

Bestemmingsplan

# **Souburg-Noord**

**Gemeente Vlissingen**

oktober 2002

projectnummer 59.60.03



# INHOUD

## toelichting

|            |                                               |           |
|------------|-----------------------------------------------|-----------|
| <b>I</b>   | <b>inleiding</b>                              | <b>1</b>  |
| 1          | aanleiding                                    | 1         |
| 2          | leeswijzer                                    | 2         |
| <b>II</b>  | <b>milieu</b>                                 | <b>3</b>  |
| 1          | algemeen                                      | 3         |
| 2          | geluidhinder wegverkeer                       | 3         |
| 3          | geluidhinder industrie en railverkeer         | 6         |
| 4          | luchtkwaliteit                                | 6         |
| 5          | bedrijvigheid                                 | 8         |
| 6          | bodemkwaliteit                                | 8         |
| 7          | nutszones                                     | 8         |
| <b>III</b> | <b>beschrijving plangebied</b>                | <b>9</b>  |
| 1          | ligging en begrenzing                         | 9         |
| 2          | geldend bestemmingsplan                       | 9         |
| 3          | huidige situatie                              | 9         |
| 4          | landschappelijke en cultuurhistorische waarde | 11        |
| 5          | natuurwaarden                                 | 11        |
| 6          | archeologie                                   | 12        |
| <b>IV</b>  | <b>uitgangspunten voor de uitwerking</b>      | <b>13</b> |
| 1          | beleidskader                                  | 13        |
| 2          | stedenbouwkundige uitgangspunten              | 16        |
| 3          | duurzaam bouwen                               | 23        |
| 4          | water toets                                   | 24        |
| 5          | financiële haalbaarheid                       | 26        |
| <b>V</b>   | <b>juridische vormgeving</b>                  | <b>27</b> |
| 1          | algemeen                                      | 27        |
| 2          | planmethodiek                                 | 27        |
| 3          | bestemmingen                                  | 28        |
| <b>VI</b>  | <b>inspraak en overleg</b>                    | <b>31</b> |
| 1          | inspraak                                      | 31        |
| 2          | vooroverleg ex art. 10 bro                    | 31        |

## bijlagen

*Inspraakplan*

*Inspraakschrift*

*Memo Verkeersstructuur*



# I INLEIDING

## 1 aanleiding

De uitbreidingslocatie Souburg-Noord grenst aan de noordoostzijde van Oost-Souburg in de gemeente Vlissingen (zie figuur 1). In het Ruimtelijk Plan Stedelijk gebied Walcheren 2010 van het Stadsgebied Vlissingen/Middelburg (1999) is het gebied aangeduid als locatie voor stedelijke uitbreiding met woningbouw. Voorliggend plan heeft grofweg betrekking op de gronden tussen de Reijersweg en de autosnelweg A58 ten noorden van de stadsrand van Oost-Souburg. Het totale plangebied bestrijkt een bruto oppervlakte van 27 hectare, waarvan een deel, circa 14 hectare, zal worden aangewend voor woningbouw.



*Figuur 1: Situering plangebied*

Souburg-Noord zal worden ontwikkeld tot een kwalitatief hoogwaardig woongebied gelegen aan de geleidingszone die tussen de steden Vlissingen en Middelburg is gesitueerd. Daardoor ligt het nieuwe woongebied op korte afstand van de centra van Middelburg, Vlissingen, het centrum van Oost-Souburg en de Rijksweg A58. Voorliggend bestemmingsplan heeft als doel de realisatie van de woonwijk Souburg-Noord op termijn planologisch mogelijk te maken. Het bestemmingsplan Souburg-Noord is vormgegeven als uitwerkingsplan. Dit betekent, dat in een later stadium concreet invulling zal worden gegeven aan de uit te werken bestemmingen.

## 2 leeswijzer

Het voorliggend bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, voorschriften en een plankaart.

De toelichting bestaat uit zes delen. Na de inleiding volgt een beschrijving van de diverse milieuaspecten die van invloed zijn op de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in het plangebied. Vervolgens wordt in deel 3 (planbeschrijving) het plangebied vanuit verschillende oogpunten ruimtelijk-functioneel belicht. In het vierde deel worden de uitgangspunten beschreven die ten grondslag zullen liggen aan de uitwerking van het plan. De gekozen methodiek, de voorschriften en de plankaart worden toegelicht in het vijfde deel. Tenslotte worden in deel zes de resultaten van het gevoerde overleg en de inspraak beschreven. Als bijlage bij het plan zijn het inspraakplan en het inspraakschrift opgenomen.

De voorschriften en de plankaart vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan, onderverdeeld in algemene bepalingen, bestemmingsbepalingen en slotbepalingen.

## II MILIEU

### 1 algemeen

Voor het realiseren van de woonwijk Souburg-Noord zijn reeds in een vroeg stadium de verschillende milieu-aspecten onderzocht, die randvoorwaarden kunnen opleggen aan de planontwikkeling. Het gaat daarbij om de aspecten geluidhinder als gevolg van weg- en railverkeer en industrie, de luchtkwaliteit, de bodemkwaliteit en de mogelijke nuts- en beschermingszones. De verschillende randvoorwaarden die worden opgelegd aan het ontwikkelen van Souburg-Noord, zijn weergegeven op de belemmeringenkaart (zie figuur 2).

### 2 geluidhinder wegverkeer

#### *algemeen*

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder. Als een bestemmingsplan de bouw van nieuwe woningen mogelijk maakt, verplicht de Wet geluidhinder tot het verrichten van akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting van de betreffende wegen op de geprojecteerde woningen. Dit geldt ook voor het voorliggende plan, waarin de woonwijk Souburg-Noord via een uitwerkingsbevoegdheid (op termijn) mogelijk wordt gemaakt.

#### *de wegen*

De (nieuwe) wegen in de wijk Souburg-Noord worden ingericht als 30 km-gebied, zodat akoestisch onderzoek naar deze wegen niet noodzakelijk is. De bestaande wegen in het plangebied, de Schroeweg en de Reijersweg, zullen voor het doorgaande verkeer worden afgesloten en worden omgedoopt tot langzaam verkeersroute. De eerste circa 100 meter van deze wegen, vanuit Oost-Souburg gezien, zal worden gebruikt voor de auto-ontsluiting van de wijk. Hiervoor zullen de wegen ter plaatse opnieuw worden ingericht, passend bij het beoogde 30 km regime dat er gaat gelden.

Rondom het plangebied liggen enkele wegen die uit akoestisch oogpunt van belang zijn om te onderzoeken. Het betreft de Middelburgsestraat, de Lekstraat en de A58. De Middelburgsestraat kent echter een 30 km/uur regime, zodat nader akoestisch onderzoek naar deze weg niet nodig is. De andere twee wegen worden hierna afzonderlijk beschreven:

#### 1 Lekstraat

Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de Lekstraat die een verbindingsweg vormt tussen Oost-Souburg en Middelburg. In juni 2002 is door SAB Arnhem een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarin de ligging van de 50 dB(A)-contour vanwege het wegverkeer op de Lekstraat is bepaald. Binnen deze contour mogen in principe geen nieuwe woningen worden gebouwd.

Ter hoogte van het plangebied ligt de bebouwde kom-grens van Oost-Souburg, waardoor de maximum rijsnelheid ten zuiden van deze grens verschilt ten opzichte van het weggedeelte ten noorden van deze grens. Dit heeft consequenties voor de ligging van de 50 dB(A)-contour.

In het akoestisch onderzoek is de 50 dB(A)-contour, in een vrije veld situatie, bepaald van zowel het weggedeelte ten noorden van de bebouwde kom-grens als van het weggedeelte ten zuiden van deze grens. De berekeningen zijn uitgevoerd volgens Rekenmethode I uit het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï, als bedoeld in artikel 102, eerste en tweede lid, van de Wgh. In tabel 1 staan de resultaten van de berekeningen weergegeven.

| Lekstraat          | afstand 50 dB(A)-contour<br>in meters t.o.v. weg-as |
|--------------------|-----------------------------------------------------|
| Noordelijk wegdeel | 80                                                  |
| Zuidelijk wegdeel  | 34                                                  |

*Tabel 1: 50 dB(A) geluidscontouren*

Uit praktische overweging is op de belemmeringenkaart (zie figuur 2) en de plankaart de 50 dB(A)-contour van het noordelijk wegdeel van de Lekstraat weergegeven. Binnen deze contour mogen geen woningen worden gebouwd. Het is echter zeer goed mogelijk dat de bebouwde kom-grens in noordelijke richting wordt opgeschoven, waardoor de gehele Lekstraat een maximumsnelheid van 50 km/uur zal kennen. Vanaf dat moment is het mogelijk om woningen op een afstand van 34 meter uit de weg-as te bouwen in plaats van op 80 meter.

Niet-geluidsgevoelige functies kunnen wel binnen de 50 dB(A)-contour worden gesitueerd. Als in die zone bebouwing wordt gerealiseerd, kan dat tegelijkertijd fungeren als geluidwerende voorziening.

## 2 de A58

Vanwege het voorliggende bestemmingsplan is uitgebreid akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting van de A58 op het plangebied. Van de onderhavige weg is allereerst de ligging van de 50 dB(A)-contour bepaald door middel van een geluidsberekening volgens standaardrekenmethode I uit het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï als bedoeld in artikel 102, eerste en tweede lid van de Wet geluidhinder.

De maatgevende etmaalintensiteit is afgeleid uit het jaarrapport 2000 van Rijkswaterstaat. In tabel 2 is deze intensiteit (prognosejaar 2012) van het betreffende wegvak weergegeven. Ook de verkeersverdelingen, maatgevende uren, et cetera zijn afgeleid uit het jaarrapport 2000 van Rijkswaterstaat.

Voor de toekomst moet rekening worden gehouden met een reductie van de verkeersstroom als geheel en het aandeel dat het vrachtverkeer in de verkeersstroom heeft op de A58 bij Souburg. Over enkele jaren is namelijk de Westerscheldetunnel gereed, waardoor de veerverbinding tussen Vlissingen en Breskens voor het autoverkeer komt te vervallen. Bovendien zal over enkele jaren de N57 ten oosten van Middelburg zijn doorgetrokken tot de A58, waardoor een deel van het verkeer richting Walcheren niet langer via Vlissingen zal rijden. Dit zal zijn weerslag hebben op

de verkeersintensiteit van de A58 en de samenstelling van de verkeersstromen. Deze veranderingen zijn nog niet in dit onderzoek meegenomen.

Rijkswaterstaat beschikt wel over het Verkeersmodel Zeeland, waarin enkele van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen. Dit model wordt op dit moment herzien. Naar verwachting zal het nieuwe model in het najaar van 2002 beschikbaar zijn. Om die reden is voor het onderzoek nog geen gebruikgemaakt van het Verkeersmodel Zeeland.

| Weg(vak)                    | Etmaalintensiteit 2012 |
|-----------------------------|------------------------|
| A58 (km 169, telpunt 76500) | 31.425                 |

*Tabel 2: etmaalintensiteit 2012*

Nadere onderzoeksgegevens zijn als bijlage bij deze toelichting opgenomen. In tabel 3 is de berekende 50 dB(A)-contour (inclusief 3 dB(A) aftrek) in een 'vrije veld'-situatie weergegeven. De contour is bepaald aan de hand van mogelijke snelheden en het verhardingstype.

| Weg(vak) | Soort wegdek | Snelheid in km/uur | 50 dB(A) contour in meters t.o.v. wegas |
|----------|--------------|--------------------|-----------------------------------------|
| A 58     | ZOAB         | 120 / 80           | 310                                     |

*Tabel 3: 50 dB(A) contour A58 ter hoogte van Souburg-Noord*

Op de afstand van 310 meter of verder, gemeten uit de wegas van de A58, kunnen zonder enige belemmering (vanwege de Wet geluidhinder) nieuwe woningen worden gebouwd. Voor het gebied tussen de 50 dB(A)-contour en de weg is het oprichten van geluidsgevoelige bebouwing, zoals woningen, in principe uitgesloten. Voor Souburg-Noord betekent dit, dat een groot deel van het beoogde woongebied (ruim 1/3<sup>e</sup> deel) niet zou kunnen worden aangewend voor woningbouw zonder geluidwerende voorzieningen.

Het uitgangspunt van de gemeente is om het gehele gebied als woonwijk te ontwikkelen. Hiervoor moeten langs de A58 geluidwerende voorzieningen worden getroffen. De vormgeving daarvan zal integraal onderdeel uitmaken van het ontwerp voor de wijk. Er zijn verschillende mogelijkheden denkbaar, uiteenlopend van een (aarden) geluidswal tot een bebouwingswand met vliesgevels. In paragraaf 4.2 wordt nader ingegaan op de ruimtelijke samenhang tussen de woonwijk, de geluidwerende voorzieningen en de A58.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is door het bureau NIBAG onderzocht of de geluidsbelasting op het plangebied kan worden teruggedrongen tot maximaal 50 dB(A). Uit dat onderzoek blijkt dat de gewenste situatie technisch haalbaar is, ongeacht de keuze voor onder andere een aarden geluidswal of een bebouwingswand. Wel blijkt het moeilijker om aan de noordrand van het beoogde woongebied de voorkeursgrenswaarde (50 dB) te halen. Het onderzoeksrapport zal als separate bijlage aan het bestemmingsplan worden toegevoegd.

### 3 geluidhinder industrie en railverkeer

De toekomstige woonwijk Souburg-Noord ligt niet binnen een geluidszone van een gezoneerd industrieterrein of van een spoorlijn.

### 4 luchtkwaliteit

Vanwege de ligging van het plangebied direct langs de A58 en de beoogde woonkwaliteit, is de te verwachten luchtkwaliteit in beeld gebracht. Voor een beoordeling van de luchtkwaliteit is gebruikgemaakt van ervaringsgegevens, omdat de gemeente Vlissingen, de provincie Zeeland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directie Zeeland, geen gegevens hebben over de luchtkwaliteit voor het betreffende wegvak.

Voor het bepalen van de luchtkwaliteit rond de A58 ten hoogte van Souburg-Noord, is gebruikgemaakt van de ervaringsgegevens van de provincie Zuid-Holland. Binnen deze provincie is veel kennis over de relatie tussen weggebruik en luchtkwaliteit. De provincie Zuid-Holland heeft een Handreiking Luchtkwaliteit en Ruimtelijke Ordening en Zonekaarten Luchtkwaliteit beschikbaar.

Uit de gegevens van de provincie Zuid-Holland blijkt, dat bij wegen met een verkeersintensiteit tot 30.000 voertuigen per etmaal de richtwaarde voor stikstofdióxide van  $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (grenswaarde is  $135 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) niet wordt overschreden. Dit geldt voor situaties met een hoge achtergrondconcentratie (veel industriële bedrijvigheid en verkeer in de omgeving) en een hoog percentage vrachtverkeer, zoals in Zuid-Holland het geval is.

Op het wegvak van de A58 ter hoogte van Souburg-Noord bedroeg in 2000 de verkeersintensiteit ruim 20.000 mvt/etm; geprognoseerd ruim 31.000 mvt/etm in 2012 op basis van de huidige verkeersstromen (zie tabel 2). De achtergrondconcentraties, als gevolg van industrie en grote aantallen verkeersbewegingen in de omgeving, liggen in Zeeland lager dan in Zuid-Holland. Met grote zekerheid mag verwacht worden, dat de richtwaarde voor stikstofdióxide en andere luchtverontreinigende stoffen op de locatie Souburg-Noord niet wordt overschreden. Zodoende kan worden gesteld, dat de luchtkwaliteit niet bepalend is voor de aan te houden afstand tussen de A58 en de woonbebouwing.

*Figuur 2: Belemmeringenkaart*

## 5 bedrijvigheid

In en rondom het plangebied liggen enkele agrarische bedrijven. De bedrijven die in het plangebied liggen, zullen worden beëindigd. Buiten het plangebied liggen ook enkele bedrijven, maar die liggen op grote afstand van het beoogde woongebied, dat slechts een deel van het totale plangebied beslaat. Tussen agrarische bedrijven en woongebieden dient een afstand van minimaal 100 meter te worden aangehouden. Het meest nabij gelegen agrarische bedrijf ligt aan de Schroeweg 2. Voor de ontwikkeling van een woonfunctie in de overgangszone levert dat geen beperkingen op.

## 6 bodemkwaliteit

Historisch bodemonderzoek, verricht door SMA Zeeland B.V.(projectnummer 805542, d.d. 8 februari 2002), heeft uitgewezen dat het gebied onverdacht is met uitzondering van enkele verdachte deellocaties.

Op het terrein van de Middelburgsestraat 118 bevindt zich een dieselolietank. Dit terrein zal nader onderzocht dienen te worden, conform een onderzoeksstrategie voor een verdachte locatie met plaatselijke bodembelasting met een duidelijke verontreinigingskern.

Inmiddels heeft een verkennend onderzoek in het plangebied plaatsgevonden, uitgezonderd de percelen Middelburgsestraat 112 en 118, waarbij geen verontreiniging is aangetroffen. De grond van de onderzochte delen is dus geschikt voor het voorgenomen gebruik. De niet onderzochte percelen zijn niet in eigendom van de gemeente Vlissingen en de eigenaren ervan hebben geen toestemming voor bodemonderzoek verleend. Het is goed mogelijk dat in een later stadium, uit alsnog verricht onderzoek op die percelen, blijkt dat er bodemsanering moet plaatsvinden. De kosten van een eventuele sanering zijn opgenomen in de exploitatie-opzet van de gemeente voor de ontwikkeling van Souburg-Noord.

## 7 nutszones

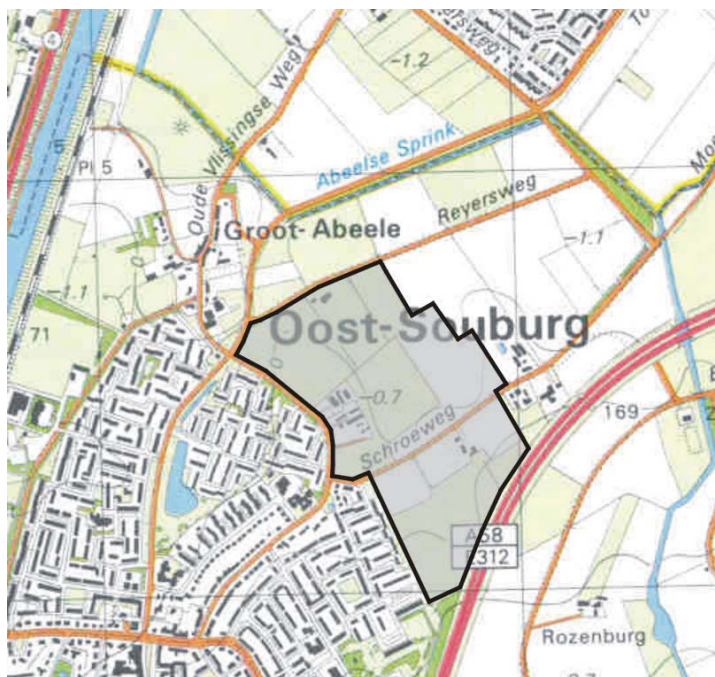
In het plangebied bevinden zich een rioolpersleiding en een waterleiding (zie figuur 2). Het verleggen van één van deze leidingen is bijzonder kostbaar, waardoor bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan de ligging van deze leiding in principe als randvoorwaarde in acht genomen zal worden. De gronden die boven de leidingen liggen, zullen niet uitgeefbaar zijn. De ruimte boven de persleiding zal dan ook een invulling krijgen als openbaar gebied.

In de zuidwesthoek van het plangebied, nabij de Lekstraat, is een bergbezinkbassin gesitueerd (zie figuur 2). De gronden boven dit bassin mogen niet worden bebouwd.

### III BESCHRIJVING PLANGEBIED

#### 1 ligging en begrenzing

Het plangebied Souburg-Noord is gelegen aan de noordostrand van Oost-Souburg. Het plangebied wordt begrensd door de woonwijk Schoonenburg en de Middelburgsestraat aan de zuidzijde, de Reijersweg aan de westzijde en de autosnelweg A58 aan de oostzijde. Aan de noordzijde grenst het plangebied aan het landelijk gebied. In figuur 3 is de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 3: Het plangebied

#### 2 geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het uitbreidingsgebied Souburg-Noord geldt het bestemmingsplan "Buitengebied". Ingevolge dit bestemmingsplan zijn de gronden, waar de nieuwe woonwijk op geprojecteerd is, belegd met de bestemming agrarische randzone en landschappelijke en/of cultuurhistorische waarden.

#### 3 huidige situatie

De stadsrand van het oostelijke gedeelte van de wijk Schoonenburg vertoont naar de huidige maatstaven een geringe ruimtelijke kwaliteit. Het beeld wordt bepaald door veelal aaneengesloten woningbouw uit de jaren zestig en zeventig, uitgevoerd in rijenwoningen (zie figuur 4). Tussen de Schroeweg en de A58 vormen achterkanten van woningen en garageboxen de overgang met het buitengebied. Tegen de A58 vormen de twee hoge, witte flatgebouwen een markering van het vlakke stadsbeeld (zie figuur 7). Het parkeerplein aan de voorzijde van het flatgebouw aan de Berkenstraat vormt een vreemd gat in de stadsrand (zie figuur 5). De belevingswaarde van het plein is daardoor bovendien zeer laag.



*Figuur 4: Huidige stadsrand*



*Figuur 5: Overgang Berkenstraat-buitengebied*

Het westelijk gedeelte van Schoonenburg, tussen de Schroeweg en de Reijersweg, is van het buitengebied gescheiden door de Middelburgsestraat (zie figuur 6). Dit is de oude verbindingroute tussen de steden Middelburg en Vlissingen. De Middelburgsestraat loopt van Oost-Souburg via Groot-Abeele naar Middelburg en is uitgevoerd in een klinkerverharding. De historische route wordt begeleid door karakteristieke Walcherse wegbeplanting. De confrontatie met het buitengebied wordt daardoor verzacht. De woonwijk is hier grotendeels met de achterkant naar de straat gericht.

Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door agrarisch gebied, waarin de buurtschap Groot-Abeele is gelegen. Door het uitbreidingsplan voor Souburg-Noord te laten begrenzen door de Lekstraat en de Reijersweg, blijft het buurtschap vrij in het landschap liggen. Groot-Abeele behoudt daarmee haar ruimtelijke karakteristiek.



*Figuur 6: Middelburgsestraat*



*Figuur 7: Hoogbouw vanaf Berkenstraat*

## 4 landschappelijke en cultuurhistorische waarde

De in het plangebied aanwezige wegen zijn allen karakteristiek voor het Walcherse landschap; smalle wegen met aan één of twee zijden karakteristieke opgaande begroeiing en begeleidt door sloten. Het betreft in dit plan de Schroeweg, de Reijersweg en de historische verbindingsweg Middelburgsestraat. Deze laatste heeft een belangrijke functie voor het langzaam verkeer en een ontsluitingsfunctie voor een gedeelte van Schoonenburg. De hoek Middelburgsestraat/Esdoornstraat/Schroeweg (zie figuur 6) vormt door de aanwezige begroeiing en bebouwing een enigszins omsloten open ruimte.

De Rijksweg A58 is op een enigszins ingetogen wijze ingebed in het landschap, wat mede veroorzaakt wordt door het feit, dat dit deel van deze autosnelweg de laagste verkeersintensiteit heeft van het gehele traject. De snelweg vormt wel een harde, fysieke grens van het gebied aan de oostzijde. Aan de overzijde van de snelweg springt de grote windmolen in het oog. Langs de A58 ligt de Oost-Souburgsesprink. Naast deze waterloop bevinden zich in het gebied de Schoneveldsprink en de Abeelse Sprink. De aanwezige afwateringssloten zullen een functie in de nieuwe gebiedsopzet gaan vervullen.



*Figuur 8: Schroeweg nr. 2*

De bestaande bebouwing in het nieuwe woongebied is, voor zover bekend, nauwelijks van bijzondere cultuurhistorische waarde met uitzondering van Schroeweg nummer 2, die buiten de bebouwingsgrens van de nieuwe uitbreiding ligt (zie figuur 8). Weliswaar komt deze boerderij niet voor op de MIP- en MSP-lijst, maar het markante woonhuis en de schuur vormen een waardevolle verwijzing naar de historie van de locatie. Het open gebied tussen Vlissingen en Middelburg is vlak akkerland zonder verdere opvallende kenmerken.

## 5 natuurwaarden

Zeer recent hebben het ministerie van LNV en de Provincie aangegeven, dat bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen uitdrukkelijk aandacht besteed moet worden aan de natuurwaarden in het betreffende gebied. In verband met de Flora- en Faunawet, alsmede de Vogel- en Habitatrichtlijn dienen de eventueel aanwezige, waardevolle flora en fauna in beeld te worden gebracht. Door het bureau Nieuwland Advies is daar, voor het plangebied van Souburg-Noord, onderzoek naar gedaan. In de onderzoeksrapportage (oktober 2002) wordt geconcludeerd, dat het plangebied zowel in

floristisch als in faunistisch opzicht niet bijzonder waardevol is. Bovendien kunnen bij de ontwikkeling van Souburg-Noord, door middel van relatief eenvoudige maatregelen, de beschermde soorten in het plangebied worden behouden. Bij de uitwerking van het bestemmingsplan en de inrichting van het plangebied zal met deze conclusies rekening worden gehouden.

## **6 archeologie**

Het plangebied is op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) aangeduid als een gebied met hoge verwachtingswaarde. Om die reden zijn, in overleg met de provincie, een Standaard Archeologische Inventarisatie (SAI) en een Aanvullend Archeologische Inventarisatie (AAI) verricht door ArcheoMedia BV.

Inmiddels zijn de voorlopige onderzoeksresultaten van dit onderzoek bekend. Hieruit blijkt dat binnen de grenzen van het plangebied op diverse plekken archeologische waarden zijn aangetroffen. Er zijn aanwijzingen dat zich mogelijk onverstoorde archeologische waarden in de bodem bevinden. Aanbevolen wordt om, voordat de woonwijk gerealiseerd wordt, de bodem door middel van proefsleufonderzoek nader te onderzoeken. Voor één onderzocht deelgebied zijn de bevindingen onduidelijk, waardoor voor dat gebied een tweede AAI dient te worden uitgevoerd. Daaruit moet blijken of archeologische waarden zich daadwerkelijk in de bodem bevinden. De provinciaal archeoloog is akkoord met deze systematiek.

## IV UITGANGSPUNTEN VOOR DE UITWERKING

### 1 beleidskader

#### ***Vierde en Vijfde nota over de ruimtelijke ordening***

In het kader van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra (Vinex) is het stadsgewest Vlissingen-Middelburg een Vinex-woningbouwtaakstelling opgelegd voor de bouw van minimaal 4.450 woningen in de periode 1995-2010. Voor de realisering van deze taakstelling is het stadsgewest met de provincie Zeeland overeengekomen dat eerst alle inbreidingsmogelijkheden worden benut, voordat uitbreidingsplannen worden gerealiseerd.

Inmiddels is, in navolging van de Vinex, de Vijfde nota over de ruimtelijke ordening aan de orde. Voor Vlissingen is het ruimtelijke beleid voor woningbouw niet of nauwelijks veranderd. In de Vijfde nota wordt gesproken over stedelijke netwerken: sterk verstedelijkte zones die bestaan uit een aantal goed met elkaar verbonden compacte grotere en kleinere steden, gescheiden door buitengebied. Deze netwerken vormen een belangrijk onderdeel van de Nationaal Ruimtelijke Hoofdstructuur (NRH). Binnen de stedelijke netwerken zijn bundelingsgebieden aangewezen. Doel hiervan is, dat het aandeel van de groei van woningen, werkgelegenheid en de oppervlakte bedrijventerreinen dat in de bundelingsgebieden wordt ondergebracht, toeneemt.

In de provincie Zeeland wordt het (regionaal) stedelijk netwerk gevormd door de steden Goes, Middelburg, Terneuzen en Vlissingen. Deze samenwerkende gemeenten ontwikkelen in overleg met de provincie een samenhangend geheel van afspraken over de lange termijnontwikkeling van het stedelijk netwerk, inclusief de daaruit voortvloeiende taakverdeling. In Zeeland valt het bundelingsgebied samen met het netwerk. Dit betekent, dat een groot deel van de provinciale woningbehoefte in deze vier steden moet worden opgevangen. Daarvoor zijn substantiële woningbouwlocaties vereist.

De ontwikkeling van Souburg-Noord past binnen de beleidskaders van het Rijk. Bovendien heeft de gemeente Vlissingen de plannen voor de nieuwe woonwijk besproken met de andere steden uit het netwerk. De andere steden gaan akkoord met de ontwikkeling van Souburg-Noord.

#### ***Ruimtelijk plan Stedelijk Gebied Walcheren 2010***

Het "Ruimtelijk plan Stedelijk Gebied Walcheren 2010" is opgesteld door de gemeenten Vlissingen en Middelburg en belicht onder meer de verschillende ontwikkelingslocaties binnen het stadsgewest. In februari 2000 is het document vastgesteld door Gedeputeerde Staten als Streekplanuitwerking voor het stadsgewest Vlissingen-Middelburg.

In het ruimtelijk plan wordt aangegeven dat het stadsgewest voor een tweeledige opgave staat, omdat de kwaliteit van de bestaande woningvoorraad omhoog moet en tegelijkertijd de voorraad moet worden uitgebreid. Herstructurering van stedelijk

gebied en woningvoorraad heeft voorrang boven uitbreiding. Bij uitbreiding van de voorraad dienen in principe eerst de inbreidingslocaties te worden aangewend, alvorens tot uitbreiding van het stedelijk gebied over te gaan.

Herstructurering en inbreiding zijn niet voldoende om aan de taakstelling van het Rijk te kunnen voldoen. In het ruimtelijk plan zijn om die reden diverse uitbreidingslokaties aangewezen, waarvan Souburg-Noord er één is (zie figuur 9a). Als planning hiervan is aangegeven, dat deze nieuwe woonwijk in de periode 2005-2009 opgeleverd zou moeten worden. Voor het tijdig kunnen realiseren van deze wijk is nu reeds een bestemmingsplan opgesteld.



*Figuur 9a: Ruimtelijk plan stedelijk gebied*



*Figuur 9b: Ieder uniek en samen sterk*

Ten aanzien van Souburg-Noord zijn in het Ruimtelijk Plan enkele bijzondere aandachtspunten opgenomen:

- verbeteren fietsnetwerk en bereikbaarheid platteland door aanleg nieuwe fietspaden;
- uitvoeren van akoestisch onderzoek naar verkeerslawaaï van de A58;
- uit oogpunt van beeldkwaliteit dient de uitbreiding zorgvuldig ingepast te worden in de geleedingszone en aandacht moet worden besteed aan het zicht vanaf de snelweg.

Een belangrijk onderdeel in het Ruimtelijk Plan is het gebied tussen de beide steden. Voor deze relatief smalle, groene agrarische zone is in 1994 een ontwikkelingsconcept geïntroduceerd in de nota "Ieder uniek en samen sterk" (zie figuur 9b). Dit concept gaat uit van een landschappelijk-recreatieve invulling van de zone met een bijzondere afwerking van de stadsranden: Vlissingen krijgt een rand van "bolwerken" en Middelburg krijgt een "boulevard". Het idee hierachter is dat elke stad zo een karakteristiek spiegelt van de ander. Om te komen tot een bijzondere vormgeving van de stadsrand, zal dit concept de inspiratiebron vormen bij het ontwerpen van de wijk Souburg-Noord (zie figuur 10). De genoemde 'bolwerken' dienen daarbij niet letterlijk te worden vertaald in het ontwerp van de wijk. In paragraaf 2 wordt hier nader op ingegaan.



*Figuur 10: Inspirerende beelden uit “Ieder uniek, samen sterk”*

### **Samenhang met andere bouwplannen**

De ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Souburg-Noord zal, in navolging van Lammerenburg II, als eerstvolgende woningbouwuitbreiding worden ontwikkeld. Op zeer korte termijn zal met de bouw van de eerste woningen in Lammerenburg II worden gestart. In deze wijk zullen 120 woningen worden gerealiseerd.

Voor de periode daarna beschikt de gemeente op dit moment over een tweetal woningbouwplannen, waarvan de planologische procedure nog gevoerd moet worden. Het eerste project betreft de inbreidingslocatie Zaaioek, waarvan de omvang beperkt is: circa 30 grondgebonden woningen. De inbreidingslocatie Spuikom is het tweede woningbouwplan, dat naar verwachting op middellange termijn wordt ontwikkeld. Het bouwplan voor de Spuikom zal voornamelijk bestaan uit appartementengebouwen. Qua woonmilieu en woningtypologie is dit bouwplan voor een andere doelgroep bestemd dan bij Souburg-Noord voor ogen staat.

Naast deze inbreidingslocaties zijn in Vlissingen nog enkele herstructureringsgebieden aanwezig. De herontwikkeling van het KSG-terrein laat nog onbekende tijd op zich wachten, omdat de verwachte verplaatsing van de KSG naar Vlissingen-Oost vooralsnog niet zal plaatsvinden.

De vraag naar nieuwe woningen is groot en de gemeente acht het noodzakelijk om altijd voldoende woningen voor de verschillende doelgroepen ter beschikking te hebben. Dit standpunt wordt in Ruimtelijk Plan onderschreven door de provincie. Vanwege het ontbreken van grote woningbouwlocaties met grondgebonden koopwoningen en vrije kavels voor de periode nadat Lammerenburg II is gerealiseerd, is de gemeente Vlissingen aangewezen op de ontwikkeling van nieuwe uitbreidingsplannen. De wijk Souburg-Noord zal de eerstvolgende woningbouwuitbreiding van Vlissingen zijn. In deze wijk zullen maximaal 350 woningen worden gebouwd. Om tijdig bouwgrond beschikbaar te hebben, zijn in 2001 de eerste voorbereidende werkzaamheden, bestaande uit een ruimtelijke verkenning van de mogelijkheden, van start gegaan in het planvormingstraject. De gemeente is reeds begonnen met de verwerving van de gronden ten noordoosten van Oost-Souburg. Ook heeft de gemeente het voorkeursrecht gevestigd op die gronden. Gezien het vroegtijdige stadium van de planvorming voor Souburg-Noord, is gekozen voor een uit te werken bestemmingsplan.

Gezien de ligging en omvang bestaat er een relatie met de woningbouwplannen in het gebied Mortiere in Middelburg. Bij de ontwikkeling van de wijk Souburg-Noord zal rekening worden gehouden met deze relatie, ten aanzien van omvang, fase-ring/planning, woonmilieu en woningtypologie. Op dit moment zijn deze aspecten nog onvoldoende uitgewerkt om de samenhang aan te kunnen geven. Als het voorliggende bestemmingsplan wordt uitgewerkt, zal aan deze samenhang nadrukkelijk aandacht worden besteed.

### ***Regionaal handvest vinexkwaliteit***

Als uitwerking van het Handvest kwaliteit van Vinex-locaties van het Ministerie van VROM hebben de gemeenten Middelburg en Vlissingen het Regionaal Handvest Vinexkwaliteit opgesteld. Souburg-Noord is één van de Vinex-locaties waarop het handvest betrekking heeft. Het handvest heeft als doel om de ambities van het stadsgewest op het terrein van de volkshuisvesting en ruimtelijke ordening voor de toekomst vast te leggen. De ambities zijn vervat in de volgende acht aandachtspunten:

- De samenwerking tussen bij de bouwprojecten betrokken partijen en overheden kan worden verdiept;
- Een goede ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwbouw- en uitbreidingsprojecten voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto is een randvoorwaarde;
- Het bewaken van de kwaliteit van de stad als geheel – de ongedeelde stad – moet structurele aandacht hebben;
- De verschillen in woonmilieu in en tussen Vinex-locaties en het eigen karakter van afzonderlijke bouwprojecten kunnen worden aangescherpt;
- De zeggenschap en de keuzevrijheid van kopers en huurders (consumentgericht ontwikkelen) moeten verder worden uitgebreid;
- Meer aanbod van vrije kavels;
- Meer aandacht voor duurzaamheid en aanpasbaarheid;
- Aandacht voor economisch draagvlak en voorzieningenniveau.

Deze ambities zullen aan de basis liggen van het planproces voor de wijk Souburg-Noord, zowel aan het uitwerkingsplan als aan de feitelijke uitvoering van de wijk. Op verschillende plekken in deze toelichting komen deze punten aan de orde en er wordt dan aangegeven op welke manier daaraan invulling zal worden gegeven. Bij de uitvoering van de plannen zal ook de nodige aandacht besteed worden aan deze aandachtspunten, teneinde het gewenste ambitieniveau ook te kunnen bereiken.

## **2 stedenbouwkundige uitgangspunten**

Voorafgaand aan dit bestemmingsplan heeft een eerste verkenning plaatsgevonden van de ontwikkelingsmogelijkheden van de uitbreidingslocatie Souburg-Noord. Dit heeft geresulteerd in de stedenbouwkundige uitgangspunten die bij de uitwerking van het plan worden gehanteerd.

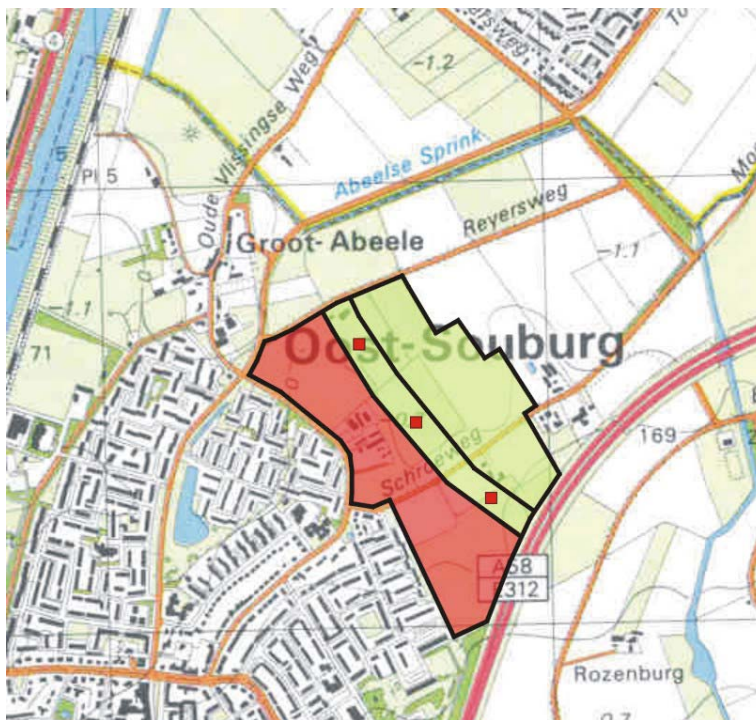
### ***bebouwingsstructuur***

Het plangebied zal op een andere wijze worden vormgegeven dan de herstructureringslocaties binnen het stedelijk gebied, zodat de differentiatie aan woonmilieus binnen de stad wordt versterkt. Benadrukt zal worden, dat het karakter van een uitbreidingsgebied anders is dan een stedelijke inbreidings- en herstructureringslo-

catie. In het ontwerp van de wijk wordt bovendien ingespeeld op de specifieke ligging van het gebied.

In de nota “Ieder uniek en samen sterk” is het concept voor de kwalitatieve afronding van de stadsrand van Vlissingen neergelegd. De huidige noordoostelijke stadsrand, grenzend aan Oost-Souburg, maakt hiervan onderdeel uit. Bovendien kan de stad Vlissingen op deze locatie haar visitekaartje afgeven, omdat hier, komende vanaf de A58, het stedelijk gebied als eerste ervaren wordt. De ontwikkeling van een nieuwe stadsrand zou hier de gewenste kwaliteit kunnen toevoegen en daarmee de entree van de stad van een representatief karakter kunnen voorzien. De stadsrand zal zodanig vorm worden gegeven, dat deze op een markante wijze het stedelijk gebied beëindigt, waarbij de nota “Ieder uniek en samen sterk” als inspiratiebron zal dienen. De nieuw ontstane stadsrand behoort zich te kenmerken door een op zichzelf staande identiteit en herkenbaarheid, die ten alle tijden een bijzondere signatuur geeft aan de zone tussen de steden Vlissingen en Middelburg.

Het plangebied met een omvang van circa 27 hectare zal slechts ten dele (circa 14 hectare) worden ingevuld met woningen. Het noordelijk deel van het plangebied zal een ‘groene’ invulling krijgen. Er worden dus twee deelgebieden onderscheiden, respectievelijk het groengebied en het woongebied. Deze twee gebieden worden strikt van elkaar gescheiden met uitzondering van drie stedelijke elementen, die in het groengebied gerealiseerd mogen worden. Deze elementen dienen aangrenzend en in samenhang met het woongebied worden gerealiseerd. Daarbij wordt de nota “Ieder uniek en samen sterk” als inspiratiebron gehanteerd.



*Figuur 11: Inrichting plangebied in hoofdlijnen.*

In het woongebied zelf wordt er naar gestreefd om een overgang van stedelijk naar landelijk gebied te bewerkstelligen. Dit wordt onder meer geprobeerd door de bebouwingsdichtheid van het zuidelijk deel, aangrenzend aan Oost-Souburg naar de noordelijke bebouwingsrand, langzaam af te laten lopen (zie figuur 11). In het woongebied wordt een bebouwingsdichtheid van 15 tot 25 woningen per hectare voorzien. De aanwezige lineaire elementen in de vorm van de Reijersweg, de Schoneveldsprink en de Schroeweg zullen in de verdere uitwerking van de plannen voor Souburg-Noord een belangrijke rol vervullen voor wat betreft de hoofdstructuur van het woongebied. De drie elementen kenmerken zich door hun plaats in het landschap en de rol die zij vervullen in de begeleiding van het landschap in het gebied tussen Oost-Souburg en Middelburg. Om deze reden kunnen zij worden aangemerkt als landschappelijke structuurdragers van de nieuwe wijk. Hierdoor ontstaat bijna als vanzelf een driedeling in het woongebied. In de verkenning naar de ontwikkelingsmogelijkheden van het plangebied zijn twee modelmatige suggesties opgesteld (zie figuur 12), die een indruk geven van de gewenste hoofdstructuur. Belangrijk voor het uiteindelijke ontwerp is het creëren van een duurzame stedelijke afronding. Om die reden zal de wijk aan de zuidzijde geïntegreerd worden met het bestaand stedelijk gebied. Voor de noordzijde van het woongebied wordt een integratie met het landelijk gebied nagestreefd, met drie stedelijke elementen die als vooruitgeschoven posten in het landelijk gebied worden gesitueerd.



*Figuur 12: Modelmatige suggesties drie woongebieden*

Vanuit Oost-Souburg bestaat een grote vraag naar koopwoningen en vrije kavels. Met name deze laatste categorie kan op de binnenstedelijke herstructureringslocaties niet gerealiseerd worden. Het bouwen van overwegend vrijstaande en geschakelde woningen kan doorstroming bevorderen, waardoor elders nieuwe plannen voor specifieke doelgroepen kunnen worden ontwikkeld. Ten opzichte van de gehele woningvoorraad van Vlissingen is het woningaantal dat in Souburg-Noord gerealiseerd zal worden (maximaal 350 woningen) van beperkte invloed. Om toch een bijdrage te leveren aan vergroting van de differentiatie van het regionale woningaanbod, kan het plan mogelijkheden bieden aan specifieke woonwensen.

## verkeerskundige structuur

### Auto-ontsluiting

De auto-ontsluiting van Souburg-Noord zal plaatsvinden via de Middelburgsestraat, de Berkenstraat en de Lekstraat-Reijersweg, die ieder een deelgebied ontsluiten. De ontsluitingsstructuur van de deelgebieden staan in principe op zichzelf en worden slechts via enkele punten indirect met elkaar verbonden. Gelet op de schaal van de uitbreiding en de huidige structuur van Schoonenburg, wordt dit als de beste oplossing aangemerkt. Nieuwe hoofdwegen zijn niet noodzakelijk en passen niet in het gebied en het gewenste woonmilieu. In de omgeving is alleen de Lekstraat een 50 km/uur-weg, die ter hoogte van het plangebied een 80 km/uur regime krijgt. Bij de realisering van de wijk zal de bebouwde kom-grens in noordelijke richting worden opgeschoven, waardoor de gehele Lekstraat een 50 km/uur regime krijgt.



Figuur 13: De verkeersstructuur

Onderzocht is in hoeverre de bestaande wegenstructuur in de omgeving van de nieuwe woonwijk toereikend is om de gewenste ontsluiting te laten plaatsvinden (zie ook bijlage 3). Als basisgegevens is daarvoor het maximaal aantal te bouwen woningen (350) gehanteerd. Op basis van ervaringscijfers wordt aangenomen dat elk etmaal per woning gemiddeld 2,5 autoverplaatsingen worden gegenereerd en dat bezoekersverkeer 10 % extra verkeer met zich meebrengt. Dit zou betekenen, dat per etmaal de verkeersproductie 970 autoverplaatsingen bedraagt.

Het berekende aantal autoverplaatsingen is toebedeeld aan de verschillende straten die Souburg-Noord zullen ontsluiten. Gecombineerd met de bestaande verkeersintensiteiten en de verwachte autonome groei van autoverkeer in de toekomst (2% per jaar), ontstaat een beeld van de te verwachten verkeersintensiteiten. Deze zijn getoetst aan de capaciteit van de wegen, die wordt bepaald door de functie van de betreffende weg. De resultaten zijn weergegeven in tabel 4.

De interne verkeersstructuur van de Souburg-Noord zal dusdanig worden vormgegeven, dat de ontsluiting volgens de navolgende verhoudingen plaatsvindt:

- Ongeveer 60% van het autoverkeer (580 auto's), gegenereerd door Souburg-Noord, wordt uiteindelijk via de Lekstraat (gebiedsontsluitingsweg) afgewikkeld. Het betreft het noordwestelijke gedeelte met de meeste woningen. Dit omvat het verkeer dat ontsloten wordt via de Lekstraat (Reijersweg; 35% ofwel 340 auto's) en de Middelburgsestraat (25% ofwel 240 auto's; zie verderop).
- Ongeveer 40% van het autoverkeer (390 auto's), gegenereerd door Souburg-Noord, wordt uiteindelijk via de Burgemeester Stemerdinglaan (gebiedsontsluitingsweg) afgewikkeld. Het betreft het zuidoostelijke gedeelte met de minste woningen. Dit omvat het verkeer dat ontsloten wordt via de Esdoornstraat (25% ofwel 240 auto's; zie verderop) en de Berkenstraat (15% ofwel 150 auto's; zie verderop).
- De 490 extra auto's op de Middelburgsestraat omvatten het verkeer dat ontsloten wordt via de Middelburgsestraat (25% ofwel 245 auto's) en de Esdoornstraat (25% ofwel 245 auto's).
- Ongeveer 25% van het autoverkeer (240 auto's) maakt gebruik van de ontsluiting Esdoornstraat. Zoals vermeld, komt dit verkeer terecht op de Middelburgsestraat.
- Ongeveer 15% van het autoverkeer (150 auto's) maakt gebruik van de ontsluiting Berkenstraat. Dit verkeer komt binnendoor op de Burg. Stemerdinglaan terecht.

| Straat               | Functie                | Etm. int.<br>2012 | Etm. Int.<br>extra | Etm. int.<br>totaal | Etm. int.<br>capaciteit |
|----------------------|------------------------|-------------------|--------------------|---------------------|-------------------------|
| Lekstraat            | Gebiedsontsluitingsweg | 8.100             | 580                | 8.680               | 15.000                  |
| Burg. Stemerdinglaan | Gebiedsontsluitingsweg | 12.200            | 390                | 12.590              | 15.000                  |
| Middelburgsestraat   | Erftoegangsweg         | 2.400             | 490                | 2.890               | 5.000                   |
| Esdoornstraat        | Erf                    | 900               | 240                | 1.140               | 3.000                   |
| Berkenstraat         | Erf                    | 300               | 150                | 450                 | 3.000                   |

Tabel 4: Verkeerscapaciteiten

Uit de tabel blijkt duidelijk dat de toelaatbare belastingen op de straten in het voorgestelde netwerk niet worden overschreden. In feite neemt de intensiteit op de Lekstraat en de Burgemeester Stemerdinglaan slechts marginaal toe. Naar verhouding neemt de verkeersintensiteit naar verwachting op de andere wegen sterker toe, maar blijven ze ruim binnen de gestelde capaciteit.

#### Fietsroutes

In tegenstelling tot de auto-ontsluitingsstructuur worden, ten behoeve van het langzaam verkeer, wel directe dwarsverbindingen tussen de deelgebieden gecreëerd. Daarnaast is het voornemen om de Schroeweg en de Reijersweg een 30 km/uur regime toe te kennen. Ze zullen nadrukkelijk geen doorgaande route voor de auto zijn. De wegen zullen meer worden benut als fietsroutes die vanuit de stad het landelijk gebied bereikbaar maken. De Schroeweg en de Reijersweg zullen deels wor-

den benut als ontsluiting van Souburg-Noord. De Middelburgsestraat is primair een fietsroute tussen Middelburg en Vlissingen, maar heeft ook een buurtontsluitingsfunctie voor de auto. De onderlinge bereikbaarheid van stedelijk en landelijk gebied zal als uitgangspunt gewaarborgd dienen te worden.

#### *Openbaar vervoer*

De dichtst bijzijnde openbaar vervoer halte is gesitueerd in de Lekstraat/Diezestraat. Binnen de uitgangspunten van het programma van eisen ten behoeve van de aanbesteding van het openbaar vervoer, ligt het plangebied binnen een straal van 500 meter. Het plangebied is derhalve naar behoren bereikbaar voor reizigers.

#### **groen- en waterstructuur**

Het landschap, zoals dit het plangebied kenmerkt, bestaat overwegend uit agrarisch productielandschap. Daarnaast bevinden zich in het gebied enkele waterlopen, de Schoneveldsprink en de Abeelse Sprink. Langs de A58 loopt de Oost-Souburgse-sprink. Deze afwateringssloten kunnen in de nieuwe gebiedsopzet worden ingezet als zowel ruimtelijke als functionele elementen die een rol spelen in de openbare ruimte. Zoals reeds eerder aangegeven, zijn de met karakteristieke begroeiing begeleide wegen belangrijke elementen, die het overwegend open landschap doorsnijden. De groene geleiders, van de betreffende wegen in het plangebied, kunnen worden versterkt en vormen als het ware een soort coulissen waartussen de verschillende woongebieden hun opwachting zullen maken.

#### **functionele structuur**

In het woongebied worden ten hoogste 350 woningen gerealiseerd. Voor voorzieningen zullen de inwoners van de Souburg-Noord aangewezen zijn op Oost-Souburg en Middelburg, omdat in de wijk dergelijke voorzieningen waarschijnlijk niet worden gerealiseerd. Er wordt wel gestudeerd op de mogelijkheden van de bouw van een basisschool in het plangebied.

De functionele invulling van de drie stedelijke elementen in het landelijk gebied is nog vastgelegd. Behalve woningen, zouden hier ook maatschappelijke of recreatieve voorzieningen in een bijzondere vorm kunnen worden gesitueerd. Ook is het denkbaar dat er kleinschalige, ambachtelijke bedrijfsactiviteiten kunnen plaatsvinden.

Bovendien kunnen in de zones langs de A58 en de Lekstraat wellicht ook dergelijke niet-geluidsgevoelige functies worden gesitueerd. De bijbehorende bebouwing zou dan kunnen functioneren als geluidwerende voorziening.

#### **specifieke aspecten**

##### *Stadsrand en geleidingszone*

De geleidingszone, zoals beschreven in het Ruimtelijk Plan Stedelijk Gebied Walcheren 2010 en de nota "Ieder uniek en samen sterk", ligt als een groene wig tussen de gemeenten Vlissingen en Middelburg. Dit gebied wordt begrensd door de A58 en de beide stadsranden en is open naar het westen, richting Koudekerke. Het Kanaal door Walcheren doorsnijdt het gebied en verdeelt het in tweeën, waarvan het oostelijke (Oost-Souburgse) deel door zijn begrenzing een compacte maat heeft. De vormgeving van de stadsranden bepaalt in hoge mate de manier, waarop het gebied in de toekomst zal worden ervaren. De wijze waarop de relatie tussen de stadsrand en de geleidingszone kan worden vormgegeven, beweegt zich tussen uitersten: contraste-

ren met of conformeren aan de omgeving. Van belang is echter wel, dat bij het zoeken naar een wijze waarop een relatie gelegd kan worden, zowel vanuit het plangebied als vanuit de omgeving gekeken wordt hoe deze relatie het beste vormgegeven kan worden.

#### *Stadsrand en A58*

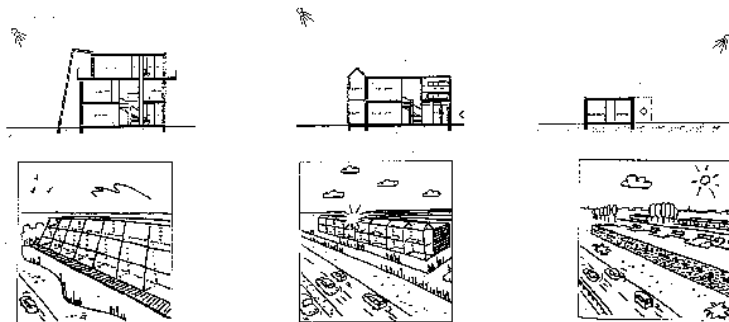
De vormgeving van de stadsrand langs de A58 kent verschillende aspecten, waar rekening mee moet worden gehouden, onder andere met het verkeerslawaaï van de snelweg. Er is sprake van de inpassing van de A58 in het (stedelijk) landschap in combinatie met de mogelijkheid tot het creëren van een nieuwe representatieve stadsentree (visitekaartje). Bovendien moet worden ingespeeld op de verschillen tussen de noord- en zuidzijde van de stadsrand; aan de noordzijde ligt de geleedingszone, terwijl aan de zuidzijde op het bestaand stedelijk gebied wordt aangesloten.

De huidige stadsrand langs de A58 kan momenteel, vanuit het oogpunt van de presentatie van Vlissingen, niet als de entree van het stedelijk gebied van Vlissingen worden gezien. Het woongebied is nauwelijks waarneembaar en de vormgeving van de stadsrand, zowel de zichtbare woningen als de groene aankleding, is kwalitatief niet hoogwaardig.

Uit stedenbouwkundig oogpunt wordt het wenselijk geacht, dat de wijk zich naar de A58 kan manifesteren en Vlissingen wordt voorzien van een representatieve entree. Anderzijds wordt, uit oogpunt van woonkwaliteit, gestreefd naar een minimale geluidsbelasting op de woonwijk vanwege de A58. In het gebied van de beoogde woonwijk ligt de 50 dB(A)-contour op 310 meter uit de snelweg (zie par. 2.2). Zonder geluidwerende voorzieningen kunnen hierdoor in een groot deel van het geprojecteerde woongebied geen woningen worden gebouwd. Uit het oogpunt van verantwoord ruimtegebruik is het hanteren van de huidige 50 dB(A)-contour als bebouwingsgrens ook moeilijk te verdedigen.

De primaire doelstelling ten aanzien van de vormgeving van het gebied langs de A58 is gericht op het geluidsluw maken van Souburg-Noord en de reeds bestaande woongebieden. Dit wil zeggen, dat de gevelbelasting van de nieuwe woningen in principe niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). Om dit te kunnen bereiken, zullen ook aan de noordzijde van het plangebied, in de geleedingszone, geluidwerende voorzieningen getroffen moeten worden, die in het verlengde liggen van de stadsrand langs de A58.

De secundaire doelstelling is erop gericht om de aanleg van de geluidwerende voorzieningen hand in hand te laten gaan met de eisen, zoals hiervoor zijn beschreven voor de vormgeving van de stadsrand. Hiervoor zijn inmiddels talloze voorbeelden voorhanden, zoals onder andere te vinden in de SEV-publicatie "Bouwen op geluidsbelaste locaties".



*Figuur 14: Voorbeelden van bouwen op geluidsbelaste locaties*

Aspect van aandacht daarbij is de wijze waarop wordt omgegaan met de doorgang van wegen en van de persleiding. De nieuwe wand vormt tevens een afsluiting van het parkeerplein bij de Berkenstraat dat nu naar de A58 geen wand heeft. Een ander belangrijk aandachtspunt betreft de zogenaamde vrijwaringszone langs de A58, die in het Streekplan Zeeland is vastgelegd. In deze zone, met een breedte van 40 meter gemeten vanaf de zijkant van de weg (het asfalt), mag in principe niet worden gebouwd. Alle snelwegen in Nederland kennen een dergelijke zone, waarmee ruimte gereserveerd wordt voor een eventuele toekomstige uitbreiding van een snelweg. Ter hoogte van Souburg-Noord lijkt dat echter niet aan de orde, maar wordt de zone wel gerespecteerd.

#### *Aanhechting op bestaand stedelijk gebied*

De aansluiting van Souburg-Noord op de achterkanten van de rand van Schoonenburg vraagt bijzondere aandacht. De bestaande wijk is thans geheel gesloten naar het buitengebied door middel van een aaneenschakeling van achterkanten van garages en erfafscheidingen van de achtertuinen.

Voor de relatie met Schoonenburg is het gewenst, dat additionele verbindingen worden aangebracht, met name voor het langzaam verkeer. Dit kan het eenvoudigst worden gerealiseerd door vanuit het nieuwbouwgebied (groene) ruimte te creëren, die doorloopt tot in de oude wijk. Voor het verbinden van Souburg-Noord met de wijk Schoonenburg, worden enkele maatregelen voorgesteld, zoals het doortrekken van de Esdoornstraat, Lindenstraat en de Iepenstraat. Met deze ingrepen ontstaat een intensieve integratie van oud en nieuw, niet alleen verkeerstechnisch maar ook op het niveau van functionaliteit en beeldkwaliteit.

### **3 duurzaam bouwen**

Duurzaam bouwen betekent dat het volledig bouwproces, van voorontwerp tot uiteindelijk bouwplan, zodanig wordt ingericht, dat de directe en indirecte schadelijke gevolgen voor het milieu zo beperkt mogelijk blijven. Voorts dat de mogelijkheden voor milieubesparende activiteiten zo breed mogelijk blijven. Dit kan bijvoorbeeld betrekking hebben op beperking van het energieverbruik (zonnepanelen, isolatie), efficiënt waterbeheer (door middel van zo weinig mogelijk verharding, infiltratiezones en een traditioneel gescheiden rioleringsstelsel), de relatie ten opzichte van flora en fauna en het toepassen van milieuvriendelijke bouwmaterialen.

Maar er bestaan meer zogenaamde 'duurzaamheidsthema's'. Duurzaamheid betekent ook, dat het bestemmingsplan voldoende ruimte moet bieden om, ook op de langere termijn, de op dat moment gewenste woningen te kunnen (ver)bouwen. Woningen moeten zodanig gebouwd worden, dat zij met geringe aanpassingen ook geschikt zijn om tegemoet te komen aan eventueel toekomstige woonwensen. Hierbij moet onder meer gedacht worden aan het aanpasbaar bouwen. Op grond van de nota Aanpasbaar Bouwen moeten alle nieuw gebouwde woningen en appartementen rolstoeltoegankelijk zijn.

Op 1 januari 1995 is het Besluit Vervolgbijdrage Ontwikkeling Gemeentelijk Milieubeleid (VGOM) in werking getreden, op basis waarvan de gemeente Vlissingen een bijdrage ontvangt in de kosten van de uitvoering van haar milieubeleid. Voorwaarde voor het ontvangen van de genoemde bijdrage is, dat de gemeente Vlissingen een plan van aanpak vaststelt.

Beide gemeenten van het Stadsgewest Middelburg/Vlissingen hebben in het kader van deze regeling, duurzaam bouwen als één van de speerpunten van hun milieubeleid gekozen en zijn vanaf begin 1995, beiden vanuit een andere invalshoek, op bescheiden schaal gestart met het invoeren, stimuleren en initiëren van duurzaam bouwen. Beide gemeenten zijn ondertekenaar van het Zeeuws Convenant Duurzaam Bouwen dat nauw aansluit bij het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen.

Om de inmiddels in gang gezette initiatieven op het gebied van duurzaam bouwen te verankeren in geformuleerd/vastgesteld beleid en om aan bovengenoemde voorwaarde uit de VOGM-regeling te voldoen, is gekozen voor het vaststellen van een Stadsgewestelijk Beleidsplan duurzaam bouwen.

Het gemeentebestuur van Vlissingen geeft duidelijk aan en draagt ook uit, dat duurzaam bouwen onderdeel uitmaakt van de dagelijkse bouwpraktijk. In de praktijk wordt hierbij gebruikgemaakt van simpele, eenduidige en niet onderhandelbare eisenpakketten, waaraan de diverse onderdelen van duurzaam bouwen worden getoetst.

## 4 watertoets

Door de Commissie Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw is het instrument van de watertoets geïntroduceerd. De watertoets wordt verankerd in de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en in streek- en bestemmingsplannen. De watertoets is een beoordeling van de invloed, die de ontwikkeling of het beheer van een plangebied heeft, in dit geval de ontwikkeling van de woonwijk Souburg-Noord, op het watersysteem in dat gebied. Het is noodzakelijk de gevolgen van de beoogde ontwikkeling voor de waterhuishoudkunde en het watersysteem na te gaan.

Bij de uitwerking van het bestemmingsplan Souburg-Noord zullen de wateraspecten een randvoorwaarde vormen. Uit overleg is gebleken, dat het Waterschap Zeeuwse Eilanden nog niet in staat is om een wateradvies te geven over dit plan gezien de globaliteit ervan. Het waterschap zal daarom nauw betrokken worden bij de uitwerking van het plan Souburg-Noord. Nauw overleg moet ervoor zorgen dat een waterhuishoudkundig verantwoorde situatie wordt gecreëerd in het plangebied. Hierbij

moet onder andere worden voldaan aan de uitgangspunten zoals vastgelegd in waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw. Bij de uitwerking van het plan worden de aangedragen adviezen van het waterschap en de provincie meegenomen (zie hoofdstuk VI).

## 1 **Waterhuishoudkundige aspecten**

- veiligheid en wateroverlast  
Om veiligheid te creëren en schade door wateroverlast te voorkomen, is gekozen voor een drietrapsstrategie bij de keuze van maatregelen. Onder punt 2 is de strategie in termen van vasthouden, bergen en afvoeren voor het plan Souburg-Noord nader uitgewerkt.
- waterkwaliteit  
In het kader van duurzaam waterbeheer wordt in het onderhavige plan zoveel mogelijk schoon verhard oppervlak afgekoppeld van de riolering. Dit betekent, dat minimaal 75% van het water, afkomstig van wegen (autoluwe straten) en dakoppervlak, niet wordt aangesloten op de vuilwaterriolering en niet getransporteerd/afgevoerd hoeft te worden naar de rioolwaterzuivering te Ritthem. Deze 75% wordt direct afgekoppeld van de riolering en via een regenwaterriool met filter afgevoerd naar het oppervlaktewater. De ontsluitingsweg (intensiteit > 500 vtg/uur) wordt voorzien van een verbeterde, gescheiden riolering.
- verdroging  
In Souburg-Noord komt door de dichte grondstructuur geen verdroging voor.

## 2 **Betrouwbaarheid, duurzaamheid en bestuurbaarheid**

- vasthouden  
Bij de voorbereiding van het plan zal er nog hydrologisch onderzoek gepleegd worden naar de geschiktheid van het gebied ten aanzien van het aspect “vasthouden”. Vasthouden betekent, dat het (regen)water tijdelijk vastgehouden wordt in bijvoorbeeld een wadi en daar de gelegenheid krijgt te infiltreren in de ondergrond. Mocht de ondergrond in Souburg-Noord bestaan uit dichte kleilagen, dan kan er nauwelijks sprake zijn van infiltratie in de ondergrond en is de aanleg van een wadi niet zinvol. Wél zinvol is de aanleg van een IT-riool (infiltratieriool) in een sleuf met grof zand. In tijden van hevige regenval wordt in de sleuf regenwater vastgehouden, dat zich bij droog weer ledigt c.q. ontwatert.
- bergen  
Uit een inventarisatie blijkt de beschikbare bergingscapaciteit van het oppervlakte-water onvoldoende te zijn voor het plan. Dit betekent, dat oppervlaktewater in de vorm van vijvers en ruime verbindingssloten moeten worden gecreëerd. Aan de noordkant en de oostkant van het plan kan dit het best geschieden. Bij hevige regenval mag de toegestane peilstijging niet worden overschreden. Dit wordt bij de verdere voorbereiding van het plan nader uitgewerkt en gecontroleerd door het Waterschap.
- afvoeren  
De afvoer van het water kan plaatsvinden op de Schoneveldsprink ten noorden van het plan en op de Oost-Souburgsprink die onder de A58 door afvoert in oostelijke richting.

### **3 Compenserende maatregelen**

Compenserende maatregelen zijn in dit plangebied niet noodzakelijk, omdat er geen “afwenteling” plaatsvindt op een ander gebied.

### **4 Ruimte voor water en meervoudig ruimtegebruik**

Water is de drager van het stedenbouwkundig plan. De genoemde sprinklen vormen het uitgangspunt van het ontwerp. Het aspect water dient nog uitgewerkt te worden door sierwater te realiseren in het plan. Het water heeft dus niet alleen een water-huishoudkundige functie. De sprinklen en het sierwater leveren een bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte van de wijk. Tevens heeft het water een belangrijke functie in het kader van duurzaam waterbeheer, zoals hierboven reeds is aangegeven. In de doeleindenomschrijving van de bestemming water is dit tot uitdrukking gebracht.

## **5 financiële haalbaarheid**

Ten behoeve van de uitvoering van het plan heeft de gemeente Vlissingen een globale exploitatieberekening uitgevoerd. Op basis van de resultaten daarvan, kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van Souburg-Noord uit financieel oogpunt uitvoerbaar is.

## V JURIDISCHE VORMGEVING

### 1 algemeen

De methodiek van het bestemmingsplan Souburg-Noord is ontworpen met als uitgangspunt de reeds ontwikkelde standaardvoorschriften van de gemeente Vlissingen. Deze standaardvoorschriften zijn opgesteld, omdat de gemeente is gestart met het herzien van een groot aantal bestemmingsplannen. Het doel van het opstellen van standaardvoorschriften was het verkrijgen van uniforme voorschriften voor de hele gemeente.

### 2 planmethodiek

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de plankaart en de planvoorschriften. De planvoorschriften zijn gerelateerd aan de plankaart, zodat kaart en voorschriften ten alle tijden in onderlinge samenhang dienen te worden gezien en toegepast.

#### ***plankaart***

Op de plankaart hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de voorschriften daaraan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is uitsluitend op de plankaart aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van die kaart (bijvoorbeeld topografische gegevens).

#### ***planvoorschriften***

De planvoorschriften zijn ondergebracht in een drietal hoofdstukken:

- Hoofdstuk I (algemene bepalingen), met daarin een aantal voorschriften die van belang zijn voor de toepassing en interpretatie van de voorschriften in de overige hoofdstukken en een aantal andere algemene regelingen zoals vrijstellingsbevoegdheden, wijzigingsbevoegdheden, aanlegvergunningen en algemene bouw-mogelijkheden en –verboden.
- Hoofdstuk II (bestemmingsbepalingen), met daarin per bestemming onder meer een doeleindenomschrijving en bouwvoorschriften of uitwerkingsregels.
- Hoofdstuk III (zonebepalingen), met daarin een aantal voorschriften met betrekking tot het bouwen op leidingzones.
- Hoofdstuk IV (slotbepalingen), waarin enkele algemeen geldende gebruiksvoorschriften en een aantal min of meer standaardvoorschriften zijn opgenomen.

#### ***bestemmingsbepalingen***

De bestemmingsbepalingen kennen alle een zelfde opbouw met achtereenvolgens, voor zover aanwezig, de volgende leden:

*doeleindenomschrijving:*

De doeleindenomschrijving is de centrale bepaling van elke bestemming. In deze doeleindenomschrijving worden limitatief de functies genoemd, die binnen de bestemming zijn toegestaan.

*inrichting:*

De inrichting geeft aan welke bouwwerken en voorzieningen, voor zover passend in de doeleindenomschrijving, zijn toegelaten.

*bouwvoorschriften:*

De bouwvoorschriften bepalen de maximale maten (oppervlakte, hoogte, goothoogte e.d.), waaraan de bouwwerken moeten voldoen.

*uitwerkingsregels*

De uitwerkingsregels bevatten de randvoorwaarden waarbinnen de nader uit te werken bestemming dient te worden uitgewerkt.

*(inrichting- en) gebruiksvoorschriften:*

De inrichting- en gebruiksvoorschriften geven nadere regels omtrent de verhouding tussen de eventueel in de doeleindenomschrijving opgenomen verschillende functies.

*vrijstellingen:*

De vrijstellingsbevoegdheden zijn gebaseerd op artikel 15 WRO en geven burgemeester en wethouders de bevoegdheid om onder voorwaarden vrijstelling te verlenen van een specifiek voorschrift.

*strijdig gebruik:*

Strijdig gebruik is een bepaling die aanvullend werkt ten opzichte van de algemene gebruiksbepaling in hoofdstuk III en specifiek voor de betreffende bestemming bepaalde gebruiksverboden weergeeft.

### 3 bestemmingen

Hieronder volgt een toelichting op alle in dit plan opgenomen bestemmingen.

***bestemming “woondoeleinden (uit te werken)”***

Het gebied waarbinnen de nieuwe te bouwen woningen zijn geprojecteerd, heeft een nader uit te werken bestemming (artikel 11 W.R.O.) gekregen. Deze bestemming maakt een inrichting voor wonen, verblijfsdoeleinden, verkeer, groen, etc. mogelijk. Er is gekozen voor een nader uit te werken bestemming, omdat de exacte inrichting van het gebied nu nog niet duidelijk is. Burgemeester en Wethouders hebben derhalve de plicht om binnen de komende planperiode een uitwerkingsplan voor het betreffende gebied vast te stellen. In de uitwerkingsregels zijn verschillende randvoorwaarden opgenomen, waaraan zal moeten worden voldaan alvorens over te gaan tot uitwerking.

***bestemming “groen- en agrarisch gebied (uit te werken)”***

Het noordelijk deel van het plangebied wordt uitdrukkelijk geen woongebied, maar een gebied met een ‘groen’ karakter. In eerste instantie zal de bestaande agrarische functie in stand worden gehouden, maar op termijn is het denkbaar dat het gebied een meer groene of parkachtige inrichting krijgt. Daarin kunnen bijvoorbeeld natuur, waterberging of recreatie een plaats krijgen en wellicht kan de agrarische functie deels worden behouden. De invulling van het gebied zal in samenhang plaatsvinden met het woongebied en in het kader van het beleid voor de geleidingszone. Om die reden is een nader uit te werken bestemming (artikel 11 W.R.O.) op de betreffende gronden gelegd.

Binnen deze bestemming is op de plankaart een overgangszone aangeduid voor de ontwikkeling van een drietal stedelijke elementen. In die elementen kunnen verschillende functies worden gesitueerd, die op de andere gronden binnen deze bestemming niet toelaatbaar zijn. In de doeleindenomschrijving zijn daarvoor benoemd: wonen, kleinschalige bedrijvigheid, kantoren, maatschappelijke doeleinden en recreatieve doeleinden.

Burgemeester en Wethouders hebben de plicht om binnen de komende planperiode een uitwerkingsplan voor het betreffende gebied vast te stellen. In de uitwerkingsregels zijn verschillende randvoorwaarden opgenomen, waaraan zal moeten worden voldaan alvorens over te gaan tot uitwerking.

***bestemming “woondoeleinden”***

Deze bestemming is toegekend aan de in het plangebied reeds aanwezige woningen. De gronden zijn eenvoudigweg bestemd voor “het wonen”.

Op de plankaart zijn bouwvlakken aangegeven waarbinnen de hoofdgebouwen moeten worden gebouwd.

Voor bijgebouwen geldt in principe een vrije situering op het perceel. Wel moeten de bijgebouwen achter (het verlengde van) de voorgevel van het hoofdgebouw worden gebouwd en minimaal 1 m uit de bouwperceelsgrenzen. Hoofdgebouwen worden hierbij gezien als het belangrijkste gebouw op het betreffende perceel. Dit wordt bepaald door de constructie, afmetingen, bouwmassa en de ruimtelijke uitstraling. In de begripsbepaling is de zinsnede “gelet op de bestemming” toegevoegd, omdat het grootste gebouw niet altijd het belangrijkste gebouw hoeft te zijn, bijvoorbeeld als de schuur groter is dan het huis (denk aan een woonboerderij).

Een bijgebouw wordt niet gerekend onderdeel uit te maken van het hoofdgebouw als het bouwwerk in bouwkundig, ruimtelijke en/of stedenbouwkundig opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw en daarvan geen integraal onderdeel van vormt. Uit de jurisprudentie blijkt dat de ondergeschiktheid aan het hoofdgebouw een essentieel gegeven is.

In de jurisprudentie is over het algemeen ook sprake van een functionele ondergeschiktheid. In voorliggend bestemmingsplan (en in de standaardvoorschriften van de gemeente Vlissingen) is echter uitgegaan van een ruimtelijke scheiding van hoofd- en bijgebouw. Anders zou door een enkele niet te controleren functiewijziging (bijvoorbeeld van berging naar slaapkamer) een aan het hoofdgebouw vastgebouwd bijgebouw kunnen veranderen in een uitbreiding van het hoofdgebouw. Het hante-

ren van een puur ruimtelijke benadering hoeft niet in strijd te zijn met de jurisprudentie. Er wordt immers in het plan zelf een specifieke uitleg van het begrip gegeven. Hiervan zal de rechter in beginsel dan ook van moeten uitgaan.

De maximale goot- en nokhoogte van hoofdgebouwen is op de plankaart aangeduid. De maatvoering van de bijgebouwen is in de voorschriften geregeld.

Voor aan huis verbonden beroepen en bedrijven is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen. Wat hieronder moet worden verstaan, is omschreven in artikel 1 van de voorschriften. Er is gekozen voor een vrijstellingsbevoegdheid, omdat onder aan huis verbonden beroep een breder scala van beroepen is geschaard dan slechts de van oudsher vrije (academische) beroepen. Pas nadat is getoetst aan een aantal criteria, kan een aan huis verbonden beroep of bedrijf worden toegestaan. Reeds in het verleden verleende vrijstellingen blijven gelden.

Het aantal vrijstellingsbevoegdheden is beperkt met het oog op de mogelijkheden die artikel 19, lid 3, WRO biedt en het beleid dat de gemeente Vlissingen hiervoor heeft ontwikkeld. Voor de bebouwde kom wordt per vrijstellingsmogelijkheid ingevolge artikel 19, lid 3, WRO weergegeven wat het beleid van de gemeente Vlissingen inhoudt. Daarbij heeft de gemeente Vlissingen gekozen voor een kwalitatieve benadering. Dit beleid is neergelegd in beleidsregels, die op 9 januari 2001 door het college van burgemeester en wethouders zijn vastgesteld.

#### ***bestemmingen “verkeersdoeleinden” en “groenvoorzieningen”***

Deze bestemmingen zijn toegekend aan de bestaande verkeersgebieden en plantsoenen.

#### ***wijzigingsbevoegdheid in verband met de bestemmingen***

Ter plaatse van het bestaande woongebied is door middel van een gebiedsbegrenzing een wijzigingsbevoegdheid geprojecteerd. In verband met de mogelijke herinrichting van het gebied wordt het mogelijk gemaakt de ter plaatse geprojecteerde bestemmingen onderling te verschuiven. Bij de betreffende voorschriften is een aantal randvoorwaarden opgenomen waaraan moet worden voldaan bij wijziging.

## VI INSPRAAK EN OVERLEG

### 1 inspraak

Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft, conform de gemeentelijke inspraakverordening, ter inzage gelegen. Gedurende die periode heeft iedereen een reactie op het plan kunnen indienen. Als bijlage is het inspraakplan van de gemeente toegevoegd.

Door de gemeente zijn 9 inspraakreacties ontvangen op het voorontwerp-bestemmingplan. Als bijlage 3 is het inspraakschrift toegevoegd aan het plan, waarin alle reacties worden beantwoord. Mede naar aanleiding van de overige reacties is het plan ook op de volgende punten gewijzigd:

- De bestemming Woondoeleiden (uit te werken) is gesplitst in twee bestemmingen, namelijk Woongebied (uit te werken) voor het zuidelijk deel en Groen- en Agrarisch gebied (uit te werken) voor het noordelijk deel van het plangebied. De daarvoor gekozen grenzen komen overeen met het Ruimtelijk Plan Stedelijk gebied Walcheren 2010;
- Op de plankaart is aangegeven dat de eerste circa 100 meter van de Schroeweg zal worden gebruikt voor de ontsluiting van het toekomstig woongebied.

### 2 vooroverleg ex art. 10 bro

Voorliggend bestemmingsplan is ten behoeve van het vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit Ruimtelijke Ordening toegezonden aan:

- Provinciale Planologische Commissie
- Waterschap Zeeuwse Eilanden
- Gemeente Middelburg
- Gemeente Veere
- Delta Nutsbedrijven BV
- ZLTO
- Rijkswaterstaat

Dit heeft geleid tot de navolgende reacties.

#### 1 Provinciale Planologische Commissie

Per brief van 3 mei 2002 heeft de commissie de volgende opmerkingen gemaakt:

- 1 Via de planvoorschriften en de plankaart dient het verder binnendringen van woningbouw in de geleedingszone te worden voorkomen. In het Ruimtelijk Plan Stedelijk gebied Walcheren 2010 zijn de grenzen van de woningbouwlocatie duidelijk aangegeven.

*Antwoord:*

In het ontwerp-bestemmingsplan is de locatie voor woningbouw expliciet geregeld overeenkomstig het Ruimtelijk Plan. Op de plankaart zijn de grenzen van de daadwerkelijke bouwgrond voor woningen beperkt in het zuidelijk deel van het plangebied. Op de gronden in het noordelijk deel van het plangebied is aparte bestemming

gelegd, waarin stedelijke functies slecht in de vorm van een drietal landschappelijke elementen (voorheen: bastions) mogen worden gerealiseerd.

- 2 In de toelichting dient aangetoond te worden dat het plan verenigbaar is met de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. Tevens dient overleg te worden gepleegd met de andere partners van het stedennetwerk in verband met de te verwachten taakstelling.

*Antwoord:*

In de toelichting wordt aandacht geschonken aan de Vijfde Nota. Het woningbouwplan is besproken met de overige partners van het stedennetwerk, die akkoord zijn met deze uitbreiding.

- 3 De economische uitvoerbaarheid dient aangetoond te worden.

*Antwoord:*

De economische uitvoerbaarheid is aangetoond.

- 4 De resultaten van het aanvullende bodemonderzoek ten aanzien van Middelburgsestraat 118 en enkele andere locaties dienen opgenomen te worden.

*Antwoord:*

Er is nog geen bodemonderzoek verricht op de percelen Middelburgsestraat 112 en 118. Deze percelen zijn niet in eigendom van de gemeente en de huidige eigenaren hebben geen toestemming verleend om de gronden te betreden voor onderzoek. In overleg met de provincie is afgesproken dat, indien op moment van de vaststelling van het bestemmingsplan geen bodemonderzoek is gedaan, een financiële indicatie van het te verrichten onderzoek en eventuele sanering wordt opgenomen in de exploitatie. De resultaten van overig bodemonderzoek worden opgenomen.

- 5 Ten aanzien van de watertoets dient aandacht besteed te worden aan de volgende punten. Bij realisatie van het plan dient vrijkomende grond zoveel mogelijk gebruikt te worden, vanwege de drassigheid van het gebied. Er wordt in dit verband ook aanbevolen om kruipruimteloos te bouwen. Bij de aanleg van een infiltratieriool (IT-riool) gaat de gedachte uit naar een sleuf met grof zand. Tevens kan het IT-riool worden voorzien van een overstort. Het gebied dient een goed functionerende drainage te krijgen. Bij het creëren van oppervlaktewater dient rekening te worden gehouden met de peilen van de sloten en vijvers. Hierover is overleg met het waterschap nodig en de resultaten daarvan dienen opgenomen te worden in het bestemmingsplan. De bergingsberekening op basis van de nota Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw dient als uitgangspunt te dienen. Als er vijvers worden aangelegd, dienen deze voorzien te zijn van circulatie. Tevens dient bij de inrichting van de vijvers er rekening mee gehouden te worden, dat het plan in een zout gebied is gelegen. Zuivering van water dat wordt afgevoerd via de Oost-Souburgsesprink, is noodzakelijk.

*Antwoord:*

Bij het uitwerkingsplan worden genoemde aspecten meegenomen. In overleg met het waterschap is afgesproken, dat zij in een vroeg stadium van de uitwerking bij de invulling van het plangebied worden betrokken. Samen zal naar een invulling van het

plangebied worden gestreefd, die voldoet aan de door het waterschap gestelde benodigde eisen om een waterhuishoudkundig verantwoorde situatie te creëren.

- 6 De aansluiting van de wijk op de hoofdverkeersstructuur van Oost-Souburg is ontoereikend.

*Antwoord:*

De ontsluiting van Souburg-Noord wordt in het bestemmingsplan nader onderbouwd. Uit deze gegevens blijkt dat de hoofdverkeersstructuur van Oost-Souburg wel toereikend is.

- 7 Er bestaat een discrepantie tussen de toelichting en de plankaart aangaande de functie van de Schroeweg en Reijersweg.

*Antwoord:*

Plankaart en toelichting zijn op elkaar afgestemd.

- 8 In verband met hetgeen is vastgelegd in de Vijfde Nota over de ruimtelijke ordening en het NVVP, dient in het bestemmingsplan langs de A58 een bebouwingsvrije zone van 50 meter te worden opgenomen.

*Antwoord:*

In overleg met de provincie is afgesproken dat voornamelijk de 40 meter zone die in het streekplan is aangegeven, geldend is. Hiervan moet worden uitgegaan. Ontheffing is in incidentele gevallen mogelijk om planologische redenen dan wel vanuit verkeerstechnisch oogpunt. Op de plankaart is een bebouwingsvrije strook van 40 meter langs de A58 opgenomen.

- 9 De resultaten van het archeologische onderzoek dienen opgenomen te worden.

*Antwoord:*

De resultaten van het archeologisch onderzoek zullen opgenomen worden. Hierover zal overleg plaatsvinden met de provinciaal archeoloog.

- 10 Het aspect beeldkwaliteitsplan dient in het bestemmingsplan opgenomen te worden.

*Antwoord:*

In de uitwerkingsregels voor de bestemming wonen, is in sub 3, punt 13, aangegeven dat tegelijkertijd met het uitwerkingsplan een beeldkwaliteitplan zal worden opgesteld.

- 11 De resultaten van het onderzoek naar de natuurwaarden in het plangebied dienen opgenomen te worden

*Antwoord:*

De resultaten van het onderzoek zullen opgenomen worden.

## 2 Waterschap Zeeuwse Eilanden

Per brief van 15 april 2002 heeft het waterschap de volgende opmerkingen gemaakt:

- 1 Het bestemmingsplan is een Plan op hoofdlijnen. De watertoets is dan ook weinig concreet en niet volgens de Handreiking Watertoets opgesteld. Momenteel is het plan nog te globaal om een wateradvies te geven. Daarom dient bij de totstandkoming van de uitwerking van Souburg-Noord het Waterschap Zeeuwse Eilanden (WZE) nauw betrokken te worden. In het uitwerkingsplan kan de Handreiking vervolgens wel gevolgd worden.

*Antwoord:*

Het waterschap zal in een vroeg stadium bij de uitwerking van Souburg-Noord worden betrokken, zodat het aspect water meegenomen kan worden bij de invulling van het plangebied en het plan voldoet aan de gestelde criteria betreffende water. Het bestemmingsplan blijft ongewijzigd. Het wordt in de uitwerking meegenomen.

- 2 Op basis van de waterkansenkaart dient in de uitwerking de nodige inspanning te worden geleverd om een waterhuishoudkundig verantwoorde situatie te realiseren.

*Antwoord:*

In samenspraak met het waterschap zullen de waterhuishoudkundige aspecten nader bekeken worden bij de uitwerking, zodat er een verantwoorde situatie ontstaat in het plangebied.

- 3 Rekening moet worden gehouden met een onderhoudsstrook langs oppervlaktewater, overeenkomstig de Keur waterbeheer.

*Antwoord:*

Er zal bij de uitwerking rekening worden gehouden met het Keur waterbeheer.

- 4 Er dient gestreefd te worden naar een afkoppeling van het hemelwater van 100%.

*Antwoord:*

In een vroeg stadium van de uitwerking zal dit aspect meegenomen worden.

- 5 Er dient geen afwenteling van afvoer plaats te vinden op het omliggende gebied.

*Antwoord:*

Waterhuishoudkundige maatregelen dienen in het plangebied genomen te worden. Het plangebied dient het eigen water te bergen. Er dient in naastgelegen gebieden door de bouw van Souburg-Noord geen overlast te worden gecreëerd.

- 6 De waterbergingscapaciteit dient berekend te worden aan de hand van Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw

*Antwoord:*

Bij de uitwerking wordt dit aspect meegenomen.

- 7 Bij de uitwerking dient rekening te worden gehouden met de leidingen die in het plangebied liggen. Bij het bouwen en andere activiteiten dient voldoende afstand te worden gehouden om de leidingen niet te beschadigen.

*Antwoord:*

Bij de uitwerking wordt rekening gehouden met de verschillende leidingen in het plangebied.

- 8 Doordat delen van de Schroeweg en de Reijersweg binnen de bebouwde kom komen te vallen, dient eigendom, beheer en onderhoud door de gemeente te worden overgenomen van het WZE.

*Antwoord:*

Dit aspect zal in nader overleg tussen het waterschap en de gemeente Vlissingen geregeld worden.

- 9 De verkeersstructuur dient afgestemd te worden op de plannen van Mortiere in verband met de ontsluiting van agrarische percelen.

*Antwoord:*

Het plan wordt, met het plan Mortiere in ogenschouw, ontwikkeld.

- 10 De wegen en de watergangen kunnen reeds als zodanig worden bestemd.

*Antwoord:*

De wegen en watergangen zijn momenteel geregeld binnen de huidige bestemming uit te werken woondoeleinden.

**3 Gemeente Middelburg**

Van de gemeente Middelburg is geen reactie ontvangen.

**4 Gemeente Veere**

Per brief van 26 maart 2002 heeft de gemeente Veere laten weten geen opmerkingen te hebben over het plan.

**5 Delta Nutsbedrijven B.V.**

Per brief van 25 maart 2002 heeft Delta Nutsbedrijven laten weten geen opmerkingen te hebben over het plan.

**6 ZLTO**

Van ZLTO is geen reactie ontvangen.

## 7 Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Per brief van 4 april 2002 heeft het ministerie de volgende opmerkingen gemaakt:

- 1 In het bestemmingsplan dient, Overeenkomstig de inhoud van de Vijfde nota over de Ruimtelijke Ordening, een vrijwaringszone met een breedte van 50 tot 75 meter langs de A58 te worden opgenomen.

*Antwoord:*

In overleg met de provincie Zeeland is afgesproken, dat in het plan een bebouwingsvrije zone van 40 meter zal worden opgenomen (zie reactie provincie). Hierover zal nog overleg worden gevoerd met Rijkswaterstaat.

- 2 De watertoets ontbreekt. Deze dient opgenomen te worden.

*Antwoord:*

De watertoets is opgenomen in het bestemmingsplan.