

Gemeente Vlissingen

Bestemmingsplan
'Stadshaven Scheldekwartier'

Bestemmingsplan 'Stadshaven Scheldekwartier'

Gemeente Vlissingen

Procedure

Plannummer	NL.IMRO.0718.BP07-VG01
Ontwerp-tervisielegging	7 februari t/m 20 maart 2019
Besluit Gemeenteraad	10 oktober 2019
Publicatie besluit	
Beroepstermijn	
Inwerkingtreding	
Voorlopige voorziening	
Voorzitter ABRS	
Beroep ABRS	

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	6
1.1	Aanleiding en doel	6
1.2	Ligging en begrenzing projectgebied.....	7
1.3	Vigerend planologisch regime.....	7
1.4	Opzet plantoelichting.....	8
2	PLANBESCHRIJVING	9
2.1	Inleiding.....	9
2.2	Planbeschrijving.....	9
2.3	Beleidskader	11
2.4	Overleg instanties	22
2.5	Zienswijzenprocedure.....	22
3	TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN	23
3.1	Inleiding.....	23
3.2	Bodem en niet-gesprongen explosieven	26
3.3	Geluid	27
3.4	Externe veiligheid	27
3.5	Duurzaamheid	31
3.6	Luchtkwaliteit	31
3.7	Ecologie	33
3.8	Kabels en leidingen	36
3.9	Luchtvaartverkeer	36
3.10	Bedrijven en milieuzonering	37
3.11	Cultuurhistorie en archeologie.....	38
4	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING.....	42
4.1	Inleiding.....	42
4.2	Verbeelding	42
4.3	Regels.....	42
5	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	45
5.1	Kostenverhaal.....	45
5.2	Financiële uitvoerbaarheid	45
5.3	Conclusie	45

Bijlagen

1. Scheldekwartier en Edisongebied e.i. te Vlissingen, Toetsingsadvies over het MER, dd. 3 juli 2008, rapport 1809-87
2. Herziene rioleringsplan Scheldekwartier 2017
3. Groepsrisicoberekeningen Scheldekwartier, DNV, dd. 23 december 2013, rapportnummer 18K223N-1
4. Rapportage quickscan flora en fauna Maritieme gebied te Vlissingen, Econsultancy, dd 6 juli 2018 met rapportnummer 6990.001.
5. Stadshaven Scheldekwartier Vlissingen, Natuurtoets Wet natuurbescherming – onderdeel Gebiedenbescherming, Arcadis, dd. 3 oktober met kenmerk 079999054 A
6. Nota ambtshalve wijzigingen Ontwerp bestemmingsplan 'Stadshaven, Scheldekwartier'

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Op de locatie waar de voormalige scheepswerf van de Koninklijke Schelde Groep gevestigd was, verrijst nu het Scheldekwartier; een nieuw woon- en werkgebied. De ontwikkeling van het Scheldekwartier maakt het mogelijk de historische binnenstad te herstellen en deze weer te verbinden met het water. De stad komt weer aan het Dok en het Kanaal door Walcheren te liggen. Monumentale en karakteristieke industriële gebouwen van de voormalige Scheldewerf, zoals de Timmerfabriek, Zware Plaatwerkerij en de Machinefabriek, worden gehandhaafd en deze geven het gebied een bijzondere identiteit. Samen met in het gebied te bewaren industriële elementen zoals de kraanbaan, de oude Scheldekraan en verscheidene rails, blijft dit eigen, industriële, maritieme karakter behouden bij de nieuwe invulling van het gebied.

In het Scheldekwartier worden woningen en verschillende stedelijke voorzieningen gerealiseerd. Het Dok vormt het hart van het plan als levendig flaneergebied en als entourage en aanjager voor de verschillende functies rondom het Dok. Door te investeren in voorzieningen in het Dok en het Kanaal door Walcheren, als onderdeel van de stedelijke ontwikkeling, wordt het maritieme karakter van het Scheldekwartier versterkt. De kans ligt er om het water en de bebouwing met elkaar te verbinden waardoor een volwaardige maritieme wijk ontstaat. Daarnaast levert een levendige haven met bijbehorend openbaar gebied een belangrijke bijdrage aan de attractiviteit van de historische binnenstad. Hieraan kan invulling worden gegeven door in het Dok en op de kades erbuiten, ruimte te bieden voor een gemengd maritiem programma, met ligplaatsen voor jachten bij de woningen, voor passanten én voor de bruine vloot. In het gerestaureerde Dokje van Perry wordt de mogelijkheid geboden voor een museumschip. Net buiten het Dok, in het Kanaal door Walcheren is ruimte voor het aanmeren van riviercruiseschepen en wordt de mogelijkheid geboden enkele ligplaatsen ten behoeve van het programma in de Timmerfabriek te realiseren. De Basaltkade biedt ruimte voor tijdelijke ligplaatsen voor bijvoorbeeld rondvaartboten, charterschepen en afmeervoorzieningen voor bijvoorbeeld beroeps- en dienstvaartuigen. Tevens is er ruimte voor de watertaxi die tussen het station en het Scheldekwartier vaart. De beschreven maritieme invulling wordt mogelijk door, in combinatie met het woningbouwprogramma, een nieuwe Dokbrug te realiseren.

Dit bestemmingsplan is bedoeld voor de realisatie van deze stads(ontwikkelings)haven. Binnen het plangebied worden het gebruik en de aanleg van de voor de verschillende doeleinden benodigde ligplaatsen en de daarbij behorende voorzieningen mogelijk gemaakt.

1.2 Ligging en begrenzing projectgebied

Op onderstaande figuur 1 is de ligging en begrenzing van het plangebied aangegeven.



Figuur 1, Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Jan Weugkade en de Koningsweg. Aan de westzijde begrenst de nieuwe regionale waterkering die met het bestemmingsplan 'Scheldekwartier, Ketelmakerij' mogelijk is gemaakt, het plangebied. Aan de zuidzijde wordt de grens bepaald door de Peperdijk en de Houtkade. Aan de oostzijde sluit het plangebied aan op het (haven)terrein van Damen Schelde Naval Shipbuilding en het Kanaal door Walcheren. Het plangebied wordt doorsneden door de begrenzing van het bestemmingsplan 'Scheldekwartier, Dokbrug'.

1.3 Vigerend planologisch regime

Voor het plangebied geldt momenteel het bestemmingsplan 'De Schelde', dat op 28 februari 1991 is vastgesteld door de gemeenteraad en op 23 juli 1991 (gedeeltelijk) is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zeeland en de beheersverordening Scheldekwartier-Zuid (vastgesteld op 24 september 2015).

In het bestemmingsplan 'De Schelde' is het plangebied vrijwel geheel bestemd voor Industriële doeleinden. Voor het Dok en het vaarwater geldt een maximale bouwhoogte van 35 meter. Voor het water direct ten westen van Damen Naval Shipyards is voor een klein deel een bouwhoogte van 20 meter voorzien. De gronden mogen volledig bebouwd worden. Ter plaatse van het Dokje van Perry (gelegen binnen het gebied van de beheersverordening) geldt de bestemming Water, waar op beperkte schaal lichte havenactiviteiten mogelijk zijn. Aan de oostzijde van het plangebied geldt een bestemming Industriële-/verkeersdoeleinden, met een subbestemming 'scheepvaartverkeer' en de nadere aanwijzing 'geen gebouwen toegestaan'.

Daarnaast geldt voor het plangebied een voorbereidingsbesluit, dat door de gemeenteraad in zijn vergadering van 5 juli 2018 is genomen en per 19 juli 2018 in werking is getreden. Binnen dit voorbereidingsbesluit is bepaald dat het verboden is het feitelijk gebruik van gronden en bouwwerken, zoals dat bestond ten tijde van inwerkingtreding van het besluit, te wijzigen in een ander gebruik, waaronder tevens een wijziging in omvang en intensiteit wordt verstaan, indien de aangewezen gronden daardoor minder geschikt worden voor het verwezenlijken van de bij het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan te geven bestemming.

1.4 Opzet plantoelichting

De toelichting is als volgt opgebouwd.

- In hoofdstuk 2 wordt het plan toegelicht en wordt ingegaan op de te realiseren ontwikkeling. Er wordt een overzicht gegeven van de relevante beleidskaders en de ontwikkeling wordt vanuit dit beleid nader onderbouwd.
- Hoofdstuk 3 bevat de milieuonderzoeken die ten behoeve van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd. Dit hoofdstuk heeft een relatie met het eerder uitgevoerde milieueffectrapport voor het Scheldekwartier en het Edisongebied.
- In hoofdstuk 4 is de juridisch planologische planbeschrijving opgenomen. Het geeft de wijze weer waarop het plangebied juridisch-planologisch in de regels en op de verbeelding is opgenomen.
- De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is een wettelijke eis. In hoofdstuk 5 wordt hierop ingegaan.

2 PLANBESCHRIJVING

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het plan nader beschreven en worden de beleidskaders die relevant zijn voor het onderhavige bestemmingsplan uiteengezet. Daarnaast worden de ontwikkelingen in het plangebied onderbouwd en aan dit beleid getoetst. Ook wordt in dit hoofdstuk het plan nader stedenbouwkundig en verkeerskundig onderbouwd. Ook het onderdeel parkeren komt in dit hoofdstuk aan de orde.

2.2 Planbeschrijving

2.2.1 Opzet plan

De stadshaven in relatie tot de ontwikkeling van het Scheldekwartier

De dokhaven maakt onderdeel uit van de historische structuur van dit gebied en is een zeer beeldbepalend element en aanjager van de ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel. De dokhaven en het aanliggende Kanaal door Walcheren bieden een kans om het maritieme karakter van het Scheldekwartier te versterken door de functies op het water met de functies op het land met elkaar te verbinden. Een stadshaven, die gericht is op deze verbinding, geeft een grote meerwaarde aan de planontwikkeling van het Scheldekwartier. De ruimte voor de stadshaven is gedefinieerd door de vorm en grootte van de (bestaande) dokhaven en de functies in de omgeving, die vooral zijn gericht op woningbouw. De haven staat volledig ten dienste van de stadsontwikkeling Scheldekwartier. Uitstraling van de historische dokhaven op haar directe omgeving en de verbinding tussen de haven en de aanliggende (woon)functies gaat boven het exploitatieresultaat van de stadshaven op zichzelf.

Havens geven steeds vaker een nieuw beeld. Doordat er minder uren op het water worden doorgebracht, in combinatie met een afnemend aantal vaardagen per jaar, wordt de boot steeds vaker gezien als 'drijvende caravan'. Met de haven als vakantiepark worden locatie en achterland belangrijker dan het vaarwater zelf. Hoewel Zeeland relatief hoge bezettingen van havens kent en de nautische positie van Vlissingen onderscheidend is, vraagt het aantal projecten voor nieuwe of grotere havens ook in Zeeland om andere concepten, gericht op specifieke marktsegmenten met een eigen vraag. In deze markt is het positioneren van de haven als concept heel belangrijk; het eigen marktconcept zorgt voor toekomstbestendigheid en voorkomt daardoor op termijn leegstand.

Vlissingen, en met name het Scheldekwartier, is volop in ontwikkeling. Ingezet wordt op verschillende woonmilieus, waarbij de huidige bewoners kunnen doorgroeien en nieuwe doelgroepen worden aangetrokken. Vlissingen kiest daarom voor een stadshaven. Een nieuwe invulling van de dokhaven biedt de mogelijkheid om een aanvullend en onderscheidend woningmarktsegment te realiseren. De doelgroep voor de vaste ligplaatsen wordt gevormd door nieuwe bewoners van de wijk in ontwikkeling. In combinatie daarmee voorziet een beperkt aantal passantenplaatsen in de ontvangst van gasten die met de boot naar Vlissingen komen, individueel of in groepsverband (riviercruises). Versterking van het historische en maritieme karakter vindt plaats door ligplaatsen te bieden voor historische schepen met bijvoorbeeld een museale functie.

Bij de ontwikkeling van het Scheldekwartier gaat Vlissingen uit van haar eigen kracht. Dit door de bestaande kwaliteiten binnen het plangebied te benutten. Een levendige middelgrote stad, een strand op het zuiden gelegen en een stadshaven binnen een straal van één kilometer is in Nederland een unieke combinatie. De stadshaven richt zich op deelsegmenten in de markt die optimaal bijdragen aan de gewenste ontwikkeling van het Scheldekwartier.

De deelsegmenten van deze ontwikkeling worden gevormd door:

- vaste ligplaatsen; het uitgangspunt is dat de ongeveer 50 tot 60 vaste ligplaatsen worden verkocht. 20 van deze vaste plaatsen zijn overigens al planologisch verankerd in het bestemmingsplan 'Scheldekwartier, Ketelmakerij' dat op 11 oktober 2018 door de gemeenteraad is vastgesteld. In eerste instantie wordt de combinatie gezocht met de ontwikkeling van woningen en appartementen in de directe omgeving. Kopers van deze woningen en appartementen krijgen het eerste recht om de ligplaatsen af te nemen. De koppeling wordt zo ingezet dat deze maximaal bijdraagt aan de ontwikkelkracht voor de omgeving en de verkoopbaarheid van de woningen en appartementen. Beheerconstructies, bijvoorbeeld in de vorm van een Vereniging van Eigenaren, worden afgestemd op de doelgroep van particuliere eigenaren, waardoor deze steeds gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het beheer en onderhoud van steigers en voorzieningen;
- de haven biedt daarnaast een beperkt aantal plaatsen, 30 tot 35, voor passanten die meerdere dagen met hun eigen boot naar Vlissingen komen voor de combinatie van stad en strand en die hun boot gebruiken als centraal gelegen 'hotelaccommodatie' voor een korte vakantie aan zee. Mogelijk kunnen deze plaatsen in de winter worden gebruikt door vaste ligplaatshouders uit de Michiel de Ruyterhaven in het centrum van de stad. Deze haven is gedurende het stormseizoen van oktober tot april volledig gestremd;
- de overgang tussen bedrijfsmatige haven en de stadshaven wordt onderstreept door ligplaatsen te bieden voor enkele historische bedrijfsvaartuigen, zoals hoogaarzen, die de link met het varend verleden van Vlissingen leggen en die zomer en winter bijdragen aan een nautische sfeer in de haven;
- aan de oostzijde van de Dokbrug is aan de noordzijde ruimte voor jachten die wachten op de brugbediening, langs de Basaltkade aan de zuidzijde kan voorzien worden in tijdelijke ligplaatsen voor bijvoorbeeld rondvaartboten en bezoekende charterschepen en/of ligplaatsen voor beroeps- en dienstvaartuigen;
- de inrichting van een plaats voor maximaal twee riviercruiseschepen tegen de Timmerkade;
- ter hoogte van de Timmerfabriek kunnen door de initiatiefnemers maximaal 12 ligplaatsen worden gerealiseerd ten behoeve van de nieuwe functie(s) in de Timmerfabriek.
- in het Dok van Perry wordt de mogelijkheid geboden voor een museumschip.
- aanlegsteiger(s) voor de watertaxi.

2.2.2 Programma

Zoals onder 2.2.1 beschreven wordt een gemengd maritiem programma beoogd dat sterk gerelateerd is aan de transformatieopgave van het Scheldekwartier. In totaal is er ruimte voor maximaal 100 vaste en/of passantenligplaatsen in het Dok en ter hoogte van de Timmerfabriek. Binnen de planvorming wordt vooralsnog uitgegaan van 56 vaste ligplaatsen, 32 ligplaatsen voor passanten en 12 ten behoeve van de nieuwe functies in de Timmerfabriek. Daarnaast is er aan het Kanaal door Walcheren ruimte voor 2 riviercruiseschepen. De Houtkade en het Dokje van Perry zijn bestemd voor het afmeren van historische schepen (al dan niet met een museale functie). Aan de Basaltkade is (tijdelijke) afmeerruimte aanwezig voor diverse schepen (bijvoorbeeld beroeps- en dienstvaartuigen, rondvaartboten en bezoekende charterschepen). Er is binnen het Dok ruimte voor drijvende ondersteunende (gebouwde) voorzieningen (sanitair, havenkantoor, beheer- en dienstgebouwen en informatievoorziening) danwel worden deze ingepast in een bestaand of te realiseren gebouw buiten het plangebied.

2.2.3 Parkeren

De Gemeente Vlissingen hanteert binnen het Scheldekwartier de parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen zoals deze zijn opgenomen in de bijlage bij het op 5 juli 2018 door de gemeenteraad vastgestelde 'Paraplubestemmingsplan parkeernormering'. Het bestemmingsplan is gebaseerd op de 'Beleidsnota parkeernormering Vlissingen', die op 20 maart 2018 is vastgesteld door burgemeester en wethouders van Vlissingen. Eén doel is om bij nieuwe of te wijzigen ruimtelijke plannen en projecten het vereiste aantal parkeerplaatsen te bepalen en de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Een tweede doel is om de toepassing van de parkeernormering inzichtelijker en eenduidiger te maken, zodat voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is welke normen gehanteerd worden bij een aanvraag omgevingsvergunning of ruimtelijke ontwikkeling.

Aangesloten is bij de landelijk gebruikte kencijfers voor parkeernormering van het CROW. De parkeerkencijfers uit de CROW-publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' zijn hiervoor als uitgangspunt genomen.

Per functietype wordt een vast kencijfer als parkeernorm gehanteerd. Deze parkeernormen verschillen per stedelijke zone (centrum, schil/overloopgebied, rest bebouwde kom) en zijn afhankelijk van de mate van verstedelijking. Hoe meer stedelijk het gebied, hoe lager de parkeernorm. Reden om de parkeernorm te relateren aan de mate van stedelijkheid is, dat de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen over het algemeen beter is naarmate de stedelijkheid toeneemt. Het autobezit in gebieden met een hogere stedelijkheidsgraad is lager dan in gebieden met een lage stedelijkheidsgraad.

Voor het plangebied wordt aangesloten bij *Vlissingen en Oost-Souburg – centrum*. Het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen is hier hoger dan in de rest van de gemeente. Om die reden verschilt de verdeling van verkeersbewegingen over de modaliteiten (gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer, openbaar vervoer) van de andere gebieden in de gemeente. Bovendien bestaat er in de centra schaarste aan openbare parkeerruimte en is behoud van de ruimtelijke kwaliteit van belang. In de centra gelden daarom lagere normen dan in de rest van de gemeente.

2.2.3.1 Parkeerbehoefte project

Binnen de hoofdfunctie 'sport, cultuur en ontspanning' wordt voor een jachthaven een parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per ligplaats aangehouden. Omdat de vaste ligplaatsen zich primair richten op de bewoners van de wijk kan worden afgezien van het realiseren van extra parkeervoorzieningen voor deze doelgroep. Met hen werd in de parkeerbalans immers al rekening gehouden bij realisatie van de woningen. Indien in de toekomst blijkt dat mensen hun ligplaats niet blijvend koppelen aan hun woning ontstaat wel een parkeerbehoefte, die in het betaald parkeren regime opgelost moet worden. Abonnementen voor parkeergarages bieden hiertoe de mogelijkheid.

De passanten arriveren per boot en beschikken niet over een auto ter plaatse.

Voor een museum geldt een norm van 0,4 parkeerplaats per 100m² bvo. Binnen het bestaande parkeerareaal is voldoende ruimte om de parkeerbehoefte vanuit deze functie op te vangen.

Ook charterschepen en riviercruises kennen geen eigen parkeerbehoefte. De ligplaatsen van historische schepen kennen, doordat de mogelijkheid van bewoning ontbreekt, geen eigen parkeerbehoefte.

2.2.3.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de parkeerbehoefte die voortkomt uit de planontwikkeling, op afdoende wijze kan worden opgelost. De eindconclusie luidt dan ook, dat in de parkeerbehoefte voor dit project, wordt voorzien. Vanuit dit aspect bezien, is de ontwikkeling van het onderhavige plan aanvaardbaar.

2.3 Beleidskader

2.3.1 Rijksbeleid

2.3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Het betreft een integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau in Nederland. De SVIR benoemt de ruimtelijke opgave voor Nederland richting 2040:

- versterking van de concurrentiekracht van Nederland;
- het vinden van ruimte voor (wind)energie;
- inspelen op klimaatverandering;
- omgaan met krimp, stagnatie en groei inwonertal en huishoudens in Nederland.

Op basis van deze opgaven heeft de rijksoverheid 13 nationale belangen benoemd, die bijdragen aan het versterken van de ruimtelijk-economische structuur, het verbeteren van de bereikbaarheid en het waarborgen van de kwaliteit van de leefomgeving.

Buiten deze nationale belangen hebben de decentrale overheden beleidsvrijheid. De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen de verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal, wordt overgelaten aan de provincies. De (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking wordt overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen de provinciale kaders. De sturing op verstedelijking, zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat de rijksoverheid los. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, is de ladder voor duurzame verstedelijking in art. 3.1.6, lid 2, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. De ladder, die gewijzigd is per 1 juli 2017, is een procesvereiste. Dit houdt in dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt over het ruimtegebruik.

De ladder is, zo blijkt uit jurisprudentie, geen blauwdruk voor een optimale ruimtelijke inpassing van alle nieuwe ontwikkelingen, maar bewerkstelligt dat de wens om in een nieuwe stedelijke ontwikkeling te voorzien aan de hand van het toetsingskader van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro nadrukkelijk in de plantoelichting wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ontwikkelingsbehoefte van een gebied en voor de toekomstige ruimtebehoefte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent en de verantwoordelijkheid draagt voor de ruimtelijke afweging met betrekking tot die ontwikkeling.

Algemeen

De ladder heeft betrekking op alle nieuwe stedelijke ontwikkelingen: woningbouw, kantoren, bedrijven, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen. De toelichting bij een planologisch besluit dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, als die ontwikkeling mogelijk gemaakt wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Inmiddels kan uit de ontstane jurisprudentie worden geconcludeerd, dat het beperken of voorkomen van extra ruimtebeslag ten opzichte van de geldende planologische mogelijkheden en voorkomen van structurele leegstand elders, belangrijke criteria vormen bij de toepassing en beoordeling van de ladder.

Het eerste onderdeel van de Ladder bestaat uit een beschrijving van de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling. Bij deze beschrijving moet aandacht besteed worden aan de (afbakening van de) relevante marktregio. Het gaat er in de kern om dat er binnen de relevante marktregio sprake is van een behoefte.

Het tweede onderdeel van de Ladder is pas relevant, indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling is voorzien buiten bestaand stedelijk gebied. Omdat het bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk maakt buiten bestaand stedelijk gebied, maar uitsluitend binnen bestaand stedelijk gebied, is dit tweede onderdeel van de Ladder niet van betekenis.

In paragraaf 2.2.1 is het concept van de stadshaven binnen het Scheldekwartier beschreven. Binnen het Scheldekwartier worden de bestaande kwaliteiten gebruikt om het stedenbouwkundig plan te versterken. De Dokhaven, een gegeven in haar vorm en grootte, vormt nadrukkelijk onderdeel van de stadsontwikkeling en vormt binnen het Scheldekwartier de verbinding tussen het water en de bebouwing binnen het plangebied. Door deze verbinding te leggen wordt het maritieme karakter van het Scheldekwartier versterkt. De haven is uitdrukkelijk geen commerciële haven. Uitstraling van de historische dokhaven op haar directe omgeving en de verbinding tussen de haven en de aanliggende (woon)functies gaat boven exploitatieresultaat van de stadshaven op zichzelf.

De regio Zeeland kent veel jachthavens, zoals blijkt uit onderstaande afbeelding, maar de combinatie van factoren die hier samenkomt (een levendige middelgrote stad, een strand op het zuiden gelegen en een stadshaven binnen een straal van één kilometer) is uniek. Middelburg en Zierikzee kennen een vergelijkbaar, of kleiner, stadscentrum. Aantrekkelijk voor een langer verblijf voor een veelheid aan functies (horeca, detailhandel, cultuur/musea), maar zonder dat het mogelijk is om dit verblijf, zonder je met andere middelen van transport te moeten verplaatsen, te combineren met één of meerdere dagen strandbezoek en/of bezoek aan de boulevard. De andere havens in Zeeland kennen dan misschien wel de mogelijkheid om het verblijf te veraangename met strandbezoek, maar plaatsen als

Bruinisse, Wemeldinge, Sint Annaland etc. kennen dan weer niet zo'n uitgebreid palet aan mogelijkheden om binnen de stad vertier te vinden.



Figuur 2, overzicht jachthavens in Zeeland

Op de gehele Zeeuwse schaal bedraagt het totale aantal vaste ligplaatsen overigens circa 12.000. Zelfs als de nieuwe bewoners vanuit bestaande Zeeuwse havens zouden uitwijken naar deze stadshaven, omdat zij een woning kopen in het Scheldekwartier, zal dat gelet op de beperkte omvang van de beoogde uitbreiding (nog geen 0,75% van het totale aantal vaste ligplaatsen) de markt niet verstoren en niet tot gevolg hebben dat elders onaanvaardbare leegstand ontstaat.

Passantenplaatsen zoals hier beoogd, dus zonder dat het gebruik samenvalt met het vertrek van de vaste ligplaatshouder, treft men met name in de gemeentelijke binnenhaven van Zierikzee. Daar ontbreken boxen en worden boten tot een maximum van zes naast elkaar, ten opzichte van de steiger, 'gestapeld', zodat van leegstand niet kan worden gesproken. Binnen deze ontwikkeling in het Scheldekwartier worden wel boxen voor de passanten voorzien, zodat een verblijf van meerdere dagen eenvoudig en comfortabel is. Een extra mogelijkheid die deze stadshaven biedt, is het mogelijke gebruik van deze boxen in de winter door bijvoorbeeld vaste ligplaatshouders van havens elders. Niet iedere haven biedt immers de mogelijkheid voor winterligplaatsen en als men toch wenst te varen, zouden deze passanten van de nieuwe stadshaven gebruik kunnen maken. Ook ligplaatshouders vanuit de Michiel de Ruyterhaven zouden op deze manier vaarmogelijkheden kunnen behouden. Deze haven is in de winter immers niet bruikbaar doordat de sluis permanent is gesloten.

Riviercruiseschepen

De markt voor riviercruises groeit de laatste jaren zeer sterk. Ook tijdens de economische crisis nam het aantal schepen, het aantal reizen en het aantal aankomsten in havens toe. De markt is sterk aan het verbreden. Van het traditionele 'reisje langs de Rijn' breidt de markt uit naar alle luxeniveau's, alle leeftijden passagiers en alle soorten activiteiten aan boord en van boord.

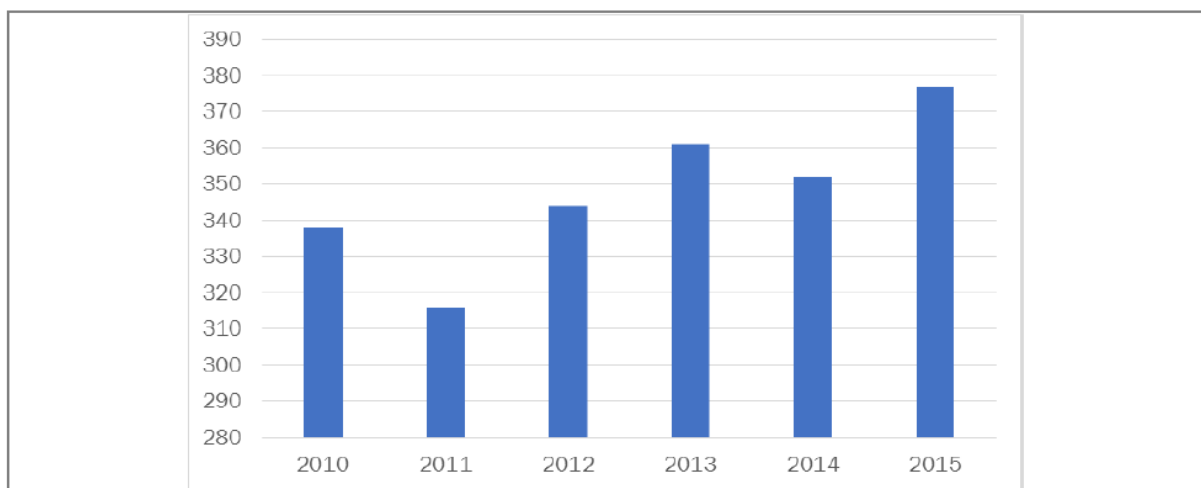
De verwachting is dat de markt verder zal blijven stijgen. Het aantal schepen in aanbouw is nog steeds aanzienlijk en de capaciteit per schip stijgt. Daardoor neemt het aanbod toe en volgt deze de vraag.

De passagiersvaart kent een groot percentage herhalingsbezoek. Daarom zoeken rederijen steeds nieuwe bestemmingen en vaargebieden, omdat veel passagiers de gebruikelijke routes al gedaan hebben. De capaciteit bij traditionele bestemmingen aan de Rijn en de Moezel stijgt ook maar beperkt, waardoor alternatieven nodig zijn. Vlissingen en Zeeland kunnen inspelen op deze markt.

In een onderzoek, de 'Verkenning Cruisetoerisme Zeeland, Kenmerken en perspectieven van de Zeeuwse zee- en riviercruisemarkt', uitgevoerd door Decisio in 2016, werd een verkenning gedaan van de kansen van de (rivier)cruisemarkt in Zeeland. Daaruit blijkt dat Vlissingen in 2015 34 bezoekende schepen heeft die bijna allemaal langer dan 4 uur blijven. Er is potentie voor groei.

Riviercruises die in Nederland starten, vertrekken voornamelijk vanuit Amsterdam, Rotterdam of Arnhem. Naast de twee meest populaire routes van Amsterdam naar Boedapest en het "reisje langs de Rijn" dat ofwel in Arnhem of in Amsterdam start, zijn in het voorjaar de "tulips & windmills" cruises erg populair. Deze cruises varen vaak tussen Noord-Holland en Vlaanderen, waarbij onderweg regelmatig in Zeeland wordt gestopt. Dit seizoen loopt grofweg van maart tot en met juni, daarbuiten wordt deze route niet of nauwelijks gevaren.

Zeeland verwelkomt jaarlijks 270 riviercruiseschepen die een of meerdere havens in de provincie aandoen. Gezien de groei van de riviercruisemarkt in schepen en passagiers, de grenzen aan de capaciteit die in verschillende populaire havens wordt bereikt en de wens van operators naar nieuwe bestemmingen, acht het onderzoeksbureau Decisio een groei tot 450 riviercruises in 2020 het maximaal haalbare. Het aantal aanlopen van riviercruiseschepen ligt, met enkele schommelingen, jaarlijks rond de 350.



Figuur 3, Ontwikkeling aantal aanlopen riviercruise in Zeeuwse havens 2010-2015 (Bron: Overzichten havendiensten gemeenten; bewerking Decisio)

Van deze aanlopen gaat het in circa 270 gevallen om schepen die ook in een andere Zeeuwse havens aanleggen. Middelburg ontving met 105 aanlopen in 2015 de meeste schepen, gevolgd door Terneuzen (96) en Veere (81). Zierikzee en Bruinisse ontvangen samen circa 60 schepen per jaar, Vlissingen 34. Vlissingen heeft al een aanlegmogelijkheid voor riviercruiseschepen nabij het centrum, wat aantrekkelijk is voor de cruises met overwegend ouderen, die nu wordt verplaatst en verbeterd.

Door betere faciliteiten te bieden wordt Vlissingen een aantrekkelijker aanlegplaats, waarbij vaker gekozen kan worden voor een combinatie van steden die op relatief korte afstand van elkaar liggen (zoals ook bij Middelburg en Veere gebeurd). Het is niet aannemelijk dat de verbetering van wat in feite een bestaande situatie is, gevolgen heeft voor de riviercruisemarkt in de andere Zeeuwse havens. In feite wordt ingespeeld op de groei en de vraag naar nieuwe bestemmingen voor riviercruiseschepen.

Het rijksbeleid en de daarop gebaseerde wettelijke regelingen vormen geen belemmering voor dit project.

2.3.2 Provinciaal beleid

2.3.2.1 Omgevingsplan 2018 en Omgevingsverordening 2018

Door Gedeputeerde Staten zijn op 21 september 2018 het Omgevingsplan 2018 en de Omgevingsverordening 2018 vastgesteld.

In algemene zin zet de provincie in op een sterke economie, een goed woon- en leefklimaat en bevordering van de kwaliteit van water en landelijk gebied. De recreatieve aantrekkelijkheid van de wateren is in combinatie met de kust erg groot. Langs de kust en vooral aan de randen van de noordelijke deltawateren liggen veel recreatiegebieden, jachthavens en locaties voor actieve watersporten. Behoud van recreatieve aantrekkelijkheid vraagt om versterking van omgevingskwaliteiten, innovatie in de uiteenlopende producten en ruimte voor nieuwe ontwikkelingen.

Bij stedelijke ontwikkelingen wordt ingezet op bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik, waarbij de ladder van duurzame verstedelijking wordt ingezet, zoals door de rijksoverheid geïntroduceerd. Verwezen wordt naar het gestelde onder paragraaf 2.3.1.1.

Uit het provinciaal beleid komt naar voren dat Zeeland een hoogwaardig waterrecreatieproduct biedt dat aansluit op de huidige en toekomstige marktontwikkelingen. Gestreefd wordt naar het optimaal benutten van de (economische) potentie van de Zeeuwse Delta voor de watergebonden recreatie in combinatie met behoud van natuur- en landschapswaarden, nautische veiligheid, zorgvuldig ruimtegebruik en de omgevingskwaliteiten.

De provincie heeft de koers om dit te bereiken gewijzigd ten opzichte van het Omgevingsplan 2012-2018. Jachthavens worden geconfronteerd met een teruglopende bezetting, een trend die de komende jaren doorzet. Voor bestaande bedrijven is kwaliteitsverbetering en innovatie hierbij van groot belang. Opwaarderen of herinrichten van bestaande jachthavens wordt een steeds grotere opgave. Een rem op toevoeging van ligplaatsen kan deze ondersteunen. Het beleid richt zich daarom ook op het voorkomen van overaanbod. Prioriteit wordt gegeven aan de kwaliteitsverbetering en transformatie van bestaande jachthavens. Het doel is dat het totale aantal ligplaatsen in Zeeland per saldo niet toeneemt. Een beperkt aantal extra ligplaatsen binnen een bestaande haven of een tijdelijke toename zijn wel mogelijk.

Voor de maritieme ontwikkeling van het transformatieproject Scheldekwartier, waar de stadshaven onderdeel van uitmaakt, is een uitzondering gemaakt in het tweede lid van artikel 2.15 van de verordening. De aanleg van een jachthaven maakt sinds 2006 onderdeel uit van deze transformatie; in 2012 is voor de ontwikkeling van 900 ligplaatsen een vergunning verleend op basis van de Natuurbeschermingswet. Dit aantal ligplaatsen is drastisch gereduceerd en bovendien worden ze uitsluitend binnen bestaand water gerealiseerd. Aangezien de ontwikkeling van de stadshaven binnen de kaders van het provinciaal beleid in gang is gezet, een geldige Natuurbeschermingswetvergunning aanwezig is, het te realiseren aantal ligplaatsen sterk is afgenomen en de realisatie op korte termijn wordt voorzien, wordt deze ontwikkeling als pijlpijnproject gezien. Daarom is voor dit project een uitzondering gemaakt. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat onderhavig bestemmingsplan voor 1 januari 2020 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Naast het beleid ten aanzien van jachthavens, is relevant dat vanuit het oogpunt van mobiliteit wordt ingezet op de totstandkoming van een duurzaam toeristennet. Dit netwerk kan bijvoorbeeld bestaan uit transferia, zonnetreinen, bussen, golfkarren, watertaxi's en uiteraard ook het pontjes-, fiets- en wandelnetwerk valt hieronder.

Omgevingsverordening 2018

In de Verordening wordt het vorenstaande gereguleerd door artikel 2.15 'Jachthavens en watersport', waarin is neergelegd dat in een bestemmingsplan nieuwe ligplaatsen in jachthavens primair worden toegelaten indien in de toelichting bij een bestemmingsplan inzicht wordt gegeven:

- a. in de wijze waarop het plan bijdraagt aan het beleidsdoel van kwaliteitsverbetering, voorkomen van overaanbod en innovatie van bestaande jachthavens en wordt aannemelijk gemaakt dat omgevingskwaliteiten zich daartegen niet verzetten;
- b. het eerste lid is niet van toepassing voor het toelaten van nieuwe ligplaatsen in het transformatieproject Scheldekwardier in de gemeente Vlissingen, zoals opgenomen in de Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier en vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 22 december 2016.

Conclusie

De ontwikkeling van de stadshaven vindt plaats binnen de kaders van de vastgestelde Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier en de bestaande nautische infrastructuur. De beoogde ligplaatsen voor de pleziervaart zijn, voor zover het vaste ligplaatsen betreft, gekoppeld aan de verschillende woningbouwontwikkelingen binnen het Scheldekwardier. Zo zijn 20 van de maximaal 100 ligplaatsen reeds planologisch verankerd in het bestemmingsplan 'Scheldekwardier, Ketelmakerij'. In paragraaf 2.2.1. is het onderscheidende concept van de stadshaven beschreven en de behoefte waarin zij voorziet. De passantenplaatsen zijn zeer beperkt in aantal. Zie de programmabeschrijving in paragraaf 2.2.2.

De beoogde transformatie van het Dok tot een stadshaven met de daarbij behorende functies is geheel in lijn met het geldende en het nieuwe provinciaal beleid.

2.3.2.2 Mobiliteitsplan Zeeland

In het Mobiliteitsplan Zeeland is het verkeers- en vervoersbeleid van Provincie Zeeland vastgelegd. Het Mobiliteitsplan bestaat uit een Mobiliteitsvisie waarin de ambities zijn neergelegd tot 2028 en een bijbehorende programma-uitwerking. De komende jaren ligt de nadruk op verbetering van de betrouwbaarheid van het mobiliteitssysteem, de snelheid van functionele verplaatsingen en de veiligheid van de infrastructuur; dit om de gewenste kwaliteit te halen. Het mobiliteitsplan heeft betrekking op de hoofdstructuren binnen de provincie.

De mobiliteitsopgave is uitgewerkt in vier verschillende thema's. Voor het plangebied is het thema Wonen en Leven niet langer relevant. Bij de ontwikkeling van de wijk Scheldekwardier is voorzien in een passend netwerk voor het ontsluiten van de wijk. Voor het plangebied is een directe ontsluiting op De Willem Ruysstraat voorzien, waarmee een vlotte bereikbaarheid van het gebied wordt gewaarborgd. Nu de vaste ligplaatsen zijn verbonden aan de in de wijk te realiseren woningen, kan worden geconcludeerd dat de ontwikkelde infrastructuur volstaat.

Bij het thema Beleven: toerisme en recreatie, draagt de toeristische mobiliteit voor inwoners en gasten bij aan het beleven van Zeeland. Hierbij gaat het om de recreatieve, landschappelijke en natuurlijke waarden in Zeeland. Maar ook om gezondheid, plezier en ervaringen opdoen. Dit alles in samenhang met de specifieke kernkwaliteiten van Zeeland en de economische aspecten van toerisme en recreatie. Dit vraagt om een uniek vervoernetwerk, waarbij de recreant op elk moment een vervoermiddel naar wens kan kiezen en stimuleren van de (elektrische) fiets, vervoer over water en andere alternatieve vervoerwijzen. De ontwikkeling in de stad van passantenligplaatsen, in combinatie met aanmeermogelijkheden voor riviercruiseschepen en een halte van de watertaxi, draagt bij aan de doelstelling zonder druk te leggen op het reguliere wegennet.

2.3.3 Gemeentelijk beleid

De onderstaande, vastgestelde, beleidsnota's betreffen relevante beleidsterreinen, die de ontwikkeling van het plangebied raken.

2.3.3.1 Structuurvisie 'Vlissingen stad aan zee - een zee aan ruimte'

De gemeentelijke structuurvisie 'Vlissingen een stad aan zee – een zee aan ruimte' is door de gemeenteraad van Vlissingen in haar vergadering van 17 december 2009 vastgesteld. Op 30 mei 2013 heeft de raad een actualisatie van deze visie vastgesteld. In de structuurvisie wordt het ruimtelijke beleid op hoofdlijnen geschetst. Als toekomstperspectief wordt ingezet op 'Anticiperen en Transformeren'.

Dit perspectief vertaalt zich voor het Scheldekwartier in het toevoegen van een divers woon-, werk- en voorzieningenprogramma, waardoor het gebied weer onderdeel van de stad wordt.

Voor werken en voorzieningen wordt ingezet op een verbetering van de vestigingscondities, zoals de ruimtelijke kwaliteit, routing en concentratie van detailhandel in de binnenstad, maar ook op de verbetering van de stadsentree. Voorts geeft de visie aan dat Vlissingen inzet op het versterken van de diversiteit en kwaliteit van het toeristisch aanbod in combinatie met het verbeteren van de ruimtelijke beleving, ruimtelijke kwaliteit en attractiviteit van de stad. Zo voegt de transformatie van het Dok een nieuwe dimensie toe aan het maritieme karakter van de stad en vergroot dit tegelijkertijd het toeristisch aanbod (uitbreiding havenareaal voor pleziervaartuigen, levendig waterfront, vermaak, cultuurhistorie, uitbreiding van toeristische routes etc.). Dit als aanvulling op de bestaande kwaliteiten, zoals de aanwezigheid van water, duinen, de bestaande jachthavens, jachtenbouw en de sluizen.

2.3.3.2 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2012-2020 (GVVP)

Op 19 april 2012 heeft de gemeenteraad het GVVP vastgesteld. Het doel van dit plan is het vastleggen van het verkeers- en vervoersbeleid voor de gemeente Vlissingen voor de periode tot 2020 met inachtneming van de ruimtelijke, demografische en verkeerskundige ontwikkelingen alsmede met het rijks-, provinciale- en regionale beleid.

Uitgangspunt van het GVVP vormt een goede bereikbaarheid van de binnenstad zonder de leefbaarheid in de binnenstad aan te tasten. Aan de rand van de binnenstad zijn parkeervoorzieningen gerealiseerd van waaruit de binnenstad en boulevards lopend te bereiken zijn. De uitwisseling tussen de binnenstad en boulevards is inmiddels geoptimaliseerd door de aanleg van De Willem Ruysstraat, die de verbinding naar het centrum en de ontsluiting voor het Scheldekwartier vormt. Met deze verbinding is de bereikbaarheid van de binnenstad voor zowel het gemotoriseerd verkeer, het langzaam verkeer als het openbaar vervoer sterk verbeterd. De Dokbrug zal op korte termijn verlegd worden in westelijke richting, waardoor de beoogde stadshaven mede wordt gefaciliteerd. Omdat de vaste ligplaatsen zijn verbonden aan het woningbouwprogramma dat in het Scheldekwartier wordt voorzien en de passantenplaatsen en aanlegplaatsen voor de riviercruiseschepen geen autoverkeersbewegingen met zich meebrengen, heeft de stadshaven geen invloed op de bereikbaarheid van, met name, de binnenstad.

Het openbaar vervoersnetwerk is in Vlissingen niet dekkend. In gebieden waar het openbaar vervoer niet volledig toereikend is, zoals de binnenstad, de stranden en het Scheldekwartier, is het wenselijk om te kijken naar alternatieve vormen van collectief vervoer. De binnenstad en met name het zuidelijke deel (inclusief het Arsenaal, de Nieuwendijk en het Bellamypark) heeft een belangrijke toeristische functie voor Vlissingen. Bereikbaarheid is in dit gebied dan ook van groot belang, met name in het zomerseizoen. Sinds de zomer van 2010 rijdt een zonnetrein van het NS-station Vlissingen naar de Vlissingse binnenstad en de boulevards. Initiatieven voor alternatieve vormen van collectief vervoer worden met name gezocht in de verbinding tussen het station, Kenniswerf, Scheldekwartier en de binnenstad. Een watertaxidienst is een van de initiatieven die (mede in relatie met de ontwikkeling van het Scheldekwartier en de Kenniswerf) een toevoeging is op het recreatieve collectieve vervoer in Vlissingen. Onderhavig bestemmingsplan voorziet mede hierin.

2.3.3.3 Sociale Veiligheid

Eind 2015 heeft de raad de nota 'Integraal Veiligheidsbeleid 2015-2018' vastgesteld. Deze nota bevat beleid met betrekking tot de integrale sociale veiligheid voor Vlissingen voor de periode 2015-2018. Bij de inrichting van het plangebied wordt rekening gehouden met dit beleid. Om de sociale veiligheid te borgen wordt bij de inrichting van het openbaar gebied rekening gehouden met zichtbaarheid, aantrekkelijkheid en criminaliteitspreventie. Het gaat om 'zien' en 'gezien worden'. Mensen willen zien en weten wat er in hun omgeving gebeurt. Zichtbaarheid wordt voor een groot deel bepaald door

overzichtelijkheid, zichtlijnen en verlichting. De inrichting van het gebied zal moeten voldoen aan de algemeen gestelde eisen en normen in de beleidsnota. Mocht de praktijk uitwijzen of gebruikers in het plangebied menen, dat verbeteringen, maatregelen of aanvullende voorzieningen gewenst zijn, dan zal dat nader bezien worden. Daarnaast is het plangebied goed bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. De noodzakelijke voorzieningen (bijv. bluswatervoorzieningen) zijn aanwezig.

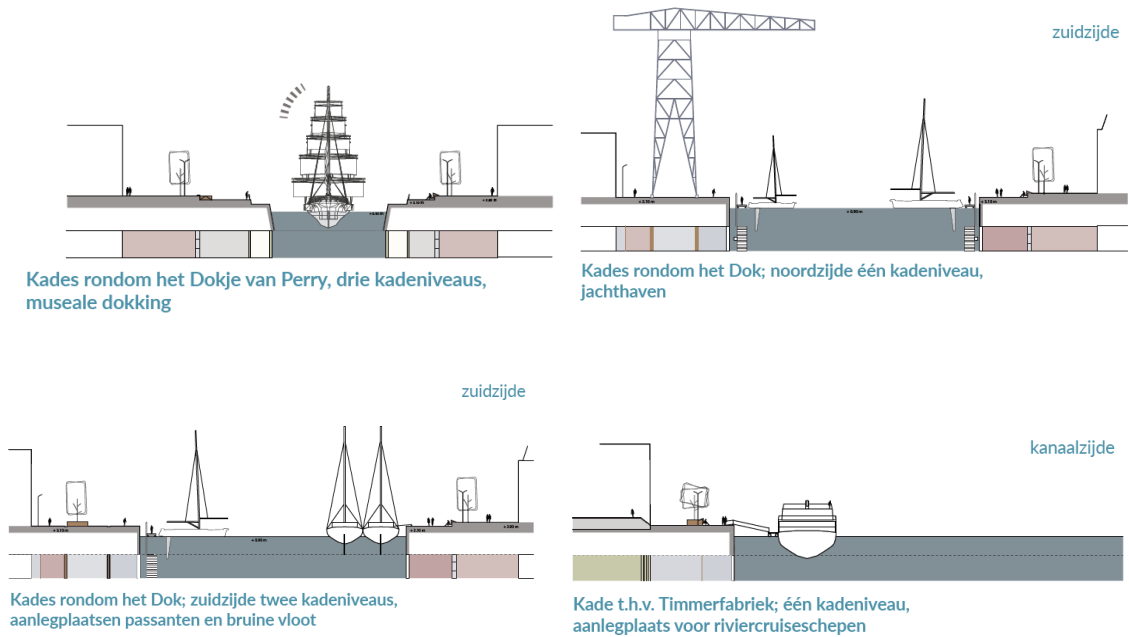
2.3.3.4 Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier Vlissingen 2016

Het plangebied maakt onderdeel uit van de in ontwikkeling zijnde nieuwe wijk 'Scheldekwartier', het voormalige terrein van de Scheldewerf dat wordt ontwikkeld tot een levendige, duurzame en maritieme woonwijk, waar de rijke industriële geschiedenis voelbaar en beleefbaar is. Hiertoe zijn op 22 december 2016 de 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier Vlissingen' en het 'Beeldkwaliteitsplan Scheldekwartier Vlissingen' door de gemeenteraad vastgesteld. Deze documenten vervangen de eerdere voor het transformatiegebied Scheldekwartier vastgestelde beleidsvisies en vormen het formele kader voor de verdere planontwikkeling binnen het Scheldekwartier.

De kern van de Ontwikkelingsvisie bestaat uit vijf punten. Eén daarvan vormt de beoogde nieuwe invulling voor het Dok en de kades; als levendig, divers, maritiem, hoogstedelijk hart van het plan. Het opgestelde ruimtelijk raamwerk omvat hiervoor, voor zover relevant, de volgende onderdelen.

- Het gerestaureerde droogdok (Dokje van Perry), de stadshaven, afmeefaciliteiten voor de bruine vloot, riviercruiseschepen en de watertaxi, de voormalige Scheepshelling en de kades als bijzondere verblijfsplekken, vormen een gevarieerd beeld en een levendig maritiem stadshart.
- Het maritiem programma vormt samen met de grote schaal en maat van het water en het industrieel erfgoed de aanleiding voor een gemengd hoogstedelijk woonmilieu met een maritiem karakter.
- De kades rondom het Dok en naast de Timmerfabriek sluiten aan op de straten van de binnenstad en het winkelgebied, zijn autoluw en bieden ruimte aan terrassen, flaneren, evenementen en festivals. Langs het Kanaal door Walcheren ligt de nadruk meer op flaneren en een doorgaande route voor auto en langzaam verkeer.
- De nieuwe Dokbrug ligt aan het begin van het Dok en laat daarmee de schaal en maat van het Dok intact. Op deze wijze kunnen er zoveel mogelijk ligplaatsen (aaneengesloten) in het Dok worden gerealiseerd en kunnen de kades autoluw blijven (het (zware) verkeer van/ naar het Eiland volgt een zo kort mogelijke route).
- Ter plaatse van de schipdeur van de Helling worden een nieuwe secundaire waterkering (die planologisch mogelijk is gemaakt binnen het bestemmingsplan 'Scheldekwartier, Ketelmakerij'), een langzaam verkeersverbinding over het Dok en de toegang tot de stadshaven/het waterplein gecombineerd.





Figuur 4, Indicatieve uitwerking ontwikkelingsvisie (bron: Ontwikkelingsvisie)

De identiteit van het Scheldekwartier als maritiem, vitaal en creatief stadsdeel van Vlissingen wordt op stadsniveau bepaald door het karakter en het beeld van de ruimtelijke hoofdstructuur. Vanuit de beoogde (beeld)kwaliteit en ruimtelijke samenhang zijn de havens en kades één van de onderdelen van het raamwerk die in alles bepalend zijn voor de vormgeving en uitstraling van het totaalplan. Uitgangspunt hierbij is dat het gebied rondom het Dok de nieuwe publieke voorkant van de stad wordt, met het water als structurerend en verbindend element. Bebouwing met een knipoog naar het industriële verleden en doorzichten naar het water doen recht aan dit nieuwe stadsfront. Ligplaatsen voor jachten, passanten, de bruine vloot en de watertaxi verlevendigen het beeld.

2.3.3.5 Beeldkwaliteitsplan 'Scheldekwartier Vlissingen'

Waar de Ontwikkelingsvisie met betrekking tot de ruimtelijke aspecten de hoofdstructuren, de belangrijkste ruimtelijke karakteristieken en de onderscheidende woonmilieus vastlegt, evenals de programmatische invulling op hoofdlijnen, biedt het bijbehorende beeldkwaliteitsplan handvatten om te sturen op het nieuwe stadsbeeld en de samenhang binnen het Scheldekwartier.

In woord en beeld legt het beeldkwaliteitsplan de ambities vast met betrekking tot de gewenste beeldkwaliteit. Vanuit het perspectief van stadsontwikkeling is het uiterlijk van de haven belangrijk. De haven moet een eenheid vormen én een gevarieerd programma hebben. Een functiemix maakt de sfeer rijker, meer van hetzelfde voegt minder toe. Het doel is een bijdrage te leveren aan de diversiteit van het stedelijk weefsel, de ruimtelijke beleving en onderscheidende woonmilieus, met de haven als aantrekkelijke openbare ruimte en hart van het Scheldekwartier. Optimale beeldkwaliteit en beleefbaarheid van de functies vanaf de kade en de omliggende woonblokken (beperken hekwerken, oriëntatie ligplaatsen etc.) is hierbij uitgangspunt. Een goede (beeld)kwaliteit van steigers (hout of eventueel composiet met houtlook), voorzieningen, inrichtingselementen en aangemeerde schepen zorgen voor een aantrekkelijk havenbeeld. De steigers liggen op enige afstand van de kade, waardoor ze vanaf de kade beter beleefbaar zijn en er op de kade geen hekken nodig zijn om de stadshaven te beveiligen. Het beeldkwaliteitsplan maakt deel uit van de welstandsnota.

Ligplaatsen en aanlegplaatsen bruine vloot

Ten westen van het Dokje van Perry en aan de noordzijde van het Dok is ruimte voor kleinere schepen (vaste en/of passantenligplaatsen). Ten oosten van het Dokje draagt de bruine vloot bij aan het beeld van de historische binnenstad. Voorzieningen op de kade zoals walstroomkasten, stijpunten met toegangspoorten en sanitair sluiten zoveel mogelijk aan op de materialisatie van de inrichtingselementen op de kade (cortenstaal/hout/glas).

Aanlegplaats riviercruiseschepen

Gezien de ligging aan het open water en de beschikbare ruimte in het kanaal is de locatie voor de Timmerfabriek het meest geschikt voor het afmeren van grotere riviercruiseschepen. De inrichting van de kade houdt rekening met de ontvangst- en afmeerfunctie. Ter hoogte van de Timmerfabriek bevindt zich een beperkte afmeermogelijkheid voor passanten. Voorzieningen op de kade zoals walstroomkasten, wateraansluitingen en stijpunten sluiten zoveel mogelijk aan op de materialisatie van de inrichtingselementen op de kade (cortenstaal/hout/glas).

Ook een wachtsteiger voor de pleziervaart wordt voorzien, zodat op een veilige manier de brugopening kan worden afgewacht.

2.3.3.6 Stedenbouwkundig plan

Het karakter van de passantenhaven is gericht op een bezoek aan het centrum, het strand en de boulevards. Er zijn geen aanvullende recreatieve voorzieningen voor gasten. Horeca is er in de stad voldoende en er is binnen het plangebied geen gelegenheid voor service en onderhoud aan boten. De aanwezige ondersteunende voorzieningen (sanitair, havenkantoor, beheer- en dienstgebouwen en informatievoorziening) worden drijvend gerealiseerd, centraal in de haven, of ingepast in een bestaand of te realiseren gebouw buiten het plangebied. De steigers zijn weliswaar afgesloten voor publiek, maar nergens maken (te) aanwezige hekwerken of poorten dat duidelijk. Deze worden geïntegreerd in het ontwerp. De haven wordt zo echt onderdeel van de buitenruimte waarbij een rondje haven wandelen een aantrekkelijke activiteit wordt.

In de kanaaldriehoek buiten het dok zelf is de overgang tussen haven, beroepsvaart, visserij, scheepsbouw en pleziervaart voelbaar. Hier komt ruimte voor riviercruises, chartervaart, wachtplaatsen voor het Dok en ook is er de gelegenheid voor de initiatiefnemer om maximaal twaalf ligplaatsen voor bezoekers van de Timmerfabriek te realiseren.



Figuur 5, sfeerbeeld na herinrichting Scheldewijk



Figuur 6, Impressie van de inrichting van de stadshaven

2.3.4 Verkeer

2.3.4.1 Gemotoriseerd verkeer

Gelet op de doelgroepen waar de stadshaven zich op richt, heeft deze op zichzelf gezien geen verkeersaantrekkende werking. Passanten die met hun pleziervaartuig in de haven verblijven komen niet met de auto, evenmin als de passagiers van de riviercruiseschepen. Voor zover het vaste ligplaatsen betreft, zijn deze verbonden aan woningen in de directe omgeving. De bereikbaarheid van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer is dan ook van ondergeschikt belang. In zijn algemeenheid kan hierover worden opgemerkt dat het Scheldekwartier, dus ook het plangebied, van buiten Vlissingen, komende vanaf de Rijksweg A58, via Nieuwe Vlissingseweg of via de Prins Hendrikweg bereikbaar is. In beide gevallen wordt het plangebied daarna bereikbaar via De Willem Ruysstraat. De bereikbaarheid voor hulp- en servicediensten (bijv. afvalverwijdering) is goed.

2.3.4.2 Langzaam verkeer

Het langzaam verkeer maakt gebruik van de vrijliggende fiets- en voetpaden langs de ontsluitingswegen rondom het plangebied. De omgeving van het plangebied maakt deel uit van de structuur van langzaamverkeersroutes binnen het Scheldekwartier en het stadscentrum.

2.3.4.3 Openbaar/collectief vervoer

De gemeente Vlissingen hanteert een straal van 600 meter als invloedsg gebied voor bushaltes (GVVP Vlissingen 2012-2020). De meest nabij gelegen bushalte (Scheldeplein) ligt, gemeten vanaf de grenzen van het plangebied, op een afstand van circa 250 meter. Ook gezien vanuit het centrum van het plangebied liggen deze haltes binnen de invloedssfeer. Daarmee is het plangebied voldoende bereikbaar met openbaar vervoer.

2.4 Overleg instanties

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet vooroverleg gepleegd worden met de besturen van eventueel betrokken andere gemeenten, het waterschap, de provincie en met die diensten van het rijk, die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen, die in het plan in het geding zijn. Door middel van een e-mailbericht zijn de volgende instanties op 13 november 2018 gevraagd te reageren op het concept ontwerpbestemmingsplan:

1. Provincie Zeeland, Postbus 165, 4330 AD Middelburg (provincie@zeeland.nl).
2. Waterschap Scheldestromen, Postbus 1100, 4330 ZE Middelburg (info@scheldestromen.nl).
3. Delta Netwerk Groep, Postbus 399, 4460 AT Goes (omgevingsmanagement@dnwg.nl).
4. Veiligheidsregio Zeeland, Postbus 8016, 4330 EA Middelburg (info@vrzeeland.nl).
5. Nederlandse Gasunie, Postbus 44, 2740 AK Waddinxveen (communicatie@gasunie.nl).

Gasunie

Per e-mail van 15 november 2018 heeft de Gasunie laten weten dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt, waardoor deze leiding geen invloed heeft op de planontwikkeling.

DNWG

Per e-mail van 22 november 2018 heeft DNWG laten weten nauw betrokken te zijn bij de planvorming door onder meer het maandelijks overleg.

Waterschap Scheldestromen

Bij brief van 27 november 2018 heeft het waterschap een wateradvies uitgebracht. Het plan geeft geen aanleiding om opmerkingen te maken.

Provincie Zeeland

Bij brief van 6 december 2018 heeft de provincie te kennen gegeven geen opmerkingen te hebben naar aanleiding van het plan. Wel wordt als aandachtspunt meegegeven dat de geldigheid van de verleende NB-wetvergunning (nr. 12015970) voor uitbreiding en aanleg van de jachthaven beperkt is tot 1 januari 2020 (voor exploitatie geldt de vergunning voor onbepaalde tijd).

Veiligheidsregio

Per e-mailbericht van 17 december 2018 heeft de Veiligheidsregio te kennen gegeven dat de beschrijving voor wat betreft externe veiligheid voldoet en dat hierop geen opmerkingen en/of aanvullingen zijn. Ten aanzien van het aspect bestrijdbaarheid (bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen) wordt het volgende gemeld:

'De veiligheidsregio heeft bij voorgaande ontwikkelingen in het Scheldekwartier al eerder advies gegeven ten aanzien van de bluswatervoorzieningen in de nabije omgeving van het plangebied, o.a. bij het plan Kop van het Dok. Deze adviezen zijn door Gemeente Vlissingen uitgewerkt in een Brontekening Scheldekwartier. Indien de brandkranen worden uitgevoerd conform de brontekening, dan zijn er voldoende (geprojecteerde) bluswatervoorzieningen in het plangebied Stadhaven aanwezig. Aanvullende maatregelen zijn dan niet noodzakelijk.'

2.5 Zienswijzenprocedure

Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Stadshaven, Scheldekwartier' heeft, na voorafgaande bekendmaking op 6 februari 2019, met ingang van 7 februari 2019 voor een periode van zes weken, dus tot en met 20 maart 2019, voor een ieder voor ter inzage gelegen in het stadhuis van Vlissingen. Daarnaast was het onder plannummer NL.IMRO.0718.BPSN07-ON01 digitaal raadpleegbaar.

Gedurende de periode van ter inzagelegging zijn geen zienswijzen ingediend. De ambtshalve aanpassingen zijn opgenomen in Nota ambtshalve wijzigingen Ontwerp bestemmingsplan 'Stadshaven, Scheldekwartier', die als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen.

3 TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

3.1 Inleiding

De milieuonderzoeken, die verricht zijn in het kader van het milieueffectrapport voor de ontwikkeling van het gebied Scheldekwartier, hebben betrekking op het oorspronkelijke programma, zoals dat in 2006 was voorzien in het Masterplan voor dit projectgebied. Een aantal milieuaspecten kan en moet uitsluitend in samenhang met het programma van de andere voorziene ontwikkelingen van het grotere projectgebied Scheldekwartier worden gezien.

In dit hoofdstuk zijn de relevante aspecten uit de verrichte milieuonderzoeken belicht. Aldus is de samenhang in de milieutechnische beoordeling geborgd. Waar nodig is aanvullend onderzoek gedaan of zijn onderzoeken geactualiseerd.

3.1.1 Bestaande situatie

3.1.1.1 Milieueffectrapport

Wettelijk kader

Op 29 september 2006 is de gewijzigde Wet milieubeheer, en het hieraan gekoppelde Besluit milieueffectrapportage 1994 in werking getreden, waarin de Europese richtlijnen betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's is omgezet. Er worden twee typen milieueffectrapporten onderscheiden: een 'planmer' en een 'projectmer'. Een planmer is vereist voor wettelijk of bestuursrechtelijke verplichte plannen, die:

- het kader vormen voor toekomstige projectmer(beoordelings)-plichtige projecten besluiten; in het Besluit m.e.r., bijlagen C en D, staat aangegeven om welke activiteiten in welke omvang het moet gaan: m.e.r.-plichtige activiteiten staan vermeld in bijlage C en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten staan vermeld in bijlage D;
- een passende beoordeling vereisen op grond van art. 2.8 van de Wet natuurbescherming.

Rapportage

Voor de ontwikkeling van de projectgebieden Scheldekwartier en Edisongebied is, op basis van de op 21 december 2006 door de gemeenteraad vastgestelde richtlijnen, een 'projectmer' opgesteld, die tevens als 'planmer' dienst doet. In zijn vergadering van 24 april 2008 heeft de gemeenteraad deze aanvaard. Op 3 juli 2008 heeft de Commissie voor de mer het toetsingsadvies uitgebracht.

In de rapportage zijn de milieueffecten onderzocht van de ontwikkeling van beide projectgebieden te weten bodem en water, natuur, verkeer en leefbaarheid. Het thema leefbaarheid is uitgesplitst in de onderwerpen geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Ook aan de thema's en aspecten grondbalans, bouw hinder, cultuurhistorie, groen, landschap en energie is nadrukkelijk aandacht besteed in de beschrijving van de voorgenomen activiteiten.

De beoordeling heeft plaatsgevonden door per thema en per criterium in eerste instantie de effecten in kwantitatieve zin te bepalen. Deze effecten zijn vergeleken met de situatie, die zou zijn ontstaan zonder realisatie van de plannen, de zogenaamde autonome ontwikkeling. De tweede stap in de beoordeling betreft de waardering: de effecten worden vertaald in plussen en minnen. De uitkomsten van dit rapport zijn meegenomen in de planologische besluitvorming.

In de volgende paragrafen wordt op de voor het plangebied relevante milieuaspecten ingegaan. Zoals hierna zal blijken, staat geen van deze aspecten de ontwikkeling en realisering van het plan in de weg.

In bijlage 1 is het toetsingsadvies opgenomen. Het MER is vanwege de omvang en het feit dat op het relevante milieuonderdeel ecologie/flora en fauna separate onderzoeken zijn uitgevoerd, niet als bijlage bijgesloten. Vanzelfsprekend is het rapport op verzoek in te zien.

3.1.2 Water

Door de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw is het instrument van de watertoets geïntroduceerd. De watertoets is inmiddels verankerd op alle ruimtelijke planniveaus, die Nederland kent. De watertoets is een beoordeling van de invloed, die ontwikkelingen of beheer van een projectgebied hebben op het watersysteem in dat gebied. Het is noodzakelijk de gevolgen van de beoogde ontwikkelingen voor de waterhuishoudkunde en het watersysteem na te gaan.

In het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2012-2017 (GRP) heeft de gemeente Vlissingen de verbrede zorgplicht uit de Waterwet vastgelegd. Dit plan geeft aan hoe de gemeente invulling geeft aan de zorgplicht voor de door haar te behartigen aspecten: afvalwater, hemelwater en grondwater.

Voor het Scheldekwartier is in het MER aandacht besteed aan de waterhuishouding, de riolering en de waterkwaliteit in het plangebied. Geconcludeerd is, dat de waterhuishoudkundige maatregelen, die zijn voorzien, voldoen aan de normen, die worden gesteld door de provincie en het waterschap.

Vervolgens is voor het Scheldekwartier op 27 juli 2017 het 'Herziene rioleringsplan Scheldekwartier' vastgesteld, dat als bijlage 2 is bijgesloten. Dit plan is afgestemd op het grondstroomplan, dat is ontwikkeld voor het Scheldekwartier. Het rioleringsplan geeft weer op welke wijze met de (afval)waterstromen binnen het Scheldekwartier wordt omgegaan, waarbij aandacht is besteed aan de hoogteligging, de waterscheiding en waterkering en de afwatering vuilwaterriool en regenwater. Ook is er aandacht besteed aan de afvoercapaciteit in het kader van de klimaatbestendigheid en de fasering van de aanleg van de riolering. Overigens is dit slechts aan de orde als drijvende ondersteunende (gebouwde) voorzieningen (sanitair, havenkantoor, beheer- en dienstgebouwen en informatievoorziening) worden gerealiseerd. Bestaande gebouwen zijn immers al aangesloten.

3.1.2.1 Waterkering

Alle kaden binnen het Scheldekwartier doen dienst als regionale waterkering. Gedeputeerde Staten hebben een normhoogte vastgesteld, waaraan deze moet voldoen. Deze normhoogte wordt het grenspeil genoemd. Voor Vlissingen is dit grenspeil vastgesteld op NAP +3.40 meter, verhoogd met 0,50 meter voor Noordzee en Westerschelde, waarmee de dijkkruihoogte in het Scheldekwartier moet voldoen aan een hoogte van NAP +3.90 meter.

Bij de provincie is een nieuwe normering in voorbereiding voor de regionale waterkeringen. Vooruitlopend op deze nieuwe normering is gesteld, dat de nieuwe normhoogte voor het Scheldekwartier op NAP +3.10 meter vastgesteld zal worden en dat de hoogwaterveiligheid met deze hoogte niet in het geding is. Voor locaties, waarvan de hoogte momenteel NAP +3.90 meter bedraagt, geldt consolidatie. Dit is bevestigd bij brief van het Waterschap Scheldestromen d.d. 15 september 2014. Tevens is bij besluit van het dagelijks bestuur van het waterschap d.d. 27 augustus 2014 besloten om door middel van een bebouwingscontour in de beschermingszone A, die op de kaden langs het Dok is gelegen, bebouwing toe te laten, mits het waterkerend vermogen en de stabiliteit van de waterkering niet worden aangetast. Onderhavig plan maakt geen nieuwe bebouwing, bijvoorbeeld ten behoeve van sanitair, een havenkantoor, beheer- en bedrijfsbebouwing mogelijk op de kaden. Eventueel zijn wel drijvende gebouwen mogelijk, die dan (mogelijk) deels gelegen zijn in de bij het waterstaatswerk behorende beschermingszone. Daarnaast zal waarschijnlijk sprake van een aansluiting van de steigers op de kaden, in welk geval een watervergunning wordt aangevraagd.

3.1.2.2 Watertoets

Het waterschap Scheldestromen wordt bij nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de inrichting van de te ontwikkelen locatie betrokken om een waterhuishoudkundig aanvaardbare situatie te creëren. Voor de watertoets is gebruik gemaakt van de door het waterschap aanbevolen tabel.

Thema en water(beheer)doelstelling	Uitwerking
<u>Veiligheid waterkeringen</u> Waarborgen van het veiligheidsniveau en rekening houden met de daarvoor benodigde ruimte.	Het plangebied ligt binnen het waterstaatswerk en beschermingszone A en B van de waterkering. Voor de realisatie van de stadshaven, is een watervergunning vereist.
<u>Voorkomen overlast door oppervlaktewater</u> Het plan biedt voldoende ruimte voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water. Waarborgen van voldoende bouwpeil om overstroming vanuit oppervlaktewater in maatgevende situaties te voorkomen. Rekening houden met de gevolgen van klimaatverandering en de kans op extreme weersituaties.	Niet van toepassing.
<u>Voorkomen overlast door hemel- en afvalwater</u> Waarborgen optimale werking van de zuiveringen/ RWZI's en van de (gemeentelijke) rioleringen. Afkoppelen van (schone) verharde oppervlakken in verband met de reductie van hydraulische belasting van de RWZI, het transportsysteem en het beperken van overstorten.	Er is geen sprake van een toename van het bebouwd oppervlak, steigers en eventuele sanitaire voorzieningen worden drijvend gerealiseerd in verband met het fluctuerende waterpeil in de haven. Voor de sanitaire voorzieningen wordt, als deze in de haven worden gerealiseerd, een gescheiden rioolstelsel aangelegd, waarbij het hemelwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater. Voor de pleziervaartuigen geldt een lozingsverbod voor toiletwater.
<u>Grondwaterkwantiteit en verdroging</u> Voorkomen en tegengaan van grondwateroverlast en -tekort. Rekening houdend met de gevolgen van klimaatverandering. Beschermen van infiltratiegebieden en –mogelijkheden.	Er is geen sprake van een kwetsbaar gebied. Van verdroging is geen sprake.
<u>Grondwaterkwaliteit</u> Behoud of realisatie van een goede grondwaterkwaliteit. Denk aan grondwaterbeschermingsgebieden.	Er wordt niet gebouwd in of nabij een natuur- of infiltratiegebied of een gebied voor drinkwatervoorziening.
<u>Oppervlaktewaterkwaliteit</u> Behoud of realisatie van goede oppervlaktewaterkwaliteit. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem. Toepassing van de trits schoonhouden, scheiden, zuiveren.	Het hemelwater wordt, indien een drijvend sanitairgebouw, havenkantoor en/of beheer- en bedrijfsbebouwing wordt gerealiseerd, afgekoppeld /niet aangesloten op de riolering, conform de door het Waterschap gehanteerde afkoppelbeslisboom. Er zal geen gebruik worden gemaakt van uitlopende bouwmaterialen.
<u>Volksgesondheid</u> Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	In het plangebied wordt geen nieuw oppervlaktewater gerealiseerd. Er zijn dus ook geen overstorten die uitkomen op het oppervlaktewater. Er is mogelijk een beperkt risico ten aanzien van verdrinking. Voor bewoners/toeristen wijzigt dit niet ten opzichte van de bestaande situatie, omdat de steigers niet openbaar toegankelijk zijn. Gebruikers van de haven worden geacht de risico's te kennen en passende maatregelen te treffen.
<u>Bodemdaling</u> Voorkomen van maatregelen die (extra) maaiveldsdalingen in zettinggevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	Niet van toepassing.
<u>Natte natuur</u> Ontwikkeling/bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	Het plangebied is wel open water en grenst direct buiten het sluizencomplex aan natte natuur. Het treffen van maatregelen is echter, gelet op de uitgevoerde onderzoeken, niet nodig.

<u>Onderhoud oppervlaktewater</u> Oppervlaktewater moet adequaat onderhouden worden. Rekening houden met obstakelvrije onderhoudsstroken vrij van bebouwing en opgaande (hout)beplanting.	Onderhoud kan overeenkomstig de bestaande situatie worden uitgevoerd.
<i>Andere belangen waterbeheer</i>	
<u>Relatie met eigendom waterbeheerder</u> Ruimtelijke ontwikkelingen mogen de werking van objecten (terreinen, milieuzonering) van de waterbeheerder niet belemmeren.	De ontwikkeling werkt niet belemmerend.
<u>Scheepvaart en/of wegbeheer</u> Goede bereikbaarheid en in stand houden van veilige vaarwegen en wegen in beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat, de provincie en/of het waterschap.	Het plangebied sluit aan op vaarwegen of wegen in eigendom van het waterschap, Rijkswaterstaat of de provincie, te weten de Keersluisbrug en het omliggende water van het Kanaal door Walcheren. Dit zijn bestaande elementen, die in een actueel bestemmingsplan worden ondergebracht, maar waarvoor geen wijzigingen worden voorzien. De beperkte toename van het aantal schepen zorgt niet voor wijzigingen in bereikbaarheid of onderhoudsmogelijkheden.

3.2 Bodem en niet-gesprongen explosieven

3.2.1 Milieuhygiënische bodemkwaliteit

Normstelling

De Waterwet is bepalend voor het stellen van kwaliteitseisen aan oppervlaktewaterlichamen waar de waterbodem een onderdeel van is. Voor het nemen van maatregelen in de bodem of oever van een oppervlaktewaterlichaam gelden de vereisten vanuit de Waterwet.

Onderzoeksresultaten

Uit diverse onderzoeken blijkt dat de waterbodem in het Kanaal door Walcheren en de Dokhaven sterk verontreinigd is met zware metalen. Wanneer werkzaamheden in de waterbodem plaats moeten vinden, zal vooraf aan het verplaatsen van de sliblaag overleg moeten plaatsvinden met het bevoegd gezag over de uit te voeren werkwijze.

Voor het vernieuwen van de kade heeft overleg als hiervoor bedoeld plaatsgevonden. Omdat slechts vervuild slib wordt afgevoerd, is het treffen van maatregelen niet nodig.

De verontreinigingssituatie vormt geen belemmering voor de voorziene bestemming van de locatie.

3.2.2 Niet-gesprongen conventionele explosieven

Normstelling

Op 3 oktober 2013 heeft de gemeenteraad het beleid met betrekking tot niet gesprongen conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog (CE), inclusief beleidskaart vastgesteld. In dit beleid en op de bijbehorende kaart is vastgelegd in welke deelgebieden wel of geen nader onderzoek naar CE uitgevoerd moet worden voorafgaand aan grondroerende werkzaamheden. Deze CE-beleidskaart is gewijzigd en op 1 maart 2018 opnieuw door de gemeenteraad vastgesteld. Op de CE-beleidskaart is de waterbodem binnen het plangebied Scheldekwartier aangeduid als verdacht gebied voor de aanwezigheid van CE. Vooraf aan alle grondroerende werkzaamheden in de waterbodem dient daarom onderzoek naar CE uitgevoerd te worden

De uitkomsten vormen geen belemmering voor de uitvoering van het plan

3.3 Geluid

3.3.1 Wettelijk kader

Op grond van de Wet geluidhinder moeten bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan, waarbinnen nieuwbouw van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen worden toegelaten, de van belang zijnde akoestische aspecten worden onderzocht. Dit betreft geluid vanwege wegverkeerslawaaï, industrielawaaï en spoorweglawaaï. In de Wet geluidhinder wordt een beperkt aantal typen objecten beschermd, te weten woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen.

Onderhavig bestemmingsplan maakt geen geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk. Het bewonen van de schepen van de bruine vloot of de pleziervaartuigen is niet toegestaan. Toetsing aan de Wet geluidhinder kan achterwege blijven.

3.4 Externe veiligheid

3.4.1 Inleiding

In juni 2007 heeft TNO Bouw en Ondergrond rapport uitgebracht over het onderzoek naar externe veiligheid voor het gehele projectgebied Scheldekwartier. Dit rapport is genaamd "TNO rapport Onderzoek externe veiligheid Dokkershaven en Edisongebied te Vlissingen" (hierna TNO rapport) en is opgesteld ten behoeve van het MER. Uit het rapport is gebleken, dat de ontwikkeling van het projectgebied Scheldekwartier tot gevolg heeft dat er een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vereist is.

Door het project Scheldekwartier in fasen op te delen is per fase wellicht geen uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vereist. Echter, omdat deze planontwikkeling onlosmakelijk deel uitmaakt van de ontwikkeling van het totale plangebied Scheldekwartier, is hiervoor ook een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. De verantwoording van het groepsrisico is in paragraaf 3.6.5 gegeven en vindt zijn grondslag in het TNO rapport, met dien verstande dat ten behoeve van de herijkte plannen voor het Scheldekwartier in 2013 opnieuw onderzoek is uitgevoerd door Det Norske Veritas (DNV) naar de gevolgen voor het groepsrisico. Het rapport is als bijlage 3 bijgevoegd.

3.4.2 Wettelijk kader

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die mensen lopen ten gevolge van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven en transportverbindingen (wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen). Externe veiligheid gaat nadrukkelijk niet over de veiligheid van de mensen die werkzaam zijn binnen het bedrijf of de betreffende transportroute. Dit wordt onder andere geregeld via de Arbeidsomstandighedenwetgeving.

3.4.3 Normstelling

Wat betreft normstelling, begrippenkader en rekenmethodiek voor het bepalen van de risico's, wordt in het beleidsveld voor externe veiligheid gewerkt met twee begrippen.

- het plaatsgebonden risico (PR).
- het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico (PR)

Het PR is omschreven als de kans dat een persoon, die gedurende een heel jaar onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats verblijft, ten gevolge van een ongewoon voorval met een gevaarlijke stof komt te overlijden. De PR-contour met kans 10^{-6} geldt als grenswaarde voor kwetsbare objecten. Dat wil zeggen dat in het gebied binnen deze contour geen kwetsbare objecten voor mogen komen. Kwetsbare objecten zijn gebouwen waar personen zich gedurende een dag langere tijd bevinden (zoals woningen) of gebouwen, waarin grote groepen van kwetsbare personen verblijven (zoals verpleeghuizen). De contour met kans 10^{-6} geldt als richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten, waar gemotiveerd van kan worden afgeweken. Voor beperkt kwetsbare objecten

geldt de contour met kans 10^{-5} als grenswaarde. Beperkt kwetsbare objecten zijn gebouwen, die niet als kwetsbaar object worden aangemerkt (zoals bedrijfsgebouwen). Ook objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefooncentrale voor hulpdiensten, worden als beperkt kwetsbaar beschouwd.

Groepsrisico (GR)

Het GR is de cumulatieve kans dat een groep personen van 10, 100 en 1.000 personen tegelijkertijd komt te overlijden als gevolg van een ongewoon voorval met een gevaarlijke stof. Het GR kan grafisch worden weergegeven in een curve, de zogenaamde fN-curve. Het GR is niet wettelijk genormeerd. Voor het GR geldt enkel de oriënterende waarde als richtlijn. Het invloedsgebied is het gebied, waarin personen nog worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit gebied wordt vaak bepaald door de berekening van het grootste mogelijke ongeval waar nog bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt (1%-letaliteitsgrens). Bij een overschrijding van de oriënterende waarde en/of toename van het groepsrisico is een verantwoording van het groepsrisico verplicht. In de Beleidsvisie externe veiligheid is aangegeven, dat bij een toename van het groepsrisico van meer dan 10% van de oriënterende waarde, een uitgebreide verantwoording noodzakelijk is, waarbij aandacht wordt besteed aan de criteria zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten.

3.4.4 Inventarisatie risicobronnen

Ten tijde van de oplevering van het TNO rapport in 2007 waren er voor de ontwikkeling van het totale projectgebied Scheldekwartier twee risicobronnen relevant, te weten:

- de bovengrondse propaantank met inhoud van 18 m^3 van de Koninklijke Schelde Groep B.V.;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde.

Propaantank

Eind 2009 is de bovengrondse propaantank van 18 m^3 vervangen door een kleinere propaantank van $9,1 \text{ m}^3$. Doordat de inhoud van de huidige propaantank kleiner is dan 13 m^3 , is de propaantank niet langer Bevi-plichtig. Op de huidige propaantank is het Activiteitenbesluit wet milieubeheer van toepassing. Op grond van het Activiteitenbesluit geldt een veiligheidsafstand van 25 meter vanuit het vulpunt en de opslagtank. Het project is op meer dan 25 meter vanaf het vulpunt en de opslagtank gelegen. De propaantank is dan ook niet langer een relevante risicobron voor de ontwikkeling van dit plan in het Scheldekwartier.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de Westerschelde

Ten aanzien van de nieuw te bouwen woningen is de enige relevante risicobron het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. Het gehele Scheldekwartier is gelegen in het invloedsgebied hiervan. Uit het onderzoek van DNV blijkt dat de 10^{-6} contour niet op het land komt. Dit geeft dus geen beperking voor de bouw van de woningen. Uit het onderzoek van DNV van december 2013 blijkt, dat het GR wel toeneemt, maar de oriënterende waarde niet wordt overschreden. Zoals in het gemeentelijk Externe veiligheidsbeleid en de toelichting daarop is vastgelegd, is in dit geval een uitgebreide verantwoording noodzakelijk. In het TNO rapport wordt aangegeven in welke gevallen (scenario's) de effecten kunnen reiken.

3.4.5 Toename groepsrisico

DNV heeft berekend wat de gevolgen voor het groepsrisico zijn ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde, waarbij rekening is gehouden met de geplande ontwikkeling van het Scheldekwartier en de Marinierskazerne. Voor een gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar het als bijlage 3 toegevoegde onderzoeksrapport van DNV.

DNV concludeert dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden. De resultaten geven wel aan dat de ontwikkeling van het Scheldekwartier leidt tot een toename van het groepsrisico. Om die reden is een verantwoording van de toename van het groepsrisico vereist.

3.4.5.1 Verantwoording groepsrisico (GR)

In maart 2006 is door de gemeente de Beleidsvisie Externe Veiligheid Gemeente Vlissingen vastgesteld. Een toelichting daarop is door de Gemeente Vlissingen op 28 september 2010 vastgesteld. De provincie heeft op 10 april 2012 de Beleidsvisie Externe Veiligheid "Verantwoorde

Risico's" vastgesteld. Deze beleidsvisies vormen een uitwerking van het rijksbeleid met betrekking tot externe veiligheid. Hierin is bepaald op welke wijze de provincie Zeeland en de gemeente Vlissingen invulling geven aan het aspect externe veiligheid. In de gemeentelijke beleidsvisie is aangegeven dat de gemeente risicosituaties beoordeelt aan de hand van de volgende veiligheidscriteria: plaatsgebonden risico, groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffect.

In beide beleidsvisies is aangegeven, dat de motivatieplicht ten aanzien van het groepsrisico zich beperkt tot relevante gevallen: indien het GR de oriënterende waarde (bijna) overschrijdt of wanneer sprake is van een aanzienlijke toename (>10%) van het aantal slachtoffers. Voor die gevallen vereist de gemeente een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico, waarbij aandacht wordt besteed aan de criteria zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffect. Motieven voor de acceptatie van (een verslechtering van) een risicosituatie kunnen zijn:

- a. het opvullen van kleine open gaten of vervangende nieuwbouw in bestaand stedelijk gebied;
- b. een voor de specifieke locatie belangrijke ontwikkeling;
- c. een situatie waarbij anders de externe veiligheidsproblematiek (elders) zou toenemen.

Ten aanzien van het Scheldekwartier is, evenals voor het plangebied, punt b, en in mindere mate punt a van toepassing. Ten aanzien van voorliggende deelontwikkeling zijn zowel punt a als punt b van toepassing. Het plan voorziet in de invulling van de bestaande Dokhaven in bestaand stedelijk gebied. Het Scheldekwartier, en dit daarvan deel uitmakende deelproject, zijn van zeer groot belang voor de ontwikkeling van de stad, vanuit zowel economisch, maatschappelijk, ruimtelijk als sociaal perspectief.

Uit het DNV-rapport volgt, dat het groepsrisico met betrekking tot het vervoer op de Westerschelde iets toeneemt. In beide gevallen blijft het groepsrisico zowel in de situatie met de ontwikkeling van het Scheldekwartier als in de huidige situatie onder de oriëntatiewaarde (OW), maar ligt wel boven de lijn 0,1 x OW. Dit geldt ook ten aanzien van de prognoses 2015-2030 voor risico's transport gevaarlijke stoffen Westerschelde.

Op grond van de gemeentelijke en provinciale beleidsvisie 'Externe Veiligheid' betekent dit, dat er een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vereist is.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid van personen bij rampen en zware ongevallen heeft betrekking op de mogelijkheid van personen zichzelf en anderen in veiligheid te brengen. De mate van zelfredzaamheid van een persoon hangt af van zijn eigen fysieke en psychische mogelijkheden en daarnaast van de omgeving. Een goede ontsluiting, beperking van hoogbouw, de ligging van kwetsbare objecten ten opzichte van de bron en aanvullende maatregelen aan gebouwen kan eraan bijdragen dat de effecten van de ramp beperkt blijven.

In het TNO rapport is een beschrijving gegeven van het gehele plan Scheldekwartier. Daarin is aangegeven dat het plan als geheel tot een verbetering leidt van de bereikbaarheid van de binnenstad. De aard van de ontwikkeling brengt met zich mee dat nauwelijks sprake zal zijn van verminderd zelfredzame personen, hoewel van de aanwezigheid hiervan wel sprake kan zijn. Dit zal met name voorkomen onder de passagiers van de riviercruiseschepen. Nu de mogelijke toename hiervan een autonome ontwikkeling is, de groei van riviercruiseschepen was ook voorzien zonder de verlegging van de aanmeerlocatie, is een nadere verantwoording hiervan in het kader van onderhavig plan niet noodzakelijk.

Vanuit de mogelijke ongevalsscenario's met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde, zijn de mogelijkheden voor de zelfredzaamheid en ook de vereisten die hier aan zouden kunnen worden gekoppeld zeer beperkt. De grootste bedreiging wordt gevormd door een grote ontsnapping van brandbaar gas, gevolgd door een wolkbrand of een gaswolkexplosie. In beide gevallen zal het ongeval binnen 5 tot 10 minuten na het initiële ongeval tot schadelijke effecten in het Scheldekwartier kunnen leiden. Deze tijd is onvoldoende voor een snelle alarmering en duidelijke instructies voor de bevolking. De aanwezigen in het plangebied kunnen dan ook tijdig worden gewaarschuwd bij een ongeval. Extra investeringen in vluchtwegen leveren geen bijdrage voor de beperking van het aantal slachtoffers ten gevolge van de eerste "klap". Wel zal het daarna ook nog

noodzakelijk zijn om het gebied te ontruimen, gewonden op te vangen en secundaire branden te blussen.

Naast ongevallen met brandbare gassen zijn ook ongevallen met ammoniak relevant voor het gebied. Afhankelijk van de weersomstandigheden (en de grootte van de ontsnapping) kunnen de gevolgen ook tot in (en voorbij) het Scheldekwartier reiken. Bij een dergelijk scenario zal er over het algemeen voor worden gekozen om de bevolking te alarmeren en instructies te geven naar binnen te gaan en ramen en deuren en ventilatieopeningen te sluiten. Dit is een aandachtspunt in de bouwplannen. Voor de publieke gebouwen in het Scheldekwartier is het van belang, dat de beheerder en het personeel weet hoe te handelen bij een dergelijke calamiteit. Dit geldt overigens ook voor de rest van Vlissingen.

Voor de ontwikkeling van het Scheldekwartier, en daarmee van de Dokhaven, is voorzien in een goede verkeersontsluiting. Hulpverleningsdiensten kunnen snel ter plaatse zijn om het potentiële schadegebied snel te ontruimen. Verder zijn er voldoende vluchtmogelijkheden om het gebied te verlaten. Door de gerealiseerde oostelijke ontsluiting van de binnenstad en de aanleg van De Willem Ruysstraat, is de bereikbaarheid, maar ook de vluchtroute van de binnenstad sterk verbeterd.

In 2012 is het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan en het Verkeerscirculatieplan voor de binnenstad vastgesteld. Hulpdiensten (ambulancedienst, politie, brandweer) zijn betrokken geweest bij de totstandkoming hiervan. In dit kader hebben zij aangegeven tevreden te zijn met de destijds beoogde - en inmiddels gerealiseerde - verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad en het Scheldekwartier.

Gezien het bovenstaande is de bereikbaarheid van de binnenstad als gevolg van de ontwikkeling van het Scheldekwartier verbeterd. Met de genoemde maatregelen is de bereikbaarheid en ontsluiting van de binnenstad verder geoptimaliseerd. Dit komt de zelfredzaamheid en beheersbaarheid bij een calamiteit ten goede.

Daarnaast wordt in zijn algemeenheid informatie verstrekt aan Vlissingse bewoners en bezoekers van de stad over op welke wijze te handelen in risicosituaties bij calamiteiten. Dit kan ertoe bijdragen dat ze beter in staat zijn om te gaan met informatie die ze tijdens een calamiteit van de hulpdiensten krijgen.

In het plangebied worden geen specifieke functies/voorzieningen mogelijk gemaakt voor verminderd zelfredzame personen. Er kan dan ook geconcludeerd worden dat zich geen knelpunten voordoen ten aanzien van de aspecten 'ontvluchting' en 'bereikbaarheid'.

Beheersbaarheid en resteffect

Ongevallen met ammoniak en brandbare stoffen kunnen tot grote slachtofferaantallen leiden. De mogelijkheden van de hulpverleningsdiensten om deze ongevallen te bestrijden zijn beperkt. Bij ongevallen met toxische stoffen is het van belang, dat de alarmering snel verloopt en dat er snel voor wordt gekozen om de bevolking te waarschuwen met het advies: ramen en deuren en ventilatieopeningen sluiten. Daarbij is het tevens van belang dat de brandweer snel ter plaatse van het ongeval is om een inschatting te maken van de situatie.

Het vrijkomen van een brandbaar gas dat vertraagd ontstoken wordt, heeft warmtestraling en eventueel drukeffecten tot gevolg. Door de vertraagde ontsteking kan de wolk zich verspreiden wat indien de wolk zich richting Vlissingen verspreidt, kan leiden tot een grote toename van het aantal slachtoffers. De mogelijkheden voor de hulpverleningsdiensten zijn beperkt. Detectie en alarmering heeft hierbij minder effect dan bij ammoniak aangezien het advies dat gegeven moet worden niet op voorhand duidelijk is, omdat het (vrijwel) niet te voorspellen is of een wolkbrand of wolkexplosie op zal treden. Personen die zich binnenshuis bevinden worden in grote mate beschermd tegen warmtestraling. Bij het optreden van drukeffecten kan het verblijf binnenshuis echter ook tot extra gewonden of zelfs doden leiden (als gebouwen instorten, of door brokstukken, gesprongen ramen). Met de huidige middelen is het voor de hulpverleningsdiensten niet mogelijk om de effecten van een wolkbrand of wolkexplosie te voorkomen.

Bij de concrete invulling van de openbare ruimte zal aansluiting worden gezocht bij de handleiding 'Bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid' van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR.) Deze invulling wordt in overleg met de gemeentelijke brandweer / Veiligheidsregio Zeeland bepaald.

3.4.6 Conclusie

De mogelijkheden van de hulpverlening om de gevolgen te beperken die worden veroorzaakt door een ongeval op de Westerschelde zijn zeer beperkt. Met name bij de ongevallen met brandbare gassen kunnen honderden slachtoffers vallen. De ontwikkelingstijd hiervan is zo snel dat er onvoldoende tijd is om met repressief optreden de gevolgen te beperken.

Tevens zijn ongevallen met ammoniak van belang. Afhankelijk van de weersomstandigheden kan het noodzakelijk zijn om grote delen van Vlissingen (ook het Scheldekwartier) te alarmeren en te instrueren om ramen, deuren en ventilatieopeningen te sluiten. Dit vereist een zeer snel handelen van de hulpverleningsdiensten. Voorwaarde daarbij is uiteraard dat de hulpverleningsdiensten zelf ook snel gealarmeerd zijn.

De hulpdiensten zijn in Zeeland op het overgrote deel van de rampen voorbereid. Echter bij een bepaald aantal rampen zal de hulpverleningscapaciteit niet toereikend zijn. Het schadebeeld dat bij deze rampen op kan treden vergt meer van de hulpverleningsdiensten dan waar zij toe uitgerust zijn. De realisatie van het Scheldekwartier en dit plan kan bij een calamiteit zorgen voor een toename van het aantal gewonden. De hulpverleningsdiensten zijn bij een worst case scenario onvoldoende in staat te voldoen aan de hulpvraag.

Afweging

Het Scheldekwartier, en dit daarvan deel uitmakende plan, is van zeer groot belang voor de ontwikkeling van de stad, vanuit zowel economisch, maatschappelijk, ruimtelijk als sociaal perspectief. Het is een stadsdeel, dat gezien moet worden als uitbreiding van de binnenstad. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid en intensief ruimtegebruik, worden bestaande terreinen en bestaande gebouwen getransformeerd tot nieuwe bestemmingen en daarmee nieuw gebruik.

Dit belang moet afgewogen worden tegen de toename van het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. Indien zich een calamiteit voordoet, waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, kunnen de gevolgen groot zijn. Echter door het treffen van maatregelen in het kader van zelfredzaamheid en beheersbaarheid (zoals hiervoor beschreven), in combinatie met de zeer kleine kans op een calamiteit, wordt dit niet als een belemmering voor de realisering van dit project gezien.

3.5 Duurzaamheid

De gemeente Vlissingen heeft uitgesproken, dat haar duurzaamheidsambities verder reiken dan waartoe de wettelijke voorschriften de gemeente verplichten. De gemeente heeft echter geen juridische mogelijkheden om initiatiefnemers te verplichten meer energiebesparende maatregelen te treffen dan wettelijk is voorgeschreven. De gemeente kan initiatiefnemers wel stimuleren om zo duurzaam mogelijke woningen te bouwen. Vanzelfsprekend wordt voldaan aan de EPC norm zoals opgenomen in het bouwbesluit, maar de ambitie is om meer te doen. De verschillende initiatiefnemers zullen moeten onderzoeken op welke wijze zij hun plannen duurzamer kunnen maken in relatie tot de bouwkosten. Dit aspect wordt nader onderzocht en uitgewerkt.

3.6 Luchtkwaliteit

3.6.1 Wettelijk kader

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau, die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen, die de luchtkwaliteit verbeteren.

Het doel is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor luchtverontreinigende stoffen, waarvan stikstofdioxide en fijn stof de belangrijkste zijn. Met het van kracht worden van het NSL per 1 januari 2009 zijn de tijdstippen, waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden stikstofdioxide en fijn stof van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ aangepast. Het tijdstip, waarop aan de normen voor fijn stof moet worden voldaan is gesteld op 11 juni 2011. Het tijdstip, waarop aan de normen voor stikstofdioxide moet worden voldaan is in Nederland 1 januari 2015.

De Wet luchtkwaliteit maakt tevens onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten:

- kleine projecten: projecten, die de luchtkwaliteit "niet in betekenende mate" (NIBM) verslechteren; deze projecten hebben geen wezenlijke invloed op de luchtkwaliteit en hoeven niet meer te worden beoordeeld op luchtkwaliteit; onder wezenlijke invloed wordt verstaan een toename van 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (is 3% van de jaargemiddelde stikstofdioxide en fijn stof);
- grote projecten: projecten, die de luchtkwaliteit "in betekenende mate" (IBM) verslechteren; ze zijn waar mogelijk opgenomen in het gebiedsgerichte programma van het NSL; deze projecten worden niet meer beoordeeld op de afzonderlijke effecten op de luchtkwaliteit, maar getoetst aan de criteria van het NSL.

Een ruimtelijke ontwikkeling kan volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang vinden wanneer:

- het project past binnen het NSL (art. 5.16, lid 1, aanhef en onder d Wet milieubeheer).
- de gestelde grenswaarden van bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden (art. 5.16, lid 1, aanhef en onder a Wet milieubeheer);
- door middel van projectsaldering (art. 5.16, lid 1, aanhef en onder b Wet milieubeheer);
- de ontwikkeling wordt aangemerkt als een NIBM-project (art. 5.16, lid 1, aanhef en onder c van de Wet milieubeheer).

3.6.2 Onderzoeksresultaten

Het aspect luchtkwaliteit kan uitsluitend in samenhang met het programma van de andere voorziene ontwikkelingen van het grotere projectgebied Scheldekwartier worden gezien.

In het MER is naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek geconcludeerd, dat de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit nergens worden overschreden. De Commissie voor de mer heeft echter geadviseerd het onderzoek naar de luchtkwaliteit ten behoeve van de besluitvorming over uitwerkingsplannen te actualiseren, waarbij rekening moet worden gehouden met de emissies van de scheepvaart en de dan geldende wetgeving.

Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de mer is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de emissies van de scheepvaart op het Kanaal door Walcheren. Dit onderzoek is uitgevoerd door TNO (rapportnr. TNO-034-UT-2009-01232_RPT-ML, .d.d. juni 2009). Uit het onderzoek blijkt, dat de bijdrage van de scheepvaart aan de lokale concentraties NO_2 en PM_{10} (fijn stof) zeer laag is en zeker niet tot een overschrijding van de normen zal leiden. Tevens is aanvullend onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit binnen het projectgebied als gevolg van het verkeer. De gegevens uit de onderzoeken ten behoeve van het MER zijn daarbij geactualiseerd. Uit het onderzoek (rapport gemeente Vlissingen, 4 mei 2010) blijkt, dat er weliswaar een kleine toename van de concentraties NO_2 en PM_{10} voor 2020 plaatsvindt, maar dat er geen overschrijdingen van de normen plaatsvinden.

In de ontwikkelingsvisie is uitgegaan van de realisatie van circa 1.400 tot 1.800 woningen in het Scheldekwartier. Voor de overige beoogde functies in het Scheldekwartier, zoals zorg, recreatie, detailhandel, (watersportgerelateerde) bedrijvigheid, horeca en maatschappelijke functies, zijn geen exacte gegevens bekend, en is daarom een inschatting gemaakt van het aantal personen dat zich in het Scheldekwartier gaat bevinden. In de ontwikkelingsvisie zijn, ten opzichte van het Masterplan Dokkershaven, enkele functies, waarin zich een groot aantal personen zou kunnen bevinden, komen te vervallen. Het gaat hierbij om functies als grootschalige detailhandel en een casino. Ook is afgezien van de ontwikkeling van een jachthaven van 800-900 ligplaatsen, maar is deze beperkt tot de beoogde herinvulling van de Dokhaven als met dit plan beoogd. Het betreft dus nog geen 100 plaatsen. Dit betekent ook minder vervoersbewegingen en daardoor minder emissies NO_2 en PM_{10} . De onderzoeken t.b.v. het MER worden daarmee nog adequaat geacht en geven eerder een over- dan een onderschatting.

In navolging van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan één van de volgende punten:

- er is geen sprake van normoverschrijding;
- er is per saldo sprake van een verbetering (saldo-benadering);
- het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit²;
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Voor de diverse ontwikkelingen in het Scheldekwartier, zoals de Ketelmakerij / locatie Broederband en de Kop van het Dok / Scheldewijk zijn in aanvulling op het MER onderzoeken naar de luchtkwaliteit uitgevoerd met de NSL-rekentool, versie Monitoring NSL 2017. Deze rekent volgens standaard rekenmethode I en standaard rekenmethode II uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl 2007). De berekeningen zijn uitgevoerd met achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor de jaren 2016, 2020 en 2030 en de verkeerscijfers voor het jaar 2030. Voor de zichtjaren 2016 en 2020 is hiermee een worst-case scenario beschouwd.

Uit die onderzoeken is gebleken dat in alle beschouwde situaties en langs alle beschouwde wegen wordt voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Hiermee vormde de luchtkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van de genoemde plannen. Van onderhavig plan gaat geen verkeersaantrekkende werking uit, zodat slechts de vaarbewegingen van de schepen invloed hebben op de luchtkwaliteit. Gelet op de beperkte omvang van de stadshaven, de uitvaarpercentages van de pleziervaartuigen en het feit dat ook op dit moment al riviercruiseschepen aanmeren, wordt het effect op de luchtkwaliteit zodanig laag geacht, dat nader onderzoek achterwege is gelaten. In navolging van artikel 5.16, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer, waarin is bepaald dat een ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden indien geen sprake is van normoverschrijdingen, vormt luchtkwaliteit geen belemmering voor de ontwikkeling van de stadshaven.

3.7 Ecologie

3.7.1 Wettelijk kader

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden, waarin de bescherming van de natuur, ten opzichte van de voorheen geldende wetgeving, gemoderniseerd en vereenvoudigd is. Op provinciaal niveau is het Natuurnetwerk Zeeland (voorheen EHS), als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland, vastgelegd in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018.

Binnen de wetgeving is een onderverdeling gemaakt in soortenbescherming en gebiedsbescherming. Bij de wetgeving ten aanzien van de soortenbescherming gaat het erom, dat het voortbestaan van de soort niet in gevaar komt, terwijl de gebiedsbescherming gericht is op het veilig stellen van grotere gebieden om bijzondere ecosystemen of leefgebieden (habitats) te kunnen beschermen en behouden.

3.7.2 Quickscan flora en fauna in het plangebied

Door Econsultancy is een quickscan flora en fauna uitgevoerd in het kader van onderhavige bestemmingsplanwijziging. Het onderzoek heeft als doel in te schatten of er in het plangebied planten- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn, die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve invloed kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep. De planlocatie is op 22 juni 2018 bezocht, waarbij de gehele onderzoekslocatie, alsmede de directe omgeving, is beoordeeld. Gedurende het veldbezoek is gelet op de mogelijke aanwezigheid van beschermde en bedreigde soorten op basis van het aanwezige habitat. Verder is aan de hand van verspreidingsatlassen, andere standaardwerken en op basis van "expert judgement" nagegaan welke bijzondere planten- en diersoorten er voor kunnen komen in het plangebied. Actuele verspreidingsgegevens van flora en fauna zijn uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) opgevraagd. De resultaten van het onderzoek zijn beschreven in de 'Rapportage quickscan flora en fauna Maritieme gebied te Vlissingen' van 6 juli 2018 met rapportnummer

6990.001. Het volledige rapport is als bijlage 4 bij het bestemmingsplan gevoegd. De conclusies en aanbevelingen luiden als volgt.

De aanwezigheid van geschikt habitat op de onderzoekslocatie voor de verschillende soorten en soortgroepen is weergegeven in tabel I. In de tabel is samengevat of de voorgenomen ingreep mogelijk verstorend kan werken en wat de consequenties zijn voor eventuele vervolgstappen, zoals soortgericht nader onderzoek of vergunningstrajecten. In de tabel is weergegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de Wet natuurbescherming voor bepaalde soortgroepen te voorkomen.

Tabel 1 Overzicht geschiktheid onderzoekslocatie voor soortgroepen en te nemen vervolgstappen

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffings-aanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen
Broedvogels	algemeen	ja	mogelijk	nee	nee	het verwijderen van nestgelegenheden buiten het broedseizoen uitvoeren of broedvogelcheck uitvoeren voor de werkzaamheden
	jaarrond beschermd	nee	nee	nee	nee	-
Vleermuizen	verblijfplaatsen	nee	nee	nee	nee	-
	foerageergebied	ja	nee	nee	nee	aandacht voor verlichting kanaal
	vliegroutes	nee	nee	nee	nee	-
Grondgebonden zoogdieren		ja	mogelijk	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene soorten
Amfibieën		nee	nee	nee	nee	-
Reptielen		nee	nee	nee	nee	-
Vissen		nee	nee	nee	nee	-
Libellen en dagvlinders		nee	nee	nee	nee	-
Overige ongewervelden		nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten		nee	nee	nee	nee	-

Gelet op de gevonden en te verwachten ecologische waarden en de beoogde planontwikkeling is de verwachting dat de wijziging van het bestemmingsplan uitvoerbaar is. Voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden dient echter wel het bepaalde in de Wet natuurbescherming in acht te worden genomen, hetgeen in dit geval goed mogelijk is. Overtredingen ten aanzien van broedvogels kunnen worden voorkomen door rekening te houden met het broedseizoen. Verder dient te allen tijde de zorgplicht in acht te worden genomen.

Op basis van onderhavige quickscan wordt vervolgonderzoek naar het voorkomen van verschillende soortgroepen niet noodzakelijk geacht. Tevens is er geen sprake van het indienen van een ontheffingsaanvraag voor overtreding van verbodsbepalingen in de Wet natuurbescherming ten aanzien van het verstoren van vaste rust- en verblijfplaatsen.

3.7.2.1 Natura-2000 en Natuurnetwerk Zeeland

Aanleiding

In 2007 heeft Arcadis in het kader van de MER-procedure voor het Scheldekwartier Vlissingen een Passende Beoordeling opgesteld voor de realisatie van 800-900 ligplaatsen (Arcadis, 2009). Eén van de conclusies van de Passende Beoordeling is dat, ter voorkoming van significante effecten op de natuurwaarden van het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe, mitigerende maatregelen moeten worden genomen in de vorm van een zonering voor de gehele Westerschelde middels een toegangsbeperkingsbesluit. Voor de volledige ontwikkeling van de jachthaven (circa 900 ligplaatsen) is een Natuurbeschermingswetvergunning (hierna Nbwet-vergunning) verleend door Provincie Zeeland (Provincie Zeeland, 2012. kenmerk: 12015970 / NB.12.000). Eén van de voorschriften uit deze vergunning bepaalt dat er niet eerder met de aanleg (of uitbreiding) van de jachthavens in Vlissingen mag worden begonnen voordat een toegangsbeperkingsbesluit ex. artikel 20 Natuurbeschermingswet

1998 voor de Westerschelde van kracht is. Het toegangsbeperkingsbesluit voor de gehele Westerschelde is op 11 november 2016 vastgesteld door het toenmalige Ministerie van Economisch Zaken (nu ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit). Voor het beperken van de toegang voor het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe heeft tevens een integrale afweging plaatsgevonden in het kader van het Natura 2000-beheerplan voor de Deltawateren. Dit beheerplan is vastgesteld voor de periode 2016-2022 (Rijkswaterstaat, 2016)) en is daarmee ook in werking getreden. De in 2012 verkregen Nbwet-vergunning geldt voor het aanleggen, uitbreiding en exploiteren van jachthavens in de plangebieden Scheldekwartier en Binnenhavens met een totale capaciteit van circa 900 ligplaatsen, waarvan 400 tot 500 vaste ligplaatsen, 100 tot 150 passantenplaatsen en 250 tot 400 ligplaatsen, gekoppeld aan woningen.

Arcadis is gevraagd om, met de Passende Beoordeling uit 2007 en de verkregen Nbwet-vergunning als basis, onderhavige natuurtoets op te stellen, waarbij de realisatie van zowel 50 als van 100 ligplaatsen beoordeeld wordt. In 2013 is deze toetsing reeds uitgevoerd, maar vanwege de economische crisis zijn de ligplaatsen niet gerealiseerd. De actualisatie van de toetsing is opgenomen in het rapport 'Stadshaven Scheldekwartier Vlissingen, Natuurtoets Wet natuurbescherming – onderdeel Gebiedenbescherming' van 3 oktober 2018 met kenmerk 079999054 A en omvat:

- het actualiseren van de toetsing voor de Wet natuurbescherming;
- een actualisatie van de instandhoudingsdoelen van de relevante Natura 2000-gebieden;
- een actualisatie van informatie rond recreatievaart op de Westerschelde;
- een actualisatie van de effectbeschrijving;
- het uitvoeren van een stikstofdepositieberekening met Aeries Calculator.

De rapportage is als bijlage 5 bij het bestemmingsplan gevoegd.

3.7.2.2 Soortenbescherming

Deze natuurtoets is nodig om te onderzoeken of negatieve effecten voorzien zijn en of significantie van deze effecten is uit te sluiten. Het doel van de natuurtoets is om de effecten op de natuurwaarden in Westerschelde, en eventueel nabijgelegen Natura 2000-gebieden, in beeld te brengen. De centrale vraag bij deze beoordeling is of de realisatie van de ligplaatsen leidt tot (significante) negatieve effecten op de natuurwaarden waarvoor het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe is aangewezen en of er een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming nodig is. Op basis van de conclusies uit de Passende Beoordeling (Arcadis, 2007) is de onderhavige toetsing van de voorgenomen realisatie van een stadshaven met 50 of 100 ligplaatsen in Vlissingen, specifiek gericht op de ligplaatsen van zeehonden en het ruigebied van bergeenden bij de Hooge Platen, Hooge en Lage Springer en Middelplaten. Uitgaande van de bestaande vaarbewegingen van recreanten en de actieradius van verschillende vaartuigen is de verwachte toename van recreatiedruk op de Hooge Platen bepaald.

In de Passende Beoordeling uit 2007 (Arcadis, 2007) is geconcludeerd en onderbouwd dat negatieve effecten enkel bij de Hooge Platen, Hooge en Lage Springer en de Middelplaten kunnen optreden op rustgebieden van gewone zeehonden en ruigebied van bergeenden. De verwachte toename bij de Hooge Platen is representatief voor de andere platen in het westelijke deel van de Westerschelde (Hooge en Lage Springer en Middelplaten). De provincie Zeeland heeft in haar overwegingen in de verleende Nb-wetvergunning (provincie Zeeland, 2012a) deze conclusies onderschreven.

Vanuit de nieuwe stadshaven in Vlissingen kunnen bij zeer goede weersomstandigheden en opgaand tij in het hoogseizoen maximaal 1 (bij 50 ligplaatsen) of 3 (bij 100 ligplaatsen) extra vaartuigen bij de Hooge Platen aanmeren. In de huidige situatie gaan er veel minder vaartuigen naar de Hooge en Lage Springer en Middelplaten dan naar de Hooge Platen. De te verwachte toename van verstoring op deze platen is daarmee ook vele malen kleiner. De beperkte toename van aantal vaartuigen op de Hooge Platen (en Hooge en Lage Springer en Middelplaten) heeft niet tot gevolg dat de instandhoudingsdoelstellingen van gewone en grijze zeehond of bergeend in gevaar komen. Het 'nieuwe' toegangsbeperkingsbesluit, verantwoordelijk voor een betere zonering, zorgt ervoor dat verstoring van zeehonden en ruiende bergeenden kleiner wordt dan voor de inwerkingtreding hiervan. De toegang tot bepaalde delen van het Hooge Platen gebied is verboden of slechts onder voorwaarden of ten behoeve van specifieke handelingen toegestaan. Er zal daarmee geen extra

toenemende recreatieve druk op ligplaatsen van zeehonden en ruigebied van bergeenden optreden vanaf het moment dat de nieuwe ligplaatsen gerealiseerd zijn. Significante negatieve effecten op gewone en grijze zeehond of bergeend treden niet op.

3.7.2.3 Stikstofdepositie

Algemeen

Voor het onderdeel stikstofdepositie wordt ten aanzien van de mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden verwezen naar de Passende Beoordeling die voor het Programma Aanpak Stikstofdepositie (PAS) is uitgevoerd. In de voorliggende Natuurtoets vindt een berekening plaats van de voorziene stikstofdeposities als gevolg van de extra vaarbewegingen als gevolg van het voorgenomen plan en wordt bepaald of sprake is van een vergunningplichtige situatie voor de Wet natuurbescherming.

Wanneer er sprake is van een toename van de stikstofdepositie die meer bedraagt dan de grenswaarde van 1 mol N/ha/jaar ontstaat er een vergunningplicht. Wanneer de depositie meer dan 0,05 mol, maar minder dan 1 mol N/ha/jaar bedraagt, geldt er voor sommige projecten een meldingsplicht.

Wanneer de voor deze meldingen gereserveerde ontwikkelingsruimte op is, wordt de grenswaarde verlaagd naar 0,05 mol, en ontstaat er een vergunningplicht voor ieder project dat een toename van stikstofdepositie op overbelaste habitats veroorzaakt die meer bedraagt dan 0,05 mol N/ha/jaar.

Stikstofdepositie als gevolg van het voorgenomen plan

Met behulp van het wettelijk (op grond van de Wnb) voorgeschreven rekenmodel AERIUS Calculator is de atmosferische depositie van stikstof als gevolg van de vaarbewegingen in beeld gebracht. Zie voor de gehanteerde uitgangspunten van de vaarbewegingen en de hieruit voortkomende stikstofemissies Bijlage 2 bij het rapport. Voor het project is één berekening uitgevoerd en ingevoerd in AERIUS Calculator. Deze indicatieve berekening geeft een worst case situatie weer, 100 boten die tegelijkertijd naar de Hooge Platen varen.

Uit de depositieberekeningen met AERIUS (Bijlage 3 bij het rapport) komt naar voren dat er geen rekenresultaten zijn boven de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jaar op de meest nabijgelegen stikstofgevoelige habitattypen in Westerschelde & Saeftinghe. De voorgenomen activiteit is dan ook niet melding- of vergunningplichtig. Significante negatieve effecten zijn uitgesloten zoals ook beoordeeld in Passende Beoordeling voor het PAS 2015-2021.

3.7.3 Conclusie

Op grond van het vorenstaande wordt geconcludeerd, dat het aspect ecologie geen belemmering vormt voor de realisatie van dit project.

3.8 Kabels en leidingen

In en rondom het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig of in voorbereiding. Wel ligt de reguliere ondergrondse infrastructuur direct rondom het plangebied. Rondom het plangebied is hoofdinfrastructuur voor elektra en gas aanwezig. Het kabel- en leidingenprofiel zal worden ingepast in de profielen van de openbare ruimte.

3.9 Luchtvaartverkeer

Op het terrein van KSG/Amels nabij de Koningsweg bevindt zich een landplaats voor helikopters. Deze helihaven heeft een luchtvaartverkeerzone, wat betekent dat in de in- en uitvliegsectoren geen obstakels door een denkbeeldig vlak mogen steken. Hierbinnen zijn bouwbeperkingen van kracht.



Figuur 7, Luchtverkeerzone

Een gedeelte van de brug valt nog binnen de luchtverkeerzone, evenals de (tijdelijke) afmeervoorzieningen aan de Basaltkade. Onderhavig plan voorziet echter niet in nieuwe bebouwing anders dan (drijvende) sanitaire voorzieningen. Deze zijn immers naar verwachting in de nabijheid van de ligplaatsen voorzien en zo buiten de luchtverkeerzone gesitueerd. Bovendien is de hoogte zeer beperkt, zodat hiervan geen belemmeringen te verwachten zijn.

3.10 Bedrijven en milieuzonering

3.10.1 Kader

Voor het behoud van de kwaliteit van de woonomgeving is afstemming tussen de verschillende in de omgeving voorkomende functies en de functie wonen noodzakelijk. Om dit aspect inzichtelijk te maken wordt gebruik gemaakt van de brochure "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG; versie 2009). Deze zonering gaat uit van richtafstanden tussen potentieel hinderlijke functies per milieuaspect (gevaar, geluid, geur en stof) en gevoelige functies (wonen) in relatie tot het heersende omgevingstype (rustige woonwijk of gemengd gebied).

3.10.2 Onderzoekresultaten

Het plangebied Scheldekwartier betreft, op grond van de in de VNG-brochure omschreven typering, een gemengd gebied: een gemengd gebied is een gebied met matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.

Dit betekent, dat in beginsel de richtafstanden uit kolom 2 van de vorige paragraaf relevant zijn. De te ontwikkelen stadshaven behoort tot milieucategorie 3.1 (SBI-code/bedrijfsactiviteit 926), waarbij de grootste in acht te nemen afstand in verband met geluid 30 meter bedraagt.

Bezien is of voldaan wordt aan de richtafstand. Het dichtstbij gelegen woongebouw ligt op ruim 21 meter van de geprojecteerde ligplaatsen voor de pleziervaartuigen en de afmeervoorzieningen voor de riviercruiseschepen. Hiermee wordt in beginsel niet aan de afstandseis voldaan. De realisering van de stadshaven op een kleinere afstand dan de richtafstand is aanvaardbaar als sprake is van een woon- en leefklimaat van voldoende kwaliteit ter plaatse van de woningen.

Voor wat betreft de pleziervaartuigen is het volgende overwogen. In dit geval is, in tegenstelling tot een stadshaven met voorzieningen, geen sprake van een helling of andere mogelijkheden om boten in- en uit het water te takelen. Onderhoud aan schepen is daardoor ook niet mogelijk. Er wordt niet voorzien in zelfstandige horecagelegenheid, noch in de mogelijkheid om brandstof in te nemen. Zwaar transport is daardoor uitgesloten. Ook heeft de stadshaven door zijn opzet zoals die is beschreven in paragraaf 2.2.1. geen zelfstandig verkeersaantrekkende werking. De geluidsbelasting blijft dan ook beperkt tot het in- en uitvaren van de haven en mogelijk, als gevolg van onjuist aftuigen, van klapperend want. Het in- en uitvaren van de haven is, omdat de doorvaarthoogte van de Dokbrug in gesloten toestand zeer beperkt is, gebonden aan de vaste openingstijden van de Dokbrug. Gedurende de dagperiode is er geen aansluitende periode van vaarbewegingen, maar bewegen de schepen zich gelijktijdig in een piekmoment. Gedurende de nachtperiode zal dit slechts uitermate zelden voorkomen. Gelet op het beperkte aantal ligplaatsen, waarvan de passanten naar verwachting in beginsel meerdere dagen in de haven verblijven en de algemeen zichtbare trend waarbij een afname van het aantal vaarbewegingen plaatsvindt, is een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat niet te verwachten.

Voor wat betreft de riviercruiseschepen is overwogen dat er maximaal twee schepen langszij elkaar kunnen afmeren. Dat is ook in de bestaande situatie al mogelijk. Gelet op de groei in de markt, die op basis van het uitgevoerde onderzoek wel zal optreden, zullen er vaker één of twee schepen afmeren. Dit geeft geen toename van het geluidsniveau ter plaatse. Om geluidsoverlast te voorkomen wordt er juist voor gekozen de riviercruiseschepen te verplichten gebruik te maken van de walstroomaansluiting die wordt voorzien. Het is juist immers het gebruik van generatoren tijdens de periode dat de schepen afgemeerd liggen dat mogelijk voor een hogere geluidsbelasting zorgt.

3.11 Cultuurhistorie en archeologie

3.11.1 Archeologie

3.11.1.1 Wettelijk kader

De grondslag voor het behoud van en het omgaan met archeologische waarden in de bodem is geregeld in de Erfgoedwet, de verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de gemeente. De gemeenteraad dient bij de vaststelling van het bestemmingsplan rekening te houden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden.

Een belangrijk uitgangspunt, is dat het behoud in situ (op de oorspronkelijke plaats) voorgegaat op het behoud ex situ (opgraven en bewaren in depot). Van belang is dat door middel van vooronderzoek tijdig inzicht wordt verkregen in de archeologische waarden van een gebied, zodat deze bij beoogde planontwikkelingen kunnen worden betrokken. Voor de ruimtelijke ordening is een belangrijke bepaling, dat de bodemingrepen met een oppervlakte kleiner dan 100 m² zijn vrijgesteld van archeologisch onderzoek. De gemeenteraad kan een hiervan afwijkende andere oppervlakte vaststellen.

Op 23 februari 2006 heeft de gemeenteraad de 'Nota Archeologische Monumentenzorg Walcheren 2006' vastgesteld. De provincie Zeeland heeft met de inhoud van deze nota ingestemd. De Nota archeologische monumentenzorg Walcheren 2006 is in 2008 geëvalueerd. De gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 24 april 2008 de nieuwe 'Nota archeologische monumentenzorg Walcheren evaluatie 2008' vastgesteld. Op 28 januari 2016 heeft de gemeenteraad een actualisatie van deze nota vastgesteld in de 'Nota archeologische monumentenzorg Walcheren 2016-2022'. Onderdeel van de nota vormt een vrijstellingsregeling, waarbij is bepaald, dat in gebieden met een middelhoge en hoge verwachtingswaarde grondwerkzaamheden zonder archeologisch onderzoek mogen plaatsvinden tot een diepte van 0,40 m en een oppervlakte van 500 m². Voor gebieden ter hoogte van (AMK-)terreinen met een vastgestelde archeologische waarde en voor gebieden ter hoogte van een zogenaamde verwachtingszone op basis van historische kaarten en voor gebieden binnen een straal van 50 meter rondom een vindplaats geldt, dat uitsluitend bodemingrepen, die niet dieper gaan dan 0,40 meter onder huidig maaiveld en geen grotere oppervlakte hebben dan 30 m², vrijgesteld zijn van archeologisch onderzoek.

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. In het op basis van deze wet uitgevaardigde Besluit omgevingsrecht (Bor) is bepaald, dat voor vergunningsvrije bouwwerken tot 50 m² geen beperkingen ten aanzien archeologie gelden. Dat betekent, dat de vrijstellingsregeling tot 30 m² geen betekenis meer heeft. Afstemming van deze wetgeving op de regels van het bestemmingsplan verdient aanbeveling. De vrijstellingsregeling van 30 m² is om die reden opgetrokken tot 50 m².

De archeologische waarden- en verwachtingskaart Walcheren en de archeologische beleidsadvieskaart Walcheren maken onderdeel uit van het Walcherse archeologiebeleid. De verwachtingskaart is een nadere detaillering van de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) die tot stand is gekomen door nader bureauonderzoek. De kaart is op maat gesneden op de Walcherse schaal en geeft de verwachting weer ten aanzien van archeologische vondsten. Op de beleidsadvieskaart is de vrijstellingsregeling gekoppeld aan de archeologisch waardevolle gebieden en verwachtingszones. Dit resulteert in een overzicht van de beleidsadviezen per gebied.

Het plangebied Scheldewijk omvat voor een groot deel het noordelijke deel van het voormalige werfterrein van de Koninklijke Schelde Groep / het Scheldekwartier. Het ligt daarmee volgens de beleidsadvieskaart binnen een gebied van archeologische waarde.

3.11.1.2 Onderzoekresultaten

Door RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V. is een bureauonderzoek uitgevoerd voor het gehele gebied van het project Scheldekwartier, dus inclusief het plangebied Scheldewijk, om te beoordelen of realisatie van het plan zou kunnen leiden tot aantasting of vernietiging van mogelijk aanwezige archeologische resten. In februari 2006 is de rapportage van het archeologische vooronderzoek – een bureauonderzoek – uitgebracht.

Uit dit onderzoek kwam onder meer uit dat het gebied rond de Dokhaven een archeologisch waardevol gebied is. Als gevolg hiervan is, in het kader van de eerst geplande ontwikkelingen aldaar, een grootschalige opgraving uitgevoerd door ADC ArchoProjecten aan de zuidzijde van de Dokhaven. Hier is in de toekomst geen verder archeologisch onderzoek noodzakelijk. Alle archeologische resten zijn hier opgegraven, gedocumenteerd en vervolgens verwijderd.

3.11.1.3 Archeologische voorwaarden

Het plangebied van de Dokhaven in het Scheldekwartier en een deel van de Binnenhavens wordt voor een deel bestemd voor ligplaatsen voor pleziervaartuigen en historische schepen. De haven is voldoende diep, gemiddeld 6 meter. Er hoeft dan ook niet gebaggerd te worden. Wel zullen palen en damwanden in de havenbodem gedreven worden. Daarnaast is het mogelijk dat de waterbodem deels verstoord zal worden in verband met het uit te voeren onderzoek naar niet-gesprongen explosieven.

Het plangebied heeft op de archeologische beleidsadvieskaart Walcheren een hoge archeologische waarde als onderdeel van de historische stadskern van Vlissingen. Gezien de begrenzing van het plangebied en de beperking tot uitsluitend de waterdelen kan hier de archeologische verwachting naar beneden bijgesteld worden. In het uit te baggeren slib zullen zich voornamelijk afvalresten bevinden van de voormalige scheepswerf van de Koninklijke Schelde Groep. Voor het goed functioneren van de dokhaven binnen deze werf zal de haven vaker uit gebaggerd zijn geweest. De kans is klein dat er nog resten uit eerdere eeuwen in het uit te baggeren slib aanwezig zijn.

Daarnaast is de verwachting dat de damwanden en palen die in de bodem van de haven gedreven moeten worden, niet of nauwelijks schade aan eventueel aanwezige archeologische waarden zullen toebrengen. Het is bovendien ondoenlijk om dit door middel van een onderzoek afdoende te monitoren. Het advies van de Walcherse Archeologische Dienst is daarom om in het bestemmingsplan geen dubbelbestemming archeologie op te nemen. De geplande werkzaamheden, namelijk het uitvoeren van het onderzoek naar niet-gesprongen explosieven, het plaatsen van damwanden en palen voor steigers en vlonders, en mogelijk in de toekomst het baggeren van slib uit de haven, zijn daarmee vrijgesteld van archeologisch onderzoek.

3.11.2 Cultuurhistorie

3.11.2.1 Wettelijk kader

De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. Deze bundelt de voorgaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel Erfgoed in Nederland. Bovendien is aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals dat in de oude wetten en regelingen gold, blijft gehandhaafd.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met het Nederlands erfgoed wordt omgegaan, welke verantwoordelijkheden diverse partijen daarbij hebben en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden opgenomen in de nieuwe Omgevingswet. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen.

3.11.2.2 Onderzoeksresultaten

Er bevindt zich één rijksmonument binnen het plangebied; het Dokje van Perry. Het betreft een droogdok uit de 17^e eeuw. Het Dokje van Perry is geheel gerestaureerd en valt onder de bescherming van de Erfgoedwet.

3.11.2.3 Overige cultuurhistorische aspecten

Door Lantschap is in januari 2005 een cultuurhistorische verkenning uitgebracht voor het projectgebied van het project Scheldekwartier. In die verkenning is, voor wat dit projectgebied betreft, het werfterrein in relatie tot de stad relevant: de stedelijke structuur van de oude binnenstad, de maatvoering van de gebouwen, de bouwstijl en de scherpe grens tussen stad en Scheldeterrein.

Gezien vanuit de huidige oude binnenstad zijn de bouwblokken in dit project gebaseerd en geïnspireerd op de oude en oorspronkelijke situatie. Door een bij de bestaande binnenstad passende stedenbouwkundige herontwikkeling worden oude straten en routes weer hersteld. De straten beschikken weer over een begin en eindpunt en over sterk aanpalende functies. Tevens wordt Het Dok weer verbonden met de historische binnenstad van Vlissingen. Het gebied wat tot de Koninklijke Schelde Groep behoorde, krijgt zijn aansluiting weer op de binnenstad en gaat als één gebied functioneren.

Oranjemolen

Van de 23 stadsmolens in Nederland is de Oranjemolen als enige overgebleven en deze is onder meer om die reden als rijksmonument aangewezen. Overeenkomstig het bepaalde in de provinciale ruimtelijke verordening is rondom de molen een vrijwaringszone opgenomen. Deze zogenaamde molenbiotoop reikt niet tot het plangebied, zodat deze niet van invloed is op de gewenste bouwhoogte.

Dokje van Perry

Vlissingen werd in de periode van de 80-jarige oorlog een belangrijke marinehaven. Er werd een admiraliteit gevestigd en omstreeks 1580 werd de marine- of rijkswerf ingericht. Tussen de Dokhaven en Pottehaven werd in 1704 een droogdok aangelegd volgens plannen van de Engelsman Perry uit 1696. Vandaar dat het droogdok, vermoedelijk het oudste in Europa, ook wel bekend stond als het 'Dok van Perry'. In de zeventiende en achttiende eeuw zou Vlissingen een belangrijke marinebasis blijven, maar het einde hiervan viel vrijwel samen met de ontmanteling van de vesting in 1867. In 1875 werd de Koninklijke Maatschappij De Schelde opgericht. De bedrijfsgebouwen en gronden van de oude marinewerf werden van de staat in erfpacht verkregen en al spoedig ontplooid de Koninklijke De Schelde tal van activiteiten: het bouwen van schepen, de fabricage van motoren en ketels. In eerste instantie bleef veel van de historische bebouwing aan weerszijden van de Dokhaven gehandhaafd. De groei van de werfactiviteiten zou echter al spoedig de inrichting van het oostelijke deel van de binnenstad danig beïnvloeden. Omstreeks 1930 werd de werf tussen de Dokhaven en de Walstraat met enkele aanbouwoorden vergroot, waaronder de zware plaatwerkerij. Hiervoor werd de bebouwing in een groot gebied rond de Wagenaarstraat gesloopt. De periode van afbraak kreeg een

vervolg in de jaren tachtig van de vorige eeuw, toen de laatste oude huizen aan de Houtkade, waaronder het achttiende-eeuwse Van Dishoeckhuis, werden gesloopt. De panden moesten plaats maken voor de uitbreiding van de zware plaatwerkerij. Hierbij werd ook het Dok van Perry gedempt.

Met het herstellen van het Dok van Perry is een intieme stedelijke gecreëerd die de verbinding vormt tussen de Dokhaven en de Stenen Beer en de voormalige Pottekaai. Om dit te benadrukken kan in het dokje een museumboot een plaats krijgen.

4 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de juridisch-planologische regeling beschreven voor dit bestemmingsplan.

In de Wet ruimtelijke ordening met bijbehorend Besluit ruimtelijke ordening heeft het bestemmingsplan een belangrijke rol als normstellend instrument voor het ruimtelijk beleid van gemeenten, provincies en het rijk. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening (hierna Rsro) is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (hierna SVBP 2012) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen, welke tot doel heeft om te komen tot een geüniformeerde en gestandaardiseerde opzet van bestemmingsplannen in Nederland. Deze methodiek is onverkort gevolgd. Het bestemmingsplan dient tevens digitaal vervaardigd te zijn en zal derhalve ook digitaal raadpleegbaar zijn op het internet.

Naast het feit dat de bestemmingen, aanduidingen en weergave van de verbeelding gestandaardiseerd zijn, vloeit de redactie van de regels ten aanzien van het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbepaling rechtstreeks voort uit het Besluit ruimtelijke ordening. De algemene gebruiksbepaling is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening en behoeft derhalve niet meer in het bestemmingsplan opgenomen te worden. Ook de strafbepaling, die gekoppeld is aan de gebruiksbepaling behoeft niet meer in het bestemmingsplan opgenomen te worden. De beleidsmatige inhoud van het bestemmingsplan is niet gestandaardiseerd. De gemeente behoudt haar vrijheid ten aanzien van de inhoud en vormgeving aangaande de toelichting.

4.2 Verbeelding

De verbeelding geeft de bestemmingen weer. Binnen de bestemmingsvlakken kunnen bouwvlakken, bouw-, gebieds-, functie-, en maatvoeringsaanduidingen aangegeven worden, waarbinnen respectievelijk een aantal specifieke bouwvoorschriften en functies kunnen worden aangegeven. Deze hebben juridische betekenis, omdat daar in de regels naar wordt verwezen. Tenslotte kunnen er figuren en verklaringen op de verbeelding staan. Deze hebben geen juridische betekenis, maar zijn uitsluitend op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid, bijv. de topografische gegevens.

4.3 Regels

De regels bevatten bepalingen over het gebruik van de gronden, over de toegelaten bebouwing en bepalingen betreffende het gebruik van op te richten bouwwerken. De regels zijn, conform de wettelijk verplicht gestelde SVBP 2012, onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 Inleidende regels
- Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels
- Hoofdstuk 3 Algemene regels
- Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Hieronder worden de hoofdstukken en onderliggende artikelen nader toegelicht.

4.3.1 Inleidende regels

De inleidende regels omvatten de begripsbepalingen en de bepalingen omtrent de wijze van meten. De begripsbepalingen geven de definities over de in de regels gehanteerde begrippen met betrekking tot bouwen en functies. Vrijwel alle definities worden, soms met een enkele nuance, algemeen in den lande gehanteerd. De wijze van meten geeft uitsluitel over de wijze, waarop afstanden, hoogtes, oppervlakte etc. moeten worden gemeten.

4.3.2 Bestemmingsregels

Bestemming Verkeer

Ter plaatse van de westzijde van de Dokbrug is het gewenst aansluiting met het bestemmingsplan Dokbrug te zoeken en de aldaar in opgenomen bestemming. De Koningsweg betreft een

erftoegangsweg. De brug is aangeduid met een specifieke functieaanduiding 'brug'. Aanverwante functies aan de bestemming Verkeer zijn binnen deze bestemming mogelijk.

Bestemming Verkeer-Verblijfsgebied

De bestemming Verkeer is opgenomen daar waar ter plaatse van de nieuwe waterkering de bestemmingsplannen Ketelmakerij en Stadshaven niet op de juiste wijze op elkaar aansluiten. De Jan Weugkade en de nieuw te realiseren waterkering over het Dok zijn in het bestemmingsplan Ketelmakerij bestemd tot Verkeer – Verblijfsgebied om expliciet aan te geven, dat deze kade een verblijfsgebied is en geen stroomfunctie heeft. Ter plaatse van de beoogde waterkering is tevens de realisatie van een langzaam verkeersverbinding mogelijk. Ook aan de bestemming Verkeer verwante functies zijn binnen deze bestemming mogelijk.

Bestemming Water

Het plangebied omvat het aanwezige water, de kades en de Dokbrug vallen er buiten. Het plangebied is dan ook geheel bestemd voor water met een binnenstedelijke, en in omvang beperkte, stadshaven en de daarbij behorende bouw- en gebruiksregels. Deze stadshaven zal naast ligplaatsen voor de pleziervaart, ruimte bieden voor het afmeren van (rivier)cruiseschepen en voor vaste ligplaatsen voor museumschepen en de bruine vloot. Voor de realisatie van de ligplaatsen voor de pleziervaart is een functieaanduiding opgenomen, waarbij gebruiksregels onder meer het maximum aantal plaatsen bepalen. Het bouwen van sanitaire en andere voorzieningen ten behoeve van de stadshaven is eveneens aan regels gebonden.

Uiteraard heeft de haven ook een functie voor het verkeer en openbaar vervoer te water en voor de waterhuishouding en –berging. Gebiedsaanduidingen zijn opgenomen voor de geluidzone-industrie die gedeeltelijk over het gebied ligt als gevolg van de nabijheid van het industrieterrein De Schelde-Buitenhaven en de luchtvaartverkeerzone die behoort bij de helihaven van Damen op het Eiland.

(Dubbel)bestemming Waarde – Archeologie- 1

De bestemming Waarde – Archeologie -1 regelt de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden binnen het plangebied. Binnen de bestemming is bouwen ten behoeve van andere bestemmingen dan wel het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, onder voorwaarden mogelijk. Binnen de bestemming is een sloopverbod opgenomen voor bouwwerken waar onder voorwaarden van afgeweken kan worden.

(Dubbel)bestemming Waterstaat

De (verlegde) regionale waterkering, zijnde Waterstaatswerk, ligt volledig binnen de dubbelbestemming Waterstaat. Het overige deel van het plangebied ligt gedeeltelijk in de secundaire waterkering die rondom het Dok ligt. De zones die aangemerkt worden als Waterstaatswerk en Beschermingszone A zijn opgenomen binnen de (dubbel)bestemming Waterstaat.

4.3.3 Algemene bepalingen

In dit hoofdstuk zijn onderstaande regels opgenomen:

Antidubbelregel:

Deze bepaling is ingevolge artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening vast voorgeschreven. Doel van deze bepaling is te voorkomen, dat er meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd, bijv. in geval (onderdelen van) percelen van eigenaar wisselen.

Algemene bouwregels:

a. Bestaande maten

Dit artikel bevat een beschermende regeling voor maten, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan tot stand zijn gekomen of kunnen komen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Algemene aanduidingsregels

a. geluidzone - industrie

Met deze bepaling wordt geregeld, dat binnen de geluidzone industrielawaai geluidgevoelige bestemmingen uitsluitend tot stand mogen komen, nadat is gebleken, dat de geluidsbelasting

vanwege het industrieterrein niet wordt overschreden.

b. luchtvaartverkeerzone

De gronden van de in- en uitvliegsectoren van de helihaven op het terrein van de KSG zijn daarvoor bestemd. In dit artikel zijn de beperkingen in bebouwing en bouwhoogte, die daaruit voortvloeien, geborgd.

Algemene afwijkingsregels:

Op grond van deze bepaling kan in geringe mate worden afgeweken van de voorgeschreven maten en bouwgrenzen in het bestemmingsplan.

Overige regels:

Dit artikel bevat één bepaling, namelijk "Werking wettelijke regeling. Dit lid is opgenomen, omdat in een aantal gevallen in de regels van bestemmingsplannen verwezen wordt naar een (andere) wettelijke regeling (zoals deze luiden op het moment van vaststelling van het plan) of wordt een procedure, begrip en/of functie uit die andere regeling van toepassing verklaard.

4.3.4 Overgangs- en slotregels

Het overgangsrecht voor bouwen en gebruik is opgenomen overeenkomstig de tekst, zoals het Besluit ruimtelijke ordening voorschrijft. De slotregel geeft de naam van het plan aan.

5 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

5.1 Kostenverhaal

In de Wet en het Besluit ruimtelijke ordening zijn bepalingen opgenomen, die gaan over verplicht kostenverhaal door de gemeente. In bepaalde gevallen kan dit uitmonden in een verplicht op te stellen grondexploitatieplan. Nu dit bestemmingsplan niet ziet op de ontwikkeling van bouwplannen als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening is verplicht kostenverhaal in beginsel niet aan de orde.

Daarbij brengt artikel 6.12, lid 2, van de Wet ruimtelijke ordening brengt met zich mee, dat, indien alle gronden binnen een gebied, waarvoor een bestemmingsplan wordt vastgesteld op basis waarvan bouwplannen mogelijk zijn, in eigendom zijn van de gemeente, er geen exploitatieplan nodig is.

5.2 Financiële uitvoerbaarheid

Voor het projectgebied Scheldekwartier is een grondexploitatie vastgesteld. De uitvoering van dit plan past daar binnen.

5.3 Conclusie

Op grond van het vorenstaande is de financieel-economische uitvoerbaarheid gewaarborgd.