovendien opgenomen dat zal worden gestimuleerd om energieneutrale woningen te realiseren.

Conclusie

De ontwikkeling van de woningen past in het hiervoor beschreven beleidskader. Door de ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied te laten plaatsvinden, wordt voldaan aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Ook aan het gemeentelijk beleid zoals dit is geformuleerd in de Kwaliteitsatlas wordt voldaan en het project is opgenomen op de planningslijst woningbouw.

4. Sectorale toetsen

4.1. Waterparagraaf

Sinds 1 november 2003 is voor ruimtelijke plannen de watertoets verplicht. De initiatiefnemer dient in dit kader in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over de (bouw)plannen. Hiermee wordt voorkomen dat ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Waterschap Scheldestromen, die verantwoordelijk is voor het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer. Het bestemmingsplan wordt in het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening aan het Waterschap voorgelegd.

Het kavel van de voormalig Berghuijskazerne maakt deel uit van de Binnenstad van Middelburg. In paragraaf 3.3 van het bestemmingsplan waartoe deze onderbouwing behoort, gaat in op de beschrijving van de waterhuishouding en doelstellingen op dit gebied voor het volledige plangebied. De uitgangspunten die in deze paragraaf worden beschreven, gelden ook voor deze bouwlocatie.

Specifiek kan voor dit kavel worden vermeld dat het vasthouden van water in deze kleinschalige binnenstedelijke herontwikkeling niet aan de orde is.

Het afvoeren van hemelwater naar open water is in dit geval wel mogelijk. Er is voldoende waterbergingscapaciteit beschikbaar door de nabijheid van de (Herengracht), waarnaar het water kan worden afgevoerd.

Van belang is dat het hemelwater van het rioolwater wordt afgekoppeld, oftewel dat gebruik wordt gemaakt van een gescheiden rioleringsstelsel. De geplande ontwikkeling ligt in bestaand stedelijk gebied, waarvoor als uitgangspunt geldt dat nieuwe bouwplannen voorzien moeten zijn van een gescheiden rioleringsstelsel. Ook deze ontwikkeling zal aan dit uitgangspunt moeten voldoen. Er moeten voorzieningen getroffen worden om het water gescheiden aan te kunnen bieden. Zoals hiervoor aangegeven maakt de ligging van het plangebied ten opzichte van de Herengracht het mogelijk het regenwater uit het plangebied direct af te voeren naar het oppervlaktewater.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de beoogde wijziging niet strijdig is met de waterdoelstellingen, dan wel noodzaakt tot specifieke waterhuishoudkundige maatregelen.

4.2. Archeologie

Kazernekavel

Aan de westzijde van de Koningstraat op het terrein van de voormalige Berghuijskazerne heeft in 2004 een grootschalige opgraving plaats gevonden. Hierbij is aangetoond dat op het terrein bewoning heeft plaatsgevonden vanaf de 12^e eeuw (mogelijk al vanaf de 11^e eeuw) tot op het moment dat de voormalige kazerne is gesloopt.

Uit de 13^e eeuw stamt een omgracht terrein, dat mogelijk onderdeel was van een adellijke hofstede. In de 14^e eeuw bood de locatie plaats aan ambachtslieden, waaronder een bronsgieter. De ambachtslieden bewoonden erven, waarop grotendeels houten huizen hebben gestaan. Het eerste muurwerk op het terrein dateert uit ca. 1400. Tot 1606 was op het terrein een armenschool en een weeshuis gevestigd. Vanaf 1613 tot 1809 is het terrein in beslag genomen door het gebouwencomplex van het Ouden mannen- en vrouwenhuis. Aan de zijde van de Koningstraat hebben in deze periode meerdere huizen gelegen. Door de bouw van de kazerne rond 1900 zijn oudere sporen zwaar verstoord.

De rapportage van de opgraving op de locatie van de kazerne is: "Dijkstra, J., S. Ostkamp en G. Williams, 2006, *Archeologisch onderzoek op het terrein van de voormalige Berghuijskazerne te Middelburg*, ADC-Rapport 595".

Op basis van dit onderzoek, waarbij de archeologische resten en de vondsten ex situ worden bewaard, wordt de voormalige kazernekavel niet langer aangemerkt als gebied met een archeologische verwachtingswaarde. De dubbelbestemming "Waarde – Archeologie" is daarom voor dit kavel niet langer meer van toepassing.

4.3. Cultuurhistorie

Middelburg is ontstaan als een burg, waarschijnlijk in de 9e eeuw aangelegd op het kruispunt van een drietal kreekkruggen. Voor een beschrijving van de ontstaansgeschiedenis van de stad wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan Binnenstad, waar deze ruimtelijke onderbouwing onderdeel van uit maakt.

Specifiek voor het gebied waar de ontwikkeling is geprojecteerd geldt dat langs de Noordstraat waarschijnlijk al in de 13^e eeuw bewoning plaatsvond. Na een verdergaande ontwikkeling werd in de 13^e eeuw een omwalling en een stadsgracht aangelegd. In de huidige stad zijn deze nog herkenbaar door de binnengracht, de Nieuwe Haven, de lijn Kuiperspoort-Spuistraat en de Zuidsingel.

Langs de Zuidsingel bevond zich een stadsmuur, met daarin opgenomen een verdedigingstoren, die samen met de Eerste Noordpoort werd gebouwd. Na een nieuwe omwalling, verloor de binnengracht zijn defensieve betekenis.

De haven werd ter plaatse van de stadsvest afgedamd. Omstreeks 1300 is het Molenwater gegraven, aanvankelijk bedoeld, als een zogenaamde houer ten behoeve van een getijdemolen. Later werd dit ook als spuibecken gebruikt om de haven, die ter plaatse van de stadsvest was afgedamd, op diepte te houden.

In de 19e eeuw is het Molenwater gedempt, waarna rond 1891 de watertoren is gebouwd. Op de locatie van de voormalige kazerne was in de tweede helft van de 16e eeuw een armenschool gevestigd. Later werd dit huis gebruikt als armenweeshuis. Dit armenweeshuis werd al snel te klein, zodat verhuisd werd naar het Noordpoortplein. Hierna deed het gebouw dienst als woonruimte.

Achter het voormalige weeshuis was sprake van een ververij. Vanaf 1613 verbouwde men het gebouw tot een Oude mannen- en vrouwenhuis. In de loop van de tijd zijn nog enkele woningen bijgebouwd. In 1809 wordt het huis in gebruik genomen als kazerne, welke in 1848 op de locatie opnieuw werd gebouwd. Sindsdien is het terrein opgevuld met kazernegebouwen.

4.4. Ecologie

In deze ecologieparagraaf is de bestaande situatie vanuit een ecologisch oogpunt beschreven en is aangegeven waaraan de beoogde ontwikkelingen – voor wat betreft ecologie – moeten worden getoetst. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen het toetsingskader dat door wettelijke regelingen wordt bepaald en het toetsingskader dat wordt gevormd door het beleid van Rijk en provincie.

Gebiedsbescherming

Regelgeving:

Op 1 oktober 2005 is de (gewijzigde) Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. De Europese regelgeving in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn is daarmee geheel in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De ecologische hoofdstructuur (EHS) is beschermd vanuit het provinciale beleid.

Toetsing:

In de directe omgeving zijn geen gebieden aangewezen of aangemeld, die vallen onder de Natuurbeschermingswet 1998 of de ecologische hoofdstructuur.

Soortbescherming

Regelgeving:

De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De Flora- en faunawet is in zoverre voor dit plangebied van belang, dat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of de wet de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

Toetsing:

Het betreffende gebied is gelegen in de binnenstad tussen bestaande bebouwing. Het betreft een terrein dat voorheen bebouwd was met een militaire kazerne. Ten behoeve van de eerder geplande ontwikkeling van een theater met een parkeerkelder is de bestaande bebouwing gesloopt en het gebied ontgraven. In de bouwput is later, vanwege een calamiteit, een laag van ongeveer 4 meter beton aangebracht. De bouwput is later volgestort met onderwaterbeton. Het terrein vormt, vanwege de uitgevoerde werkzaamheden en de bestaande situatie, geen geschikte biotoop waar beschermde plantsoorten voorkomen of beschermde diersoorten verblijven of zich voortplanten.

Voor uitvoering van het de ontwikkeling hoeven geen bomen gekapt te worden, zodat ook op dit onderdeel geen sprake is van belemmeringen.

Conclusie:

Voor het uitvoeren van de voorgenomen werkzaamheden is, gezien de huidige toestand van het terrein en gebruik makend van de huidige beschikbare gegevens, geen ontheffingsaanvraag benodigd in het kader van de Flora- en Faunawet. Voor wat betreft de gebiedsbescherming is de conclusie dat zowel de Natuurbeschermingswet 1998 als de ecologische hoofdstructuur geen belemmering vormen voor de ontwikkeling. Uiteraard moet bij uitvoering van een bouwplan, net als bij iedere ontwikkeling, gewerkt worden volgens de principes van zorgvuldig handelen.

4.5. Bodemkwaliteit

Normstelling en beleid

Volgens artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in verband met de uitvoerbaarheid van een plan onderzoek verricht worden naar de bodemgesteldheid in het plangebied.

Bij functiewijzigingen moet gekeken worden of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde nieuwe functie. Nieuwe bestemmingen (zeker als het gaat om woningen) moeten bij voorkeur op schone gronden worden gerealiseerd.

Onderzoek

De kavel van de voormalige kazerne is in 1996 ten behoeve van het bouwplan van het theater onderzocht en voor de start van de bouwwerkzaamheden aan de bouwput gesaneerd.

- In 1996 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van Zuidsingel 24 (Verkennend bodemonderzoek locatie G.M. Berghuyskazerne en sport- en lesgebouwen te Middelburg, opdracht nummer: 569.95.2295.89(93), 17 juni 1996, Haskoning). Hieruit blijkt dat op de locatie concentraties aan lood tot boven de interventiewaarde worden aangetroffen.
- In 2003 is de kazerne gesloopt en is de grond van de locatie op de plaats van de bouwput afgevoerd (sanering). In 2008 heeft de provincie ingestemd met het evaluatierapport (Evaluatierapport milieukundige begeleiding bodemsanering inclusief afvoer grondstromen vml. Berghuyskazerne (Zuidsingel 24) te Middelburg, kenmerk EZ 859.657, 3 september 2007, SGS) van de sanering ter plaatse van Zuidsingel 24.
- Ter plaatse van de straat naast Achter het Hofplein 9 heeft geen ontgraving plaats gevonden. Zoals op de verbeelding te zien is, blijft dit deel echter ingericht als straat en behoudt de bestemming 'verkeer'. Nader onderzoek naar de bodemgesteldheid is voor dit gedeelte dan ook niet benodigd.

Conclusie

De kavel van de voormalige Berghuyskazerne is ten behoeve van het oorspronkelijke plan (de bouw van een theater) gesaneerd. Ter plaatse van de bouwput is de grond over een diepte van circa 9 meter afgegraven en in verband met het constructieve herstel, weer met een laag van ongeveer 4 meter onderwaterbeton afgedekt. De ondergrond onder de put is door het beton hermetisch afgesloten. Het regenwater dat sindsdien in de put is gevallen, wordt regelmatig weggepompt. Op het kavel is geen mobiele verontreiniging aangetroffen.

Op het overige deel van het kavel was het gebouw van de kazerne tot een diepte van circa 3,5 meter onderkelderd. De vrijgekomen ruimtes zijn na sloop van de kelder met schoon zand opgevuld. Het met zand opgevulde gedeelte van het terrein is in eigendom van de gemeente en is sinds de sanering als bouwterrein afgesloten. Op het terrein hebben sinds de sanering geen activiteiten plaatsgevonden.

De samenstelling van de betreffende gronden is daarom, sinds de sanering van de grond, niet meer gewijzigd. Gezien de reeds uitgevoerde sanering, kan daarmee de conclusie worden getrokken dat de ondergrond van het kavel geschikt is voor woningbouw.

4.6. Verkeer en parkeren

De ingang tot de parkeergarage is gesitueerd in de Koningstraat. De parkeergarage is vanaf de Korte Noordstraat, via de Zuidsingel, bereikbaar. De capaciteit van de garage bedraagt maximaal 150 parkeerplaatsen, met de mogelijkheid in twee lagen te parkeren. Het exacte aantal parkeerplaatsen wordt uiteindelijk bepaald door de uitvoering en inrichting van de garageruimte. De capaciteit van de garage is ruim voldoende voor de (46) nieuw te bouwen woningen. Overblijvende parkeerplaatsen kunnen eventueel worden aangeboden aan de bewoners in de omgeving, eventueel in de vorm van een garagebox. De parkeergarage krijgt een besloten karakter en zal worden beheerd door de op te richten vereniging van eigenaren van het nieuwe wooncomplex.

Op grond van het Middelburgse parkeerbeleid geldt voor dit gebied de zone "schil – overloopgebied" en geldt de volgende parkeernorm:

- 1,2 tot 1,4 parkeerplaats per woning in de goedkope klasse;
- 1,4 tot 1,6 parkeerplaats per woning in de middenklasse;
- 1,5 tot 1,7 parkeerplaats per woning in de dure klasse.

In deze ontwikkeling zijn 46 woningen in de middenklasse voorzien. Dat betekent dat de te verwachten parkeerbelasting van het nieuwe wooncomplex ruwweg tussen de 65 en 75 parkeerplaatsen zal liggen. Zoals hiervoor aangegeven kunnen in de garage circa 150 parkeerplaatsen gerealiseerd worden, zodat ruimschoots aan deze parkeernorm voldaan wordt.

De Zuidsingel blijft ter hoogte van de Koningstraat voor doorgaand (gemotoriseerd) verkeer gesloten. Ook de Koningstraat kan na de toegang tot de parkeergarage voor doorgaand verkeer gesloten blijven. Gelet op de breedte van de straat is het niet de bedoeling in de Koningstraat parkeerplaatsen aan te leggen. De nieuw te bouwen woningen beschikken over parkeerruimte in de garage of op eigen erf. Bij de bestaande woningen wordt geparkeerd op eigen erf of in de Stoppelaarstuin. In overleg met bewoners kan worden bepaald of de straat autoluw wordt of volledig wordt gesloten voor autoverkeer.

4.7. Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) is voor deze ontwikkeling niet van toepassing, omdat rondom het plan alleen binnenstedelijke wegen liggen waarop een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur.

Ondanks dat de Wgh niet van toepassing is, is wel onderzoek naar de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer onderzocht. Als uitgangspunt voor de berekening is de maximale capaciteit van de parkeergarage, uitgevoerd in twee volledige lagen, aangehouden. Uitgegaan is van 3 verkeersbewegingen per parkeerplaats per etmaal, aangezien de parkeerplaatsen uitsluitend ten behoeve van de woningen gebruikt worden.

Voor de Zuidsingel en de Koningstraat is gerekend met 450 verkeersbewegingen per etmaal. De overige verkeerscijfers komen uit het regionale verkeersmodel (d.d. 2010) van Goudappel Coffeng voor het jaar 2020, met een geprognoseerde toename van 1,5% tot 2023. Met deze gegevens is via Geonoise de geluidsbelasting op de meest kritische gevels bepaald:

Geluidsbelasting in dB Lden (exclusief aftrek art. 110 g Wet Geluidhinder):

adres/hoogte	2,5 m	5,5 m	8,5 m	11,5 m	14,5 m
Korte Noordstraat 1	63	61	60	59	58
Korte Noordstraat 1	63	62	60	59	58
Korte Noordstraat 1	60	60	58	57	56
Zuidsingel	57	55	53	51	50
Koningstraat	59	56	54	52	51

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op sommige gevels meer bedraagt dan 58 dB Lden. De aan de Korte Noordstraat gelegen objecten ondervinden een hoge geluidsbelasting. Dit betekent dat bronmaatregelen onderzocht moeten worden of dat extra eisen gesteld moeten worden aan de gevelisolatie aan de Korte Noordstraat.

Omdat door de functie en het karakter van de Korte Noordstraat effectieve bronmaatregelen niet mogelijk zijn, zullen afdoende geluidwerende maatregelen aan de gevels van de nieuwe woningen aan de Korte Noordstraat worden getroffen, zodat aan de eisen van het Bouwbesluit wordt voldaan. Met in achtneming van bedoelde geluidwerende maatregelen vormt de geluidbelasting van het verkeer geen belemmering voor de bouw van nieuwe woningen.

4.8. Luchtkwaliteit

Op grond van de Wet luchtkwaliteit (Wlk) hoeven geen berekeningen plaats te vinden, omdat de bouwlocatie ligt in een gebied waar geen overschrijdingen van de grenswaarden plaatsvinden en omdat de ontwikkeling (46 wooneenheden) voldoet aan het criterium Niet In Betekende Mate (NIBM).

Op basis van de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland (GCN) van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) blijkt dat de achtergrondconcentratie zodanig is, dat aan de grenswaarden van de wet wordt voldaan en de locatie qua luchtkwaliteit geschikt is voor woningbouw.

4.9. Stikstofdepositie

Toetsingskader

Om de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden terug te dringen heeft het ministerie van Economische Zaken samen met o.a. het ministerie van Infrastructuur en Milieu de PAS ontwikkeld. PAS staat voor

Programmatistische Aanpak Stikstof. In de PAS worden maatregelen opgenomen om de stikstofdepositie verder te laten dalen als voorwaarde voor het realiseren van de doelstellingen in het kader van Natura 2000. De PAS zal naar verwachting per 1 januari 2015 in werking treden. Na in werking treden van de PAS zal sprake zijn van gewijzigde regelgeving. Tot die tijd zal echter aangetoond moeten worden dat ontwikkelingen waarbij mogelijk sprake is van stikstofemissie, niet zullen leiden tot een toename in de depositie op stikstofgevoelige habitattypen met significant negatieve effecten tot gevolg. Als een bestemmingsplan een mogelijke toename van de stikstofemissie toestaat, moet in het plan de depositie inzichtelijk gemaakt worden en hoe zich dat verhoudt tot de kritische depositiewaarde en de achtergrondwaarde.

Toetsing

De (extra) depositie van stikstof (NO_x) als gevolg van de geplande activiteiten voor dit bestemmingsplan is niet bekend, maar zal naar verwachting uiterst beperkt zijn. Het nieuwe bestemmingsplan Binnenstad Middelburg heeft met name een conserverend karakter. De enige mogelijke extra uitstoot wordt veroorzaakt door een kleine toename van transportbewegingen ten opzichte van de huidige situatie, woningbouwplannen op de hoek Zuidsingel/Korte Noordstraat en uitbreiding van het aantal ligplaatsen in de jachthaven. Het plan voorziet niet in grootschalige ontwikkelingen met substantiële wijzigingen in verkeersstromen, gebruik van industriële (stook)installaties of iets dergelijks. Meest nabij gelegen stikstofgevoelige habitattypen zijn de duingebieden binnen het Natura 2000-gebieden 'Westerschelde & Saeftinghe' en 'Manteling van Walcheren' welke op minimaal 10 kilometer afstand van de binnenstad Middelburg liggen.

Stikstofdepositie met negatieve effecten op de kwaliteit van habitattypen tot gevolg, zijn door de beperkte uitbreiding van ontwikkelingsmogelijkheden in combinatie met de ruime afstand tot stikstofgevoelige habitats dan ook uit te sluiten. Nadere berekeningen zullen niet leiden tot andere inzichten en worden daarom niet noodzakelijk geacht.

Conclusie

Er is geen uitstoot van stoffen met een mogelijk significant effect op daarvoor gevoelige habitattypen aan de orde. De meest nabij gelegen stikstofgevoelige habitattypen zijn gelegen in de Natura 2000-gebieden 'Westerschelde & Saeftinghe' en 'Manteling van Walcheren', gelegen op ruim 10 kilometer van het plangebied. Het bestemmingsplan Binnenstad Middelburg leidt op die plaatsen niet tot extra stikstofdepositie.

4.10. Omliggende functies

Toetsingskader

Milieuozonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de kwaliteit van de leefomgeving. Milieuozonering beperkt zich in het algemeen tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geur, stof, geluid en gevaar. Voor een verantwoorde inpassing van bedrijvigheid in de fysieke omgeving of van gevoelige functies in de nabijheid van bedrijven, heeft de VNG in 2009 van de publicatie "Bedrijven en milieuozonering" een geheel herziening uitgave opgesteld. Op basis van deze publicatie gelden richtafstanden voor bedrijven die onder een bepaalde milieucategorie vallen. De publicatie bevat daarnaast een voorbeeld van een speciale Staat van Bedrijfsactiviteiten voor gebieden met een gemengde functie, waarbij bedrijven een bepaalde categorie worden toegekend. Voor categorie A bedrijven geldt bijvoorbeeld dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd, waarbij de eisen uit het Bouwbesluit tussen woningen en bedrijven toereikend zijn. Voor bedrijven van categorie B geldt bijvoorbeeld dat deze bouwkundig afgescheiden moeten zijn van woningen. Voor beide categorieën is in de VNG-publicatie het volgende opgenomen:

Milieucategorie	Grootste afstand tot dichtstbijzijnde woning	Milieucategorie bij functiescheiding
1	10 meter	A of B (gevaar)
2	30 meter	B

Onderzoek

In de directe omgeving van het plangebied, zijn een aantal bedrijven gevestigd. In de Korte Noordstraat is een dierenartspraktijk, slagerij en een fietsenwinkel gevestigd. In de naast het plangebied gelegen voormalige watertoren is een kantoor gevestigd. Verder zijn aan het Molenwater diverse niet-woonfuncties gevestigd (o.a. basisscholen, kinderopvang). Aan het Noordpoortplein is een verpleeghuis gevestigd.

Alle genoemde functies vallen onder categorie 1 of 2 en voldoen aan de richtafstanden uit de genoemde VNG-publicatie. Tevens betreft het een gebied met functiemenging en vallen alle bedrijven onder de categorie A of B. De beoogde ontwikkeling wordt vrijstaand van omliggende bedrijfsbebouwing gerealiseerd, zodat in alle gevallen sprake is van een bouwkundige scheiding.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat voldaan wordt aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie. Er is voldoende afstand tussen de te realiseren woning en aanwezige bedrijfsfuncties.

4.11. Externe Veiligheid

In de omgeving van het plangebied ligt aan de Korte Noordstraat 53 (Rijwielhandel Rens Petiet) een opslag van Consumentenvuurwerk. In deze winkel is een opslagplaats voor 7000 kilo consumentenvuurwerk gerealiseerd.

In het Vuurwerkbesluit zijn regels opgenomen omtrent de afstand tussen een dergelijk opslag en kwetsbare objecten zoals beschreven in het Vuurwerkbesluit. De te realiseren appartementen moeten gezien worden als kwetsbaar object, maar de appartementen worden gerealiseerd buiten het vrijwaringsgebied en buiten de veiligheidsafstanden die het voorgeschreven worden in het Vuurwerkbesluit.

In de omgeving van de ontwikkeling zijn verder geen bronnen aanwezig waarvan het invloedgebied over de betreffende locatie ligt. Hiermee kan geconcludeerd worden dat externe veiligheid de geplande ontwikkeling niet in de weg staat.

4.12. Leidingen en telecommunicatieverbindingen

Het aspect leidingen en telecommunicatieverbindingen vormt geen belemmering voor de voorgenomen planontwikkeling. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen planologisch relevant aan te merken solitaire leidingen en geen leidingstroken, hoogspanningsverbindingen (binnen 80 meter) en optisch vrije paden voor telecommunicatieverbindingen aanwezig waarmee bestemmingsplanmatig rekening moet worden gehouden.

5. Economische uitvoerbaarheid

De kavel van de voormalige Berghuijskazerne is in eigendom van Heijmans N.V. Daarnaast heeft Heijmans het recht van eerste koop op de appendix, waar de gemeente nu eigenaar van is.

Middels de reeds in 2008 en 2014 gesloten overeenkomsten met Heijmans, waarin onder meer is vastgelegd hoe de kosten van de ontwikkeling (zoals planschade) en hoe de kosten daarin tussen de partijen verdeeld worden, is invulling gegeven aan artikel 6.12 lid 2 Wro, waardoor het opstellen van een exploitatieplan niet verplicht is.

De gemeente Middelburg acht hiermee de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan op grond van het voorgaande afdoende gewaarborgd.

6. Wijzigingen naar aanleiding uitspraak Raad van State

6.1 Uitspraak

“De beroepen van appellanten voor zover gericht tegen het plandeel voor het voormalige kazerneterrein zijn gelet op 16.3 en 17.2 gegrond. Dit plandeel komt voor vernietiging in aanmerking. De raad dient een nieuw besluit te nemen met inachtneming van hetgeen in deze uitspraak is overwogen. Daartoe zal de Afdeling een termijn stellen”.

“vernietigt het besluit van de raad van 15 december 2015 tot vaststelling van het bestemmingsplan “Binnenstad” voor zover het het plandeel met de bestemming “Wonen” voor het voormalige kazerneterrein betreft”;

“draagt de raad van de gemeente Middelburg op om binnen 26 weken na de verzending van deze uitspraak met inachtneming van hetgeen daarin is overwogen een nieuw besluit te nemen en dit aan de Afdeling en partijen toe te zenden”.

Het besluit van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) wordt inhoudelijk verwoord in 16.3 en 17.2 van de uitspraak.

- Gelet op de potentiële parkeercapaciteit van de reeds gerealiseerde ruwbouw en in aanmerking genomen dat het plan ter plaatse een parkeergarage toestaat is de Afdeling van mening dat aan de toegepaste parkeernorm kan worden voldaan. De Afdeling is echter van mening dat ten onrechte niet is verzekerd dat deze plaatsen ook daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd.
- De Afdeling is van mening dat aangezien voor de situering van de in- en uitritten van de parkeergarage geen randvoorwaarden in het plan zijn vastgelegd, niet is uitgesloten dat een omgevingsvergunning wordt verleend voor een parkeergarage waarbij de situering van de in- en de uitritten wel leidt tot ernstige verkeersoverlast of verkeersonveiligheid. Daarbij is mede in aanmerking genomen dat geen maximumcapaciteit van de parkeergarage in het plan is vastgelegd en dat evenmin is bepaald dat de parkeergarage, zoals de raad voor ogen staat, uitsluitend voor bewoners en omwonenden is bestemd. Wanneer de parkeergarage wordt opgesteld voor publiek kan er een verkeersaantrekkende werking van uitgaan waarmee bij de beoordeling van de gevolgen van het plan voor het verkeer geen rekening is gehouden.

6.2 Verkeersonderzoek m.b.t. capaciteit en veiligheid van de parkeergarage

Als gevolg van de uitspraak van de Afdeling heeft de gemeente haar verkeersadviseur(s) gevraagd advies uit te brengen over de volgende aspecten;

- de benodigde parkeercapaciteit in de parkeergarage gelet op de meest recente CROW normen;
- de randvoorwaarden voor een verkeersveilige locatie van een in- en uitrit van de parkeergarage;
- de maximum capaciteit van de parkeergarage, gelet op de verkeersveiligheid van de in/uitrit.

Hieronder het uitgebrachte advies:

De Berekeningen zijn gebaseerd op de richtlijnen van het CROW zoals deze worden aangegeven in publicatie CROW 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Daarnaast wordt een verkeerskundig advies gegeven over de mogelijke locatie(s) voor de ontsluiting van de parkeergarage.

Uitgangspunten

- Het bestemmingsplan biedt voor de ontwikkeling van de “bouwput Zuidsingel” en de aangrenzende “appendix” de mogelijkheid voor de bouw van 46 woningen/appartementen.
- Stedelijkheidsgraad Middelburg is volgens CBS Sterk stedelijk. De locatie is gelegen in de schil van het centrum
- De parkeernorm¹ die voor deze woningen wordt geadviseerd en gehanteerd is 1,7 ppl/woning (CROW norm 1,2 - 2,0 ppl/woning)
- Ritgeneratie² per woning is 6,8 per woning (CROW norm 6,4 – 7,2 per woning per gemiddelde weekdag)
- Bruto oppervlakte van de reeds gerealiseerde betonnen bouwput, is 3000m²

¹ CROW publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

² CROW publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

- Parkeerplaatsen in parkeergarage zijn niet openbaar (ontwerpnormen voor stallingsgarage zijn van toepassing)
- Gemiddelde oppervlakte per parkeerplaats is 25m² (= inclusief verkeersruimte, constructie hellingbanen e.d.)
- Turn-over per parkeerplaats: aanname = 1,25 -1,75 (gemiddeld 1,5) => 3 verkeersbewegingen per parkeerplaats
- Werkdaggemiddelde = 1,11 x weekdaggemiddelde.

Berekening parkeren:

Totaal te realiseren parkeerplaatsen binnen plangebied (parkeergarage):
46 woningen x 1,7 = 78 parkeerplaatsen

Benodigde parkeeroppervlakte => 78 ppl x 25 m² = 1.950m²

Conclusie: De parkeergarage is voldoende groot om aan de parkeernormering te kunnen voldoen.

Berekening verkeersgeneratie (gemiddelde weekdag):

Verkeersgeneratie nieuwe woningen: 46 x 6,8 = 313 verkeersbewegingen/etmaal.

 Hiervan zijn 78 ppl x 3 = 234 verkeersbewegingen met als herkomst of bestemming de parkeergarage.

Huidige verkeersinfrastructuur:

Het plangebied is gelegen binnen een 30 km per uur zone. De Koningstraat en Achter het Hofplein hebben primair de functie om de daar aanliggende woningen te ontsluiten. Achter het Hofplein is gedeeltelijk eenrichtingsverkeer. De straten zijn smal. De voetgangers maken gebruik van de rijbaan. De verkeersintensiteit in deze straten dient zoveel als mogelijk beperkt te blijven.

De Zuidsingel is tussen de Korte Noordstraat en de Koningstraat ingericht als fietspad en gaat vanaf de Koningsstraat in oostelijke richting verder als erftoegangsweg. De Zuidsingel wordt via het Molenwater ontsloten op de wegen van hogere orde. Aan de Zuidsingel zijn een aantal basisscholen en kinderopvang gelegen. In de toekomst kan de Zuidsingel onderdeel worden van de 'Fietsring' rond het centrum. Dit is een aantrekkelijke en vlotte fietsroute rondom het centrum van Middelburg. Op dit moment eindigt de Fietsring op de kruising Korte Noordstraat/ Penninghoeksingel.

De Korte Noordstraat is onderdeel van een belangrijke hoofdfietsroute naar het centrum van de stad. De Korte Noordstraat is tevens van belang voor de ontsluiting van het noordelijke deel van de binnenstad voor gemotoriseerd verkeer. Op de Korte Noordstraat geldt éénrichtingsverkeer met uitzondering van fietsers en bromfietzers.

Ontsluiting parkeergarage:

Op basis van wegkenmerken en de verkeersgeneratie is beoordeeld op welke locatie de ontsluiting van de parkeergarage verkeerskundig dan wel uit verkeersveiligheid het beste is.

Achter het Hofplein

Een ontsluiting van de parkeergarage via Achter het Hofplein is om meerdere redenen niet wenselijk. Er moet een lange hellingbaan gemaakt worden vanaf de Achter het Hofplein naar de parkeergarage. Deze hellingbaan gaat ten koste van de ontwikkelmogelijkheden van de locatie voor de 6 geplande woningen. Het eenrichtingsverkeer in de Korte Noordstraat en Achter het Hofplein heeft tot gevolg dat er veel omrijdafstanden in de binnenstad gemaakt moeten worden om de garage te bereiken c.q. te verlaten. Door het smalle wegprofiel van Achter het Hofplein (ca. 4,3 m.) is de manoeuvreerruimte te beperkt om op vlotte wijze en verkeersveilige wijze de uitrit van de parkeergarage te ontsluiten. (De straat is te smal om een haakse bocht te maken.) Door het ontbreken van voetpaden maken voetgangers gebruik van de rijbaan. Dit is alleen acceptabel als de verkeersintensiteit van het gemotoriseerde verkeer in deze straat zoveel als mogelijk wordt beperkt.

Koningstraat

Voor de Koningstraat geldt ook dat deze straat ongeschikt is voor het ontsluiten van een parkeergarage. Het profiel is smal (ca. 4,3 m.) en de woningen hebben hun voorgevel direct aan de straat. Ook hier zijn geen voetpaden aanwezig en maken voetgangers gebruik van de rijbaan waardoor het noodzakelijk is om de verkeersintensiteit zoveel mogelijk te beperken. Dit geldt zowel voor de verkeersveiligheid, maar ook voor de leefbaarheid. Het ontsluiten van de parkeergarage aan de zijde Koningstraat heeft ook tot gevolg dat de aan- en afrijroute naar de parkeergarage via de Zuidsingel zal lopen. In verband met de aanwezigheid van de basisscholen en kinderdagverblijven vinden wij een toename van verkeer hier ongewenst. Om dezelfde reden adviseren wij om in de Koningstraat een definitieve knip aan te brengen ten zuiden van het Bagijnhof om doorgaand gemotoriseerd verkeer tussen Zuidsingel en Hofplein via de Koningstraat tegen te gaan.

Korte Noordstraat

Ontsluiting via de Korte Noordstraat heeft tot gevolg dat een zeer drukke fietsroute wordt doorkruist door auto's die de parkeergarage in- en uitrijden. Uit oogpunt van verkeersveiligheid en fietscomfort is dit ongewenst. Het wegprofiel van de Korte Noordstraat is ca. 6 meter en daardoor te smal om een uitrit van de parkeergarage te maken waar voldoende opstelruimte en uitzicht is om veilig te Korte Noordstraat op te kunnen rijden. Bovendien zorgt het eenrichtingsverkeer in de Korte Noordstraat voor veel omrijdafstanden door de binnenstad.

Zuidsingel

Een ontsluiting via de Zuidsingel biedt in tegelstelling tot de hiervoor genoemde opties mogelijkheden om een veilige ontsluiting van de parkeergarage te creëren. Er is meer ruimte (ca. 8 meter) om een veilige uitrit van de parkeergarage te maken waarbij het autoverkeer voldoende zicht heeft op het verkeer op de Zuidsingel. De beschikbare breedte is voldoende voor het aanleggen van een voetpad wat gezien de looproute naar de scholen ook zeer gewenst is. Op de kruising met de Korte Noordstraat kan het gemotoriseerde verkeer zowel in noordelijke als in zuidelijke richting worden ontsloten waardoor er geen sprake is van omrijdafstanden. Om doorgaand verkeer over de Zuidsingel naar de Koningstraat tegen te gaan is het noodzakelijk om een knip tussen de Koningstraat en de uitrit van de parkeergarage te realiseren. Dit is mogelijk door een gedeelte solitair fietspad te handhaven. Het gedeelte Zuidsingel tussen de uitrit van de parkeergarage en de Korte Noordstraat blijft dan vormgegeven als een fietsstraat en voor het autoverkeer doodlopend met als bestemming de parkeergarage 'bouwput Zuidsingel'. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is de minimale afstand tussen de Korte Noordstraat en de uitrit van de parkeergarage 10 meter.

Verkeerskundig advies:

Parkeren t.b.v. woningen

Op basis van de CROW normering dient er t.b.v. van de ontwikkeling van 46 woningen op de locatie 'Bouwput Zuidsingel' 78 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. De beschikbare ruimte in de toekomstige parkeergarage is ruim voldoende om hierin te kunnen voorzien.

Ontsluiting parkeergarage

Uit oogpunt van verkeersveiligheid is een ontsluiting van de parkeergarage 'bouwput Zuidsingel' alleen mogelijk op de Zuidsingel tussen Korte Noordstraat en Koningstraat. Ter voorkoming van ongewenst en doorgaand autoverkeer dient er een fysieke 'auto' knip in de Zuidsingel tussen de in- en uitrit van de parkeergarage en de Koningstraat behouden te blijven.

Maximale toelaatbare parkeercapaciteit in garage

De Zuidsingel is een belangrijke ontsluitingsroute voor fietsers van en naar de hieraan gelegen scholen. Gelet op het belang van een verkeersveilige route voor deze (veelal jonge) fietsers wordt geadviseerd de Zuidsingel tussen de Korte Noordstraat en de Koningstraat in te richten als een fietsstraat waarop het autoverkeer te gast is. Uit oogpunt van verkeersveiligheid voor het langzame verkeer dient de intensiteit van het autoverkeer van dit deel van de Zuidsingel niet hoger te zijn dan maximaal 1000 motorvoertuigen per etmaal³. Dit komt overeen met het verkeersaanbod van ± 300 (niet openbare) parkeerplaatsen. Het tot nu in de ontwerp bouwplannen voorgestelde grootste aantal parkeerplaatsen van 150, valt daarmee ruim binnen de veiligheidsmarge. Met een ontsluiting van de garage aan de Zuidsingel is sprake van een verkeersveilige situatie.

³ De fietsintensiteit op de Zuidsingel is geprognoseerd op 2000 fietsbewegingen per etmaal. Vuistregel CROW/fietsberaad publicatie 216 voor fietsstraten is *Fietsintensiteit* $\geq 2 \times$ *autointensiteit*.

6.3 Wijzigingen in de regels

De uitspraak van de Afdeling en in het verlegde daarvan het uitgebrachte verkeersadvies hebben tot gevolg dat de regels van het bestemmingsplan op de volgende punten zijn gewijzigd:

- In de begripsbepalingen de functie van de parkeergarage is gedefinieerd als stallingsgarage voor aan- en omwonenden, niet zijnde een openbare parkeergarage.
- In de bestemming 'Wonen' een voorwaardelijke verplichting is opgenomen waarin is vastgelegd dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning moet worden voorzien in een parkeernorm van 1,7 parkeerplaats per woning.
- In de gebiedsaanduiding van de parkeergarage is vastgelegd dat;
 - De in- en uitrit van de stallingsgarage gesitueerd moet worden aan de Zuidsingel
 - De maximum capaciteit van de stallingsgarage 150 parkeerplaatsen betreft;
 - De afstand van de in- en uitrit tot aan de verkeersbestemming in de Korte Noordstraat minimaal 10 meter bedraagt;
 - De afstand van de in- en uitrit tot aan de verkeersbestemming in de Koningstraat minimaal 10 meter bedraagt;
- In de verkeersbestemming een gebied is aangeduid waarin enkel langzaamverkeer zijnde voet- en fietspaden zijn toegestaan. Autoverkeer is daar uitgesloten. Middels deze regeling wordt vormgegeven aan de in het verkeersadvies genoemde auto 'knip' die bedoeld is om te waarborgen dat er geen autoverkeer vanuit de in- en uitrit van de stallingsgarage richting de Koningstraat mogelijk is.