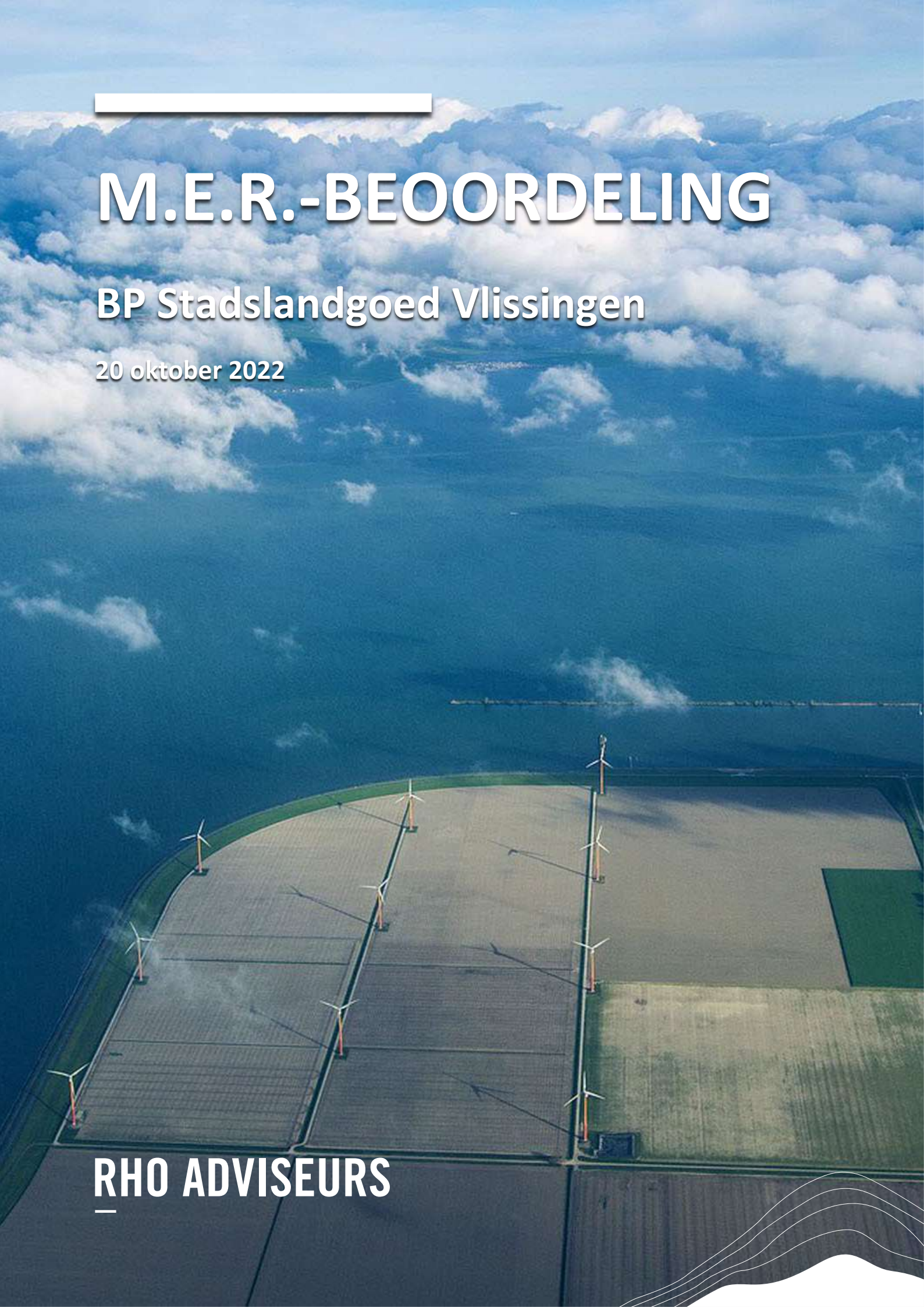


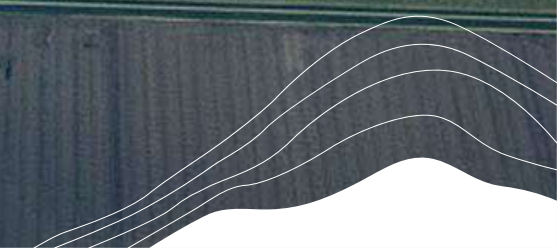


M.E.R.-BEOORDELING

BP Stadslandgoed Vlissingen

20 oktober 2022

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM	20 oktober 2022
KENMERK	20210605.001
PROJECT	BP Stadslandgoed Vlissingen
PROJECTLEIDER	ir. C.A. Louws
OPDRACHTGEVER	Gemeente Vlissingen
PROJECTNUMMER	20210605
AUTEUR	Mink Enthoven
STATUS	Definitief



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	5
1.3 Leeswijzer	5
2. Plaats en kenmerken van het project	6
2.1 Plaats van het project	6
2.2 Kenmerken van het project	10
3. Milieueffecten	11
3.1 Algemeen	11
3.2 Verkeer en parkeren	11
3.3 Geluid	11
3.4 Geur	12
3.5 Luchtkwaliteit	13
3.6 Externe veiligheid	14
3.7 Bodem & Water	15
3.8 Natuur	15
3.9 Cultuurhistorie & Archeologie	18
3.10 Mitigerende maatregelen	18
4. Conclusie	19

ONDERZOEKSRAPPORTEN (BIJLAGEN BESTEMMINGSPLAN):

- Akoestisch onderzoek herinrichting Stadslandgoed Vlissingen, Tritium Advies, 13 september 2021, 2105/030/RV-01.
- Risico-inventarisatie en verantwoording van het groepsrisico, Sweco, 18 januari 2021, 375896.
- Geluidbelasting, externe veiligheid en vliegveiligheid vanwege vliegverkeer rond mogelijke helikopterlandingsplaats JCV Vlissingen, Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, december 2021, 709533.
- Voortoets Natura 2000, Rho adviseurs, december 2021, 20210605.
- Stikstofdepositie-onderzoek Stadslandgoed Nieuwerve, TAUW, december 2021, 1281828.
- Quickscan Justitieel Complex en Stadslandgoed Vlissingen, Adviesbureau E.C.O. Logisch BV, 14 september 2021, RANA2133.

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In 2019 is besloten dat de marinierskazerne definitief niet naar Vlissingen verhuist. Als compensatie hiervoor is een compensatiepakket opgesteld genaamd 'Wind in de zeilen'. Onderdeel hiervan is dat er in plaats van de marinierskazerne een Justitieel Complex komt. In dat Justitieel Complex worden naast een penitentiaire inrichting ook andere onderdelen gepland, zoals een extra beveiligde inrichting, een hoog beveiligde zittingslocatie, een steunpunt voor de Dienst Vervoer & Ondersteuning en een beveiligde faciliteit waar rechters, officieren van justitie en advocaten kunnen werken en overnachten. Onderdeel van het Justitieel complex is tevens het opstijgen en landen van een helikopter. Daarnaast wordt ruimte gecreëerd voor vrijetijdsfuncties die passen binnen het stadslandgoed zoals een natuurspeeltuin, een mountainbikeparcours, waterrecreatie (suppen, kanoën, e.d.), een openluchttheater en verblijfsrecreatie. Ook wordt in een landgoedachtige setting ruimte gereserveerd voor onderzoeksfaciliteiten die een relatie hebben met duurzaamheidsvraagstukken, zoals klimaatadaptatie, energietransitie en aan proefvelden voor duurzaam waterbeheer en duurzame voedselproductie in een landgoedachtige setting. Voor de inbedding van deze ontwikkelingen in een nieuw landschap is de visie 'Visie Stadslandgoed Nieuwerve Vlissingen – een proeftuin in de Law Delta' opgesteld (december 2020). Daarmee is een eerste ruimtelijk kader geschetst voor het onderdeel stadslandgoed.

Aanvullend op de aangegeven ontwikkelingen wordt ook uitbreiding van het bedrijventerrein Poortersweg met een oppervlakte van 5 ha mogelijk gemaakt, ter plaatse van het bestaande MOB-complex aan de Oostelijke Havenweg. De totale oppervlakte van het ontwikkelgebied van het Stadslandgoed Nieuwerve beslaat daarmee ongeveer 60 ha. De noordelijke helft hiervan is beoogd voor de uitbreiding van het bedrijventerrein en de realisatie van het JCV en de zuidelijke helft voor het stadslandgoed. Ter scheiding van de verschillende functies worden er veel groene randen aangelegd en krijgt het een stadslandgoed een krachtig groen karakter (30% groen functie).

Om de beschreven ontwikkelingen planologisch mogelijk te maken wordt het bestemmingsplan Stadslandgoed Nieuwerve Vlissingen opgesteld. Daarbij dient rekening te worden gehouden met het Besluit milieueffectrapportage. In het Besluit milieueffectrapportage is in categorie D 11.2 opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen zoals opgenomen in tabel 1. De huidige planontwikkeling blijft onder de drempelwaarden voor deze categorie, waardoor er een vormvrij m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd voor het bestemmingsplan.

Tabel 1 Stedelijk ontwikkelingsproject Besluit milieueffectrapportage

Categorie	Kolom 1 Activiteiten	Kolom 2 Gezellen	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloer-oppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

D 6.1	De aanleg, inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet Luchtvaart.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die: • De beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer of • Uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.
--------------	---	---	--	---

1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan voor een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit dient het bevoegd gezag (het college van burgemeester en wethouders of de gemeenteraad) in een zo vroeg mogelijk stadium, maar in ieder geval voorafgaand aan het in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan, een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen. Concreet betekent het m.e.r.-beoordelingsbesluit: een besluit over het al dan niet doorlopen van een mer-procedure in het kader van het bestemmingsplan Stadslandgoed Vlissingen. De voorliggende notitie vormt de basis voor dit m.e.r.-beoordelingsbesluit.

Bij het maken van het besluit moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de kenmerken van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

1.3 Leeswijzer

Deze aanmeldingsnotitie is als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de plaats en kenmerken van het project;
- hoofdstuk 3 geeft inzicht in de verwachte milieueffecten;
- en in hoofdstuk 4 is de conclusie opgenomen.

Ten behoeve van de analyse in hoofdstuk 3 is gebruik gemaakt van de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan.

2. PLAATS EN KENMERKEN VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

2.1.1 Locatie

De locatie van de beoogde ontwikkeling ligt in het agrarisch gebied tussen de Buitenhaven van Vlissingen en Ritthem. Aan de westzijde grenst het plangebied aan het industrieterrein Buitenhaven. Aan de noordzijde wordt een groot deel van de plangrens door het bedrijventerrein Poortersweg gevormd, de resterende noordzijde van het plangebied grenst aan agrarische gronden. Aan de oostgrens vormen de Havenweg en de Zuidersluiswatergang de plangrens. Aan de zuidzijde ligt Riolwaterzuiveringsinstallatie Walcheren, een gronddepot van het Waterschap en Fort de Ruyter.

Voor de realisatie van het JCV is aanpassing van de Visodeweg en de Oostelijke Bermweg noodzakelijk. De Visodeweg, inclusief de nieuwe aansluiting op de Marie Curieweg, en de Havenweg maken daarom ook onderdeel uit van het plangebied. In figuur 2-1 is de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 2-1 Ligging plangebied

2.1.2 Kwetsbaarheid en gevoeligheid van het gebied

Bij de beoordeling van de effecten van het project op grond van de EEG-richtlijn vanwege de locatie van het project, zijn de kwetsbaarheid van het gebied en de eventuele aanwezigheid van gebieden met een beschermde status van belang. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen natuurgebieden en cultuurhistorisch waardevolle gebieden. Van beschermde functies onder de Provinciale milieuverordening, zoals een stiltegebied of grondwaterbeschermingsgebied, is geen sprake (figuur 2-2).



Figuur 2-2 Ligging milieubeschermingsgebieden ten opzichte van planlocatie (globaal rood omcirkeld)

Natuurgebieden

Het plangebied is geen onderdeel van een natuurgebied met een beschermde status. De afstand tot het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Westerschelde & Saeftinghe' bedraagt circa 150 meter (zie figuur 2-3). Gezien deze afstand zijn er wel effecten mogelijk. Hier wordt nader op ingegaan in paragraaf 3.8.



Figuur 2-3 Ligging Natura 2000-gebieden ten opzichte van planlocatie

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde gebied behorende tot het Natuurnetwerk Nederland ligt op ongeveer 700 meter (figuur 2-4). Gezien de afstand kunnen effecten op voorhand worden uitgesloten.



Figuur 2-3 Ligging Natuurnetwerk Nederland ten opzichte van planlocatie

Cultuurhistorisch waardevolle gebieden

Wat betreft archeologie is uit eerdere onderzoeken een aantal behoudenswaardige vindplaatsen voortgekomen. Het bevoegd gezag heeft besloten het gehele plangebied, uitgezonderd de vindplaatsen, vrij te stellen van verder archeologisch onderzoek. Voor het plangebied wordt voor deze vindplaatsen een archeologische dubbelbestemming opgenomen waardoor bij werkzaamheden groter dan 500 m² en dieper dan 40 cm nader archeologisch onderzoek vereist is.

Binnen het plangebied is volgens de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Zeeland een aantal cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig (figuur 2-5). Enkele hiervan zijn feitelijk niet meer aanwezig, zoals de twee boerderijen aan de Havenweg aan de oostzijde van het plangebied (groene stippen in figuur 2-5). De aanwezige elementen ter hoogte van het plangebied worden overgenomen in het landschapsplan voor het Stadslandgoed en worden zo veel mogelijk behouden en ingebed in de beoogde ontwikkeling.



Figuur 2-4 Cultuurhistorische waardenkaart (roze stip = tankgracht, groene lijnen midden = landschapselementen Visodeweg en Havenweg, paarse lijn = cultuurhistorisch waardevolle waterkering en groene stippen = cultuurhistorische boerderijen).

2.2 Kenmerken van het project

In deze paragraaf worden de kenmerken van het project beschreven op basis van de informatie uit het bestemmingsplan. De ontwikkeling van het Stadslandgoed Nieuwerve Vlissingen bestaat uit verschillende deelontwikkelingen (zie ook figuur 2-6):

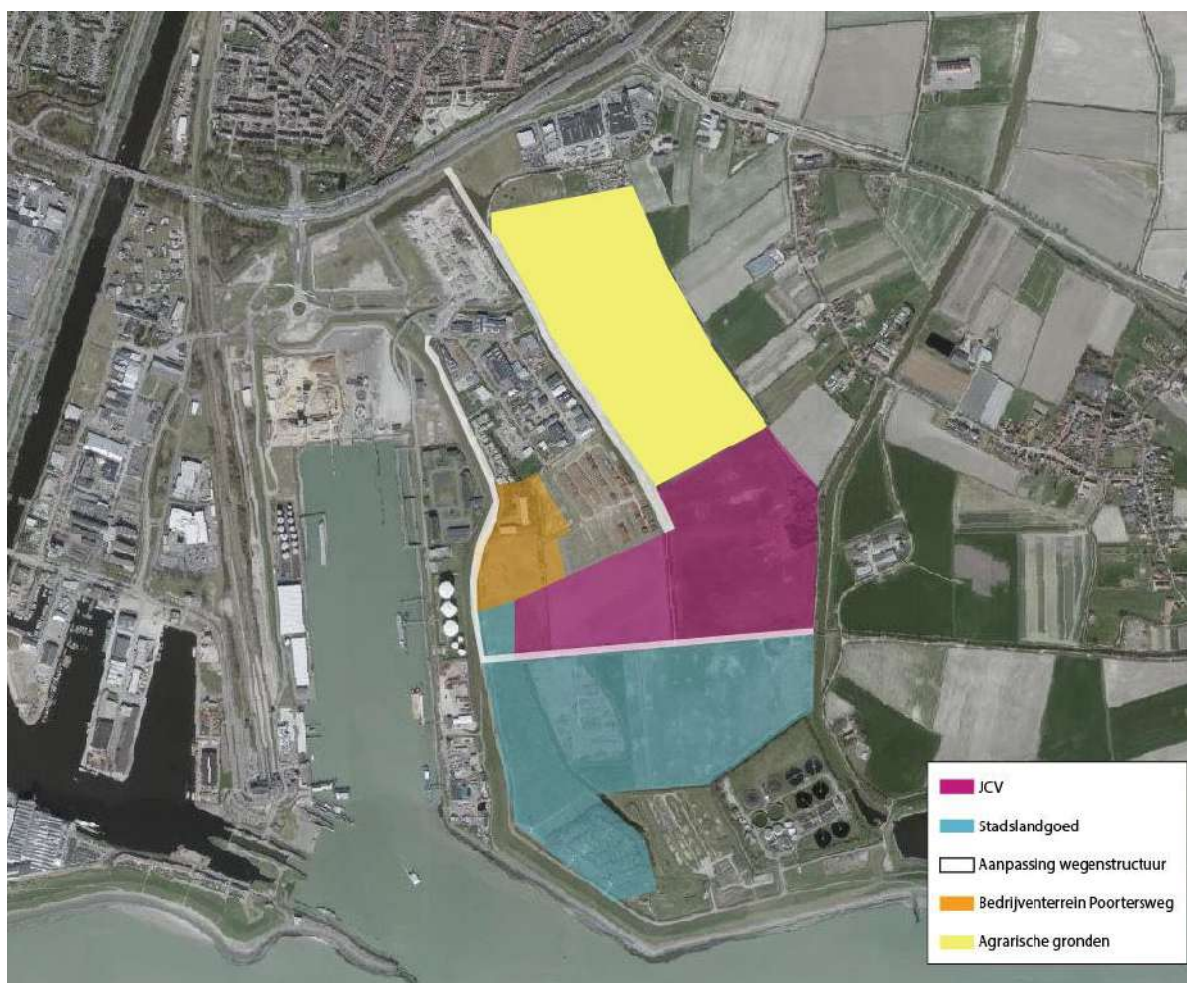
De ontwikkeling van het Stadslandgoed zoals opgenomen in voorliggend bestemmingsplan bestaat dan ook uit de volgende deelontwikkelingen:

- de realisatie van het JCV (als onderdeel van het Stadslandgoed, in het noordoostelijk deel van het plangebied) realisatie van het JCV;
- de benodigde aanpassingen van de toeleidende infrastructuur (Visodeweg, Oostelijke Bermweg, Havenweg);
- maatschappelijke voorzieningen, proefvelden en bedrijvigheid op het gebied van duurzaamheidsvraagstukken zoals klimaatadaptatie, energietransitie, watermanagement en duurzame voedselproductie;
- leisurefuncties.

Dit alles in een samenhangende landschappelijke inbedding en een landgoedachtige setting.

Daarnaast bestaat het bestemmingsplan uit:

- de afronding van bedrijventerrein Poortersweg ter plaatse van het huidige MOB-complex en aangrenzende gronden;



Figuur 2-5 Verdeling deelontwikkelingen over plangebied

3. MILIEUEFFECTEN

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Als referentiesituatie voor de beoordeling van de effecten is de huidige, feitelijke (legale) situatie binnen het gebied genomen. Onderzoeken waar naar wordt verwezen zijn opgenomen als bijlagen bij het bestemmingsplan en de verwijzing hiernaar is ook opgenomen in de inhoudsopgave van deze rapportage.

Achtereenvolgens komen de volgende aspecten aan de orde: verkeer, woon- en leefklimaat (geluid, geur, luchtkwaliteit, externe veiligheid), bodem en water, natuur, cultuurhistorie en archeologie. Ook wordt kort ingegaan op de milieugevolgen die samenhangen met de sloop- en bouwfase en de mogelijke cumulatie van milieugevolgen door ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

3.2 Verkeer en parkeren

3.2.1 Verkeer

Ontsluiting van het Stadslandgoed zal plaatsvinden via de Visodeweg, de Oostelijke Bermweg en de Havenweg. De Oostelijke Bermweg (tussen de Poortersweg en de Havenweg), de Havenweg (tussen de Oostelijke Bermweg en de ontsluiting van het JCV) en de Visodeweg worden verbreed, waarbij twee rijstroken worden gerealiseerd, zodat verkeer in beide richtingen elkaar goed kan passeren. De Visodeweg wordt een weg voor bestemmingsverkeer naar het JCV, die niet toegankelijk wordt voor ander verkeer. De aansluitingen op de overige wegen in de omgeving worden afgesloten. Voor de ontsluiting van de aangrenzende agrarische percelen wordt een afzonderlijk kavelontsluitingspad gerealiseerd. Door het doortrekken van de Visodeweg naar de Marie Curieweg wordt een goede verkeersafwikkeling van en naar de A58 via deze route gewaarborgd. Met het oog op het extra verkeer richting het Stadslandgoed en het JCV wordt langs de Oostelijke Bermweg tussen de Poortersweg en de Havenweg en langs de Havenweg een vrij gelegen fietspad gerealiseerd. In de Havenweg wordt een knip aangebracht, waardoor snelverkeer niet van de Havenweg kan doorrijden langs de Zuiderluiswatergang. Daarmee krijgt de Havenweg ook uitsluitend een functie ten behoeve van de ontsluiting van het JCV en het Stadslandgoed. Met deze ontsluitingsstructuur wordt een duurzaam veilige ontsluiting van het JCV en het Stadslandgoed gecreëerd. De uitbreiding van het bedrijventerrein Poortersweg ter plekke van het MOB-complex zal via de Oostelijke Bermweg worden ontsloten. De extra verkeersgeneratie van de uitbreiding kan worden opgevangen door de bestaande infrastructuur. Belangrijke nadelige milieugevolgen voor het aspect verkeer zijn niet te verwachten.

3.2.2 Parkeren

De parkeerbehoefte van het JCV zal op eigen terrein worden opgevangen, door de aanleg van parkeervoorzieningen aan de Havenweg (voor personeel en bezoekers) en elders op het terrein voor overige parkeerbehoefte. Voor het Stadslandgoed zal ten zuiden van de Havenweg door middel van openbare parkeerplaatsen en parkeerplaatsen bij de afzonderlijke functies in de parkeerbehoefte worden voorzien. De precieze uitwerking hiervan volgt nog. De openbare parkeerplaatsen zijn bedoeld voor het openbare gebruik van het stadslandgoed. Voor de diverse leisure-, onderzoeks- en bedrijfsfuncties zal op eigen terrein in de parkeerbehoefte moeten worden voorzien. Wat betreft de uitbreiding van het bedrijventerrein Poortersweg zal ook, zoals gebruikelijk op de gemeentelijke bedrijventerreinen, op eigen terrein in de parkeerbehoefte moeten worden voorzien. Dit is vastgelegd als een voorwaardelijke verplichting voor het ontvangen van een omgevingsvergunning. Belangrijke nadelige milieugevolgen voor het aspect parkeren zijn daarmee uitgesloten.

3.3 Geluid

Met de ontwikkeling worden geen geluidgevoelige objecten opgericht. Wel is de beoogde aansluiting van de Visodeweg op de Marie Curieweg een nieuwe weg en een wijziging van de weg. In dat kader is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï verricht (Tritium Advies, 2021), waaruit blijkt dat de geluidsbelasting als gevolg van de ontwikkeling op enkele huizen toeneemt, maar nergens boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB komt.



Door het JCV zal voor een deel van de transporten gebruik worden gemaakt van een helikopter. De politie mag op basis van hun bevoegdheid starten en landen met een helikopter ter plaatste. Uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is onderzoek gedaan naar een situatie met een helikopterlandingsplaats. Binnen de Regelgeving burgerluchthavens wordt de Lden (Level, Day, Evening, Night) geluidsindicator gehanteerd voor het bepalen van de geluidsbelasting. De Lden is een indicator voor de totale geluidsbelasting op jaarbasis, waarbij vliegtuigpassages in de avond, nacht en vroege ochtend zwaarder meetellen dan passages overdag. Bij een luchthavenregeling dient de 56 dB(A) Lden geluidscontour binnen het luchthavengebied te vallen. Om de geluidsbelasting te bepalen, is onderzoek verricht (het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, 2021). Hieruit blijkt, gebaseerd op het te verwachten aantal vliegtuigbewegingen van maximaal 72 per jaar en de helikoptertypen (EC-135 en AW-139), dat de 56 dB(A) Lden geluidscontour binnen het totale terrein van de PI Vlissingen blijft. De 56 dB(A) Lden contour reikt tot maximaal 60 m vanaf de landplaats van de helikopter, in de hoofd start- en landingsrichting. Daarmee zijn belangrijke nadelige gevolgen voor geluid niet te verwachten.

Een andere mogelijk relevante geluidsbron betreft industrielawaai. Het plangebied bevindt zich in de geluidszone van het gezonede industrieterrein Buitenhaven. Binnen het plan worden onder andere een penitentiaire inrichting en verblijfsrecreatie mogelijk gemaakt. Ook al is de penitentiaire inrichting niet een geluidgevoelig object, toch is het wenselijk om aan de maximale binnenwaarde van 33 dB te voldoen ter plaatse van de beoogde cellen. De verwachting is dat met de voorgestelde stedenbouwkundige inrichting en bouwkundige uitvoering kan worden voldaan aan de gewenste binnenwaarde, mede vanwege hoge muren zonder grote ramen. Om voor de verblijfsrecreatie de geluidbelasting te bepalen zal nader onderzoek noodzakelijk zijn. Ook al is verblijfsrecreatie niet geluidgevoelig volgens de Wet geluidhinder is het wenselijk en vanuit jurisprudentie noodzakelijk dat er sprake is van een gezond akoestisch verblijfsklimaat.

3.4 Geur

Met het bestemmingsplan worden verblijfsfuncties mogelijk gemaakt. Deze zijn in de regel geurgevoelig. In de omgeving van het plangebied zijn twee relevante geurbronnen aanwezig; de rioolwaterzuivering ten zuiden en Vesta Terminals Flushing B.V. ten westen van het plangebied.

Voor Vesta geldt dat er tijdens laden en lossen tijdelijk en incidenteel sprake kan zijn van geuremissies. Deze zullen gebaseerd op de analyse zoals uitgevoerd voor het vorige plan – de marinierskazerne - geen effecten hebben voor de beoogde ontwikkeling. Voor de rioolwaterzuivering zijn in 2012 geuremissieberekeningen uitgevoerd door RoyalHasKoningDHV, zie figuur 3-1. Hieruit blijkt dat de contour van 1,5 OU/m³ deels over het plangebied gelegen is (oranje contour).



Figuur 3-1 Geurcontouren RWZI Ritthem (bron: RHK)

Door de provincie Zeeland is geurbeleid vastgelegd in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 en is een handreiking geur opgesteld (vastgesteld d.d. 4 december 2007). Deze handreiking heeft geen status (het is een ambtelijke notitie) en heeft als doel handvaten te geven hoe om te gaan met het aspect geur. Op basis van deze handreiking wordt naast het aantal geureenheden per kubieke meter tevens de hedonische waarde bepaald, op basis waarvan de gemiddelde hinderlijkheid van een geur kan worden vastgesteld. De beleidslijn die in het omgevingsplan is vastgelegd, is dat geurgevoelige objecten niet mogen blootstaan aan een hedonische waarde van meer dan H -1 (licht onaangenaam). Buiten de H-1 contour is sprake van een acceptabel hinderniveau.

Rondom de rioolwaterzuivering zijn OU-contouren bepaald. Een 2 OU-(ofwel 4 Ge)contour is gelijk aan de H-1 contour (licht onaangename geur). De nieuwe geurgevoelige objecten dienen buiten de 2 OU-contour te worden geplaatst om te kunnen spreken van een acceptabel hinderniveau (en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat). Voor zover de geurgevoelige objecten binnen deze contour vallen, dient dit nader te worden onderbouwd. Gezien het vroege projectstadium zijn exacte locaties van de geurgevoelige objecten nog onbekend. Bij de nadere uitwerking en in ieder geval voorafgaand aan vergunningverlening dient een onderbouwing geleverd te worden wanneer de objecten binnen de 2 OU-contour komen te liggen.

3.5 Luchtkwaliteit

De ontwikkeling heeft waarschijnlijk alleen vanwege een toename van verkeersbewegingen mogelijk effecten op de luchtkwaliteit. Met een worst-case inschatting van het aantal verkeersbewegingen blijkt uit de NIBM-tool (figuur 3-2) dat sprake is van een toename aan luchtverontreinigende stoffen die mogelijk in betekenende mate bijdraagt aan een wijziging van de mate van verontreinigende stoffen in de lucht. In de huidige situatie voldoen de achtergrondwaarden van verontreinigende

stoffen ruimschoots aan de wettelijke grenswaarden. Met de komst van de ontwikkeling blijft de situatie in die zin gelijk dat de luchtkwaliteit goed is. Belangrijke nadelige milieugevolgen voor het aspect luchtkwaliteit zijn daarmee uitgesloten.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2028
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	4140
Aandeel vrachtverkeer	10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	3,18
PM ₁₀ in µg/m ³	0,85
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk	

Figuur 3-2 NIBM-tool worst-case inschatting

3.6 Externe veiligheid

Met het bestemmingsplan wordt de oprichting van een zeer kwetsbaar object mogelijk gemaakt - de gevangenis- en kwetsbare objecten; verblijfsfunctie JCV en verblijfsrecreatie-eenheden. Ook wordt een risicobron opgericht; de helikopter-landingsplaats. In de omgeving van het plangebied zijn verder verschillende risicobronnen aanwezig.

Er vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de Westerschelde. In het kader van de planologische procedure voor de Marinierskazerne is hier al onderzoek (bijlage 2) naar gedaan, waaruit blijkt dat een toevoeging van een hoeveelheid gebruikers, vergelijkbaar met het Stadslandgoed, geen overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico tot gevolg heeft. Gezien over het gehele invloedsgebied van de transportroute is het aantal gebruikers dat toeneemt als gevolg van de ontwikkeling minimaal. Wel neemt de dichtheid aanzienlijk toe ten aanzien van de referentiesituatie. Omdat het risico echter ruimschoots onder de oriëntatiewaarde blijft wordt dit risico als aanvaardbaar beschouwd. Gezien de ligging binnen het invloedsgebied is een verantwoording van het groepsrisico opgesteld (Sweco, 2021). Hieruit blijken de zelfredzaamheid, bereikbaarheid en bestrijdbaarheid afdoende voor de locatie.

Er liggen verder verschillende risicovolle inrichtingen met invloed op het plangebied in de omgeving. De kerncentrale van Borsele (geen BEVI-inrichting) ligt op ruim 7 kilometer afstand waarmee het plangebied in de zone ligt waarin geëvacueerd moet worden (<10 km) in geval van een ongeluk bij de centrale. Van Citters Beheer ligt op ruim 5 kilometer afstand; het invloedsgebied reikt wel tot over het plangebied. Om deze reden is in de verantwoording van het groepsrisico ook rekening gehouden met de risico's vanuit deze inrichting.

Er zijn windmolens gelegen langs de zuidwestelijke rand van het plangebied. Voor het mogelijk maken van gebouwen wordt rekening gehouden met de plaatsgebonden risicocontour van deze windmolens. Verder wordt ten behoeve van het JCV binnen het beveiligde terreindeel het opstijgen en landen van een helikopter mogelijk gemaakt. Er is door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum onderzoek gedaan naar de effecten hiervoor voor het aspect externe veiligheid (Nederlands Lucht- en ruimtevaartcentrum, 2021). Het gaat voor deze landingsplaats om circa 3 vluchten per maand (6 vluchtbewegingen). Met die hoeveelheid vluchten geldt er geen beperkend plaatsgebonden risico. Belangrijke nadelige milieugevolgen vanuit het aspect externe veiligheid zijn uitgesloten.

3.7 Bodem & Water

3.7.1 Bodem

In het kader van de planologische procedure voor de marinierskazerne is een groot aantal bodemonderzoeken verricht, een aantal van deze onderzoeken is inmiddels gedateerd (onderzoeken zijn ouder dan 5 jaar). Op basis van onder meer deze onderzoeken is binnen het totale projectgebied sprake van:

- een aantal gebieden die vanwege puinbijmengingen nader onderzocht dienen te worden op asbest in bodem. Een aantal van deze gebieden is nog niet nader onderzocht;
- een aantal gevallen van ernstige bodemverontreiniging;
- een tweetal stortplaatsen.

Voor de bekende bodemverontreinigingen is reeds een saneringsplan opgesteld. Het nadere onderzoek dient nog uitgevoerd te worden. Beide kunnen uitgesteld worden tot de aanvraag van de omgevingsvergunning. Verder heeft de ontwikkeling naar verwachting geen negatieve effecten op de bodemkwaliteit. Belangrijke nadelige milieugevolgen voor het aspect bodem zijn dan ook uitgesloten.

3.7.2 Water

Uit de watertoets blijkt dat:

- De primaire waterkering langs de Westerschelde deels in het plangebied gelegen is, evenals de beschermingszone van de dijk. In het Inpassingsplan voor de ontwikkeling van de Marinierskazerne is hier reeds een beschermingszone voor opgenomen. Deze wordt overgenomen in het bestemmingsplan voor het Stadslandgoed.
- Het plan extra verharding mogelijk maakt. In relatie tot het vergroten van de oppervlakte verharding zal voor voldoende waterberging worden gezorgd in het plangebied, conform de normen van het Waterschap Scheldestromen. Deze compenserende maatregelen worden middels een voorwaardelijk verplichting geborgd in de regels bij het bestemmingsplan.
- Een watervergunning benodigd is en verkregen dient te worden.

Met bovenstaande uitgangspunten kan voorkomen worden dat er negatieve effecten optreden op het watersysteem ter plaatse en zijn belangrijke nadelige milieugevolgen voor het aspect water uitgesloten.

3.8 Natuur

3.8.1 Gebiedsbescherming

Zoals beschreven in paragraaf 2.1.2 maakt het plangebied geen onderdeel uit van beschermde natuurgebieden zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland. Wel ligt het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe op dusdanig geringe afstand (circa 150 meter) dat externe effecten niet op voorhand uitgesloten kunnen worden. In dit kader is een voortoets opgesteld (Rho adviseurs, 2021).

Oppervlakteverlies

Het plangebied maakt geen deel uit van het Natura 2000-gebied maar voorziet in de huidige situatie wel in functies voor de doelsoorten. Voor de kuifeend verdwijnen met het plan hoogwatervluchtplaatsen voor maximaal 20 exemplaren. Gezien de staat van instandhouding en gunstige populatietrend is dit geen significant negatief effect. Voor de bruine kiekendief gaat een deel foerageergebied verloren. Ook voor deze soort komen de instandhoudingsdoelen niet in het geding als gevolg van de ontwikkeling. Er worden dan ook geen significant negatieve effecten verwacht.

Verstoring

Geconcludeerd is dat verstoring door helikoptervluchten incidenteel zal voorkomen maar niet zal leiden tot significante effecten op de instandhoudingsdoelen van het aangrenzende Natura 2000-gebied. Daarbij gelden de volgende overwegingen:

- Langs deze noordoever van de Westerschelde is reeds veel dagelijkse verstoring aanwezig in de vorm van windturbines achter de dijk, fietsers, wandelaars en honden onderaan de dijk, havenactiviteiten aan de westzijde en scheepvaartbewegingen naar en van deze haven.
- Het JCV genereert gemiddeld slechts 6 vliegbewegingen per maand die mogelijk deels over het Natura 2000-gebied zullen voeren.
- Uitgaande van een helikoptersnelheid van 200 km/uur (ca 3,3 km/minuut) duurt de lokale verstoring van vogels door een passerende helikopter minder dan een minuut.
- Bij onderzoek naar het versturende effect van helikopters bij Maritiem Vliegveld De Kooy, op korte afstand van de Waddenzee, is gebleken dat opvliegende vogels in de meeste gevallen 1-3 minuten in de lucht blijven. Uit een vergelijking van de energetische kosten die gemoeid zijn met extra vliegen als gevolg van passages van 5 helikopters (10-15 minuten extra vliegen) voor rosse grutto's en kanoeten en de snelheid waarmee door deze soorten voedsel kan worden opgenomen, blijkt dat de extra vliegtijd kan worden gecompenseerd in 10-15 minuten foerageertijd. Bij de beoogde 6 vliegbewegingen per maand vanuit het JCV is deze verstoring en de benodigde compensatietijd derhalve verwaarloosbaar klein (circa 15 minuten per maand).

Meer dan geringe optische verstoring als gevolg van werkzaamheden, gebruik of helikoptervluchten is vanwege de omringing van de zeedijk, hoge begroeiing en reeds gevestigde windturbines niet te verwachten. Significant negatieve effecten zijn uitgesloten.

Met de aanleg is het van belang dat er gebruik wordt gemaakt van geluidsarme heitechnieken zodat de relevante 47 dB(A)-contour niet over het Natura 2000-gebied valt. Voor andere werkzaamheden zal het geluidsniveau beperkter blijven en helpt het dat de zeedijk een afscherming vormt. Geluidsarme heitechnieken in acht nemend, kunnen significant negatieve effecten als gevolg van verstoring door geluid worden uitgesloten.

Met betrekking tot verstoring als gevolg van licht is het nodig dat er maatregelen worden genomen zoals speciale verlichting (rood-arm licht en speciale armaturen). Daarmee kan worden uitgesloten dat er extra verstoring plaatsvindt ten aanzien van de referentiesituatie en dat er negatieve effecten optreden voor instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied Westerschelde en Saeftinghe.

Vermesting en verzuring

Als gevolg van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats in Westerschelde & Saeftinghe kan vermisting en/of verzuring een bedreiging zijn voor de instandhoudingsdoelen. Om de stikstofdepositie te bepalen zijn met AERIUS Calculator berekeningen uitgevoerd (Tauw, 2021).

Aanlegfase

Wat betreft de aanlegfase geldt op basis van de op 1 juli 2021 in werking getreden Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) en het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering (Bsn) in het vergunningenspoor een vrijstelling voor stikstofdepositie die wordt veroorzaakt door bij AMvB aangewezen activiteiten van de bouwsector. Zoals ook volgt uit paragraaf 5.4 uit de Nota van Toelichting bij het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering kan de partiële vrijstelling echter wel helpen bij het vaststellen van bestemmingsplannen:

'Deze partiële vrijstelling kan ook helpen bij het vaststellen van bestemmingsplannen door gemeenten. Als het bestemmingsplan dient om bepaalde bouwactiviteiten of de aanleg of wijziging van werken mogelijk te maken, zal voor dit onderdeel van het plan kunnen worden verwezen naar het feit dat al een beoordeling door de wetgever heeft plaatsgevonden die een partiële vrijstelling voor de bouwfase van het project heeft vastgesteld. Als gevolg daarvan kan bij de beschouwing van de stikstofemissies wat betreft de bouwfase gebruik worden gemaakt van de onderbouwing in de toelichting van het besluit.'

In artikel 2.5 van het Besluit natuurbescherming is bepaald dat als activiteiten van de bouwsector als bedoeld in artikel 2.9a van de wet worden aangewezen:

- a) het verrichten van een bouwactiviteit of een sloopactiviteit die het feitelijk verrichten van bouw- of sloopwerkzaamheden aan een bouwwerk betreft, met inbegrip van de daarmee samenhangende vervoersbewegingen;
- b) het aanleggen, veranderen of verwijderen van een werk, met inbegrip van de daarmee samenhangende vervoersbewegingen.

Zowel de bouw als de aanleg van het JCV, de uitbreiding van het bedrijventerrein Poortersweg en de overige ontwikkelingen binnen het Stadslandgoed vallen onder deze bepalingen. Daarmee is op de beoogde ontwikkeling de partiële vrijstelling zoals opgenomen in artikel 2.9a van de Wnb van toepassing.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de depositie-effecten van de aanlegfase wel bepaald voor dit plan.

Resultaten aanleg- en gebruiksfase

Uit de berekeningen blijkt dat er een toename in stikstofdepositie ten gevolge van het plan kan optreden op de Natura 2000-gebieden Westerschelde & Saeftinghe en Manteling van Walcheren. Daarom is gekozen om een mitigerende maatregel in te zetten, namelijk externe saldering met een varkensstal. In de berekeningen is gewerkt met de inzet van 70% van de uitstoot van de betreffende stal ten behoeve van het plan. Na het treffen van deze maatregel blijft er een toename in stikstofdepositie over van maximaal 0,06 mol/ha/jaar op 0,17 hectare van het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe. Uit de verrichte voortoets blijkt dat de depositie rond deze hexagonen in de praktijk geen effect hebben op de stikstofhuishouding en daarmee het behalen van instandhoudingsdoelen. Van een significant negatief effect zal dan ook geen sprake zijn. Tijdens de gebruiksfase is sprake van 0,1 mol/ha/jaar aan stikstofdepositie op Westerschelde & Saeftinghe. Deze depositie leidt ter hoogte van drie hexagonen tot extra stikstofdepositie op reeds overbelaste habitats. Uit de verrichte voortoets blijkt dat de depositie rond deze hexagonen in de praktijk geen effect hebben op de stikstofhuishouding en daarmee het behalen van instandhoudingsdoelen. Van een significant negatief effect zal dan ook geen sprake zijn.

Aanvullend worden twee agrarische percelen langs de Visodeweg opgenomen in het plangebied en uitgesloten van bemesting. Hierdoor wordt stikstofruimte gecreëerd voor toekomstige ontwikkelingen die mogelijk meer stikstofruimte vragen dan nu is voorzien. Op deze wijze kunnen ontwikkelingen die passen binnen het bestemmingsplan, maar niet voorzien zijn in de stikstofberekening toch toegestaan worden.

3.8.2 Soortbescherming

In het kader van het bestemmingsplan is een quickscan ecologie opgesteld (Adviesbureau E.C.O. Logisch BV, 2021). Hieruit blijkt dat het plangebied in potentie geschikt is voor verschillende beschermde soorten. Planning technisch is het niet mogelijk alle soortonderzoeken uit te voeren in het kader van het bestemmingsplan. Een deel van het plangebied wordt waarschijnlijk ook pas over een aanzienlijke tijd ontwikkeld waardoor soortenonderzoek in dit stadium geen waarde heeft. Het deel van het plangebied waar het JCV gaat komen wordt wel snel ontwikkeld. Hiervoor geldt dat er geen bebouwing aanwezig is en dat het benodigde onderzoek is ingepland. Voor het overige deel van het plangebied zal in het kader van de omgevingsvergunning per ontwikkeling gekeken worden welke soorten aanwezig kunnen zijn en hoe overtreding van de Wet natuurbescherming voorkomen kan worden (nader onderzoek en/of ontheffingsaanvraag). Doordat 30% van het stadslandgoed een groene functie krijgt is afdoende ruimte beschikbaar voor eventuele mitigerende maatregelen.

3.8.3 Conclusie

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van beschermde natuurgebieden. Versnippering als gevolg van de ontwikkeling is daarmee uitgesloten. Verontreiniging of verdroging kunnen gezien de aard van de ontwikkeling ook op voorhand worden uitgesloten. Om de andere aspecten te onderzoeken is een voortoets opgesteld. Hieruit blijkt dat:

- Significant negatieve effecten als gevolg van oppervlakteverlies voor doelsoorten uitgesloten kunnen worden.
- Verstoring als gevolg van helikoptervluchten niet tot significant negatieve effecten zal leiden, voorbehoudend de in de tekst opgenomen overwegingen.
- Verstoring als gevolg van licht voorkomen kan worden door het treffen van enkele maatregelen.
- Optische verstoring niet te verwachten is.

- Verstoring als gevolg van geluid tijdens de aanlegfase significant kan zijn, maar voorkomen kan worden door geluidsarme heitechnieken toe te passen.
- Er geen sprake zal zijn van significant negatieve effecten als gevolg van vermesting of verzuring.

Verder is het plangebied in potentie geschikt voor verschillende beschermde soorten. Per deelontwikkeling zal nader onderzoek worden uitgevoerd en wanneer nodig een ontheffing worden aangevraagd. Zo ver als planning technisch mogelijk worden onderzoeken voor de onderdelen van het plan met een concrete invulling al uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan. Er is in het stadslandgoed ruimte beschikbaar voor eventuele benodigde mitigerende maatregelen. Significante negatieve effecten zijn daarmee uitgesloten.

3.9 Cultuurhistorie & Archeologie

Zoals beschreven in paragraaf 1.2.1 zijn er in het plangebied enkele cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig. Hier is rekening mee gehouden bij de invulling van het plangebied waardoor de waarden als gevolg van de ontwikkeling niet zullen afnemen. Ook zijn er enkele archeologisch potentiële vindplaatsen. Hiervoor wordt in het bestemmingsplan een dubbelbestemming 'archeologie' opgenomen. Naast deze locaties is het plangebied verder vrijgesteld van verder archeologisch onderzoek. Dit is op basis van eerder verricht onderzoek in het kader van de planologische procedure voor de marienerskazerne bepaald. Aangezien aanwezige cultuurhistorische elementen behouden blijven en archeologische waarden met een dubbelbestemming geconserveerd blijven is voor de aspecten archeologie en cultuurhistorie geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen.

3.10 Mitigerende maatregelen

In het bestemmingsplan zijn de kaders voor de verschillende ontwikkellocaties binnen het plangebied vastgelegd. Daarbinnen is (zowel stedenbouwkundig als programmatisch) sprake van enige mate van flexibiliteit. Uit voorgaande sectorale analyse blijkt dat er voor enkele aspecten bij de verdere uitwerking van de plannen nog nader onderzoek of anderszins extra aandacht benodigd is. Dat nader onderzoek kan aanleiding zijn om maatregelen te treffen. Het gaat dan om de volgende aspecten:

- **Parkeren:** Van belang is dat de parkeerbehoefte per ontwikkellocatie op eigen terrein wordt opgevangen. Om dit te borgen is dit als voorwaardelijke verplichting meegenomen in het bestemmingsplan.
- **Bodem:** Nader onderzoek is nog benodigd naar de aanwezige bodemvervuiling ter hoogte van functiewijzigingen die beoogd zijn met het bestemmingsplan. In het kader van de omgevingsvergunning moet aangetoond worden dat de bodemkwaliteit past bij de beoogde functie.
- **Water:** Het plan leidt tot extra verharding en daarmee is sprake van een watercompensatieopgave. In de verdere uitwerking dient hier uitvoering aan te worden gegeven. Dit is geborgd als voorwaardelijke verplichting voor een vergunning in de planregels.
- **Ecologie:** Er is een quickscan ecologie uitgevoerd waaruit blijkt dat er verschillende beschermde soorten mogelijk voorkomen in het plangebied. Niet al het benodigde aanvullende onderzoek kan uitgevoerd worden in het kader van het bestemmingsplan. Voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning dienen per ontwikkeling het benodigde onderzoek en eventuele ontheffingen te worden verkregen. Daarnaast dient er voldoende stikstofemissies te zijn beëindigd om te kunnen salderen met de toename veroorzaakt door de activiteiten in Stadslandgoed Nieuwerve.
- **Archeologie:** Het plangebied kent een aantal potentiële archeologische vindplaatsen. Deze worden overgenomen in het bestemmingsplan als dubbelbestemming 'archeologie'. Voorafgaand aan bodemingrepen ter hoogte van deze vindplaatsen dient nog nader archeologisch onderzoek te worden verricht.



4. CONCLUSIE

Met het in acht nemen van de in paragraaf 3.10 genoemde mitigerende maatregelen zijn belangrijke nadelige milieugevolgen uitgesloten. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-beoordeling wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.